

# PARQUE DOM PEDRO II UMA ANTÍTESE DO ESPAÇO LIVRE PÚBLICO EM MEIO À METRÓPOLE PAULISTANA

## PARQUE DOM PEDRO II AN ANTITHESIS OF PUBLIC OPEN SPACE IN THE SÃO PAULO METROPOLIS

*Ciro Cesar de Oliveira Vidotte*

### RESUMO

Este artigo apresenta uma discussão referente aos espaços livres, conceituando-os brevemente e abordando questões concernentes a suas transformações morfológicas ao longo dos anos. Elementos fundamentais na organização da forma urbana e lócus da vida cotidiana nas cidades, os espaços livres não são tidos como prioritários, seja por agentes públicos ou privados. Adota-se como estudo de caso o Parque Dom Pedro II, espaço livre público que sempre esteve presente nas discussões referentes ao planejamento urbano paulistano. Por meio de revisão bibliográfica buscou-se analisar as principais intervenções que incidiram sobre esse espaço desde as primeiras melhorias na região anteriormente conhecida como Várzea do Carmo, passando pela implantação do Parque Dom Pedro II e seu desmonte como espaço livre destinado ao lazer e à recreação em prol do discurso da modernidade urbana. A discussão demonstra a desarticulação existente entre as políticas públicas brasileiras e a fragilidade dos espaços livres públicos.

Palavras-chave: São Paulo. Espaços Livres. Planejamento Urbano. Parque Dom Pedro II.

### ABSTRACT

This article presents a discussion relating to open spaces, briefly conceptualizing them and approaching questions regarding its morphological transformations over the years. Fundamental elements on the urban form's organization and locus of daily life in the cities, the opens spaces aren't seen as a priority by public either private agents. It is adopted as a case study the Dom Pedro II park public open space that has always been present in discussions referred to São Paulo urban planning. Throughout the bibliographic review, it was aimed to analyze the principal interventions that occurred on the site since the first improvements made on the region that is previously known as Várzea do Carmo, going through the implantation of the Dom Pedro II park and its disassembly as an open space destined to leisure and recreation, due to urban modernity's speech. This discussion demonstrates the disarticulation that exists between the Brazilian public politics and the fragility of public open spaces.

Keywords: São Paulo. Open Spaces. Urban Planning. Dom Pedro II Park.

1



<https://doi.org/10.11606/issn.2359-5361.paam.2019.154434>

Paisag. Ambiente: Ensaios, São Paulo, v. 30, n. 44, e154434, 2019.

## 1. INTRODUÇÃO

Elementos estruturadores da forma urbana e lócus para ocorrência da vida pública, os espaços livres desempenham papel fundamental como uma das principais infraestruturas urbanas. Sua distribuição, seu dimensionamento, sua diversificação e qualificação contribuem para a qualidade espacial urbana (MACEDO et al., 2012).

Este artigo apresenta uma reflexão acerca dos espaços livres públicos e suas transformações morfológicas, por meio dos ciclos de valorização e desvalorização do espaço urbano pelas intervenções promovidas pelo poder público. Adota-se como estudo de caso para este texto o Parque Dom Pedro II, por sua trajetória como espaço livre público em meio à maior metrópole sul-americana.

Por meio de revisão bibliográfica, pretende-se contribuir para o debate teórico acerca dos espaços livres públicos (Parque Dom Pedro II), seu processo de implantação e manutenção. Para isso, autores conceituados em relação aos temas foram consultados, dentre eles Alvares (2009), Macedo (2012) Macedo et al. (2018), Magnoli (2006) e Queiroga (2014), no que tange às questões referentes à paisagem e espaços livres. Para as questões acerca das transformações do Parque Dom Pedro II, a pesquisa se estrutura sobre as obras de Bartaline (1999), Meyer e Grostein (2010), Navarro (2011), Rebollo (2012), Somehk e Campos (2002), entre outros.

O contínuo processo de transformação e a necessidade de adaptação às novas tecnologias estabeleceram novas formas de convívio nas cidades, por meio das relações econômicas, processos de globalização cultural e territorial e novas formas de mobilidade, nos quais a velocidade de deslocamento transforma a percepção do tempo e do espaço em relação às ações cotidianas, ocasionando mudanças nas relações existentes entre os espaços edificados e os espaços livres públicos, impactando diretamente nas suas formas de uso e apropriação.

No que tange às questões referentes à cidade de São Paulo, “o perfil arrojado da metrópole esconde contradições que compõem nas propostas e realizações do urbanismo paulistano”

(CAMPOS, 2002, p. 19). Fatores como seu processo de verticalização, expansão contínua, planejamento urbano inadequado, os novos padrões de vida urbana, bem como as mudanças ocorridas nos padrões de consumo e lazer aliados à crescente onda de violência contribuíram para a deterioração de muitos de seus espaços livres públicos, dentre estes o Parque Dom Pedro II, local conhecido anteriormente como Várzea do Carmo, área constituída por uma porção charcosa de terras, a qual se configurava como barreira natural entre o núcleo antigo da cidade de São Paulo e o bairro industrial do Brás.

No final do século XVIII, a região da Várzea do Carmo passou por uma série de intervenções visando seu saneamento e embelezamento, sendo a intervenção mais significativa à implantação do parque, idealizado por Joseph-Antoine Bouvard, em 1911, e implantado por Francisque Couchet, entre os anos de 1918 e 1921. O Parque Dom Pedro II, que por durante 50 anos presenciou o crescimento da cidade de São Paulo, no decorrer dos anos viveu as diversas transformações urbanísticas ocorridas na metrópole paulistana, transformações estas as quais contribuíram para seu processo de deterioração, atestando, dessa forma, a ausência de políticas públicas articuladas aos espaços livres públicos em meio às cidades brasileiras.

## 2. ESPAÇOS LIVRES PÚBLICOS: UMA APROXIMAÇÃO CONCEITUAL

Fundamentais na organização e representação social das cidades, os espaços públicos sempre estiveram em constante transformação ao longo da história, podendo assumir diferentes funções de acordo com o contexto social, urbanístico e cultural de determinado período.

A definição de espaço público é extremamente complexa devido às diversas conotações e interpretações que incidem sobre esse conceito. Denominam-se espaços públicos os locais de uso comum do povo e todos aqueles de apropriação pública. Nestes é possível observar as relações existentes entre elementos edificados e livres de edificação, bem como as interações sociais que

ocorrem nesses locais, sejam elas conflituosas ou não (ALVARES; VANIER; QUEIROGA, 2009). Espaços destinados às realizações das práticas sociais, os espaços públicos são “espaço, onde não haja obstáculos à possibilidade de acesso e participação de qualquer tipo de pessoa” (GOMES, 2002, p. 163).

Adota-se para este artigo a definição de espaços livres de edificação desenvolvida por Miranda Magnoli, que os define como “todo espaço (e luz) nas áreas urbanas e em seu entorno, não coberto por edifícios” (MAGNOLI, 2006, p. 199). A referida autora afirma o conceito de espaços livres para além dos jardins e projetos com vegetação, inserindo-os em uma categoria espacial mais abrangente.

Embora o conceito sobre espaços livres seja relativamente simples, frequentemente eles são associados pela comunidade científica e pela mídia como sinônimo de áreas verdes, jardins urbanos ou espaços vegetados. Entretanto sua definição apenas os qualifica em relação a seu vínculo espacial e condição de confinamento “entre quatro paredes e um teto, podendo a ele eventualmente serem agregados outros adjetivos” (MACEDO, 2012, p. 92). Dessa forma, os espaços livres podem se configurar como espaços vegetados na forma de jardins, praças, parques, hortas urbanas ou mesmo campos de várzea, porém não é a presença da vegetação que os caracteriza, podendo esta ser inexistente, a exemplo das denominadas praças secas, ruas ou mesmo calçadas presentes em diversas cidades brasileiras.

No Brasil, os espaços livres classificam-se em duas categorias: os públicos e os privados. Tais espaços conformam o Sistema de Espaços Livres (SEL) de nossas cidades. Conforme definição do Código Civil Brasileiro, os bens de propriedade pública apresentam três naturezas: os bens de uso comum do povo, bens de uso especial e bens dominicais.

Os bens de usos comum do povo correspondem aos locais de livre acesso, de apropriação pública por excelência, a exemplo do sistema viário, de lazer, convivência e conservação. O sistema viário corresponde a maior parcela dos espaços livres públicos, composto por ruas, calçadas, avenidas, vielas, becos, entre ou-

tros. Sua função é a conectividade e articulação entre os demais espaços livres, permitindo a fluidez das cidades.

Os espaços livres de convívio, lazer e conservação sobrepõem suas funções, convergindo em um sistema único nas áreas urbanas. Correspondem a essa categoria as praças, os parques, os jardins públicos, as áreas de preservação permanente, entre outros. Ao que se refere aos bens de uso especial, estes destinam-se a atividades específicas, a exemplo dos edifícios públicos, unidades de conservação, espaços livres dos sistemas ferroviário e portuário, cemitérios públicos etc. Os bens dominicais ou dominiais constituem o patrimônio passível de desafetação dos entes públicos (MACEDO et al., 2018; QUEIROGA, 2014).

A importância do SEL urbano se faz à medida que os espaços livres se articulam aos espaços edificados, configurando e qualificando a paisagem urbana.

Consideram-se os espaços livres como uma das principais infraestruturas urbanas, pois neles e por eles grande parte da vida cotidiana tem lugar, assim como são um dos principais palcos dos conflitos e acordos da sociedade. O espaço público, a rua em especial, tem papel estruturador na constituição da forma urbana, pois reflete as formas de mobilidade, acessibilidade e circulação, parcelamento e propriedade da terra urbana (MACEDO et al., 2012, p. 143).

No tocante aos espaços livres de edificação, estes sempre estiveram presentes na organização das cidades desde a antiguidade, considerando-se que todas as cidades se configuram a partir de duas tipologias espaciais: os espaços edificados e os livres. Dessa forma, os espaços livres, de acordo com sua natureza, desempenham importantes funções (sociais, ambientais e estéticas) no ambiente citadino, contribuindo para melhoria da qualidade de vida do homem em seu meio.

As funções ambientais são atribuídas às áreas não permeabilizadas e à presença de vegetação, cooperando para a drenagem urbana, redução da temperatura, melhora da qualidade do ar,

diversificação da flora e fauna urbanas etc. As funções estéticas associam-se à diversidade da paisagem urbana pela presença da vegetação e suas diversas configurações (formas, texturas e cores), ou seja, por meio dos chamados espaços abertos, das áreas pervazivas em meio às grandes cidades, as quais possibilitam sua contemplação. As funções sociais ocorrem por meio das mais diversas formas de apropriação do SEL público, que “constitui o principal subsistema de espaços livres voltados à esfera de vida pública geral e política, notadamente os bens de uso comum do povo” (QUEIROGA, 2014, p. 113).

Assim, os espaços livres públicos em suas mais diversas tipologias se configuram em locais de encontro, das relações sociais e do exercício da cidadania na vida cotidiana, “é nesses espaços que se manifestam as trocas e relações humanas, a diversidade de uso e a vocação de cada lugar, os conflitos e contradições da sociedade” (AZEREDO; CACCIA, 2017). Nesses espaços a vida em público é materializada, abarcando desde uma simples atividade infantil, desenvolvida em um *playground* de um parque público ou condomínio fechado, até as grandes manifestações culturais e sociais manifestas nas ruas e grandes avenidas das cidades, contribuindo para o fortalecimento da identidade pública das pessoas.

No que concerne à qualificação do SEL urbano às demandas sociais, esse fato está diretamente relacionado à disponibilidade de recursos, padrões culturais vigentes e decisões políticas do poder público, principal condicionador e formador dos espaços livres, seja por intermédio de legislações ou mesmo na implementação e gestão dos espaços livres públicos (MACEDO, 2012).

A qualidade de uma cidade pode ser expressa por meio do tratamento destinado a seu SEL público. Esse tratamento deveria ser uma regra, e não uma exceção, conforme ocorre em inúmeras cidades brasileiras. Frequentemente maltratados pelos administradores, os espaços livres públicos são elementos fundamentais ao desenvolvimento da vida social de uma cidade, “associado à ideia de localização, acessibilidade e distribuição, e no tocante ao lazer e/ou conservação de recursos naturais” (ALVAREZ; VALNER; QUEIROGA, 2009, p. 9).

Fundamentais no desenvolvimento das cidades, os espaços livres se tornaram protagonistas do espaço urbano durante o século XIX e início do século XX, período em que as cidades passaram por reestruturações motivadas pela Revolução Industrial e pelo estabelecimento de novas relações socioeconômicas. Como exemplo emblemático destacam-se as obras realizadas por George-Eugène Haussmann em Paris, as quais serviram como modelo para reestruturação de diversas cidades ao redor do mundo. Sob a égide do urbanismo higienista, grandes vias foram abertas e arborizadas, bulevares, parques (Bois de Boulogne, Bois de Vincennes, Buttes-Chaumont, Monceau Montsouris) e praças, inseridos no tecido da capital francesa. Por conseguinte, o espaço público assume o papel de espaço voltado à circulação e às preocupações relacionadas à higiene e ao embelezamento das cidades.

A primeira metade do século XX é marcada pelo movimento do urbanismo culturalista (CHOAY, 2002), que tem como preceito destacar os espaços abertos na malha urbana, configurando os espaços públicos como instrumentos fundamentais à qualidade ambiental e estética das cidades, observados nas propostas de Camillo Sitte e Ebenezer Howard.

Porém o movimento modernista, encabeçado por Le Corbusier, foi o que mais impactou os espaços livres públicos, que atingem escalas grandiosas, dificultando sua apropriação. Esse modelo é exemplificado pela cidade de Brasília, onde as superquadras descaracterizam os conceitos de rua e sua hierarquia, criando uma organização territorial em que os edifícios são implantados isoladamente em meio a grandes áreas verdes, coexistindo as relações entre sistema viário e edifícios.

As teorias modernistas propostas por Le Corbusier serviram como modelo para diversos projetos de inspiração modernista ao longo do século XX, resultando em inúmeras críticas por parte de diversos pesquisadores, dentre os quais se destacam Jane Jacobs, na América, e Jürgen Habermas, na Europa. Ambos os estudiosos afirmam que a descaracterização dos espaços públicos, enquanto local de encontro, se deve ao movimento modernista,

que, com seus preceitos de negação à rua e ao zoneamento monofuncional, tornou os espaços livres públicos vazios e obsoletos. Por meio das teorias do urbanismo pós-moderno, inicia-se, a partir da década de 1960, uma reflexão sobre a função do espaço público nas cidades e a qualidade ambiental urbana. Com isso, os espaços livres públicos assumem um papel fundamental em relação à revalorização das cidades, contribuindo para um amplo período de concepção e valorização desses espaços.

Durante a segunda metade do século XX, muitos dos espaços livres públicos passaram por um amplo processo de desvalorização, motivado por diversos fatores, dentre os quais se destacam: o surgimento de novos meios de comunicação e formas de lazer, contribuindo para a redução das trocas sociais no meio físico, a crescente onda de violência e medo urbano, que, para Mendonça (2007), não abrange somente as grandes cidades, como já alcança também as pequenas e médias, afastando as classes sociais de alta e baixa renda dos espaços livres públicos dos centros urbanos. Associam-se a esses fatores o crescente uso do automóvel e de outros meios de transporte, contribuindo para o aumento da velocidade de deslocamento, o que reconfigura os espaços urbanos, colaborando para a deterioração de diversos espaços livres públicos, antes consolidados em meio às cidades.

A circulação de automóveis é o que pauta o projeto da imensa maioria das vias brasileiras, desde a segunda metade do século XX, quando a indústria automobilística impôs à cultura, e em particular à cultura urbanística praticada no país, o automóvel como meio de locomoção privilegiado no território, sinônimo de status e de modernidade. Não faltam críticas e ações contrárias a essa posição que, no entanto, permanece hegemônica até, pelo menos, a primeira década do século XXI (QUEIROGA, 2014, p. 114).

Esses fatores contribuem para o esvaziamento dos espaços de uso comum, condicionando-os ao abandono e a sua ocupação pelas camadas sociais desprovidas de recursos.

Gomes faz um alerta sobre as transformações dos espaços públicos: “se transformam em uma espécie de passarela para o espetáculo da pobreza” (GOMES, 2002, p. 185). O autor descreve as transformações dos espaços livres em áreas sem controle social, espaços em que se proliferam a mendicância, a prostituição e o comércio ambulante. Assim, a ideia do público no Brasil associa-se a algo de baixa qualidade, seja pelo uso exclusivo das camadas mais populares, por territórios sem dono, sem regras de uso que, abandonados pelo poder público, perdem sua característica de área de convívio social e espaço democrático. “Desgaste, sujeira, invasões são, pois, algumas das características frequentes nesse tipo de espaço” (GOMES, 2002, p. 185-186).

Para Magalhães (2015), a dinâmica de funcionamento da metrópole se apoia na relação de sucateamento da esfera pública, na expansão e especialização dos mercados privados. Nesse processo, o espaço urbano se transforma em mercadoria, fato atestado pelas transformações dos espaços livres públicos aqui representados pelo Parque Dom Pedro II. Imbricado no centro da maior metrópole sul-americana, o Parque vivenciou o crescimento e desenvolvimento econômico da capital paulista. Parte integrante de um sistema central de espaços livres públicos da cidade de São Paulo, o Parque caracterizava-se como espaço livre articulador do tecido urbano entre a área central e a zona leste. Sua memória guarda os signos do desenvolvimento econômico, dos grandes planos urbanísticos e do florescimento industrial. Ao mesmo tempo, esse importante espaço livre público sofreu diversas transformações morfológicas e sociais ao longo do tempo, culminando em uma antítese do espaço livre público em meio à metrópole paulistana.

Seu declínio como espaço livre público ilustra a conotação dada a esses espaços pelo Estado. No caso do Parque Dom Pedro II, sob o discurso da mobilidade urbana, caracterizada por obras viárias de grande porte, permitiu-se a fragmentação de seu território e, conseqüentemente, o esvaziamento de seu conteúdo social, resultando no atual estado de degradação e abandono da paisagem local.

### 3. DE VÁRZEA A PARQUE: O SURGIMENTO DE UM ESPAÇO LIVRE CENTRAL NA CIDADE DE SÃO PAULO

A cidade de São Paulo se desenvolveu sobre uma colina envolta por duas várzeas, a do rio Anhangabaú e do Carmo, correspondente ao rio Tamanduateí (Figura 1). A Várzea do Carmo sempre esteve presente no desenvolvimento da cidade, a área se constituía em ponto de entrada e saída de mercadorias e, ao mesmo tempo, se configurava como uma fronteira natural entre o núcleo urbano e as paisagens naturais situadas a leste do rio Tamanduateí.

Conforme descrito por diversos autores, esse local consistia em um terreno alagadiço frequentemente inundado pelas cheias do rio. Devido às características naturais não favoráveis a sua ocupação, foram propostas inúmeras tentativas para sua apropriação no decorrer da história de São Paulo (KLIASS, 1993; NAVARRO, 2011; REBOLLO, 2012).

Os primeiros esforços realizados para as melhorias na área da várzea datam das últimas décadas do século XVIII. Entre os anos de 1782 e 1786, é aberta a primeira vala na tentativa de drenar o local. No ano de 1810, uma segunda vala é aberta e, nesse mesmo período, executa-se um aterro como continuação a ladeira do Carmo (NAVARRO, 2011). Anos mais tarde, em 1849, o rio Tamanduateí é retificado, porém não canalizado, fato que contribuiu efetivamente para o término da navegação em suas águas. Porém essa intervenção não sana os problemas constantes de inundações, mesmo assim o poder público promove iniciativas para a ocupação da área com a construção de edifícios públicos e o aperfeiçoamento do sistema viário no ano de 1867. Apesar dos avanços propostos pelo poder público, o local permanecia frequentado por lavadeiras, servindo também como ponto de descarte de lixo e entulho, contribuindo para que os problemas de drenagem e estagnação das águas na região da Várzea do Carmo fossem constantes. Dessa forma, a várzea era vista como uma área que deveria ser urgentemente saneada (KLIASS, 1993; MEYER, 2010).

A situação da região da Várzea do Carmo permanece sem alterações até a expansão comercial e industrial da cidade. Com a chegada da ferrovia São Paulo Railway em 1867, inicia-se a industrialização dos bairros do Brás, Mooca e Belém, finalizando definitivamente o caráter rural desse setor da cidade. A partir da década de 1870, esses bairros se desenvolvem de forma muito acelerada, passando a exigir do poder público progressos e a efetiva ocupação da área da várzea do Carmo (REBOLLO, 2012).

O papel central assumido pela cidade de São Paulo no desenvolvimento da economia cafeeira repercutiu nas obras do então presidente da província, João Teodoro Xavier de Matos (1872-1875). Ao assumir a presidência, João Teodoro demonstra grande percepção aos problemas urbanos existentes, assim, em sua gestão inicia-se um programa de melhoramentos até então desconhecidos para o período, “só assim a posição da capital enquanto centro regional, econômico e comercial poderia ser confirmada” (CAMPOS, 2002, p. 45).

Uma série de obras articuladas é executada entre os anos de 1872 e 1875, permitindo assim que fossem criadas as condições necessárias à expansão urbana da cidade. Nesse período o Jardim da Luz é reformado, cria-se um traçado viário com a abertura de diversas ruas, dentre estas a Conde d’Eu, hoje Rua do Glicério, Rua João Teodoro e Rua da Palha, atual Rua Sete de Abril, e Rua Municipal, hoje denominada Ladeira General Carneiro. Nessa época a região da Várzea do Carmo foi drenada e aterrada, recebendo tratamento destinado ao lazer e asseio da população, tornando-se “uma ilha no Tamanduateí, um dos passeios mais aprazíveis e saudáveis da Cidade [...] popularmente conhecida como ‘Ilha dos Amores’” (TOLEDO, 1996, p. 28).

As intervenções urbanísticas, propostas por meio da retificação do rio Tamanduateí e pela implantação da Ilha dos Amores (Figura 3), não sanaram os problemas referentes ao saneamento e aos alagamentos constantes. Em vista disso, a Ilha dos Amores foi submersa pelas constantes cheias e a paisagem da Várzea do Carmo permaneceu a servir como cocho para os animais e área de descarte de lixo, contribuindo novamente para sua degradação.



Figura 1 – Mapa do século XIX demonstrando o Triângulo Histórico localizado entre as várzeas do Carmo e do Anhangabaú. A área circular demonstra a região do atual bairro da Liberdade.  
 Fonte: <<https://saopaulosao.com.br/conteudos/recomendados/3144-construindo-historias-o-passado-e-o-futuro-da-cidade-na-3-edicao-da-jornada-do-patrimonio-de-sp.html#>>. Acesso em: 10 abr. 2019.



Figura 2 – Detalhe da Várzea do Carmo durante a década de 1862.  
 Fonte: Rebollo, 2002.

Conforme descrito por Campos (2002), no ano de 1886, durante o governo de João Alfredo (1885-1886), são concebidos projetos paisagísticos para a área da Várzea do Carmo e do Vale do Anhangabaú. Ambos os projetos foram inspirados nos trabalhos desenvolvidos por Auguste Glazou (1828-1906) na cidade do Rio de Janeiro, responsável pela então remodelação dos parques Campo de Santana (1873) e Passeio Público (1862). Porém tais propostas não foram levadas adiante devido à falta de recursos necessários a sua execução, sendo somente retomadas 20 anos mais tarde, impulsionadas pelas intervenções necessárias aos novos padrões urbanísticos vigentes.

A crescente urbanização dos bairros industriais do Brás e da Mooca contrastava, na década de 1920, com a área da várzea que permanecia recortada por canais de drenagem. Assim, na virada do século XIX para o XX, mesmo com as tentativas de urbanização propostas, como a Ilha dos Amores, não havia sido encontrada uma solução definitiva para o local (REBOLLO, 2012).

8 A partir dos modelos urbanísticos em voga nas cidades europeias, são traçados planos de higienização e embelezamento para as cidades brasileiras. As cidades coloniais deveriam adequar-se ao período Republicano, uma forma de negar o passado, porém essa forma de urbanismo, para Villaça (2004, p. 132), escondem os interesses privados nos quais “as classes dominantes lançam mão [...], contribuindo para sua manutenção do poder”, uma maneira da classe capitalista se impor. Dessa forma, o projeto para a implantação do Parque Dom Pedro II surge a partir das demandas do mercado, como espaço de lazer e recreação, um local a ser urbanizado conforme descrito por Ribeiro (2012, p. 132-133):

[...] para os agentes que se manifestavam nos periódicos a Várzea do Carmo só se transformaria em um local atraente e de fato se incorporaria às terras da cidade após a promoção de uma série de melhoramentos que dariam conta de seu saneamento e aformoseamento. Para esses grupos, a Várzea do Carmo era concebida enquanto um local potencialmente produtivo. [...] Seja textualmente,

seja visualmente, constrói-se a ideia da Várzea do Carmo enquanto uma paisagem a ser modificada por meio de ações concebidas pelo poder público. A proposta de seu embelezamento e saneamento trazia embutida a criação de uma valorização positiva desse espaço, em oposição aos signos da cidade colonial, cuja condição de várzea era um ícone. Durante o século XIX, o contato entre homem e natureza, moldada em parques e jardins públicos, era tido como necessário ao equilíbrio físico e mental do cidadão urbano. Por fim, a transformação da Várzea do Carmo em um espaço urbano produtivo atendia à nova perspectiva capitalista.

As propostas de melhorias voltadas à Várzea do Carmo somente se tronaram possíveis depois de transferidas as responsabilidades do âmbito municipal para o estadual. Entre os anos de 1896 e 1915, foram executados os trabalhos para retificação do canal do Tamanduateí e um aterro, a partir do desmonte do Morro Vermelho, no Cambuci, elevando as margens do rio em dois metros.

O primeiro projeto desenvolvido para a implantação de um parque na área da Várzea do Carmo foi concebido pelo arquiteto francês Antoine Bouvard (1840-1920) em 1911. A convite do prefeito Raimundo Duprat, Bouvard, que já havia trabalhado em planos para a reurbanização de Buenos Aires, desenvolve um relatório acompanhado de sete plantas, conhecido como o Plano Bouvard. A proposta propunha intervenções em toda área central de São Paulo, a expansão dos espaços livres e das áreas verdes em meio ao tecido urbano. Durante o desenvolvimento de seu plano, Bouvard retoma a ideia lançada há 25 anos por João Alfredo em relação à implantação de dois parques ao redor da colina histórica de São Paulo, um no Vale do Anhangabaú e outro na várzea do Tamanduateí. Nessa área estava prevista a construção do novo Mercado Municipal e de um pavilhão destinado às exposições agroindustriais, o Palácio das Indústrias (hoje, Catavento Cultural e Educacional).

As propostas apresentadas por Bouvard já estavam em pauta na prefeitura, a falta de áreas verdes e espaços livres já havia sido





Figura 3 – Vista da Ilha dos Amores durante a década de 1920. Fonte: <<https://sampahistorica.wordpress.com>>. Acesso em: 10 maio 2018.

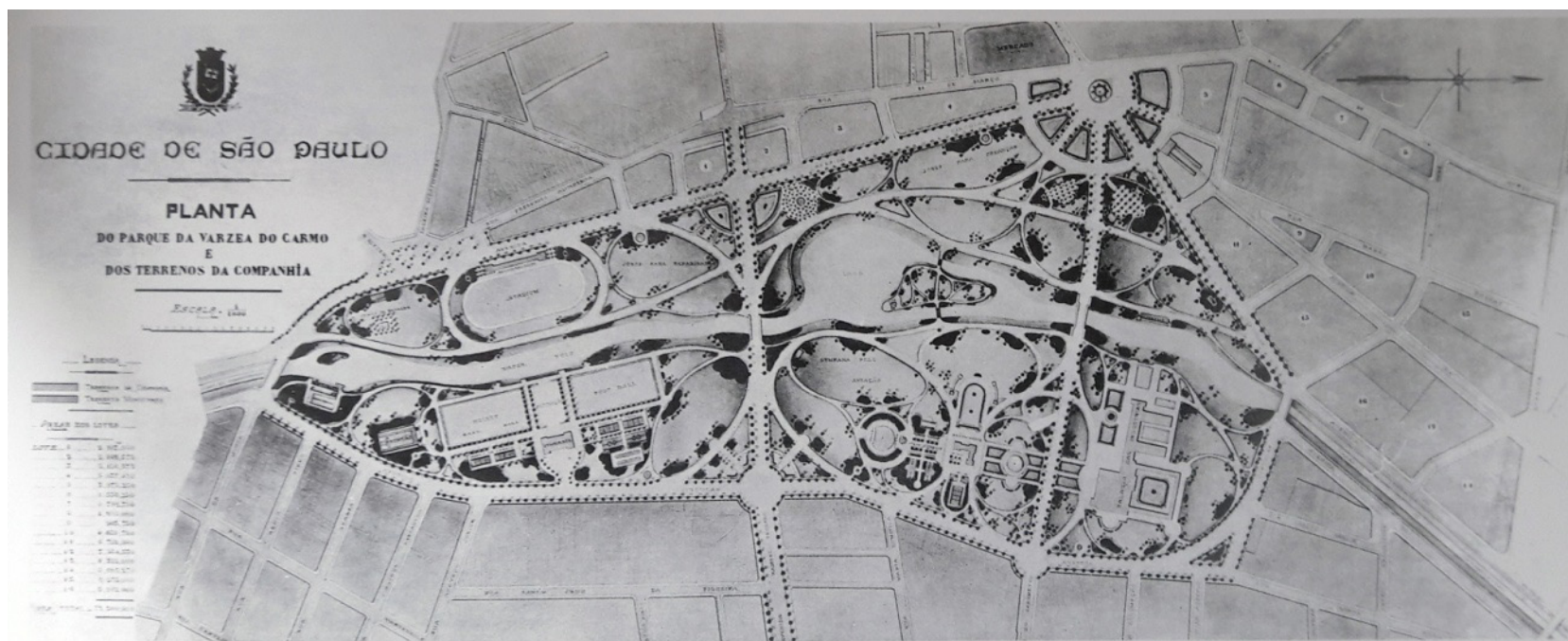
evidenciada por intermédio do então diretor de obras municipais Vitor Freire, em sua conferência aos politécnicos em 1911. Procurando demonstrar a ineficiência do padrão parisiense, cujas áreas verdes concentravam-se em parques periféricos como o Bois de Boulogne e o Bois de Vincennes, Freire defendia a inserção de áreas verdes em menores dimensões, contribuindo de maneira mais eficiente para a formação de respiros em meio ao tecido urbano da cidade (CAMPOS, 2002).

A posição de Freire em relação às áreas verdes contribuiu para a implantação dos parques Anhangabaú e D. Pedro II. Para a região da Várzea do Carmo (Pq. Dom Pedro II), Bouvard propõe um jardim pitoresco, não deixando de lado os interesses imobiliários. Para isso desenvolveu duas propostas voltadas à implantação do parque: uma prevendo a ocupação total do local e outra em que parte da área poderia ser alienada a particulares, indo de encontro aos anseios da prefeitura de São Paulo (SOMMEKH; CAMPOS, 2002).

O projeto proposto por Bouvard em 1911 (Figura 4) trouxe consigo aspectos paisagísticos importantes, à medida que propôs caminhos sinuosos cortando a área da várzea, definindo canteiros irregulares, “os caminhos sinuosos nas laterais do canal retifica-

do, na época das cheias, apresentavam uma paisagem natural. E os gramados eram compostos por grupos arbóreos e árvores isoladas” (NAVARRO, 2011, p. 35). A água seria valorizada com a construção de dois lagos conectados ao rio por meio de um canal, não há indicações de construções, a não ser o Palácio das Indústrias, integrado ao projeto. Quanto à proposta que previa alienação de parte da área a particulares, Bouvard manteve o desenho ao norte do antigo aterro do Carmo; no trecho sul foram propostas largas avenidas arborizadas com renques duplos de árvores de cada lado do rio (KLIASS, 1993).

Nenhumas das propostas desenvolvidas por Bouvard para a Várzea do Carmo foram adiante, em seu lugar executou-se o projeto desenvolvido no ano de 1918 do também arquiteto e paisagista francês Francisque Couchet, radicalizado no Rio de Janeiro nesse período. O projeto proposto por Couchet compartilha os mesmos preceitos paisagísticos adotados por Bouvard, ou seja, ambos os projetos foram inspirados em jardins ingleses, porém o resultado plástico atingido por Couchet viria a ser mais sofisticado. Tirando partido dos recursos hídricos presentes no local, o paisagista manteve o traçado sinuoso com grandes gramados, mas previa-se o alargamento do rio formando lagos, além da construção de



10 Figura 4 – Projeto de reurbanização desenvolvido por Bouvard, 1911.  
Fonte: Toledo, 1996, p. 22.

inúmeros equipamentos esportivos e um cineteatro, formando um conjunto até então inédito nos parques públicos da capital (DOURADO, 2011; MEYER; GROSTEIN, 2010).

O projeto, aprovado em 1914 na Câmara Municipal de São Paulo, contemplou a não alienação dos terrenos. As obras de implantação do parque vão de 1918 a 1921, ano em que a área recebe o nome de Parque Dom Pedro II. Em função das comemorações do centenário da Independência do Brasil no ano seguinte, em 1922, o parque é inaugurado sem a conclusão total de seu ajardinamento (NAVARRO, 2011).

Nenhum dos equipamentos esportivos propostos por Couchet foram implantados conforme previsto em projeto. O único edifício representativo inserido na área pertencente ao parque foi o Palácio das Indústrias, de arquitetura eclética, símbolo do progresso econômico industrial da capital paulista. Além dessa

edificação, na área sul do parque, sob iniciativa do diretor do Departamento de Cultura, Mario de Andrade, foi executado o parque Infantil do Brás, um equipamento cultural presente em diversos bairros operários da capital voltado às atividades esportivas e ao ar livre para as crianças. No caso da unidade Brás, muitas dessas atividades viriam a ser realizadas nas áreas do Parque Dom Pedro II.

O projeto do Parque Dom Pedro surgiu como resposta do poder público para sanar os problemas da área da Várzea do Carmo e a necessidade da valorização dos bairros operários do Brás e da Mooca. Sua centralidade contribuiu para que esse espaço, entre as décadas de 1920 e 1950, se tornasse o principal parque público da cidade de São Paulo, porém as transformações urbanísticas decorrentes do crescimento da cidade a partir da década de 1930 promoveram sua degeneração como espaço livre público de lazer em meio à metrópole.



Figura 5 – Mapa demonstrando a situação do Parque Dom Pedro II nos anos 1930.

Fonte: <[http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/\\_SBC.aspxhttps](http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/_SBC.aspxhttps)>. Acesso em: 10 abr. 2019.

#### 4. FRAGMENTAÇÃO DO ESPAÇO LIVRE PÚBLICO: AS TRANSFORMAÇÕES DO PARQUE DOM PEDRO II

Durante sua curta existência, o Parque Dom Pedro II passou por uma série de intervenções convergindo na destruição do espaço livre público destinado ao lazer. Hoje, o local consiste em um território fragmentado, sem continuidade espacial, funcional ou simbólica entre si, resultante do intenso processo de construção e desconstrução dos elementos urbanos (REBOLO, 2010).

Concebido pelo poder público como forma de valorização da área da Várzea do Carmo, o Parque Dom Pedro II detinha um caráter mais popular, diferentemente do Parque do Anhangabaú

(1910), projetado para ser o cartão de visitas da cidade de São Paulo na época. Sua apropriação como espaço público de lazer se condicionou majoritariamente aos habitantes dos bairros operários localizados a leste do Tamanduateí. O fato de estar centralizado em meio à cidade contribuiu para que, entre as décadas de 1920 e 1950, fosse considerado o principal parque público de São Paulo.

A trajetória da Várzea do Carmo, até a implementação do Parque Dom Pedro II, demonstra que o poder público sempre voltou suas atenções para a região. Principal agente condicionador e conformador de espaços livres, por meio da adoção de normas legais, o poder público direciona o mercado imobiliário e a popu-

lação na constituição tanto dos assentamentos urbanos como na produção e gestão dos espaços públicos, como praças, parques e avenidas (MACEDO, 2012).

No caso do Parque Dom Pedro II, coube ao próprio Estado promover seu fim. Desde a década de 1920, a partir da necessidade de expansão da cidade, foram elaboradas pelo engenheiro civil João Florence de Ulhôa Cintra (1887-1944) duas propostas publicadas em 1924 para a execução de um anel perimetral ao redor da colina histórica de São Paulo (TOLEDO, 1996). Ambas as propostas desenvolvidas por Cintra viriam a impactar de qualquer maneira a área do Parque conforme descrito por Meyer:

Na área do Parque D. Pedro II, o Perímetro de irradiação proposto por Ulhôa Cintra descia a colina pela ladeira do Carmo, cruzava o parque pelo eixo da Avenida Rangel Pestana, contornava a várzea pela Rua Figueira e pela Rua Santa Rosa, atual avenida Mercúrio) e retornava à colina por uma avenida projetada que dava acesso à avenida Senador Queiroz. Além dessa proposta, o perímetro de Irradiação teve mais uma versão de desenho, na qual o anel viário margeava o Parque D. Pedro II, atravessava a ponte da Mooca e subia a colina pelas ruas Tabatinguerra e 25 de Março (MEYER; GROSTEIN, 2010, p. 115).

Projetos de reestruturação urbana sempre estiveram presentes no crescimento da cidade de São Paulo. No final do século XIX e início do XX, esses projetos se pautavam nas questões sanitárias, tendo como principal objetivo conter as constantes inundações das várzeas dos rios Tamanduateí e Tietê. Dentre as propostas apresentadas, destaca-se o plano desenvolvido no ano de 1925 por Saturnino de Brito (1864 – 1929), engenheiro sanitário e chefe da Comissão de Melhoramentos do Rio Tietê. Em sua proposta de melhoramentos para o Tietê, Brito propôs 40 quilômetros de rios navegáveis, sendo 14 no rio Pinheiros e 26 no rio Tietê. Seu plano previa a implantação de um grande parque acompanhando o curso das águas, cuja função seria a de reservatório natural, contendo as cheias do rio, porém a pro-

posta não foi levada adiante pelo então prefeito Pires do Rio (1926 – 1930). Em 1927, Ulhôa Cintra assume o lugar de Brito na Comissão de Melhoramentos do Tietê. Juntamente com a ajuda do engenheiro Francisco Prestes Maia (1896 – 1965), Cintra desenvolve uma nova proposta para o Tietê, sugerindo a manutenção da sinuosidade existente e a criação de diversos espaços públicos interligados por *parkways*. Porém essa proposta, assim como a de Brito, não foi levada adiante, sendo alterada anos mais tarde dando lugar à ocupação das áreas alagáveis com a construção das vias expressas ao longo das marginais (BARTALINE, 1999; LUCHESE, 2016).

Os planos desenvolvidos até então atestam a necessidade de adequações urbanísticas essenciais ao desenvolvimento industrial de São Paulo na gestão de Pires do Rio. Diante do discurso da modernidade, adota-se o *Plano de Avenidas*, proposto por Prestes Maia como elemento norteador para o desenvolvimento urbano da cidade de São Paulo. O plano de Maia sugeriu a reformulação das áreas da cidade por meio do sistema viário, contrapondo dessa maneira o trabalho desenvolvido por Saturnino de Brito em 1925.

Para orientar o crescimento urbano e organizar os fluxos de veículos, é proposta uma estrutura viária radioconcêntrica da qual se destaca o chamado Perímetro de Irradiação (Figura 6), cuja função seria distribuir os fluxos viários da região central através das avenidas radiais. O plano também previa a construção de um segundo anel sobre o leito das vias férreas e um sistema de vias expressas ao longo das marginais Tietê e Pinheiros (CAMPOS; SOMMEKH, 2008; MEYER; GROSTEIN, 2010; NAVARRO, 2011).

Ao incorporar as propostas desenvolvidas por Ulhôa Cintra em seu Plano de Avenidas, Maia opta pelo segundo traçado, seccionando em duas a área do Parque Dom Pedro II, assim o parque cede parte de sua área para a construção das vias propostas no plano. Mesmo seccionadas, as áreas remanescentes do parque se mantêm como espaços livres públicos destinados ao lazer e à recreação (Figura 7), fato esse decorrente não da falta de propostas para intervir no local, mas da falta de recursos por parte



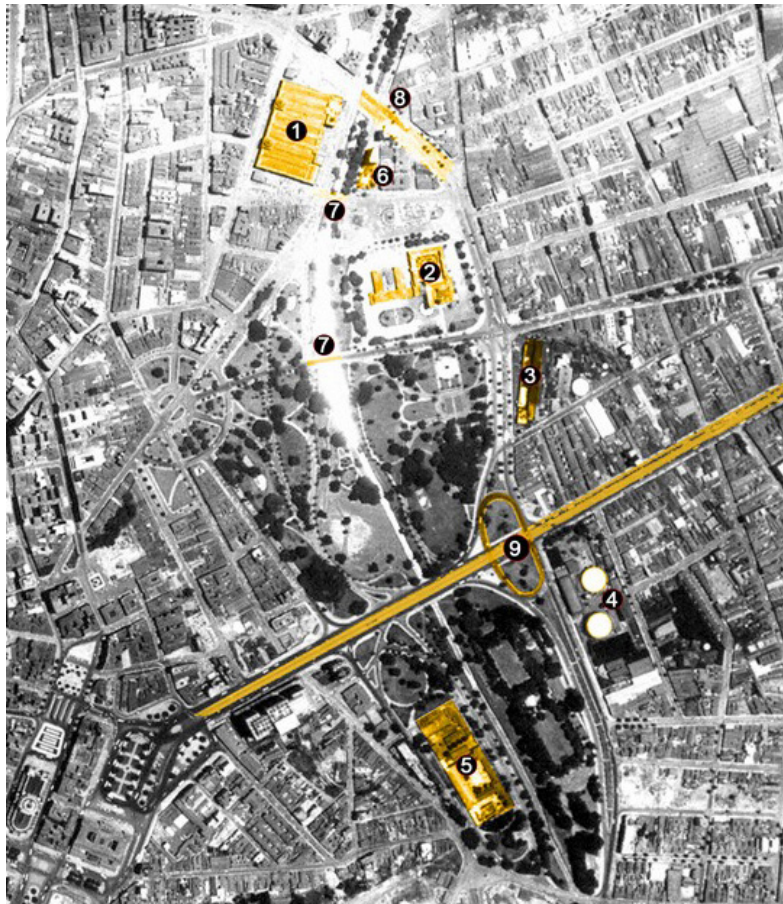
Figura 6 – À esquerda, ilustração da segunda versão do Plano de Avenidas contornando o Parque D. Pedro II; à direita, ilustração da versão definitiva do perímetro de irradiação do Plano em 1954.  
 Fonte: Toledo, 1996, p. 147-151.

da prefeitura, entre a década de 1950 e início de 1960, para dar continuidade às obras.

O planejamento urbano da cidade de São Paulo se pautou em função do incentivo à indústria automobilística, com isso, no ano de 1950 é publicado o Programa de Melhoramentos Públicos para a Cidade de São Paulo, um estudo encomendado pelo prefeito Lineu Prestes (1950 – 1951) ao engenheiro americano Robert Moses (1888 – 1981), responsável pelo plano de vias expressas do estado de Nova York. Em seu plano, Moses propõe a continuidade das obras viárias propostas por Prestes Maia, porém este acresce um sistema de vias expressas, dentre estas a Rodovia Expressa da Penha, que mais tarde viria a se tornar a Avenida Radial Leste.

A construção da Radial Leste constitui uma importante intervenção na área do Parque D. Pedro II no ano de 1955. Posteriormente, no cargo de secretário de obras na gestão Jânio Quadros (1953 – 1955) e em seu segundo mandato como prefeito (1961 – 1965), Prestes Maia prossegue com os estudos sobre vias expressas, propondo a construção de um sistema viário diametral ligando as regiões leste e oeste da cidade, além da complementação da Avenida Radial Leste e um complexo de viadutos sobre o Parque Dom Pedro II (MEYER; GROSTEIN, 2010).

Quando Prestes Maia torna-se prefeito, em 1938, tem início a um extenso programa de obras baseado em seu *Plano de Avenidas*. Apesar de mais modesto que a proposta original, esse programa irá alterar sobre-



- |                             |  |
|-----------------------------|--|
| 01 - Mercado Municipal      | 06 - Edifício São Vito                       |
| 02 - Palácio das Indústrias | 07 - Pontes sobre o Rio Tamanduateí          |
| 03 - Casa das Retortas      | 08 - Prolongamento da Rua Mercúrio           |
| 04 - Gasômetro              | 09 - Av. Rangel Pestana - intervenção viária |
| 05 - II Batalhão de Guardas |  |

Figura 7 – Imagem de 1954 demonstrando a perda dos espaços livres em função do sistema viário. Destaque para o prolongamento da Rua Mercúrio e construção de anel viário na Av. Rangel Pestana.

maneira a paisagem de São Paulo, dando prioridade absoluta ao sistema viário. [...] o Parque Dom Pedro II cede diante das pressões do entorno e foi engolido na volúpia por áreas de circulação. Logo esse parque será afetado pela implantação do Perímetro de Irradiação (KLIASS, 1993, p. 129).

As intervenções efetuadas sobre a área do parque para a abertura de novas vias deixam claro que o Parque Dom Pedro II perdia cada vez mais espaço para o sistema viário. A alta concentração de veículos na cidade incentivou a realização do grande número de obras, que alterou a cidade a partir dos anos 1950, em especial durante e logo após a gestão de Faria Lima (1965 – 1969), quando os planos desenvolvidos por Prestes Maia são concluídos. A administração de Lima correspondeu ao auge dos investimentos públicos, em prol do transporte individual na cidade de São Paulo, bem como um novo ciclo de intervenções no sistema viário, definindo sua atual fisionomia (LEFEBVRE, 1986; LEME, 1982).

O complexo de viadutos propostos sobre o Parque Dom Pedro II foi concluído na gestão de Paulo Maluf (1969 – 1971). Assim, seis viadutos (Diário Popular, Antônio Nakashima, Vinte e Cinco de Março, Mercúrio, Glicério e Trinta e Um de Março) passaram a configurar a paisagem do Parque, modificando definitivamente a escala da paisagem local, descaracterizando a área como espaço livre público destinado ao lazer e recreação, favorecendo o transporte automobilístico.

A crescente necessidade de estruturar a metrópole de São Paulo impulsionou outras obras de grande vulto na área do parque. Além dos viadutos, outras obras ligadas ao sistema de circulação e transporte foram executadas, a exemplo da construção de um terminal de ônibus e um estacionamento, no ano de 1970; do alargamento da calha do rio Tamanduateí; da implantação da pista expressa da Avenida dos Estados passando pela área central do Parque; e da construção da estação de metrô sob a forma de elevado, em 1986.

As transformações que incidiram sobre a área do Parque Dom Pedro II (Figura 9) pouco a pouco reduziram sua área como espaço

público destinado ao lazer, configurando-o apenas como local de passagem. Tais transformações se associam diretamente às necessidades de modernização e metropolização da cidade de São Paulo, impondo sobre a área do Parque sucessivas intervenções em detrimento da circulação e expansão da metrópole, resultando em um espaço fragmentado caracterizado pela inexistência da vida urbana em meio à cidade.

Após a implementação do complexo viário, a “morte” do Parque Dom Pedro II como espaço público de lazer estava decretada. A área, que por anos serviu como palco para manifestações da vida urbana, se transformara em passagem de veículos. O complexo viário impossibilita a relação da área com a vizinhança, sua presença torna praticamente impossível o acesso do pedestre ao local, acarretando seu isolamento em relação aos os bairros do Brás e Mooca. Este fato foi determinante para que o Parque Dom Pedro II deixasse de existir definitivamente como parque em meio à paisagem paulistana, conforme comentado por Kliass:

Em 1970, o sistema de viadutos estava completo e com ele acabava a curta história do Parque Dom Pedro II, cuja vida durou menos de 50 anos. Esse Parque, que teve um processo de criação tão moroso, seria destruído em apenas dois anos (KLIASS, 1993, p. 130).

Observa-se uma série de tentativas por parte do estado de resgatar a área, reafirmando a necessidade de intervenções públicas no local até os dias de hoje. Como consequência, inúmeras tentativas para a requalificação da área foram propostas desde a década 1980. Dentre elas merecem destaque a construção de uma praça cívica em frente ao Palácio das Indústrias (1992) como tentativa de requalificação da única área do Parque Dom Pedro II, que ainda mantinha algumas das características de parque urbano; a substituição do antigo terminal existente por décadas no local por um de menores dimensões projetado por Paulo Mendes da Rocha no ano de 1996; um equipamento provisório que se mantém até os dias de hoje; e a implantação da estação terminal do expresso Tiradentes, um veículo leve sobre pneus (VLP) inaugurado em 2007 (REBOLLO, 2012).

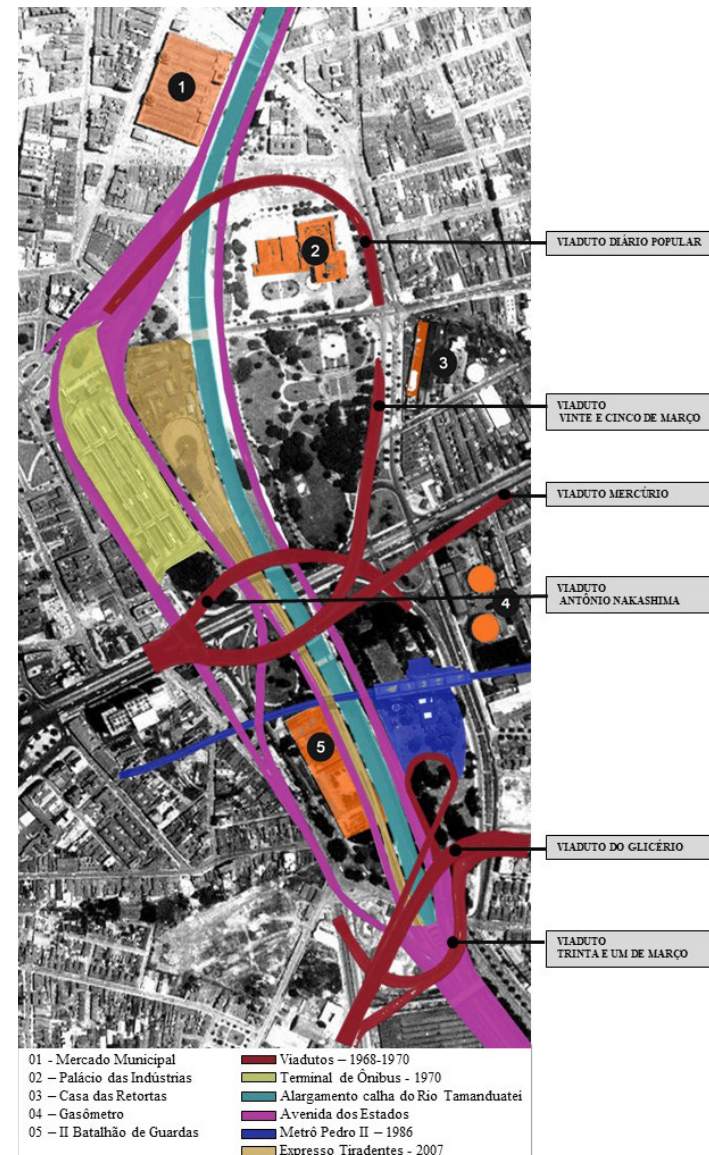


Figura 9 – Imagem datada de 1954 demonstrando as intervenções que incidiram sobre a área do Parque Dom Pedro II.



Figura 10 – Configuração atual da área antes ocupada pelo Parque Público.  
Fonte: <<http://www.hf.arq.br/projeto/plano-parque-dom-pedro/>>. Acesso em: 10 maio 2019.

16

Os inúmeros planos para recuperação do Parque Dom Pedro jamais foram executados em sua totalidade. Das inúmeras tentativas para recuperação da área, cabe destacar a proposta elaborada pelo arquiteto José Paulo de Bem na gestão da prefeita Luiza Erundina (1989 – 1993). A proposta pretendia recuperar o parque por meio de uma intervenção no sistema viário, com o deslocamento da pista da Avenida dos Estados e a demolição de parte dos viadutos existentes sobre a área do antigo parque e ocupação do Palácio das Indústrias.

De todas as intervenções propostas, somente a construção da Praça Cívica e a transferência da sede da Prefeitura para a área do parque foram concluídas, porém a Prefeitura é transferida para o edifício Matarazzo, no Viaduto do Chá, no ano de 2004 (MEYER; GROSTEIN, 2010).

Das inúmeras propostas para recuperação da área do antigo Parque Dom Pedro II, nenhuma surtiu efeito, talvez duas questões sejam determinantes na tentativa de reverter o processo de degradação existente no local: uma seria a vontade do es-

tado em levar adiante as propostas apresentadas e a outra, a questão de intervenções setoriais sem levar em consideração a escala da metrópole e a existência do sistema viário. Ponto de passagem, o local em nada remete à existência de um parque público de grandes dimensões, atualmente a região caracteriza-se pela presença das vias existentes e do ponto de conexão entre os terminais urbanos, o Mercado Municipal, o Parque Dom Pedro II e a estação de metrô. Diariamente as pessoas que transitam pelo local convivem com uma paisagem caracterizada pela alta concentração de lixo espalhado nas vias públicas, por moradores de rua, imóveis históricos públicos e privados, desocupados ou subutilizados (Figura 11).

No que tange à questão referente à conservação dos imóveis de valor histórico, exemplos concernentes à má conservação não faltam. É o caso, por exemplo, do Palacete Nacim Schoueri, proveniente da década de 1930, e do Edifício Ana Abreu, imóvel de arquitetura *art déco* ocupado anteriormente pelo Banco das Nações e que atualmente funciona como banca de frutas. Outros imóveis, como a Casa das Retortas e o quartel, anteriormente ocupado





01 - Mercado Municipal



02 - Sesc Dom Pedro II



03 - Banco das Nações



04 - Palácio das Indústrias



05 - Palacete Nacim Schoueri



06 - Terminal de ônibus



07 - Estação Expresso Tiradentes



13 - Remanescente do Parque



12 - Casa das Retortas



11 - Colégio Estadual São Paulo



10 - Gasômetro



08 - II Batalhão de Guardas



09 - Estação Pedro II do Metrô

Figura 11 – Configuração atual do Parque Dom Pedro II e seus arredores. Fotos: Ciro Vidotte, maio 2019.

pelo II Batalhão de Guardas, ilustram o descaso existente entre administração pública e patrimônio histórico.

As apropriações públicas dos espaços na área do que um dia fora o Parque Dom Pedro II ocorrem em locais protegidos por grades, a exemplo do Palácio das Indústrias (Catavento Cultural e Educacional) e do Sesc Dom Pedro II, local anteriormente ocupado pelos edifícios São Vito e Mercúrio, demolidos em 2011. Mesmo com atividades diversificadas voltadas ao lazer e à cultura, os acessos dos pedestres a esses equipamentos culturais não são dos mais agradáveis, sofrendo interferência do Viaduto Diário Popular, da Avenida dos Estados e mesmo da Avenida Mercúrio (Figura 12).

O comércio ambulante (Figura 13) existente nas imediações do Terminal Pedro II e das passarelas do Terminal Mercado conferem movimento à região, atestando a característica híbrida e o acolhimento às mudanças apresentadas pelos espaços livres (QUEIROGA, 2014). No caso do Parque Dom Pedro II, este exem-



Figura 12 – Acesso ao Sesc Dom Pedro II a partir da Avenida Mercúrio. Destaque para a área do antigo parque ocupada pelo Viaduto Diário popular, Av. dos Estados e Rio Tamanduateí. Foto: Ciro Vidotte, maio 2019.



Figura 13 – Comércio ambulante nas imediações do Terminal Pedro II.  
Foto: Ciro Vidotte, maio 2019.

plifica as transformações dos espaços livres, demonstrando sua fragilidade diante do poder público. Assim, a área que já foi um espaço livre público destinado ao lazer em meio à maior cidade da América latina, pouco a pouco se transformou em um espaço fragmentado, sem articulação, mesmo no que tange às questões referentes aos meios de transporte – uma antítese do espaço público na capital paulista.

## 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Parque Dom Pedro II guarda em sua memória significativos elementos históricos de ordem material e imaterial do processo de desenvolvimento da cidade de São Paulo. Sua trajetória como espaço livre público evidencia a importância do planejamento desses espaços como elementos estruturadores da forma urbana.

Esse fato é atestado pelas intervenções de saneamento da região da Várzea do Carmo, que após uma série de melhorias foi incorporada à cidade como espaço livre público destinado ao lazer, ou por meio dos projetos para implantação do Parque desenvolvidos por Bouvard e, posteriormente, por Couchet, que aproximara o desenho do parque ao desenho da cidade extrapolando o desenho interno do parque, “estendendo considerações sobre o próprio traçado viário em torno” (BARTALINI, 1999, p. 91). O projeto se encontrava em perfeita sintonia com o que se desenvolvera mundialmente em relação a parques públicos, porém sua implementação atesta fato recorrente no tratamento dos espaços livres públicos brasileiros, ou seja, a falta de comprometimento com a implantação totalitária de projetos e as políticas desarticuladas referentes à manutenção desses espaços. Dessa forma, o parque foi implantado parcialmente, sem os equipamentos esportivos, pavilhões e banhos públicos previstos por Couchet em seu projeto. Mesmo assim, o Parque Dom Pedro II pode ser considerado o parque público mais importante nos anos seguintes à sua implantação, seja por seu dimensionamento de cerca de 50 hectares, seja por seu programa, sua estratégia de implantação ou localização, configurando-o como elemento articulador entre as áreas da cidade. Sua curta duração como espaço de lazer paulistano demonstra as fragilidades que os espaços livres públicos apresentam, fragilidades essas atestadas pela observação dos processos de desconstrução e reconstrução do território e, conseqüentemente, da paisagem, transformando áreas e regiões consolidadas da cidade instituídas pelo planejamento urbano.

Tais transformações deveriam atender a uma demanda territorial, considerando as relações existentes entre os fatores socioeconômicos, territoriais e ambientais, englobando os diversos atores envolvidos no processo de produção da cidade (sociedade, estado, mercado), ressaltando a integração dos contextos sociais da cidade nos quais o papel social se destaca por meio da definição de cenários, podendo ou não se articular ao desenvolvimento de determinada região. Porém o que se observa são ações contrárias por parte do poder público.

À vista disso, a produção do espaço urbano ocorre por intermê-

dio da cooperação entre Estado e mercado, em detrimento dos habitantes da cidade, convergindo em uma série de ações desarticuladas em relação às propostas anteriores. Nesse sentido, as transformações ocorridas no Parque Dom Pedro II podem ser compreendidas como uma série de intervenções urbanas que acarretaram o desmonte de um espaço livre público. Do Parque, atualmente, não resta nada, apenas um conjunto de espaços desarticulados, caracterizado por um complexo viário, por imóveis de valor histórico em estado precário de manutenção, pela proliferação do comércio ambulante e por moradores de rua – um nó insolúvel sem perspectiva de reencontrar seu lugar como espaço livre público na área central da cidade de São Paulo.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALVARES, Lúcia Capanema; VAINER, Carlos B.; QUEIROGA, E. F. Conflitos urbanos e espaços livres públicos. *In*: Tângari, Vera Regina; Andrade, Rubens; Schlee, Monica Bahia. (org.). **Sistema de espaços livres: o cotidiano, apropriações e ausências**. Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2009. v. 1, p. 124-139.
- AZEREDO Laura, CACCIA Lara. **Espaços públicos: 10 princípios para conectar as pessoas e a rua**. WRI Brasil, São Paulo, 2017. Disponível em: <<http://thecityfixbrasil.com/2017/06/07/espacos-publicos-10-principios-para-conectar-as-pessoas-e-a-rua/>> Acesso em: 26 jul. 2018.
- BARTALINI, Vladimir. **Parques públicos municipais de São Paulo: a ação da municipalidade no provimento de áreas verdes de recreação**. 1999. 324 f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1999.
- CAMPOS, Candido M. **Os rumos da cidade**. São Paulo: Senac, 2002.
- CHOAY, Françoise. **O urbanismo: utopias e realidades uma antologia**. 5. ed. Tradução Dafne Nascimento Rodrigues. São Paulo: Perspectiva, 2002.
- DOURADO, Guilherme Mazza. **Belle époque dos jardins**. São Paulo: Senac, 2011.
- GOMES, Paulo César da Costa. **A condição urbana: ensaios de geopolítica da cidade**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.
- KLIASS, Rosa G. **Parques urbanos de São Paulo**. São Paulo: Pini, 1993.
- LEFÈVRE, José Eduardo de Assis. **O transporte coletivo como agente transformador da estruturação do centro da cidade de São Paulo**. 1986. 157 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1986.
- LEME, Maria Cristina da Silva. **Planejamento em São Paulo: 1930-1969**. 1982. 156 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1982.
- LUCHESE, Maria Cecilia. João Florence de Ulhôa Cintra: influências, amizades e profissão. **Risco Revista de Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo (Online)**, São Paulo, v. 14, n. 1, p. 99-105, 25 jun. 2016.

- MACEDO, Silvio Soares. **Paisagismo brasileiro na virada do século 1990-2010**. São Paulo: Edusp, 2012.
- MACEDO, Silvio Soares *et al.* Os sistemas de espaços livres na constituição da forma urbana contemporânea no Brasil: produção e apropriação (QUAPÁSEL II). **Paisagem e Ambiente**, São Paulo, n 30, p. 137-172, 2012. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/paam/article/view/78112>>. Acesso em: 26 abr. 2018.
- MAGALHÃES, Felipe Nunes Coelho. Produção do espaço na cidade do neoliberalismo e novas aberturas no espaço digital. *In*: COSTA, Geraldo Magela; COSTA, Heloisa Soares de Moura; MONTE-MÔR, Roberto Luís de Melo. **Teorias e práticas urbanas: condições para a sociedade urbana**. Belo Horizonte: C/Arte, 2015. p. 145-146.
- MAGNOLI, Miranda Martinelli. O parque no desenho urbano. **Paisagem e ambiente**, São Paulo, n. 21, p. 199-213, 2006.
- MENDONÇA, Eneida Maria Souza. Apropriações do espaço público: alguns conceitos. **Estudos e Pesquisas em Psicologia**, Rio de Janeiro, v. 7, n. 2, p. 296-306, ago. 2007.
- MEYER, Regina; GROSTEIN, Marta Dora. **A leste do centro: territórios do urbanismo**. São Paulo: Imprensa Oficial, 2010.
- NAVARRO, Maria Rosana. **A história de um parque que pede socorro!!!** São Paulo: Clube de Autores, 2011.
- QUEIROGA, Eugênio. Da relevância pública dos espaços livres: um estudo sobre metrópoles e capitais brasileiras. **Revista do Instituto de Estudos Brasileiros**, São Paulo, n. 58, p. 105- 132, 2014.
- REBOLLO, Tomás André. **Urbanismo e mobilidade na metrópole paulistana**. Estudo de caso: o Parque Dom Pedro II. 2012. 280 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.
- RIBEIRO, Vanessa Costa. **Várzea do Carmo a Parque Dom Pedro II: de atributo natural a artefato. Décadas de 1890 a 1950**. 2012. 340 f. Dissertação (Mestrado em História Social) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.
- SOMEKH, Nadia; CAMPOS, Candido. (org.). **A cidade que não pode parar: planos urbanísticos para São Paulo no século XX**. São Paulo: Editora Mackenzie, 2002.
- TOLEDO, Benedito Lima de. **Prestes Maia e as origens do urbanismo moderno em São Paulo**. São Paulo: Empresa das Artes, 1996.
- VILLAÇA, Flávio. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. *In*: DÉAK, Csaba; SCHIFFER, Sueli Ramos. (org.). **O processo de urbanização no Brasil**. São Paulo: Edusp, 2004. p. 170-243.

Ciro Cesar de Oliveira Vidotte  
 Universidade Anhanguera (Unian), Graduação em Arquitetura e Urbanismo  
 Av. Dr. Rudge Ramos, 1.501, São Bernardo do Campo – SP, 09638-000  
 Orcid: <https://orcid.org/0000-0002-7038-8624>  
 ciro.vidotte@gmail.com

Nota do Editor  
 Submetido em: 05/02/2019  
 Aprovado em: 19/11/2019  
 Revisão: Tikinet