



**XVIII ENANPUR**  
NATAL 2019  
27 a 31 maio

## **SUBÚRBIO MODERNO, UTOPIA BURGUESA. REFLEXÕES SOBRE A MODERNIZAÇÃO DE SÃO PAULO E A SUBURBANIZAÇÃO DO MORUMBI**

### **Autores:**

Anderson Dall'Alba - PROPAR-UFRGS - [dallalba.anderson@gmail.com](mailto:dallalba.anderson@gmail.com)

### **Resumo:**

A formação de subúrbios na periferia do core urbano de São Paulo logo no início do século XX é um fenômeno que já motivou estudos nas mais diversas frentes. Sabe-se que, embora a suburbanização tenha envolvido sobretudo grupos socioeconômicos de renda baixa, ela também abrangeu famílias de médio e alto poder aquisitivo. O atual distrito do Morumbi, urbanizado a partir do final da década de 1940, compreende diversos bairros que foram concebidos como subúrbios para famílias de renda alta. Dentre eles, o Paineiras do Morumbi, projetado pelo arquiteto Oswaldo Bratke (1907-1997), é um exemplo representativo do padrão de traçado adotado em quase toda a região. Este artigo examina justamente a suburbanização que envolveu parte das classes de renda média e alta da população de São Paulo ao final dos anos 1940, e que promoveu, nesse período, a ocupação do Morumbi. O objetivo é discutir os fatores que impulsionaram a emergência de tal processo, bem como iluminar as dinâmicas de desenvolvimento e configuração urbana típicas dos bairros que hoje conformam o distrito. Inicialmente, o trabalho revisa as transformações urbanas ocorridas em São Paulo a partir dos anos 1920, quando a cidade enfrentou sua primeira modernização. A segunda parte examina o projeto de Bratke para o bairro Paineiras do Morumbi, que é tomado como estudo de caso. Na reflexão final, atenta-se para as principais motivações que facilitaram a suburbanização do Morumbi, pontuando a contradição inerente a tal processo. Nesse sentido, o subúrbio parece ter sido encarado por parte das famílias nucleares de elite como oportunidade de realizar uma utopia de vida moderna em um cenário agreste porém modernizado, distante das condições urbanas conturbadas e heterogêneas que vinham se impondo na metrópole.

# **SUBÚRBIO MODERNO, UTOPIA BURGUESA**

## **REFLEXÕES SOBRE A MODERNIZAÇÃO DE SÃO PAULO E A SUBURBANIZAÇÃO DO MORUMBI**

### **INTRODUÇÃO**

A profusão de subúrbios residenciais nos arredores do core urbano de São Paulo logo nas primeiras décadas do século XX é um fenômeno que já motivou estudos tanto historiográficos quanto sociológicos. As primeiras pesquisas que tratam da emergência da suburbanização na periferia do município apontam que o processo abrangeu, embora em proporções pouco comparáveis, parcelas da população de categorias socioeconômicas contrastantes, que por fatores também diversos, teriam sido motivadas ou forçadas a deixar o núcleo urbano principal.

Em seu importante estudo sobre a estruturação da grande São Paulo, o geógrafo Jüergen Richard Langenbuch (1971) demonstra que a suburbanização abrangeu sobretudo os grupos socioeconômicos mais modestos. No entanto, ele também menciona a ocorrência de um outro lado do fenômeno, ainda que, com relação a este, não faça maiores aproximações. Trata-se, segundo Langenbuch (1971, p. 136), de um grupo minoritário, apesar de não desprezível, de famílias de renda mais alta – “a classe média e mesmo a abastada” – que, nessa mesma época, passaram a procurar o exterior da cidade para estabelecer suas moradias.

É bem conhecido que, a partir do final do século XIX, São Paulo passou a sofrer um processo de profundas transformações urbanas. Enquanto os investimentos do poder público em infraestrutura viária permitiam a expansão horizontal da cidade, o setor privado estimulava o desenvolvimento tecnológico, promovendo um forte crescimento também no sentido vertical. A partir dos anos 1920, o processo de verticalização iniciado na região central não somente alterou a paisagem da cidade, que já ganhava feições de metrópole, como

inclusive fortaleceu, por causas e interesses distintos, a emergência da suburbanização. Nesse processo, se as áreas mais afastadas foram o destino das classes de renda baixa, o setor sudoeste da periferia imediata, por outro lado, passou a concentrar bairros ocupados principalmente por famílias de maior poder aquisitivo (REIS FILHO, 2004, p. 172-175).

A região do atual distrito do Morumbi<sup>1</sup>, urbanizada extensivamente a partir do final da década de 1940, compreende uma série de bairros que foram configurados como subúrbios para famílias de renda alta. Dentre eles, o Paineiras do Morumbi, que foi um dos bairros projetados no distrito pelo arquiteto paulista Oswaldo Bratke (1907-1997), é um exemplo notório do padrão de traçado adotado na maior parte daquela região. De acordo com Camargo (2000, p. 126) e Segawa e Dourado (2012, p. 49), o projeto do Paineiras do Morumbi intentou seguir procedimentos de desenho e ordenação característicos dos primeiros bairros ajardinados paulistas, que foram originalmente introduzidos em São Paulo pela Companhia City a partir da década de 1910.

Embora conceitualmente a definição do termo subúrbio independa das condições socioeconômicas do grupo envolvido<sup>2</sup>, a emergência da suburbanização, por outro lado, pode ser associada a tais fatores. Nesse sentido, este artigo se dedica a examinar justamente a suburbanização que abrangeu parte das classes de renda média e alta da população de São Paulo a partir do final dos anos 1940, e que promoveu, em tal período, a ocupação dos bairros do Morumbi. O objetivo do trabalho é discutir as condicionantes que favoreceram ou estimularam a suburbanização do Morumbi, bem como esclarecer as dinâmicas de desenvolvimento e configuração urbana típicas dos bairros que hoje o integram.

Para tanto, revisa-se, inicialmente, as principais transformações urbanas ocorridas em São Paulo a partir da década de 1920, quando a cidade enfrentou sua primeira modernização. A segunda parte do trabalho examina o projeto de Oswaldo Bratke para o bairro Paineiras do Morumbi, que é aqui tomado como estudo de caso. Na reflexão final, observa-se as relações entre a suburbanização do Morumbi, a implantação de novas malhas rodoviárias na cidade e a disseminação do uso do automóvel. Além disso, atenta-se para as principais motivações que impulsionaram a ocupação do distrito, pontuando a contradição inerente a tal processo. Se por um lado a modernização nas regiões centrais transformava a cidade, por outro criava condições urbanas consideradas “adversas” por parte da elite paulista. Esta parcela, ainda moldada pelas ambições tradicionais da família nuclear, parece ter visto o subúrbio como oportunidade de realizar um ideal de vida moderno que estaria a meio caminho entre a cidade e o campo, ou seja, como um refúgio agreste porém modernizado, distante do cenário conturbado e heterogêneo que vinha se impondo na metrópole.

---

<sup>1</sup> Popularmente, o Morumbi também é tratado como bairro. No entanto, para evitar interpretações ambíguas, este artigo adota a definição atual da Prefeitura de São Paulo, que trata a região do Morumbi como um distrito constituído por 17 bairros. Disponível em: <<http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/upload/bairros.pdf>>. Acesso em: 09 de jul. 2018.

<sup>2</sup> “De acordo com a etimologia da palavra, subúrbio refere-se à parte da cidade localizada em contato com o campo, em que a implantação urbana ainda é incipiente, ou seja, não integra a urbe de modo cabal.” (LANGENBUCH, 2001, p. 87).

## A PRIMEIRA MODERNIZAÇÃO URBANA, INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA E TRANSFORMAÇÃO DA PAISAGEM

“E a Paulicéia, como que vexada de seu vestuário, originalmente combinada, por unir os elegantíssimos adornos modernos, peças vetustas e feias está transformando-se rapidamente. Dentro em breve tempo, do antigo S. Paulo pouco mais restará além da sua posição geográfica, pois mesmo a topografia, e ainda mais a superfície do solo vai-se modificando à vista d’olhos.” (LIBERANI, 1890, p. 03)

A crônica de Liberani – *São Paulo cresce* – publicada no *Correio Paulistano* em dezembro de 1890, sugere a magnitude das transformações que ocorreram em São Paulo a partir do final do século XIX, quando a cidade assumiu a condição de centro da região com a economia mais dinâmica do país.

Como descreve Reis Filho (2004, p. 139), os líderes políticos que assumiram o poder durante a República Velha (1889-1930) praticamente refizeram a cidade, intentando, através de amplas renovações, acentuar uma visão de progresso em relação ao regime monárquico anterior. Atendendo principalmente a objetivos políticos, a administração local implantou uma política deliberada de valorização do espaço urbano, empenhando-se em reproduzir as reformas urbanísticas das grandes cidades europeias, especialmente de Paris (CAMPOS, 2002, p. 57). Tais medidas foram pautadas por orientações racionalistas vinculadas à mentalidade de engenheiros e seus programas sanitaristas e de modernização, que ganharam espaço principalmente na região central e nos bairros nobres da cidade a partir de 1890. Otimistas com o potencial de progresso da metrópole emergente, as oligarquias enriquecidas com a exportação do café buscaram eliminar vestígios que lembrassem o passado colonial, absorvendo, ainda que paradoxalmente, os avanços tecnológicos e culturais europeus.

Contudo, apesar das reformas que ocorreram no período da Primeira República, até as três primeiras décadas do século XX, a cidade ainda mantinha um perfil horizontal e zonas profusamente arborizadas, com edifícios em arquitetura eclética distribuídos entre praças e jardins, como mostra a panorâmica tirada por Guilherme Gaensly em 1911 (Figura 1). Tal cenário seria bastante alterado após os anos 1930, quando o aumento exponencial da população urbana, a verticalização dos edifícios e a implantação da indústria aprofundariam as transformações. A partir da década de 1920, São Paulo cresceu aceleradamente, triplicando sua população em um intervalo de apenas 20 anos. Segundo censos do IBGE<sup>3</sup>, em 1940 a cidade contava com 1.326.261 habitantes residindo dentro dos limites atuais do município, passando para 2.198.096 em 1950 e atingindo os 3.781.446 em 1960.

---

<sup>3</sup> Dados disponibilizados pela Prefeitura de São Paulo. Disponível em: <[http://smdu.prefeitura.sp.gov.br/historico\\_demografico/tabelas/pop\\_brasil.php](http://smdu.prefeitura.sp.gov.br/historico_demografico/tabelas/pop_brasil.php)>. Acesso em: 01 de jul. 2018.



Figura 1 – Panorama da cidade de São Paulo em 1911. Avenida Higienópolis ao centro. Foto: Guilherme Gaensly. Fonte: Portal Hagop. Disponível em: <[http://www.hagopgaragem.com/imagens\\_antigas/fotografo\\_Guilherme\\_Gaensly](http://www.hagopgaragem.com/imagens_antigas/fotografo_Guilherme_Gaensly)>. Acesso em: 02 de jul. 2018.

No cuore urbano, a construção dos primeiros edifícios em altura, logo no início dos anos 1920, marcou a emergência de um processo de verticalização que se intensificou rapidamente nas décadas seguintes. Se até 1929 existiam pouco mais de 50 edifícios acima de quatro andares, ao final dos anos 1940 esse número já era dez vezes superior, aponta Somekh (1997, p. 70). A maior concentração de população, a diversificação do comércio e dos serviços, bem como o posterior desenvolvimento da indústria, passaram a necessitar de mais espaço e de novas configurações espaciais. Tais demandas, por sua vez, pressionaram o desenvolvimento tecnológico, que viabilizou o uso das estruturas de concreto armado e dos elevadores, tecnologias que tiveram importância central na verticalização de São Paulo (SOMEKH, 1997, p. 65).

Na década de 1930, mesmo com a crise econômica provocada pela queda nos preços internacionais do café, São Paulo continuou a aumentar sua população urbana e a expandir horizontalmente, atingindo os limites delineados pelos rios Tietê e Pinheiros (CAMPOS, 2002, p. 294). A indústria se estabeleceu como o principal motor econômico da cidade, que despontou na posição de maior centro industrial da América do Sul. Além de contribuir para o aumento da população imigrante em virtude da necessidade crescente de mão-de-obra, esse surto industrial avançou sobre a modificação da paisagem e consolidou, já nesse período, a existência de diversas cidades periféricas ao entorno do núcleo fundacional (PETRONE, 1955, p. 128-130).

Nos anos 1940, a porção urbanizada da cidade sofreu uma compactação significativa da área construída (LANGENBUCH, 1971, p. 257). Os loteamentos compreendidos nas zonas centrais passaram a ser rapidamente ocupados e a proporção de lotes vazios diminuiu em praticamente todas as partes do município. O crescimento vertical era acelerado e já se estendia a bairros contíguos ao centro, dissociando-se predominantemente do setor terciário, com o qual esteve mais atrelado inicialmente, e passando a abranger também edifícios residenciais voltados a famílias de renda alta em regiões como a dos bairros Higienópolis, Liberdade e da Avenida Paulista (SOMEKH, 1997, p. 71).

Como consequência direta desse crescimento intenso, a cidade passou a exercer uma forte pressão sobre a periferia, o que provocou um desenvolvimento suburbano até então não verificado (LANGENBUCH, 1971, p. 136). Enquanto a especulação imobiliária nas regiões centrais expulsava parte da população para fora do município, a implantação de indústrias junto às ferrovias oferecia vantagens econômicas para que os operários estabelecessem suas moradias em zonas externas à cidade, próximas às estações dos trens.

Entretanto, se foi a ferrovia que comandou a formação dos subúrbios residenciais das classes de renda baixa nas áreas mais afastadas, a emergência da suburbanização em zonas não tão distantes do core urbano, mais especificamente aquelas a sudoeste, que hoje correspondem ao atual distrito do Morumbi, não foi motivada pelos mesmos fatores, nem envolveu o mesmo grupo socioeconômico. Como se nota na evolução das plantas da cidade entre as décadas de 1920 e 1950 (Figuras 2-3; 4-5; 6-7), a (sub)urbanização dos bairros do Morumbi coincide com a execução de algumas obras de infraestrutura urbana significativas, tais como a retificação e canalização do Rio Pinheiros (a oeste), que viabilizou o aproveitamento das suas várzeas, e a expansão da malha rodoviária do município. A partir dos anos 1940, a execução dessas e outras obras pela administração municipal possibilitou o prolongamento dos bairros-jardins já existentes a sudoeste, tais como o Jardim América, o Jardim Paulista e o Jardim Europa, bem como o aparecimento de novos subúrbios na mesma direção, transpondo a barreira até então imposta pelo curso do rio.

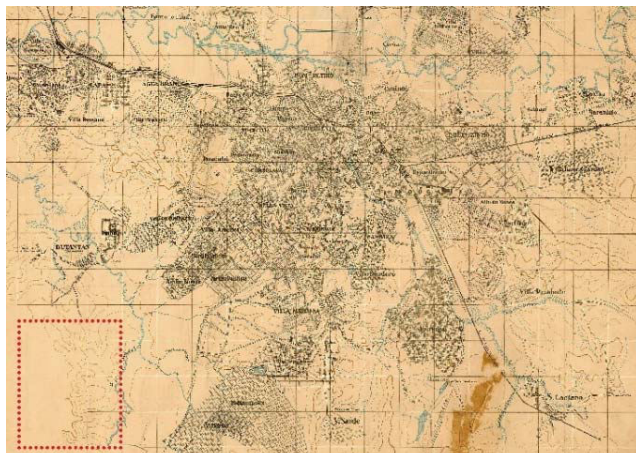
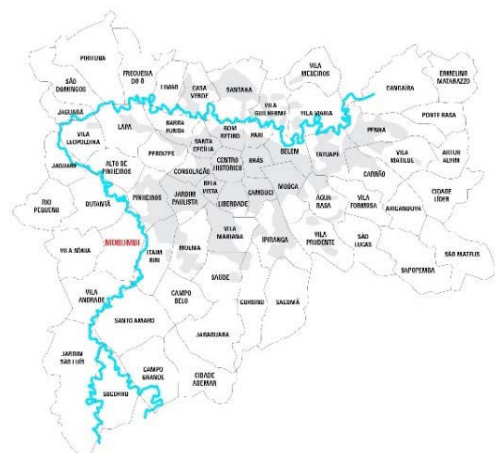


Figura 2 (À esquerda) – Diagrama esquemático de parte dos distritos que constituem a cidade de São Paulo atualmente. Em cinza estão destacadas as áreas urbanizadas da cidade até o ano de 1929. Fonte: elaboração do autor.

Figura 3 (À direita) – Planta da cidade de São Paulo em 1924. Região que corresponde ao atual distrito do Morumbi destacada em vermelho na lateral esquerda da imagem. Fonte: Elaboração do autor sobre mapa disponibilizado pela Prefeitura de São Paulo. Disponível em:

<[http://smdu.prefeitura.sp.gov.br/historico\\_demografico/img/mapas/urb-1920.jpg](http://smdu.prefeitura.sp.gov.br/historico_demografico/img/mapas/urb-1920.jpg)>. Acesso em: 04 de jul. 2018.

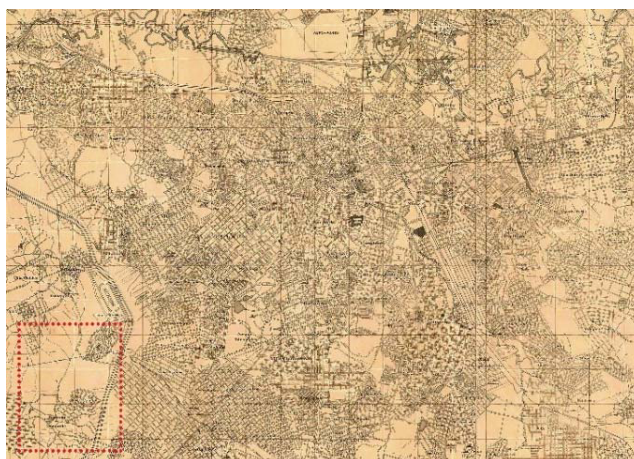
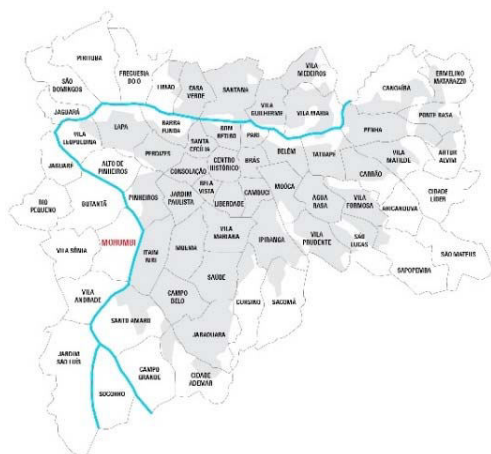


Figura 4 (À esquerda) – Diagrama esquemático de parte dos distritos que constituem a cidade de São Paulo atualmente. Em cinza estão destacadas as áreas urbanizadas da cidade até o ano de 1949. Fonte: elaboração do autor.

Figura 5 (À direita) – Planta da cidade de São Paulo em 1943. Região que corresponde ao atual distrito do Morumbi destacada em vermelho na lateral esquerda da imagem. Fonte: Elaboração do autor sobre mapa disponibilizado pela Prefeitura de São Paulo. Disponível em: <[http://smdu.prefeitura.sp.gov.br/historico\\_demografico/img/mapas/urb-1940.jpg](http://smdu.prefeitura.sp.gov.br/historico_demografico/img/mapas/urb-1940.jpg)>. Acesso em: 04 de jul. 2018.

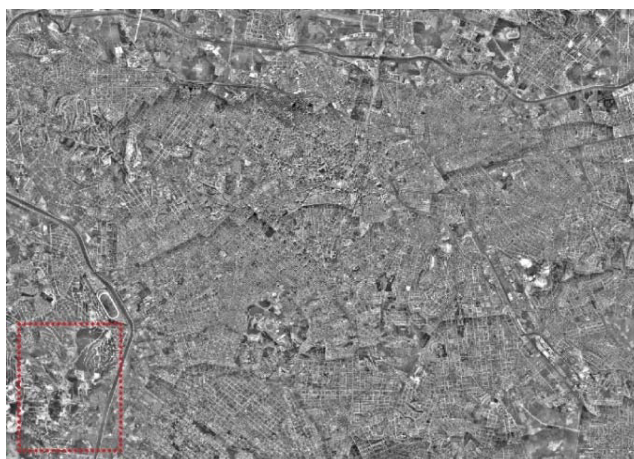
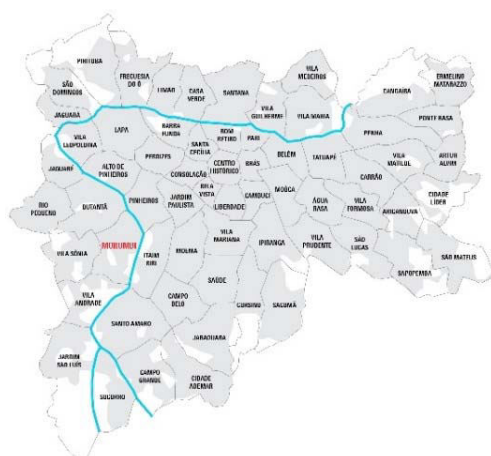


Figura 6 (À esquerda) – Diagrama esquemático de parte dos distritos que constituem a cidade de São Paulo atualmente. Em cinza estão destacadas as áreas urbanizadas da cidade até o ano de 1962. Fonte: elaboração do autor.

Figura 7 (À direita) – Aerofotogramétrico da cidade de São Paulo em 1958. Região que corresponde ao atual distrito do Morumbi destacada em vermelho na lateral esquerda da imagem. Fonte: Elaboração do autor sobre mapa disponibilizado pela Prefeitura de São Paulo. Disponível em: <[http://smdu.prefeitura.sp.gov.br/historico\\_demografico/img/mapas/urb-1950-1960.jpg](http://smdu.prefeitura.sp.gov.br/historico_demografico/img/mapas/urb-1950-1960.jpg)>. Acesso em: 04 de jul. 2018.

Os grandes investimentos do poder público no sistema viário ocorreram sobretudo a partir da década de 1930. O Plano de Avenidas (1930), idealizado por Prestes Maia e Ulhôa Cintra, passou a ser efetivamente implantado durante a gestão de Maia na prefeitura entre 1938 e 1945, embora com alterações significativas em relação à versão original (CAMPOS, 2002, p. 440). Conforme o próprio título sugere, o plano priorizava as grandes obras e o transporte rodoviário, combinando, em suas soluções, princípios de centralização e expansão ilimitada da área urbana.

Maia idealizou o “perímetro de irradiação” (Figura 8), um sistema de vias radiais e perimetrais indefinidamente ampliável, que conectaria o centro às periferias e estruturaria um crescimento urbano ilimitado (CAMPOS, 2002, p. 415-416). Entre as soluções viárias propostas, já estavam previstas esquematicamente as avenidas marginais do Rio Tietê (a norte), traçadas por Ulhôa Cintra, e do Rio Pinheiros (a oeste), previstas pela Light & Power e Companhia City. Ao final dos anos 1930, a implantação parcial do plano marcou a opção pela mobilidade urbana baseada nas vias para transporte sobre pneus, que se tornaria a principal diretriz de expansão da cidade nas décadas seguintes (ANELLI, 2007, n. p.).



Figura 8 – Esquema teórico da expansão da cidade de São Paulo idealizado por Prestes Maia no Plano de Avenidas (1930). Fonte: Portal Estado de São Paulo. Disponível em: <[http://www.stm.sp.gov.br/images/stories/rel\\_pitu2020/retrospec/g20.gif](http://www.stm.sp.gov.br/images/stories/rel_pitu2020/retrospec/g20.gif)>. Acesso em: 07 de jul. 2018.

Para Campos (2002, p. 396), além de definir um modelo para o crescimento e a mobilidade urbana, o Plano de Avenidas de Maia também pretendia contribuir para colocar a cidade em um patamar no qual a industrialização teria papel preponderante, em detrimento da condição anterior de capital agroexportadora. Associando-se a verticalização já eminente na cidade, o arranha-céu e o automóvel passariam a simbolizar a modernização e o progresso. Adiante, Campos (2002, p. 399) complementa:

“Em suas resoluções, não apenas o automóvel, como também a avenida e o viaduto tornariam-se símbolos de uma associação idealizada entre circulação e progresso, a expansão horizontal e vertical da cidade seria vista como representação física da expansão econômica e da modernização.”

Legitimada nos anos 1930, a opção por um modelo extensivo de cidade estruturada pela circulação rodoviária coincide, conforme Anelli (2007, n. p.), com o contexto da aproximação paulista aos Estados Unidos e ao seu modelo industrial. Leme (1996, p. 61) também destaca que, após a Primeira Guerra, o modelo de cidade europeia, até então dominante no ideário urbanístico paulistano, passou a ser substituído por referências às experiências norte-americanas no campo do urbanismo e da gestão urbana.

Segundo Anelli (2007, n. p.), são desse mesmo período as decisões políticas que optaram pelo Plano de Avenidas de Maia em detrimento do projeto de uma rede de metrô proposta pela Light & Power, que já detinha as redes de bondes elétricos implantadas na cidade. Tal qual nas cidades norte-americanas, o “rodoviarismo” assumiu o papel de diretriz

política e econômica, estabelecendo-se como um modelo que orientou a expansão de São Paulo nas décadas seguintes. E diante de tais incentivos, se até os anos 1940 o custo dos automóveis era alto, pois ainda eram produzidos com peças importadas nas linhas de montagem da Ford e da General Motors, com a implantação definitiva da indústria automobilística no Brasil, em 1956, e a consequente redução dos preços, o crescimento da frota de veículos, que já era alto nos anos antecedentes, passou a ser exponencial (REIS FILHO, 2004, p. 195).

A partir da década de 1960, o aumento do número de automóveis circulando nas regiões centrais passou a sobrecarregar o sistema viário, congestionando as novas avenidas e gerando poluição, falta de vagas de estacionamento, bem como outros problemas urbanos. O aparecimento de alguns cenários inóspitos na paisagem da cidade expôs um resultado bastante distinto do ideal de modernização que orientou as diretrizes de expansão urbana (ANELLI, 2007, n. p.).

Nos anos antecedentes à Segunda Guerra, a aproximação política, econômica e cultural ao modelo de desenvolvimento dos Estados Unidos se fortaleceu. A “política de boa vizinhança”, lançada em 1933 pelo então presidente norte-americano, Franklin Roosevelt, determinou o estreitamento de relações com os países latino-americanos, com especial interesse no Brasil. Desde então, a maior proximidade entre os dois países passou a estimular a reprodução de gostos e estilos de vida importados. Com conotações de modernidade, progresso e futuro, o *American way of life* foi divulgado no cinema hollywoodiano e nas revistas estrangeiras que circulavam em São Paulo (IRIGOYEN, 2005, p. 186). Também através da mídia local, popularizou-se o modo de vida moderno da classe média norte-americana, que em um movimento de fuga das grandes cidades, concentrava-se cada vez mais nos subúrbios residenciais. Ao final da década de 1940, com o término da Guerra, a *pax americana* deu continuidade à promoção de um certo tipo de casa e de família, que então se traduziam como o arquétipo da modernidade nos Estados Unidos, especialmente na Califórnia (COMAS, 2003, p. 20).

Nesse contexto, a casa suburbana isolada, disposta em meio a generosas áreas ajardinadas, fortaleceu-se como o ideal moderno de domesticidade de parte das famílias privilegiadas paulistas, em especial aquela ainda resistente aos edifícios em altura que se multiplicavam em bairros como o Higienópolis. Intrinsecamente associado à tipologia, o modelo dos subúrbios ou bairros-jardins já era conhecido na cidade, pois acompanhava a expansão de uma parcela da área urbana desde a década de 1910.

Aplicando procedimentos de desenho urbano que valorizavam a paisagem com privilégio na proporção de áreas verdes, a Companhia City<sup>4</sup> foi pioneira ao introduzir os subúrbios-jardins em São Paulo, que obtiveram grande aceitação das classes de renda média e alta sobretudo após os anos 1940, quando foram rapidamente ocupados (CAMPOS, 2002, p. 241). Através dos bairros Jardim América (1913) – o empreendimento precursor – Alto da Lapa (1921) e Pacaembu (1925), a City difundiu um padrão de urbanização alinhado às experiências

---

<sup>4</sup> A Companhia City, empresa privada de capital predominantemente internacional, foi a mais importante urbanizadora de São Paulo nesse período, dispondo de mais de 12.000.000 de m<sup>2</sup> de terrenos na zona oeste da cidade (SEGAWA, 2000, p. 109).

dos subúrbios ajardinados norte-americanos e britânicos que se tornou referência local para a concepção de novos bairros exclusivamente residenciais (WOLFF, 2001, p. 53).

Nas páginas da revista *Acrópole* e do jornal *O Estado de São Paulo* (Figuras 9; 10; 11), entre os anúncios dos automóveis norte-americanos, os empreendimentos da City foram promovidos em peças publicitárias que os qualificavam como “as maravilhas de urbanismo da metrópole paulista”. Destacados por seu “clima de campo ou de montanha, em plena Capital e com todo o conforto das grandes cidades”, os cenários prometidos apresentavam-se como uma alternativa atraente à paisagem e aos problemas urbanos que já se manifestavam no cuore principal. Em ilustrações estreitamente associadas à família nuclear, os anúncios evocavam um imaginário (sub)urbano onde a casa é um espaço íntimo que oferece segurança pessoal e emocional.

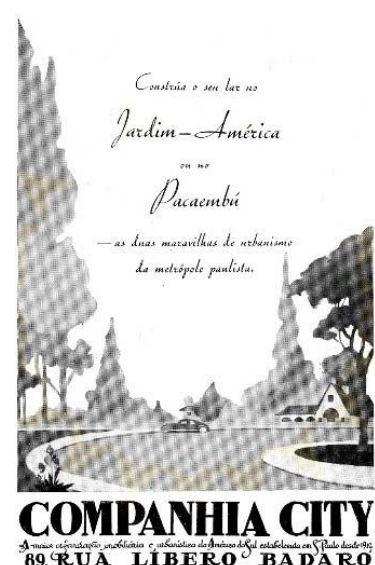


Figura 9 (À esquerda) – Anúncio da Companhia City no jornal *O Estado de São Paulo* (1929). Fonte: COMPANHIA City. *O Estado de São Paulo*, São Paulo, 01 setembro 1929, p. 07.

Figura 10 (Ao centro) – Anúncio da Companhia City na Revista *Acrópole* (1938). Fonte: COMPANHIA City. *Acrópole*, São Paulo, n. 5, setembro 1938, p. 14.

Figura 11 (À direita) – Anúncio da Companhia City na Revista *Acrópole* (1943). Fonte: COMPANHIA City. *Acrópole*, São Paulo, n. 67, novembro 1943, n. p.

Nesse período, a região do atual distrito do Morumbi, localizada do outro lado das margens do Rio Pinheiros, tornou-se atrativa por sua paisagem natural, profusamente composta por morros e vales circundados por áreas verdes. O novo cenário, então situado nos limites da zona de expansão urbana, sugeria certa vocação à continuidade do eixo de ocupação residencial já definido pelos primeiros bairros-jardins da City a sudoeste da cidade. A partir do final dos anos 1940, teve início um intenso processo de (sub)urbanização na região, que deu origem a uma série de bairros exclusivos à habitação unifamiliar destinada principalmente a famílias de médio e alto poder aquisitivo.

## O BAIRRO PAINEIRAS DO MORUMBI, SUBÚRBIO PROJETADO POR OSWALDO BRATKE (1949)

O processo de (sub)urbanização mais expressivo dos bairros que hoje constituem o distrito do Morumbi ocorreu a partir do final da década de 1940, quando a expansão horizontal acelerada de São Paulo pressionou a ocupação das regiões periféricas situadas às margens dos rios Tietê e Pinheiros (CAMPOS, 2002, p. 294). A partir dos anos 1930, a execução de uma série de obras de infraestrutura viária por parte do poder público facilitou a mobilidade entre o centro da cidade e o Morumbi. Em 1936, a avenida Rebouças foi nivelada e asfaltada, com vias duplas de trânsito nos dois sentidos. Nesse mesmo ano, também foi aberta a rua Pedroso de Moraes, que mais tarde estabeleceria um outro acesso a norte do Morumbi, próximo à região do Butantã. Já nos anos 1940, sob a gestão de Prestes Maia, foram executadas as principais propostas do Plano de Avenidas, bem como foram projetadas, sobre o canal do Rio Pinheiros, as pontes de Cidade Jardim, Rebouças e Socorro (CAMARGO, 2000, p. 126). Como resultado, a conclusão dessas e outras obras abriu caminho para o desenvolvimento urbano do Morumbi, viabilizando, assim, diversos projetos de urbanização, entre eles os que foram idealizados pelo arquiteto Oswaldo Bratke.

Segundo Camargo (2000, p. 126), a relação de Bratke com o Morumbi remonta à década de 1930, quando o atual distrito ainda era uma zona rural, ocupada por chácaras com cultivo de chá. Nesse período, o arquiteto adquiriu uma ampla propriedade na área que hoje corresponde ao bairro Paineiras do Morumbi, passando a incentivar amigos e empresários a investir na região (CAMARGO, 2000, p. 121). Além de atrair figuras da elite como os Matarazzo e o prefeito Fábio Prado, Bratke também teria convencido o engenheiro Oscar Americano a comprar a Chácara Clarice, contígua à sua propriedade, ao final dos anos 1940. Conforme Mariano (2005, p. 138), essa chácara era uma extensa gleba com cerca de 110.000 m<sup>2</sup>, que foi adquirida por Americano já com a intenção de subdividi-la para promover a ocupação do local. Juntos, Bratke e Americano idealizaram um empreendimento imobiliário e de urbanização para constituir um novo bairro, que foi por eles nomeado “Paineiras do Morumbi”. A responsabilidade pela concepção do projeto, no entanto, ficou a cargo de Bratke, que ao atuar como arquiteto-empresário na operação, desenvolveu a primeira versão em 1949<sup>5</sup>, coincidindo com a implantação de uma série de outros bairros na região sob a responsabilidade de outras companhias imobiliárias.

A área delineada no Paineiras do Morumbi compreendia as propriedades de Bratke e Americano e de alguns quarteirões contíguos, que resultaram da subdivisão das duas chácaras (Figura 12). A leste, limitava-se pela Avenida Morumbi, na divisa com o bairro Jardim Leonor, que também foi projetado por Bratke algum tempo depois. A oeste, grosso modo, o limite era a Rua Marquês de Taubaté (atual Rua Adalvívia de Toledo), nas vizinhanças do Real Parque, já parcialmente ocupado. O cruzamento entre a Rua “G” (atual Rua Srg. Gilberto Marcondes Machado) e a Marquês de Taubaté definia o limite norte, próximo ao edifício que seria a Universidade Matarazzo, em construção na década de 1940, e hoje ocupado pelo Palácio do Governo (SEGAWA; DOURADO, 2012, p. 49). O limite sul localizava-se um pouco acima da

---

<sup>5</sup> De acordo com o processo 142855/49, acessado no Arquivo Municipal de Processos (CGDP-2) da Prefeitura de São Paulo.

Capela do Morumbi, na divisa com o bairro Jardim Morumbi, que também encontrava-se em início de ocupação. Mais ou menos ao centro da área delineada, no maior quarteirão definido pelo projeto, concentravam-se as propriedades de Bratke e Americano, onde os dois construíram suas residências. Americano constituiu um extenso parque de mata nativa, cujo traçado de percursos definia uma espécie de quarteirão com lógica própria de utilização. Bratke, provavelmente, esperava uma valorização imobiliária da região antes de subdividir sua gleba, hipótese que se reforça pela própria implantação que deu a sua casa.

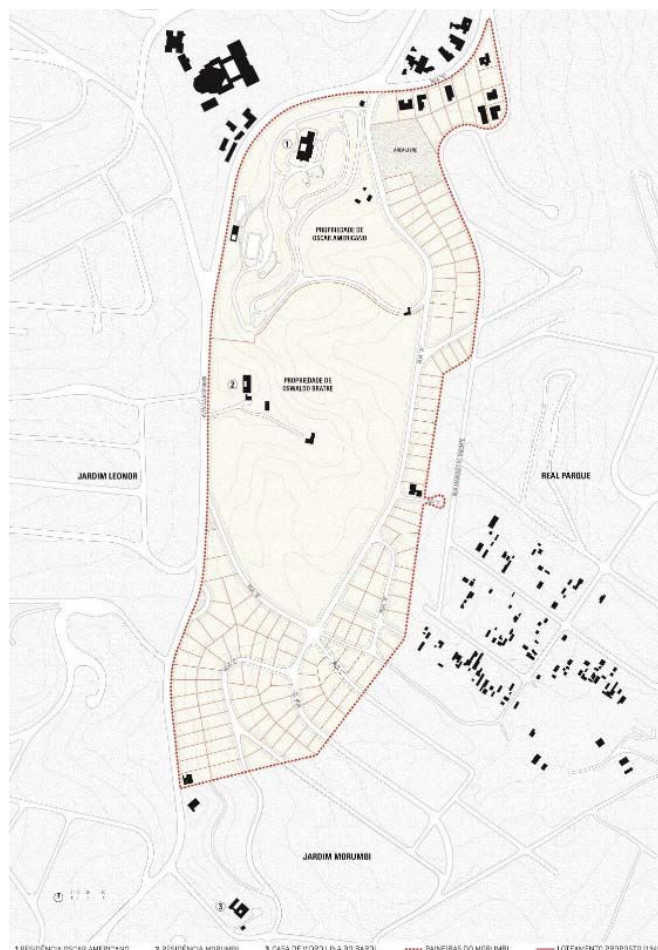


Figura 12 – Projeto do bairro Paineiras do Morumbi situado sobre as suas imediações no ano de 1954. Planta redesenhada pelo autor com base no mapa Vasp Cruzeiro (1954), disponibilizado pela Seção de Produção de Bases Digitais para Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (CESAD-USP), nos processos 3704/52 e 288/55, consultados junto ao Arquivo Municipal de Processos da Prefeitura de São Paulo (CGPD-2), e na reprodução do projeto preliminar que consta em Camargo (2000, p. 124). Curvas de nível em intervalos de 10 m. Escala gráfica e norte indicados na lateral esquerda da imagem.

Além do traçado viário e do parcelamento do solo, o projeto de urbanização previa, pelo menos inicialmente, certas normas urbanísticas para a ocupação dos terrenos. Bratke, que na época já tinha algumas experiências com desenho urbano<sup>6</sup>, idealizou a formação de um bairro similar ao padrão dos bairros-jardins introduzidos em São Paulo pela Companhia City (CAMARGO, 2000, p. 126). Para Segawa e Dourado (2012, p. 50), também é possível

<sup>6</sup> No início da década de 1940, também em gleba própria, o arquiteto havia planejado o loteamento do bairro Jardim do Embaixador, em Campos do Jordão. No mesmo período, Bratke ainda participou da urbanização da Ilha Porchat, localizada na cidade de Santos, no litoral paulista (SEGAWA; DOURADO, 2012, p. 49).

estabelecer uma referência com os novos subúrbios ajardinados norte-americanos visitados por Bratke ao final dos anos 1940, quando o arquiteto viajou para a costa oeste dos Estados Unidos.

Conforme Wolff (2001, p. 24), o padrão urbano dos subúrbios ou bairros-jardins apoiava-se, ainda que à distância, no conceito de cidade-jardim teorizado por Ebenezer Howard no livro *Tomorrow, a Peaceful Path to Real Reform* (1898), que foi republicado, em 1903, sob o título *Garden Cities of Tomorrow*. Como é bem sabido, além de responder a questões sociais, a concepção teórica de Howard buscou oferecer um modelo urbano descongestionado, que valorizasse a vida comunitária e aliasse os benefícios da cidade às vantagens do campo, ou seja, desfrutaria-se de uma natureza campestre e, ao mesmo tempo, das tecnologias e atividades proporcionadas pela funcionalidade urbana. Anos depois, tal modelo seria concretizado pelos arquitetos ingleses Barry Parker e Raymond Unwin na cidade de Letchworth, fundada em 1903, que ficou reconhecida como a primeira experiência de cidade-jardim. Ainda no mesmo ano, Parker e Unwin também projetaram o subúrbio-jardim de Hampstead, situado nos arredores de Londres, que foi promovido, na época, como um bem-sucedido modelo urbanístico. Ao final da década de 1940, amparados pela popularização do uso do automóvel no contexto do pós-Segunda Guerra, o padrão de paisagem dos subúrbios-jardins seria bastante difundido, principalmente nos Estados Unidos, frente a questões urbanas geradas pelo aumento da atividade industrial e pela explosão de crescimento das cidades, que passaram a enfrentar problemas com a poluição, o trânsito e o aumento da criminalidade em suas áreas centrais (CASAGRANDE DE PAULA, 2005, p. 35).

É importante reiterar, porém, certas diferenças significativas entre os conceitos de cidade e subúrbio-jardim. À diferença do modelo de cidade-jardim teorizado por Howard, que incluía em seu pensamento amplas finalidades de reestruturação social, o subúrbio-jardim foi largamente apropriado, ao longo do século XX, como padrão para empreendimentos de expansão urbana com vistas a ganhos imobiliários e, portanto, isentos de ideais sociais reformistas (WOLFF, 2001, p. 53). Apesar das semelhanças em termos de paisagem urbana, diversamente do modelo de cidade-jardim de Howard, que agruparia habitação, comércio, lazer, serviços e atividades de produção, satisfazendo, portanto, as funções básicas da cidade e eliminando a necessidade de deslocamentos constantes, o subúrbio-jardim suprimiu a função trabalho ao configurar-se apenas como uma extensão residencial de uma cidade preexistente, à qual era intrinsecamente dependente em termos funcionais. Neste último caso se enquadram tanto os bairros implementados pela Companhia City em São Paulo, como o Jardim América (1913), Alto da Lapa (1921) e Pacaembu (1925), que foram desenhados originalmente pelo próprio Barry Parker – um dos responsáveis por dar forma à cidade-jardim howardiana – como também o Paineiras do Morumbi, planejado por Bratke, e boa parte dos demais bairros a ele contíguos.

Wolff (2001, p. 31) explica que a busca de uma relação consonante entre arquitetura e natureza, ou ainda, a ênfase na “arquitetura vista como parte da paisagem e do ambiente natural [...]” era o principal fundamento da ideologia urbanística dos subúrbios ajardinados, cuja origem articula-se na tradição romântica do paisagismo inglês do século XIX. Em sua concepção de paisagem, a natureza é encarada como um elemento de composição, sobre a qual a intervenção deve ser controlada, de forma a tirar partido do seu potencial estético para criar cenas variadas e, assim, destacar aspectos pitorescos. Em termos de configuração

urbana, tais ideais eram traduzidos no desenho de ruas sinuosas e arborizadas – traçadas em concordância com a topografia original do terreno – na integração entre edificações e áreas ajardinadas por meio de amplos recuos, nas baixas densidades e no predomínio de áreas verdes sobre a área construída.

Com referências nesse modelo, já implementado pela Companhia City em São Paulo, o projeto de Bratke para o Paineiras do Morumbi seguiu princípios de concepção e ordenação característicos dos bairros ajardinados paulistas que o precederam. Considerando a topografia existente, o desenho das ruas buscou acompanhar as inclinações menos acentuadas entre as curvas de nível e evitar alterações bruscas no relevo natural (MARIANO, 2005, p. 138). De forma similar ao Jardim América da City<sup>7</sup>, os quarteirões foram loteados em terrenos grandes, com cerca de 20 m de testada e áreas variando entre pelo menos 510 m<sup>2</sup> chegando a 1000 m<sup>2</sup>, que possibilitavam amplas construções em meio a generosas áreas verdes<sup>8</sup>. O uso do solo foi restrito exclusivamente à construção de residências, estabelecendo-se limites quanto à taxa de ocupação dos lotes e recuos significativos em todos os alinhamentos – o frontal de pelo menos 5 m e o de fundos com no mínimo 8 m. Na resolução do traçado viário, percebe-se também algumas soluções derivadas do desenho recorrente de cidade-jardim, como ruas terminadas em *cul-de-sac*, pequenas vielas e a hierarquização entre vias de trânsito rápido (Avenida Morumbi) e ruas de trânsito local com largura mais estreita.

Desde a concepção do bairro, os próprios procedimentos de projeto adotados restringiram sua ocupação a famílias de renda média e alta. Apesar da razoável distância em relação ao centro da cidade depreciar o valor do metro quadrado, as amplas áreas disponibilizadas elevaram o valor dos lotes. No mesmo sentido, a restrição de uso do solo quanto à construção exclusiva de residências em uma zona onde inexistia comércio e serviços impunha a necessidade imediata de automóvel, que enquanto bem de consumo ainda importado na época, era acessível apenas às classes de maior poder aquisitivo. Observa-se, inclusive, como o próprio traçado do bairro, que foi desenhado em extensos quarteirões, favoreceu a mobilidade por automóvel em detrimento da circulação de pedestres, embora a largura das ruas mais típicas (6 m) determinasse um fluxo de caráter local, mais consoante à construção da ideia de “vida comunitária” intrínseca ao imaginário de vivência no subúrbio.

Além do Paineiras do Morumbi, Bratke também planejou outros bairros no distrito<sup>9</sup>, e previu, para a região, implantar três grandes praças. Segundo Camargo (2000, p. 126), a primeira se localizaria onde foi construído o Estádio Cícero Pompeu de Toledo, a segunda onde hoje está o Hospital Infantil Darcy Vargas e a terceira próxima à Vila Sônia. Contíguos às praças seriam instalados equipamentos comerciais, de lazer e de serviços, inspirados no modelo de shopping center norte-americano. À exceção de um croqui de estudo (Figura 13), porém, não há maior documentação sobre esses projetos, que não se concretizaram como nada além de idealizações iniciais do arquiteto. Cabe mencionar, no entanto, que a provável intenção de

---

<sup>7</sup> A título de comparação, os terrenos mais frequentes do Jardim América possuíam em torno de 900 m<sup>2</sup> (WOLFF, 2001, p. 140). Tratam-se de áreas bastante similares às viabilizadas nos lotes do Paineiras do Morumbi.

<sup>8</sup> Números com base nos processos 3704/52 e 288/55 do Arquivo Municipal de Processos (CGDP-2) da Prefeitura de São Paulo.

<sup>9</sup> De acordo com Camargo (2000, p. 126), o arquiteto foi um dos principais responsáveis pela urbanização do distrito do Morumbi, tendo delineado os bairros de Vila Andrade, Vila Susana, Jardim Leonor e Paineiras do Morumbi.

Bratke seria configurar a região em unidades de vizinhança<sup>10</sup>, em que praças e equipamentos atuariam como núcleos provedores das áreas residenciais periféricas, à maneira como concebeu as cidades operárias de Vila Serra do Navio e Vila Amazonas em 1955, que foram estruturadas no entorno de dois grandes cuores comerciais e de serviços<sup>11</sup> (Figura 14).

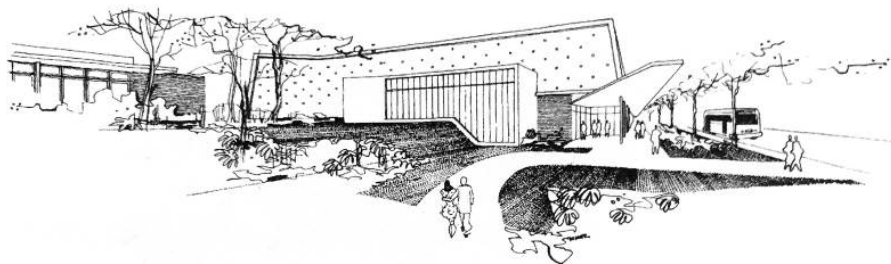


Figura 13 – Estudo elaborado por Bratke para um centro comercial e de serviços no Morumbi (1951). Fonte: SEGAWA, Hugo; DOURADO, Guilherme Mazza. *Oswaldo Arthur Bratke*. 2. ed. São Paulo: PW Editores, 2012, p. 50.

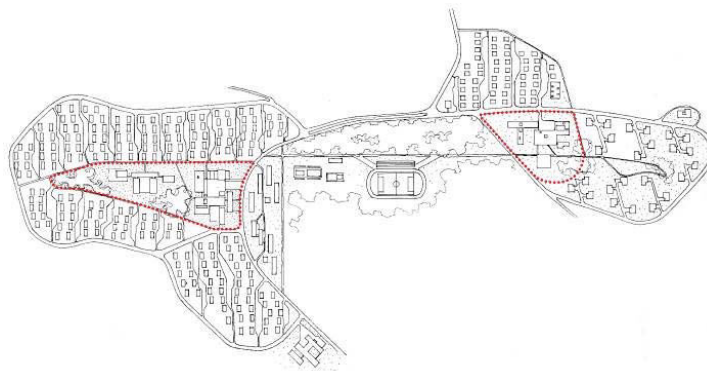


Figura 14 – Projeto de Vila Serra do Navio (1955). Em vermelho estão demarcados os cuores com escola, praça pública, comércio e serviços. Ao centro, situa-se o setor esportivo. Abaixo, o hospital. Na periferia dos dois cuores concentram-se os quarteirões residenciais. Fonte: Elaboração do autor sobre desenho obtido no acervo de projetos da FAUUSP, seção correspondente à Oswaldo Bratke.

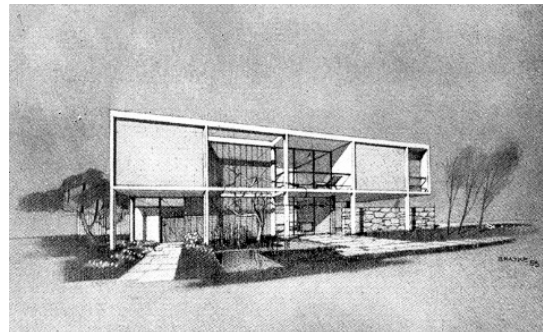
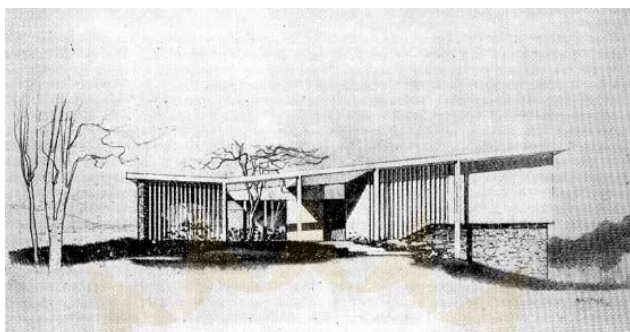
No contexto dos anos 1950, diante do crescimento urbano desenfreado de São Paulo, que já se consolidava como metrópole, o Morumbi se tornou atrativo a famílias privilegiadas mais identificadas com o modo de vida tradicional da família nuclear. Com a consolidação da indústria, a verticalização acelerada e o aumento do trânsito, a paisagem e as condições de vida na cidade se transformavam aceleradamente. Numa reação ao cenário e ao ritmo de vida frenético que se impunha nas regiões centrais, as famílias atraídas pelos subúrbios desejavam uma vivência “simples” em um ambiente pitoresco, que oferecesse tranquilidade e segurança

<sup>10</sup> Segundo a formulação original do século XX, unidade de vizinhança é “uma área residencial que dispõe de relativa autonomia com relação às necessidades quotidianas de consumo de bens e serviços urbanos” (BARCELLOS, 2011, p. 01).

<sup>11</sup> Na prática, o próprio projeto de urbanização de Bratke para o Paineiras do Morumbi foi parcialmente implantado. Camargo (2000, p. 127) aponta que os loteamentos de Bratke ocorreram de forma isolada, sem o necessário engajamento com o poder público. Argumenta ainda que a gestão do prefeito Prestes Maia, nos anos 1940, executou apenas em parte as obras de infraestrutura viária previstas no Plano de Avenidas que seriam importantes para o sucesso do projeto. Logo no início da execução das obras de urbanização, alguns dos empreendedores mais comprometidos com a ocupação do local não respeitaram as diretrizes urbanísticas preestabelecidas, o que comprometeu a unidade do conjunto. Como não houve um controle rigoroso sobre as normativas urbanísticas previstas no projeto, o plano inicial acabou se diluindo entre os vários participantes.

em contato com a natureza mas sem perder as facilidades oferecidas pela cidade. Tais aspirações estavam estreitamente alinhadas aos princípios que nortearam a concepção do Paineiras do Morumbi e de boa parte dos bairros que hoje compõe o distrito. Os amplos terrenos disponibilizados e as normativas que ordenariam o padrão urbano da região iam ao encontro do ideal de viver em áreas amplas, descomprimidas e envoltas por uma paisagem bucólica, localizadas a poucos quilômetros do centro da cidade.

Com um panorama natural exuberante, o Morumbi se tornou palco de obras significativas da arquitetura moderna brasileira. Além das residências Morumbi e Oscar Americano, Bratke estudou outros exemplares de moradias para a região (Figuras 15; 16). Embora não executados, os projetos demonstram o padrão urbano que ele imaginou ao planejar o bairro: casas isoladas em meio a uma área verde generosa, com a natureza compondo as vistas em relação direta com a arquitetura. Um amplo recuo frontal e a supressão de muros altos permitiriam vistas abertas desde o passeio e estabeleceriam uma continuidade entre a rua, a casa e o jardim frontal.

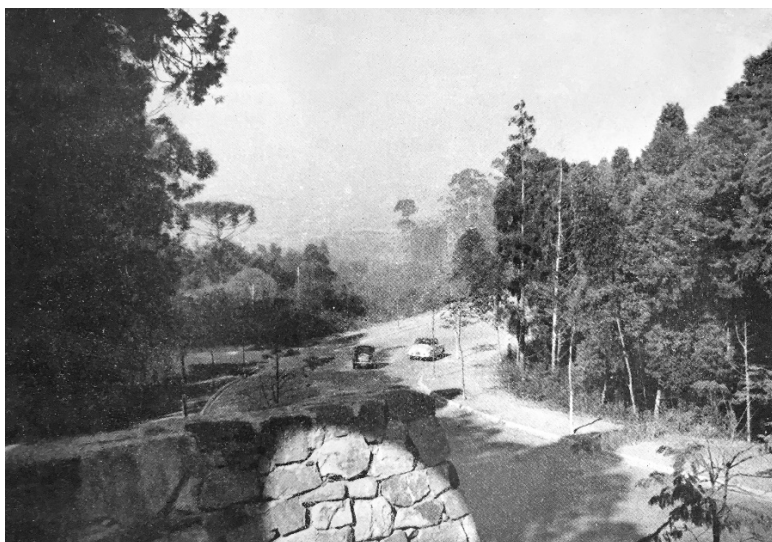


Figuras 15 e 16 – Oswaldo Bratke: estudos de residências no Morumbi, início dos anos 1950. Fonte: Revista *Acrópole*, n. 171, 1952, p. 109 (esquerda). Revista *Acrópole*, n. 184, 1953, p. 184 (direita).

Em 1949, o Morumbi também despertou o interesse de Lina Bo e Pietro Maria Bardi, que adquiriram dois terrenos no Jardim Morumbi, onde construíram a residência projetada por Lina dois anos depois (LIMA, 2013, p. 55). O novo bairro, situado na divisa com o Paineiras do Morumbi, foi urbanizado de acordo com o mesmo modelo pela Companhia Imobiliária Morumbi ao final da década de 1940 (INVAMOTO, 2012, p. 309).

No início dos anos 1950, nas páginas da revista *Habitat*, que era então dirigida pelo casal Bardi (STUCHI, 2007, p. 3), o Morumbi foi divulgado em duas matérias entusiasmadas com a natureza da região e com a paisagem que se prometia. Em 1951 (n. 5, p. 66), a revista mencionava os avanços das obras viárias e elogiava o “verde belíssimo” que despontava das visuais do “mais bonito bairro de São Paulo”. Já em 1953, na matéria “O Jardim Morumbi: Arquitetura-Natureza” (n. 10, p. 26-30), a *Habitat* dedicava cinco páginas para destacar as virtudes do bairro e do distrito. No lugar do arranha-céu e de uma representação de cidade como metrópole, duas imagens da matéria retratam o automóvel associado a uma paisagem bucólica, constituída por grandes maciços de vegetação (Figuras 17; 18). Ao longo do texto, ao mesmo tempo em que definiam “a arquitetura e a paisagem” como os dois fatores que formam a “cidade harmônica”, os Bardi lamentavam a falta de preocupação com o “fator paisagem” em loteamentos apressados feitos por algumas companhias imobiliárias, em que a natureza “havia sido completamente varrida”. Adiante, relatavam o asfaltamento das ruas por

maquinários modernos, os investimentos em uma infraestrutura avançada de saneamento e o sucesso na venda dos terrenos “a figura da mais alta expressão na sociedade paulista”. Por fim, concluíam que “no Morumbi o progresso é palpável”, uma região que estava destinada a ser “o prolongamento natural de São Paulo residencial”.



Figuras 17 e 18 – O Morumbi no início dos anos 1950. Foto a partir da Capela do Morumbi, nas vizinhanças do empreendimento de Bratke e Americano. Fonte: Revista *Habitat*, n. 10, 1953, p. 27-28.

## SUBÚRBIO MODERNO, REDUTO DE UMA UTOPIA BURGUESA

De acordo com Wolff (2001, p. 30), a noção de subúrbio visto como local de apoio e de fuga à vida urbana aparece na história do urbanismo desde a Antiguidade, quando as *villas* ou casas senhoriais localizavam-se em zonas externas à cidade. Já o subúrbio ajardinado, definido por um tecido de casas isoladas, manifestou-se largamente e de diferentes formas na França, na Inglaterra vitoriana e nos Estados Unidos durante o século XIX. Nesse período, o desenvolvimento dos transportes de massa – as ferrovias, os bondes e metrô – possibilitou a ocupação de áreas até então consideradas afastadas em relação aos centros urbanos. A partir de então, tal modelo teve uma grande expansão, passando a acompanhar o crescimento das cidades e a transformação dos conceitos de lazer.

No início do século XX, a paisagem urbana delineada por Barry Parker e Raymond Unwin em Letchworth (1903) e Hampstead (1903) passou a influenciar o desenvolvimento morfológico dos subúrbios-jardins, que difundiram-se, nas décadas seguintes, em partes da Europa, dos Estados Unidos e da América do Sul tanto para atender a carências habitacionais quanto para responder às demandas do aumento populacional das classes médias urbanas (WOLFF, 2001, p. 26). Contudo, se a apropriação do modelo foi mais democrática em alguns países, no Brasil, e mais especificamente em São Paulo, sua reprodução ocorreu bastante vinculada a empreendimentos imobiliários voltados às classes privilegiadas.

Em São Paulo, a suburbanização mais vigorosa associada aos grupos de renda alta começou com os bairros ajardinados implantados pela Companhia City, enquanto estes ainda se configuravam como periferia da cidade. Nos anos 1940, com a expansão da malha rodoviária do município e a execução das obras de retificação do canal do Rio Pinheiros, possibilitou-se o prolongamento, a sudoeste, do eixo de ocupação residencial iniciado pela City, que prosseguiu no rumo indicado pelos bairros Jardim América, Jardim Europa, Cidade Jardim e, finalmente, alcançando os bairros do Morumbi (WOLFF, 2001, p. 82). Nesse período, diante da execução de algumas obras de infraestrutura urbana previstas no Plano de Avenidas de Prestes Maia, vislumbrou-se a expectativa de desenvolvimento do distrito, que tornou-se mais concreta com a disseminação do uso do automóvel. Ao final da mesma década, amparada pela melhoria das condições de mobilidade e pelo interesse do mercado imobiliário, teve início a urbanização dos bairros ajardinados que hoje integram o distrito. Tal processo ocorreu sob o comando de companhias privadas e empreendedores particulares, como é o caso do Paineiras do Morumbi, realizado pela sociedade entre Oswaldo Bratke e Oscar Americano.

No traçado do bairro, Bratke incorporou procedimentos de desenho curvilíneo, em concordância com a topografia, que já eram adotados em empreendimentos paulistas de habitação unifamiliar desde a difusão dos bairros ajardinados precedentes da City. É interessante comparar ainda as diferenças entre a proposta de habitação contida no plano de Bratke em relação aos novos subúrbios que se multiplicavam nos Estados Unidos no mesmo período. Diferentemente de investigações norte-americanas representativas publicadas na revista *Arts & Architecture*, como a de Gregory Ain (n. 31, 1945, p. 32-35) ou de iniciativas como a *Mutual House Association* (n. 64, 1948, p. 30-43), em que a repetição em massa de modelos genéricos reflete a tentativa de popularização da moradia unifamiliar (Figuras 19; 20), a seletividade do empreendimento de Bratke e Americano se explicita nos lotes generosos destinados à construção de amplas moradias personalizadas, concebidas para atender as necessidades e ambições particulares de cada família.

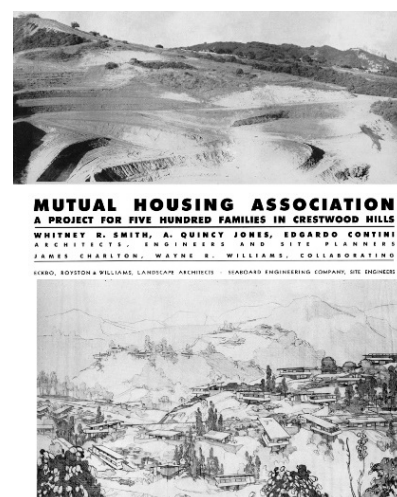
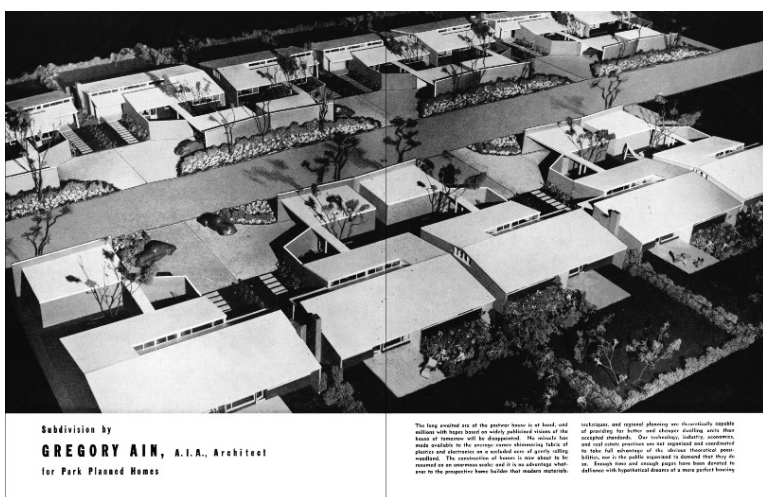


Figura 19 (À esquerda) – Páginas da publicação de estudo de Gregory Ain na revista *Arts & Architecture*. Fonte: SUBDIVISION by Gregory Ain, A. I. A, Architect for planned homes. *Arts & Architecture*, Los Angeles, n. 31, 1945, p. 32; 33 e 34.

Figura 20 (À direita) – Páginas da publicação da iniciativa Mutual House Association na revista *Arts & Architecture*. Fonte: MUTUAL House Association, a project for five hundred families in Crestwood Hills. *Arts & Architecture*, Los Angeles, n. 64, 1948, p. 30-43.

Ao final dos anos 1960, Bratke vendeu sua propriedade, que hoje é ocupada por um condomínio horizontal fechado e desconectado da malha viária urbana. Em vias bem menos profícuas à cidade e ao que ele planejou nos anos 1950 – prevendo a acessibilidade e a continuidade entre a rua e as casas – concretizou-se, por fim, o loteamento da grande parcela. Tal forma de ocupação reflete a condição contemporânea da evolução da privatização do espaço que se acabou por se concretizar em muitas das experiências com os subúrbios ajardinados paulistas, e que atualmente ainda persistem vigentes. Como se observa não somente no projeto de Bratke, mas em muitos casos brasileiros bem conhecidos que dispensam menções, o padrão de urbanização importado de referências inglesas ou norte-americanas enveredou-se para outros rumos frente a tradições culturais e urbanas distintas, mostrando-se incompatível, em suas versões originais, com a forma de habitar e conviver aceita pela população local.

No contexto dos anos 1950, a urbanização do Paineiras do Morumbi e dos demais bairros-jardins contíguos visava, afinal, dar continuidade ao processo iniciado pela City com o Jardim América (1910), viabilizando a manutenção do modo de vida tradicional de parte das famílias nucleares privilegiadas. Em tal período, em meio à explosão de crescimento de São Paulo e ao agravamento de “problemas” urbanos, a fuga da cidade densa se manteve na mudança para o subúrbio ajardinado, bucólico, pitoresco e socialmente homogêneo, onde a casa era acompanhada por lotes amplos, em meio a generosos jardins domésticos de caráter privado e em íntima relação com a paisagem circundante. Em suporte a essas demandas, os subúrbios ajardinados ofereceram um modelo que permitiria fugir das condições urbanas “adversas” trazidas pela modernização, porém mantendo-se atrelado à cidade da qual era intrinsecamente dependente.

Como bem observou Marshall Berman (1986, p. 13; 328), a ambição pela modernidade sempre caminhou perturbada por certa nostalgia do presente e do passado, expondo contradições inerentes ao homem e ao *zeitgeist* moderno. Em relação à suburbanização, estabelecer-se no “sub-úrbio” seria experimentar uma “quase cidade” – desprovida de ruídos, diferenças sociais, trabalho e indústria - mas que além de manter atributos de civilidade e urbanidade, possibilitaria, graças ao automóvel, a conexão e o acesso ao cuore urbano sempre que necessário. Conforme assinala Janjulio (2011, p. 54), contrapondo-se à efervescência de vida nas ruas, criaram-se refúgios, “onde ainda seria possível uma vida ‘simples’, mas confortável e moderna”. Tais redutos, abertos a jardins, mas que acabaram por se tornar, ao longo do tempo, fechados à cidade, não transpuseram, no entanto, a utopia de constituir um oásis seguro e aprazível na metrópole.

## REFERÊNCIAS

ANELLI, Renato Luiz Sobral. Redes de Mobilidade e Urbanismo em São Paulo: das radiais/perimetrais do Plano de Avenidas à malha direcional PUB. *Arquitextos*. São Paulo, ano 07, n. 082.00, Vitruvius, mar. 2007. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/07.082/259>>. Acesso em: 11 de jul. 2018.

- BARCELLOS, Vicente Quintella. Unidade de vizinhança: notas sobre sua origem, desenvolvimento e introdução no Brasil. *Cadernos eletrônicos da Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da UNB* (atual Paranoá), v.3, 2001. Disponível em: <[http://www.unb.br/fau/pos\\_graduacao/cadernos\\_eletronicos/unidade/unidade.htm](http://www.unb.br/fau/pos_graduacao/cadernos_eletronicos/unidade/unidade.htm)>. Acesso em: 14 de jul. 2018.
- BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.
- CAMARGO, Mônica Junqueira de. *Princípios de Arquitetura Moderna na obra de Oswaldo Arthur Bratke*. 2000. 187 p. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2000.
- CAMPOS, Candido Malta. *Os rumos da cidade: urbanismo e modernização em São Paulo*. São Paulo: Senac, 2002.
- CASAGRANDE DE PAULA, Zuleide. *Jardim América: de projeto urbano a monumento patrimonial*. 2005. 272 f. Tese (Doutorado em Arquitetura) – Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, São Paulo, 2005.
- COMAS, Carlos Eduardo. Livre pensar é só pensar: casa, cidade e pax americana. *Projeto Design*, São Paulo, n. 281, jul. 2003, p. 19-23.
- INVAMOTO, Denise. *Futuro pretérito: historiografia e preservação na obra de Gregori Warchavchik*. 2012. 366 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.
- IRIGOYEN DE TOUCEDA, Adriana Marta. *Da Califórnia a São Paulo: referências norte-americanas na casa moderna paulista 1945-1960*. 383 p. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2005.
- JANJULIO, Maristela da Silva. Bangalô-Subúrbio: a circulação intercontinental de uma nova cultura da habitação no início do século XX. *Oculum Ensaios* 13, p. 46-58, jan-jun 2011.
- LANGENBUCH, Juergen Richard. *A estruturação da grande São Paulo – estudo de geografia urbana*. Rio de Janeiro: IBGE, Departamento de Documentação e Divulgação Geográfica e Cartográfica, 1971.
- LANGENBUCH, Juergen Richard. Depoimento. *Espaços e Debates: Revista de Estudos Regionais e Urbanos*. São Paulo, n. 42, p. 87, 2001.
- LEME, Maria Cristina da Silva. Francisco Prestes Maia. *AU Arquitetura & Urbanismo*. São Paulo, n. 64, p. 59-65, fev-mar 1996.
- LIBERANI. São Paulo Cresce. *Correio Paulistano*, São Paulo, p. 03, 19 dezembro 1890.

- LIMA, Zeuler R. M. de A. *Lina Bo Bardi*. New York: Yale University Press, 2013.
- MAIA, Francisco Prestes. *Os melhoramentos de São Paulo*. São Paulo: Prefeitura Municipal de São Paulo, 1945.
- MARIANO, Cassia. *Preservação e paisagismo em São Paulo: Otavio Augusto Teixeira Mendes*. São Paulo: Annablume, Fapesp, Fundação Maria Luisa e Oscar Americano, 2005.
- MUTUAL House Association, a project for five hundred families in Crestwood Hills. *Arts & Architecture*, Los Angeles, n. 64, p. 30-43, 1948.
- O JARDIM MORUMBI: Arquitetura-Natureza. *Habitat*. São Paulo, n. 10, p. 26-44, 1953.
- O MORUMBI. *Habitat*. São Paulo, n. 5, p. 66-67, 1951.
- PETRONE, Pasquale. A cidade de São Paulo no século XX. *Revista de História, Brasil*, n. 21-22, p. 127-170, junho 1955. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/revhistoria/article/view/36445>>. Acesso em: 16 de jul. 2018.
- REIS FILHO, Nestor Goulart. *São Paulo, Vila, Cidade, Metrópole*. São Paulo: Bank Boston, Prefeitura de São Paulo, 2004.
- SEGAWA, Hugo; DOURADO, Guilherme Mazza. *Oswaldo Arthur Bratke*. 2. ed. São Paulo: PW Editores, 2012.
- SEGAWA, Hugo. *Prelúdio da metrópole: arquitetura e urbanismo em São Paulo na passagem do século XIX para o século XX*. São Paulo: Ateliê, 2000.
- SOMEKH, Nadia. *A cidade vertical e o urbanismo modernizador*. São Paulo: Studio Nobel/Edusp, Fapesp, 1997.
- STUCHI, Fernanda Terenzi. *Revista Habitat: um olhar moderno sobre os anos 50 em São Paulo*. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16136/tde-14052010-102629>>. Acesso em: 17 de jul. 2018.
- SUBDIVISION by Gregory Ain, A. I. A, Architect for planned homes. *Arts & Architecture*, Los Angeles, n. 31, p. 32-35, 1945.
- WOLFF, Silvia Ferreira Santos. *Jardim América: o primeiro bairro-jardim de São Paulo e sua arquitetura*. São Paulo: Edusp, Fapesp, Imprensa Oficial do Estado, 2001.