

O Parque D. Pedro II e a paisagem paulistana

Pesquisa
Arq. Isabel Duprat



1. Aspecto do Parque mostrando seu acentuado desenho francês em frente ao Palácio das Indústrias. À esquerda, a Rua da Figueira

A história do Parque D. Pedro II, sua implantação e destruição, nos propõe hoje uma reflexão no processo de evolução da paisagem paulistana.

É o nosso século que vive os melhores momentos de apropriação da paisagem natural no desenho da cidade, e, paradoxalmente, é nas suas últimas décadas que se concentra a deterioração deste processo.

Durante três séculos, São Paulo viveu uma paisagem bucólica, tal como nos registram os relatos de viajantes que por aqui passavam, marcando sempre a existência de colinas, rios, torres brancas de igrejas e uma vegetação rasteira com bosques intermitentes.

Saint Hilaire assim nos descreve suas impressões da cidade: "Lindas casas estão espalhadas de todos os lados. Araucárias e algumas palmeiras se elevam acima dos matos, resultando, de todo esse conjunto, panorama extremamente agradável à vista. O Hinhangabaú, simples fio d'água, verte abaixo do convento dos beneditinos no Tamandaty e este, serpenteando através das pastagens úmidas, dá maior variedade e encanto à paisagem. A situação de São Paulo é encantadora, e é puro o ar que aí se respira. Vê-se um grande número de lindas casas e as ruas não são desertas como as de Vila Rica. As ruas da cidade, situadas no flanco da colina, e pelas quais se desce ao campo,



2. Panorama da destruição do Parque nas imediações do Palácio das Indústrias

são as únicas em declive; as outras se estendem sobre terreno plano. Todas são largas, bastante retas, e os veículos podem circular pelas mesmas facilmente".

A natureza era presente. A cidade era, antes de tudo, fruto destas condições físicas, que orientavam e determinavam seu desenho e a forma que este conjunto ambiental ia adquirindo. O nome "para dentro das pontes", que davam ao núcleo central da cidade, bem caracterizava um limite físico, um referencial natural da área do triângulo.

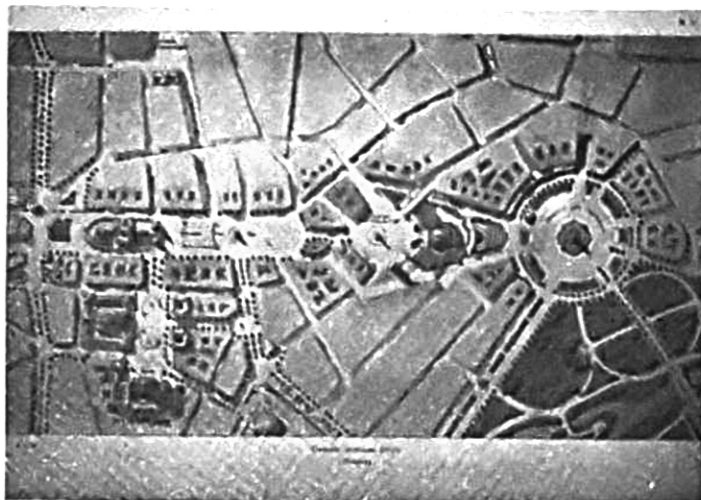
No entanto, esta paisagem natural, que convivinha às aldeias dos primeiros tempos, vai gradativamente perdendo seu valor, como nos atesta Pierre Monbeig. Seu relevo mal corresponde às necessidades de uma grande cidade que começava a despontar. O dispositivo topográfico deixou de ser um fator favorável, desde o dia em que as condições históricas mudaram profundamente: tornou-se um obstáculo.

Neste quadro se insere o Vale do Anhangabaú e a Várzea do Tamandatei. Na mesma proporção em que congregam dois marcos personalizadores da paisagem natural da área central e, com uma forte estrutura topográfica, colocam-se como alvo de grandes intervenções, e conseqüente descaracterização.

Nesta perspectiva, a história da nossa paisagem se desenha no processo de transpo-

3. Vista geral do Parque D. Pedro em direção à colina histórica/1925. Arquivo B. L. Toledo





4 Proposta de Prestes Maia para intervenção na área do Parque D. Pedro II. "Plano de Avenidas", 1930

5. Estudo realizado por Prestes Maia, para a criação de um conjunto Sé/Palácio/Estrela. "Plano de Avenidas", 1930

sição do obstáculo em que ela se constitui.

É no final do século XVIII que se realizam as primeiras ligações efetivas da colina central com as zonas leste e oeste da cidade. O Vale do Anhangabaú sendo transposto através da ponte do Lorena ligando o triângulo histórico ao Piques, e da ponte do Acu situada no cruzamento da ladeira do Acu, que tinha como prolongamento a Rua São João. Entre as duas pontes, uma plantação de chá tornava intransponível praticamente toda extensão do Vale, rompida apenas um século mais tarde com o Viaduto do Chá, de Jules Martin, em 1892.

Do outro lado, a Várzea do Tamanduateí se coloca como uma barreira às conquistas das terras além-Tietê. Como nos fala Langenbuch, além do obstáculo apresentado pelo rio, exigindo a construção de pontes, há dificuldades relacionadas com inundações, interrupção temporária da circulação e com as condições morfológicas e edáficas das várzeas, constituindo-se no domínio mais difícil de conquistar para a implantação de ruas, bem como para a urbanização em geral.

Era a ponte do Ferrão, mais tarde ponte do Carmo, projetada por Daniel Pedro Müller, situada na saída para o Rio de Janeiro, que estabelecia a ligação da Ladeira do Carmo ao aterro do Brás. Mais adiante a ponte do Tabatinguera, de menor importância, facilitava a transposição da Várzea no caminho para a Mooca.

Já em 1730 é colocado, do outro lado do rio, o embrião do bairro do Brás, quando José Brás se estabelece às margens da estrada Rio-São Paulo.

É no final do século XVIII que se tem notícias da primeira intervenção de saneamento no Tamanduateí, quando o Capitão General Francisco Cunha de Menezes autoriza a abertura do valado de escoamento em certos trechos do rio, e a retificação de outros por um canal suplementar, que ligava as duas extremidades dos cercos descritos por

ele, nas imediações do hospício. Em 1805 outro Capitão General, atribuindo a retrocedência das cheias às obras realizadas, mandou entupir o canal, resultando o agravamento da situação.

Da mesma forma que ocorreu na face oeste da colina, aqui também é o café que vai impulsionar a descida das colinas às várzeas. Ao contrário das estradas antigas, que procuravam áreas mais altas para se desenvolver, as ferrovias se instalam nas baixadas planas das várzeas, orientando novas direções no crescimento da cidade. Para as suas margens carregaram as primeiras indústrias e os bairros operários, que aí encontraram facilidade de transportes e terras mais baratas. Assim foi com o Brás, Belenzinho, Mooca, Pari, Bom Retiro, que tiveram vinculados estes focos de indústria às suas origens.

Foi João Teodoro de Matos, presidente da província em 1872, como nos conta Monbeig, que aí empreendeu as primeiras obras de urbanismo. Abre a Rua do Brás e a Estação da Luz, entre as estações Rio e Campinas. Realiza também a construção da Ladeira do Carmo, a transformação dos brejos do Tamanduateí em jardins públicos, e a estrada em direção à Mooca. A travessia do Tamanduateí tornou-se mais fácil, a estação norte provocou a construção de um grupo de casas, e o Bairro do Brás entrou em plena fase de crescimento.

Este jardim que Teodoro fez sobre o aterro dos pântanos do Carmo veio receber o nome de Ilha dos Amores, um dos poucos locais de passeio que a cidade oferecia: tinha banhos, esportes náuticos e outros divertimentos.

Não era sempre porém que se podia usufruir do lazer na Ilha. No inverno, era castigada pelo vento sul, frio e úmido, e no verão, tempo das chuvas, ficava, em parte, alagada pelo Tamanduateí. E, além disso, teve pouco tempo de vida. Desaparece em 1898, quando se dá o aterro de grandes áreas e se procede ao aprofundamento do

leito do rio. Ficou registrado porém o vínculo que esta área teria com o lazer urbano, já manifestado pelos banhos de rio e passeios de canoa, que os estudantes de Direito aí realizavam em 1830, evidenciado pela sua transformação, no início do século atual, no Parque D. Pedro II.

Foi por volta de 1914 que se iniciaram os primeiros trabalhos de retificação do rio, na Várzea do Carmo, desde o Ipiranga até Ponte Pequena. Ainda que vários planos já tivessem surgido, como do Eng. Carlos Abraão Bresser, em 1841, a proposta do Barão de Guajará de se fazer uma retificação conjunta com o Tietê, e finalmente os estudos de Paula Souza e Teodoro Sampaio em 1890. Não foi no entanto resolvido o problema das inundações. As enchentes continuavam, agravadas pela concentração de sujeira depositada no canal.

Assim, na primeira década do nosso século, o Tamanduateí ainda se firma como elemento divisor, como nos situa Pasquale Petrone: "Dois importantes blocos constituíam a cidade, e o divisor entre ambos era representado pela Várzea do Tamanduateí. Tal separação apresentava-se com maior nitidez, entre o Cambuci e a Mooca, e na chamada Várzea do Carmo. As duas se interpenetravam, porém, no Pari e na Luz, embora através de número reduzido de ruas. Esses dois blocos formavam então duas cidades gêmeas, e só recentemente vieram se unir".

O século XX se inicia e com ele as grandes transformações que irão se suceder no Vale do Anhangabaú e na Várzea do Carmo.

São Paulo começa a sentir os sintomas provocados pela expansão cafeeira no Estado. Sua população que, em 1820, era de 44.000 habitantes passa, em 1900, para 240.000. E já em 1910 o Estado assume a supremacia industrial do país, produto da riqueza acumulada com o café e da intensa imigração nacional e estrangeira.

Este aumento populacional, que vem criar um mercado interno com maior capacidade



aquisitiva, possibilita o desenvolvimento industrial.

A cidade tornou-se um grande centro de exportação e importação, favorecido pelas ligações ferroviárias com o interior e pela proximidade com o porto de Santos. O que propiciava paralelamente um intercâmbio comercial e cultural através das viagens que os fazendeiros e os primeiros industriais bem sucedidos realizavam para a Europa, acrescido às contribuições cada vez maiores do imigrante europeu.

São Paulo estava sob as rédeas da burguesia cafeeira que controlava a vida social, econômica e política do país.

Vamos então conhecer neste período, por parte desta elite, uma profunda negação da herança luso-africana dos costumes, atitudes, cultura e tradição humanitária do período colonial e imperial. Comenta Richard Morse que os maus costumes portugueses de palitarem publicamente os dentes, de cuspirem ruidosamente no chão, foram proscritos por uma nova elite afrancesada, e reliquias de família, de prata e jacarandá, eram arrematadas por estrangeiros e substituídas por aquisições européias.

George Clemenceau, por exemplo, escreveu que São Paulo era tão curiosamente francesa em alguns aspectos e costumes que, durante uma semana, não teve uma só vez a sensação de estar no estrangeiro.

Era a *Belle Époque* que vivia São Paulo, e, como em todo o mundo ocidental, Morse observa, marcava um período de exuberância infantil, de concepções ingênuas de felicidade e refinamento cultural, e pela crença ingênuas de que essas coisas eram inevitáveis conseqüências do êxito financeiro, em um mundo de oportunidades cada vez mais numerosas e compensadoras.



6. Panorama da Várzea do Carmo - Chácara do Ferrão Militão/1860

7. Vista da Casa das Retortas, à Rua da Figueira, que hoje abriga o IDART, da Secretaria Municipal de Cultura

Importava-se tudo: alimentação, material de construção, modas, mobiliário, mão-de-obra especializada, arquitetura e até a vegetação.

É a burguesia cafeeira desfrutando as riquezas acumuladas pelo café, e a cidade sentindo os reflexos desta desmesurada importação cultural.

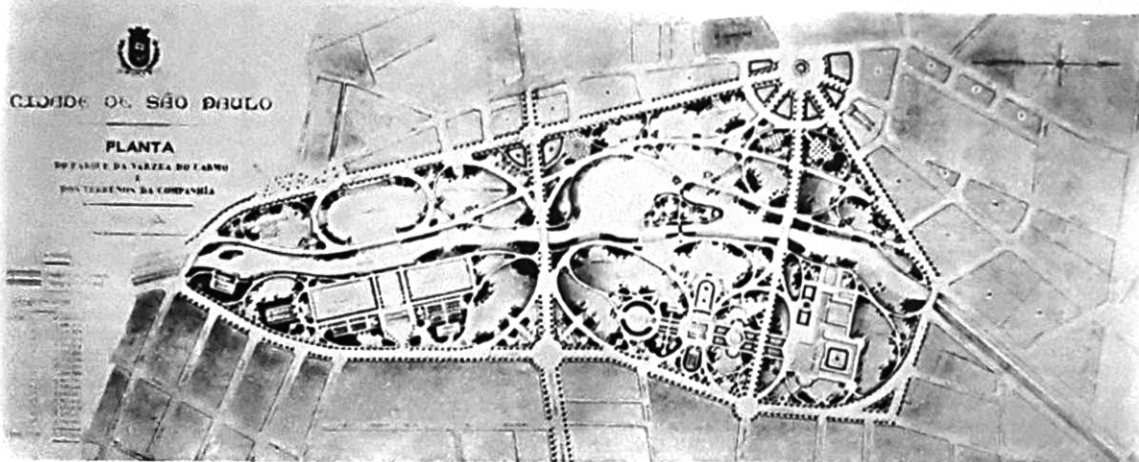
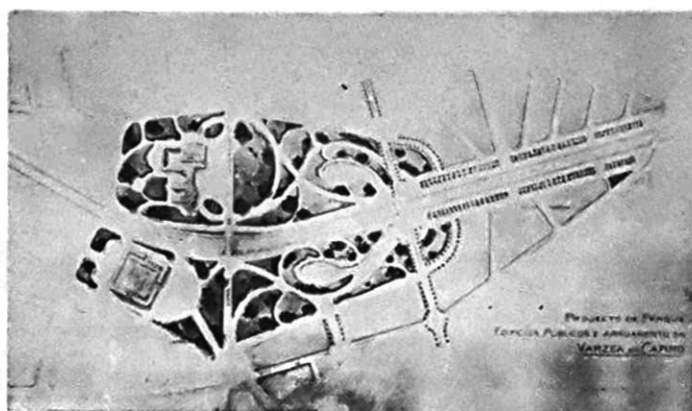
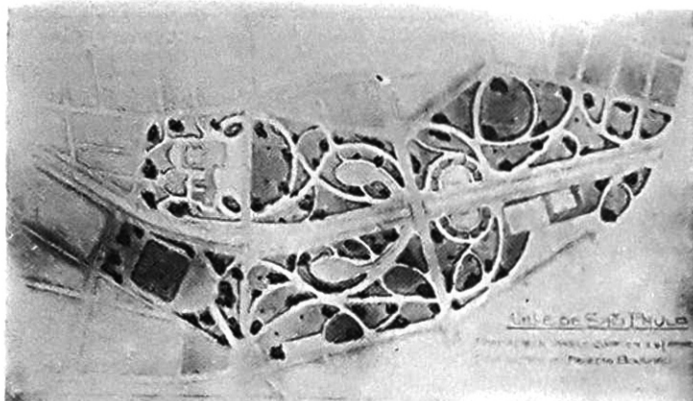
É esta São Paulo afrancesada que recebe o arquiteto Bouvard, em 1911, para ser o juiz da polêmica gerada por uma série de propostas de melhoramentos a serem efetuadas na área central da cidade.

Joseph Antonio Bouvard era, na época, diretor honorário dos serviços de arquitetura e dos passeios de viação e plano de Paris. Havia estado em Buenos Aires entre 1907 e 1910 para a realização de seu plano de melhoramentos; quando de passagem pelo Rio de Janeiro foi chamado por Raymundo Duprat, então prefeito de São Paulo.

Bouvard estuda as propostas dos arquitetos e engenheiros paulistas, que se referiam com mais detalhe à área do Anhangabaú, uma vez que a criação do Teatro Municipal é que vem deflagrar o debate da necessidade de recuperação de seu entorno. No entanto não se detém apenas nesta área e nos apresenta um relatório com recomendações e diretrizes para interferência em toda área central da cidade.

Será, então, com o arquiteto francês, que o Vale do Anhangabaú e a Várzea do Carmo serão recuperados e integrados na vida e na paisagem da cidade.

Bouvard se apropria destes dois elementos naturais, fazendo repousar sobre eles dois parques abraçando a colina histórica, corporificando a idéia de que a maneira mais completa de trazer a natureza para a cidade é tirando partido do seu sítio natural, vales, rios, planícies, vegetação, realizando

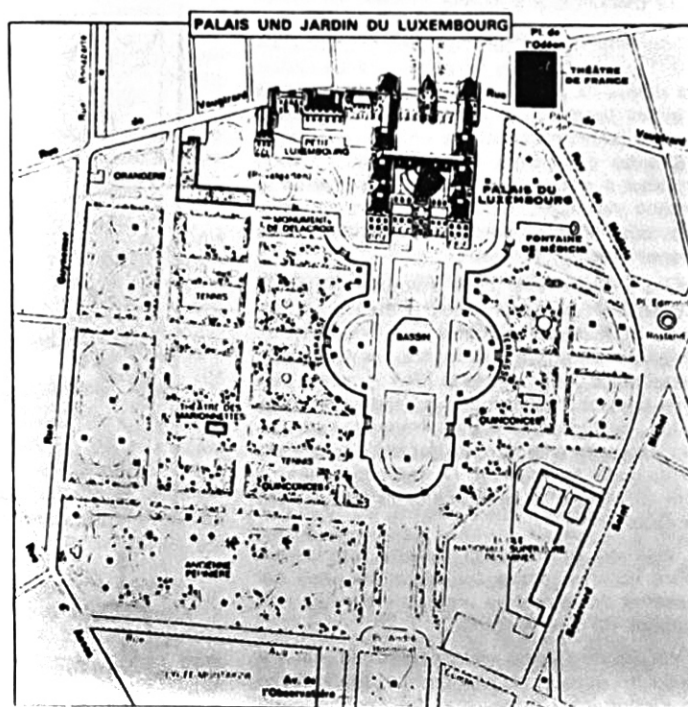
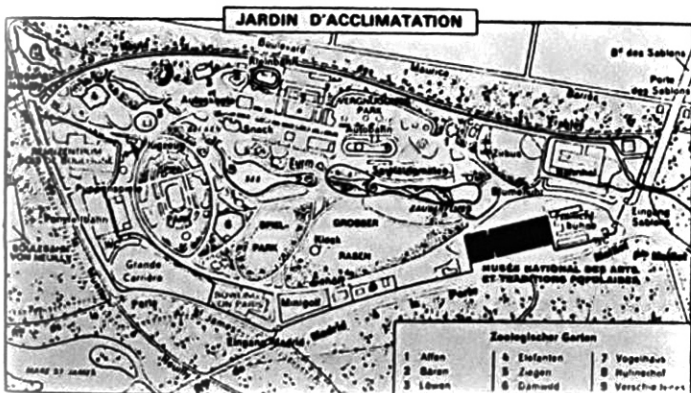


8. Primeira proposta de Bouvard, para o Parque do Carmo
9. Variante da primeira proposta
10. Projeto definitivo do Parque
11. Observamos a semelhança do traçado barroco do jardim, situado em frente ao Palácio das Indústrias, abrindo-se em ampla linha visual, com o desenho do jardim, diante do Palácio de Luxemburg. Bouvard foi encarregado de adaptar este Palácio para a administração da Prefeitura quando se transferia de Versailles para Paris

12. No projeto do Jardim D'Aclimatação de Bois de Boulogne nos chama atenção idéia do rio como elemento catalizador do Parque, se abrindo em lago no seu ponto central, tal qual ocorre com o Tamanduatel, no Parque D. Pedro

assim a verdadeira integração paisagem natural/paisagem urbana.

Com muita genialidade, Bouvard a um só tempo tira partido da força paisagística do Vale e da Várzea, integra na cidade duas grandes áreas verdes e de lazer, antes sem possibilidade de uso, e transforma estes dois elementos, que durante séculos se colocavam como grandes barreiras à expansão da cidade "para fora das pontes", em grandes vínculos.





13. Mapa Sara Brasil, 1930, área central. Notamos como a topografia original do Vale e da Várzea foi fator condicionante na localização e no partido dos parques de Bouvard.

14. Topografia da área central da cidade de São Paulo (concepção gráfica de N. L. Müller, W. Faustino, A. Ab' Sáber e J. Soukup). O sítio urbano original de São Paulo: uma colina de vertentes escarpadas e topo relativamente plano (745-750 m), situada no ângulo interno da confluência entre o Tamanduaí e Anhangabaú e vinculada a um esporão secundário do Espigão Central.

A Várzea e o Vale vão realizar por si a ligação leste e oeste da cidade através de seus passeios e caminhos.

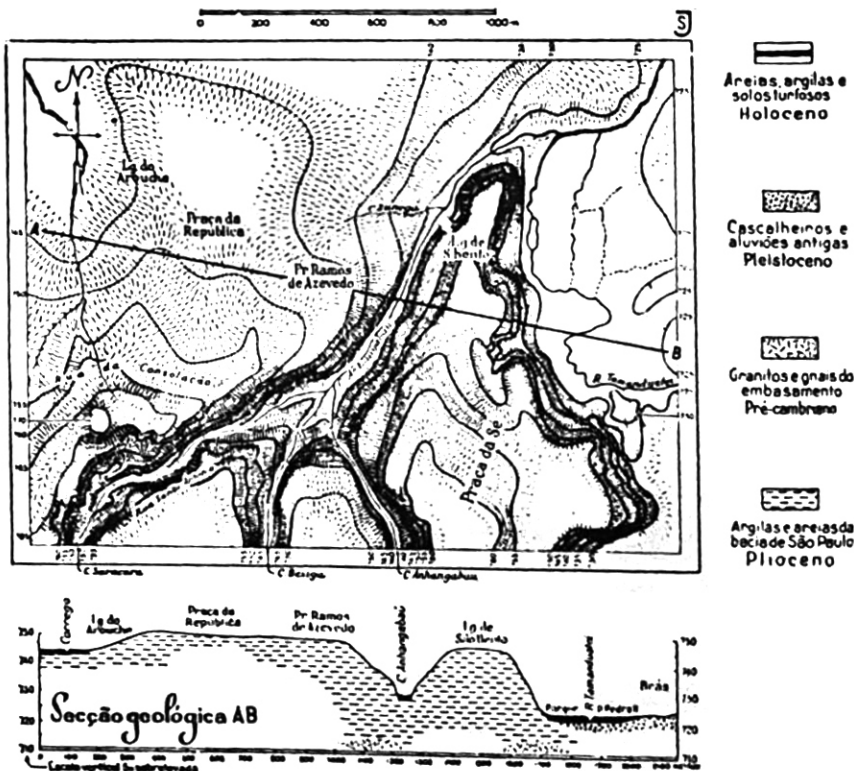
Está rompido o obstáculo criado pela paisagem natural.

As idéias de Haussmann, de implantar dois grandes parques em Paris, um a leste e outro a oeste circundando a cidade, o Bois de Boulogne e os Bois de Vincennes, criando grandes reservatórios de ar, área verde e espaço de lazer, estão implícitas na criação dos nossos parques paulistas, ainda que em menor escala.

Bouvard trabalhara com Adolphe Alphand, responsável pelos projetos destes dois parques franceses realizados por Haussmann. Podemos observar, inclusive, uma grande semelhança nos traçados dos nossos parques com os de Boulogne e Vincennes, marcados pela interpretação francesa do jardim naturalista inglês, da metade do século XVIII, onde se mesclam o traçado orgânico com a rigidez e grandiosidade do espaço barroco.

O Vale do Anhangabaú recebe um parque sobre suas encostas, ballzadas por dois anfiteatros de palmeiras imperiais e pelas edificações do seu entorno.

A Várzea do Carmo vê concretizada sua vocação de parque urbano com a implantação do Parque do Carmo, que foi possivelmente detalhado mais tarde por outro arquiteto





15. Vista parcial do Parque, mostrando a massa de vegetação já densa

francês, de nome Cochet. Seu projeto integra áreas de passeios, esporte para todas as idades, crianças, rapazes e moças, conforme indicação da planta, quadra de futebol, hockey, um estádio etc. O Tamanduateí recebe um alargamento formando um lago à moda inglesa, com uma ilha no centro. Havia a previsão de aí serem praticados esportes aquáticos. Foi também prevista a construção de um palácio das indústrias para a realização de exposições.

O projeto foi em grande parte realizado, mas a sua implantação, ao contrário do Parque Anhangabau, foi lenta e difícil.

Já Antonio Prado começa seu mandato com as atenções voltadas para a área. Em 1909, a Câmara autoriza a abrir concorrência para a execução de melhoramentos a serem aí executados. Estava sendo atacada a última seção do canal do Tamanduateí, iniciada em 1895. Estavam eliminadas as sete voltas do rio neste trecho, e alterado o alveo antigo, que iria transformar-se em leito da Rua 25 de Março. Neste ponto existia um movimentado porto, onde aportavam canoas carregando mercadorias diversas, sobretudo cerâmica da região de São Bernardo. Desta atividade extinta restou o nome da Ladeira Porto Geral.

Quando assume a Prefeitura em 1911, Raymundo Duprat dá continuidade às obras de aterro. Estes serviços de aterro foram executados através do sistema de desmonte "californiano", com jatos d'água sob alta pressão e transporte das terras por encanamento metálico.

As terras empregadas para o aterro foram transportadas das proximidades do Ipiranga, absolutamente limpas, isentas de mato, li-

mo, luvas, gramas, tocos, raízes, detritos vegetais ou de qualquer outra espécie.

Será somente na administração que se segue, de Washington Luis, que o parque de Bouvard se tornará realidade. Sua construção já havia sido autorizada em 1914, e, no entanto, a dificuldade de recursos não possibilitou o início das obras. Propõe então que da própria várzea fossem tirados esses recursos, através da venda de parte dos terrenos situados na zona lindeira, que iria ser ocupada pelo parque, viabilizando o saneamento e embelezamento desta área.

Assim Washington Luis se posicionava frente à necessidade de execução deste parque, acentuando a gravidade da barreira estabelecida pela várzea.

"Não pode ser adiado porque o que hoje ainda se vê, na adiantada capital do Estado, a separar brutalmente do centro comercial da cidade os seus populosos bairros Industriais é uma superfície chagosa, mal cicatrizada em alguns pontos, e ainda escalvada, feia e suja, repugnante e perigosa, em quase toda a sua extensão. Nessa vasta superfície acidentada, de mais de 25 alqueires de terra, após a época das chuvas, ficam estagnadas águas em decomposição, que alimentam viveiros assombrosos de mosquitos, que levam o incômodo e a moléstia aos moradores confiantes; no tempo da seca, formam-se aí trombas de poeira, que sujam e envenenam a cidade; a espaços, o mato cresce a esconder imundices que o sustentam, não obstante o zelo da limpeza pública, tudo isto com graves danos para a saúde dos munícipes. É aí que, protegida pelas depressões do terreno, pelas voltas e banquetas do Tamanduateí, pelas arcadas

das pontes, pela vegetação das moitas, pela ausência de iluminação, se reúne e dorme e se encachoa, à noite, a vasa da cidade, numa promiscuidade nojosa, composta de negros vagabundos, de negras edemaciadas pela embriaguez habitual, de uma mestiçagem viciosa, de resto inomináveis e vencidas de todas as nacionalidades, em todas as cidades, todos perigosos. É aí que se cometem atentados que a decência manda calar; é para aí que se atraem jovens estouvados e velhos concupiscentes para matar e roubar, como nos dão notícias os anais judiciários, com grave dano para a moral e para a segurança individual, não obstante a solicitude e vigilância de nossa polícia. Era aí que, quando a polícia fazia o expurgo da cidade, encontrava-se a mais farta colheita. Tudo isso pode desaparecer e tendo sido já muito melhorado com a canalização e aterrados feitos, sendo substituído por um parque seguro, saudável e belo como é o do projeto de Cochet."

"Denunciado o mal e indicado o remédio, não há lugar para hesitações, porque a isso se opõem a beleza, o asseio, a higiene, a moral, a segurança, enfim, a civilização e o espírito de iniciativa de São Paulo."

Dando prosseguimento à sua idéia de tirar recursos da própria várzea, divide-a em 25 partes, das quais a 25.^a é destinada à construção do parque, levando a denominação de Parque da Várzea do Carmo.

Esta 25.^a área correspondia aos terrenos limitados pela Rua da Mooca a partir da praça que fica nas desembocaduras das ruas da Mooca e Glicério, Ladeira Tabatinguera, Hospício, Frederico Alvarenga e Nova Rua do Parque; por esta rua, Rua 25 de

Março, compreendendo a praça circular que fica nas desembocaduras; Rua General Carneiro, rua que parte da praça até a Avenida do Estado, prolongamento da Rua Pagé, Rua Santa Rosa, Rua da Figueira, até Rua da Mooça, numa superfície de 451.800 m².

Assim sendo, em 1917, a Prefeitura abre concorrência para se construir o parque, ganha pelo Engenheiro Antonio de Almeida Braga.

Para tanto se constituiu a Companhia da Várzea do Carmo, que receberia, segundo os termos do contrato, os lotes de terrenos lindeiros como pagamento da obra.

Assim comenta o fato Silva Freire, Diretor de Obras e Viação, em relatório enviado ao prefeito:

"As condições pecuniárias em que foi lavado o respectivo contrato, cujas obras são pagas em lotes de terrenos adjacentes ao projetado logradouro, são o mais seguro penhor de fé dos capitalistas na trajetória progressivamente ascendente da metrópole paulista. As suas condições técnicas refletir-se-ão, por outro lado, dentro em pouco, em melhoria sensível nos coeficientes de salubridade e nos de subida do nível moral e social da população".

Uma epidemia de gripe que ataca a cidade vem romper a continuidade das obras, acrescida aos efeitos da 1.ª Grande Guerra e da situação financeira do Estado.

Em fins do ano de 1918, ao invés de se construir o Parque da Várzea do Carmo, o que se fez foi aumentar a área dos cemitérios, garagens para transporte de cadáveres, oficinas para construção de caixões e mortuários.

Somente na gestão do prefeito Firmiano de Moraes Pinto é que as obras vão ter continuidade.

Consta que, nesta época, foram plantados no parque jacarandás, ipês, alecrins, primaveras, hibiscus e outras espécies num total de 551 novas plantas.

Em 1920 é inaugurado o Palácio das Indústrias pelo Presidente do Estado, o ex-prefeito Washington Luís, quando é ocupado pela Terceira Exposição Industrial.

Um ano depois, o parque passa a ser chamado Parque D. Pedro II em homenagem ao Imperador, cujos restos mortais voltavam para o Brasil.

Terminado o parque, a companhia efetua a venda dos lotes, em grande parte à colônia síria, vindo a constituir o comércio atacadista da Rua 25 de Março e adjacências, que já tinham seu germe depositado nas zonas de portos do Tamanduateí: o Beco dos Borbas, na atual Ladeira Porto Geral; da Figueira, na foz do Anhangabaú; e Tabatinguera defronte à Rua Tabatinguera.

O Parque D. Pedro II vem se constituir na área de lazer da população do Brás, que passava aí seus dias de folga.

Fica clara uma nítida divisão da população que usa este Parque e o Anhangabaú.

O primeiro, com certeza muito mais vinculado à zona industrial do Brás e suas proximidades, recebia os imigrantes italianos e os operários das indústrias vizinhas.

O segundo, abraçando o Teatro Municipal, hotéis de luxo e os cafés à moda parisiense, recebia a burguesia cafeeira.

Este quadro, que se configurou na área central da cidade no decorrer destes anos, atinge na década de 30 seus melhores momentos. Se estabeleceu um equilíbrio entre espaços livres, espaço de lazer, área verde e área construída, onde a paisagem natural está presente, se mesclando em paisagem urbana. É o momento em que a cidade adquire uma perfeição estética do espaço, jamais suplantada. Esta qualidade na estruturação do espaço vem se desvanecer com a rapidez que a era do automóvel assola a cidade, a ponto de ser apagada da memória do paulistano.

Será Prestes Maia que irá mudar o destino destes dois parques, e da cidade como um todo, em seu "Plano de Avenidas", que propõe para São Paulo, em 1930, a pedido do prefeito José Pires do Rio.

Seu objetivo é preparar São Paulo para ser a "grandiosa cidade do futuro", embasado no que chamou de truismo: "a circulação faz a cidade".

Quando em 1938 Prestes Maia vem ocupar a Prefeitura, no Estado-Novo de Getúlio Vargas, tem apoio para a execução de seus planos por parte do sistema. São Paulo já era o Estado mais rico do país e se fazia necessário prepará-lo para ser o "símbolo do progresso nacional". Aí estão fundadas as bases do desastrado mito: "São Paulo não pode parar".

Neste panorama a cidade é transformada para receber a invasão automobilística das multinacionais.

Ao Vale do Anhangabaú, Prestes Maia destina o papel de ser o mais importante vínculo norte-sul da cidade, e o parque ali constituído é definitivamente destruído. Resta hoje apenas a chamada Praça Ramos de Azevedo, com seu anfiteatro de palmeiras imperiais fragmentado pelo novo viaduto, mas nos dando ainda sinais da imponência e requinte no tratamento da paisagem que se desenhava no antigo Vale.

O Parque D. Pedro II vem sentir os primeiros indícios da história de sua destruição com as propostas e projetos de Prestes Maia para a área.

Dentro do Plano de Avenidas, propõe "um túnel sobre o Largo São Bento, que saíria da idealizada Praça das Estrelas, junto ao parque, alcançando a praçinha elíptica no pé da Ladeira de Santa Efigênia. O objetivo do túnel, e do viaduto que o suplementa, não é o de despejar veículos em plena Praça do Correio, mas antes levá-los do Brás

à Av. São João, mais precisamente ao Largo Paissandu".

Este túnel se ligaria, através da Praça das Estrelas, com a Av. do Gasômetro, à qual reservava o papel de ser uma importante radial. Um pouco adiante, está a Av. Rangel Pestana, que daria prosseguimento à Ladeira do Carmo, já então alargada, na administração Pires do Rio, estabelecendo a ligação da zona leste-centro.

Propõe ainda um prolongamento da Rua Tabatinguera, cruzando sobre o parque, hoje a Av. Alcântara Machado.

Realizadas estas ligações e o alargamento das avenidas já existentes, o fluxo de automóveis através do parque é intensificado, passando a ser o principal elo de ligação do centro com a zona leste da cidade. O Parque D. Pedro não é destruído mas tem seu futuro comprometido. Resistindo até o final da década de 60, tem na administração Faria Lima o seu fim profetizado por Prestes Maia.

O imediatismo e a falta de consciência histórica vêm destruir este parque, elaborado durante quatro administrações sucessivas, para sobre ele se traçar um emaranhado de ruas e passagens de nível.

O paulstano perde assim a maior área verde que havia junto à área central da cidade.

Hoje o Anhangabaú e o Parque D. Pedro II são colocados novamente em discussão.

Trinta anos passados das alterações realizadas no Vale do Anhangabaú, observamos o problema da congestionada ligação norte-sul da cidade pelo excesso de automóveis, e da quase impossível transposição do pedestre no Vale, no sentido leste-oeste. Hoje estamos diante da mesma questão que Jules Martin procurava equacionar com a criação do Viaduto do Chá.

O Vale, hoje, se coloca como uma barreira tão violenta quanto aquela que se apresentava ao homem da colônia, quando suas encostas íngremes abarcavam uma chácara de chá.

O Parque D. Pedro, transformado em sistema viário, terminal de ônibus e canteiro de obras, se torna para o pedestre mais intransponível do que o obstáculo oferecido pela várzea.

Assim se dá a formação da paisagem paulistana, fruto de uma política urbana voltada para uma minoria, onde a justificativa da funcionalidade vem sempre travestir uma tomada de soluções imediatistas com o prejuízo e com a deterioração da nossa paisagem.

É o momento de se conscientizar da importância e da responsabilidade que se deve ter ao se intervir no espaço urbano, para que não se corra o risco de se degenerar uma cultura e seu povo. Para que não se repita a história de uma cidade que vem, a cada dia, enterrando sua paisagem, no leito das avenidas.