

Joseph Bouvard na América do Sul: Argentina e Brasil¹

Joseph Bouvard in South America: Argentina and Brazil

ROSELI MARIA MARTINS D'ELBOUX

Universidade Presbiteriana Mackenzie | UPM

RESUMO O presente texto discute aspectos do trânsito de profissionais entre Europa e América do Sul nas primeiras décadas do século XX, admitindo que a cultura arquitetônica e urbanística francesa era, nesse período, um produto de exportação aos países periféricos, e das quais o capital lançou mão para expandir-se no continente. Procura-se evidenciar o papel dos profissionais, cujas missões muitas vezes são entendidas como parte de uma renovada política colonial. Elegeu-se como estudo de caso os trabalhos desenvolvidos por Joseph-Antoine Bouvard na Argentina e Brasil e procedeu-se à comparação entre as propostas elaboradas para Buenos Aires (1907-1910), Rosario (1910) e São Paulo (1911).

Palavras-chave urbanismo – século XX – América do Sul – técnicos estrangeiros – corporações internacionais.

ABSTRACT *This paper discusses some aspects of the movement of technicians between Europe and South America in the first decades of the 20th Century, considering that French architectural and urban culture was then taken as an exportation product to emerging nations and was useful for the expansion capitalist entrepreneurship on a grand scale in that continent. The role of those technicians, architects as well as engineers, is highlighted as they can be seen as agents of a renewed colonial politics. This paper shows the specific case of Joseph-Antoine Bouvard, who worked in Argentina and Brasil, comparing the plans he proposed for Buenos Aires (1907-1910), Rosario (1910) and São Paulo (1911).*

Keywords *urbanism – 20th century – South America – foreign technicians – international corporations.*

Bouvard, expert internacional

Procurando evidenciar o papel dos profissionais europeus, cujas missões muitas vezes são entendidas como parte de uma renovada política colonial, este texto ocupa-se da trajetória do arquiteto francês Joseph-Antoine Bouvard na América do Sul, em São Paulo, por volta de quarenta dias. Sua atuação foi marcante, principalmente em virtude de ter atuado tanto na esfera pública, ao elaborar um plano para a área central da cidade, quanto na esfera privada, quando projetou um bairro “em linhas *garden-city*”² para companhia imobiliária que organizou em sociedade com o banqueiro belga Edouard Fontaine de Laveleye e alguns sócios brasileiros, entre eles Horácio Belfort Sabino, grande proprietário de terras na cidade.

Joseph-Antoine Bouvard, até sua aposentadoria em 1911, trabalha a serviço da República francesa, em um movimento de expansão e venda dos saberes técnicos, em virtude de sua expertise, construída em uma carreira totalmente devotada ao serviço público, em uma rotina que incluía a visita e administração de obras, trabalho projetual propriamente dito e, além disso, trabalhos burocráticos, realizados em gabinete.

Desde os primeiros anos de trabalho em Paris, mesclada à formação dentro da *École des Beaux-Arts*, define seu perfil profissional, em que se observa que Bouvard não é voltado elaborações teóricas. Ao contrário, é a prática que lhe confere o *status* de *expert*,³ chamado, posteriormente, a atuar no exterior. O próprio arquiteto reconhecia essa característica, conforme expressou em discurso de 1887:

*Eu acreditava ingenuamente que aqueles que executam ou que produzem pessoalmente eram os melhores mestres para se aprender a executar e a produzir; cheguei mesmo a pensar que esses seriam os únicos capazes de o fazer. [...] Quando fui honrosamente convidado a preparar um estudo sobre a próxima exposição, achei a coisa muito simples, natural mesmo, e, ainda imbuído de minhas velhas ideias, considerei que frente a um assunto tão vasto e, em razão de minha colaboração direta nessa obra, não seria difícil de vos entreter durante uma hora. Erro absoluto: me vi completamente atrapalhado para reunir minhas ideias e transmiti-las a vocês de uma maneira, se não sedutora, ao menos simplesmente interessante à audiência.*⁴

Sua expertise em intervenções na escala urbana fundamenta-se na elaboração de vários projetos para pavilhões nas exposições universais e mundiais, em voga desde meados do século XIX. Cada exposição requeria um “complexo processo de organização”, que não se restringia à sua concepção, mas desdobrava-se em um processo evolutivo: “iniciativa, concepção, construção, operação, demolição”.⁵ Conforme o que se apurou, Bouvard teria participado de todas as etapas nas edições de 1889 e 1900.

Enquanto a Exposição de 1889 celebrava o centenário da Revolução Francesa, a ideia geral que orientava a Exposição de 1900 era de que esse evento “propagasse a supremacia francesa, mostrando o século XIX como um século francês *par excellence*, postulando ainda que o século XX fosse dominado pelos franceses”. Esse evento foi orientado pela “agenda dos administradores [franceses] e, como resultado, os trabalhos adquiriram um significado e implementação completamente diferentes”.⁶ Em 1900 Bouvard será responsável pela implantação e diretrizes gerais da Exposição Universal de Paris. Assim, estará ligado, em particular, à implantação do principal símbolo dessa edição expositiva: o conjunto formado pelo *Grand Palais* e o *Petit Palais*. Apesar de não ser o autor do projeto de tais edifícios e nem da concepção geral do arranjo físico do conjunto, obras de Hénard, é sua a diretriz final de implantação do mesmo.⁷ Essa ação empreendida por Bouvard foi importante precedente para o plano que desenvolveria em São Paulo em 1911, conciliando interesses da municipalidade de Paris, de um lado e, por outro, dos proponentes das soluções para a Exposição de 1900.

Assim se consolidou a carreira e, sobretudo, a fama de Bouvard. Seu aprendizado sobre as questões urbanas se dá efetivamente na direção e administração das obras. Assim, revelam-se suas principais virtudes: a capacidade administrativa e gerencial, a rapidez com que toma decisões e as executa, a qualidade de colocar-se como interlocutor de equipes e interesses. Tudo muito útil, mais tarde, para o desempenho de seus encargos no exterior, representando a República Francesa. Tais virtudes o conduzem ao reconhecimento internacional. Torna-se, portanto, a partir da prática na administração pública, um *expert* e depois de 1900 se vê alçado a uma nova fase em sua carreira. Passa, desde de 1902, a atuar como consultor para assuntos de embelezamento e melhoramentos urbanos para várias cidades na França e no exterior.

Até o presente, sabe-se que Bouvard preparou oito propostas de variadas escalas para Istambul (1902 e 1908), Bruxelas (1902-1904), Buenos Aires (1907-1910), Bayonne (1905), Rio de Janeiro (1909), Rosario (1910), São Paulo (1911-1912) e Montevideu (1911). Além destas, prospectou um plano para Curitiba (1911) e teria sido convidado para preparar um plano para Santiago, no Chile. Há ainda indícios de que tenha elaborado um trabalho em Córdoba, Argentina, provavelmente ligado à sua proposta de Rosario.

Do total, os quatro primeiros planos seriam elaborados sob as diretrizes da política externa francesa, atuando como servidor público, enquanto que os demais encargos seriam derivados dessa atuação, porém realizados em caráter privado, após a sua aposentadoria.

Nota-se nos primeiros encargos, realizados até 1907, que as novas ideias da ciência que apenas se organizava, o urbanismo, não contaminam o discurso e muito menos o desenho de Bouvard. As características básicas das primeiras

propostas seguem os princípios clássicos *Beaux-Arts*, como a busca da regularidade, da simetria, de eventos-monumentos isolados em relação ao seu entorno e, finalmente, a criação de linhas de força ou eixos visuais que enfatizem efeitos de perspectiva.⁸

Joseph-Antoine Bouvard na América do Sul

Desde aproximadamente 1880, a Argentina sofreu um processo de enriquecimento, baseado, sobretudo, numa economia de exportação. Tendo se elevado consideravelmente o nível de vida da população, Buenos Aires tornou-se “uma florescente metrópole cosmopolita que administrava um fluxo enormemente grande de entrada e saída de produtos” e que não encontrava rivais na América Latina quanto ao seu nível de europeização, excetuando-se talvez o Uruguai, conforme Glade.⁹ De fato, o aporte de imigrantes foi resultado de uma demanda criada pela concentração dos serviços e da indústria ligados à exportação que se organizaram na capital argentina no final do século XIX.

Em 1895, foi elaborado um plano que contemplava a urbanização da periferia bonaerense, assim como a implementação das diagonais no centro da cidade.¹⁰ Tal plano deu início a um longo debate, sendo finalmente aprovado em 1904.¹¹ Não é raro que os pesquisadores portenhas refiram-se à essa construção tão longa como o “*Plano de 1898-1904*” ou, ainda, “*Plano de Mejoras de 1898-1904*”.¹²

Às vésperas da comemoração do Centenário, a se realizar em 1910, e à propósito das celebrações que estavam sendo agendadas, que visavam à “difusão das recentes conquistas do país, foram programadas seis exposições em Buenos Aires, das quais quatro com caráter internacional”. Diante desse quadro de eventos e de sua magnitude, surgiu a oportunidade para o convite a um expert internacional.¹³

Embora a Grã-Bretanha tenha sido a “principal parceira na promoção do crescimento econômico [argentino], a França constituía-se como principal referência, no tocante a aspectos culturais”.¹⁴ “Assim, entre 1880 e 1940, período no qual a cidade converteu-se em uma metrópole, a maioria dos projetos que pontuam a formação de um saber urbanístico são marcados por ideias francesas. Nos primeiros tempos, tratava-se de realizações inspiradas diretamente nas grandes obras haussmannianas”.¹⁵

Novick¹⁶ afirma que a sugestão da “necessidade e conveniência de apelar aos serviços de Bouvard” partiu de “Henry Turot, um enviado da Municipalidade de Paris que visitou Buenos Aires em 1906”. De fato, foi necessário que aquela autora perscrutasse os arquivos da diplomacia francesa em busca desses personagens para que o nome de Turot viesse à tona, no seu estudo sobre o *Nuevo Plano de 1909*. Conforme o que averiguou,

*Henri Turot, desde 1895 até a Primeira Guerra Mundial cumpriu missões internacionais, visitando a África Ocidental e Indochina (1900), Filipinas (1905), Argentina e Brasil (1906). Em 1908, obteve um contrato para Bouvard em tarefas de remodelação urbana no Império Otomano e em 1909 pretendia ser nomeado Comissário da missão francesa na Exposição do Centenário, em virtude de sua trajetória anterior.*¹⁷

Turot acompanhou Joseph-Antoine Bouvard e outras personalidades em suas visitas à América do Sul. Por vezes, adiantou-se aos eventos e visitas oficiais, empreendendo viagens que hoje poderiam ser consideradas como prospecções de novos negócios entre a França e as repúblicas Sul-americanas. Publicou *En Amérique Latine*,¹⁸ obra em que relata suas andanças pelo continente e na qual Turot traça um retrato da Argentina, onde conheceu, além de Buenos Aires, Rosario, Córdoba e Mendoza; do Uruguai, e do Brasil, onde visitou o Rio de Janeiro e São Paulo, além de fazer excursões a Curitiba e Ponta Grossa e, finalmente, a Minas Gerais, passando pelas cidades históricas e também pela nova capital, Belo Horizonte. Trata-se de uma atenta pesquisa de prospecção de possibilidades de investimentos. Ao fim do volume, Turot afirma:

Uma conclusão se impõe depois dessa grande viagem através da América do Sul. [...] me parece urgente que a França seja informada sobre o prodigioso desenvolvimento econômico das Repúblicas latinas.[...] seria uma grande pena permanecer inativos dentro de nossas fronteiras enquanto que tantas atividades alemãs, inglesas, ou norte-americanas lutam por manter e por aumentar a influência de seus respectivos países além do Atlântico.[...]JO que posso dizer é que existe lá uma grande tarefa a completar; é que o Brasil e a Argentina podem tornar-se, se quisermos, admiráveis colônias francesas que nada custarão à Metrópole em termos de manutenção, de defesa e de organização. Entendo assim que devemos nos esforçar, não para exercer uma influência nos assuntos políticos da América florescente, pois seria arriscado arranhar o suscetível patriotismo dos Argentinos e dos Brasileiros; mas de aumentar nossa influência pelo envio de nossos capitais, pela habilidade de nossos engenheiros, o gosto de nossos arquitetos, a erudição de nossos sábios, a consciência profissional de nossos industriais e de nossos comerciantes.¹⁹

Assim, o trabalho de Turot consistia em promover a “política francesa de exportações” dos mais variados produtos. Uma das especialidades vendidas eram exposições. Turot se deslocava pelo mundo em busca de novos negócios para o governo francês e em 1906 ofereceu aos argentinos a ideia de organizar uma exposição em comemoração ao centenário de sua independência, que logo deve ter parecido oportuna e aceita.

No final de 1906, a municipalidade parisiense recebeu uma delegação vinda de Buenos Aires. Nessa oportunidade, o Síndico do Conselho de Paris, Bellan, solicitou a Joseph-Antoine Bouvard especial atenção aos visitantes, em virtude de interesses comerciais franceses no mercado argentino. O *Le Temps* registra essa movimentação, que culmina com a indicação de Bouvard:

M. Turot, em uma viagem de estudos que fez recentemente ao Brasil e à Argentina teve a ocasião de conversar longamente de questões de administração municipal com os intendentess municipais de Buenos Aires. Esses, que projetam organizar uma exposição e festejar em 1910 o centenário do “pronunciamento” de emancipação sonham ainda transformar sua capital que se desenvolve rapidamente, mas um pouco ao acaso e da fantasia dos construtores. Como, junto a M. Turot, eles falaram de Paris, de seu charme, da magnificência e da acurada ordenação de suas grandes avenidas, o conselheiro de Montmartre lhes assegurou que se lhes parecessem inspirador, a administração parisiense não lhes negaria seus conselhos e mesmo sua ajuda. A ideia foi acolhida com entusiasmo. Ela percorreu um rápido caminho e desde sua chegada à Paris, M. De Alvear, [...], se pôs em contato com a municipalidade de Paris. Ele se encontrou com M. De Selves, que dá total aprovação ao projeto e colocou à sua disposição para uma visita à cidade seus engenheiros e seus chefes de serviço. Em seguida, em companhia de M. Turot e de posse de um despacho aprovativo de M. Montés de Oca, ministro do Interior da República Argentina, ele se encontrou ontem com M. Chautard. Do lado do Conselho, como do lado do prefeito, M. De Alvear teve as mais cordial acolhida. Todos sentem que se esse projeto for realizado, ele repercutirá um pouco mais de glória para Paris, [trazendo] um renome ainda maior ao nome francês. O prefeito e o presidente têm, além disso, junto a eles o homem certo para a grande tarefa a realizar. É M. Bouvard, a quem a oferta já foi feita. Bouvard aceitou e irá, dentro de alguns meses, à Buenos Aires, estudar a organização da exposição e a transformação da cidade. Sua experiência nessa matéria é garantia certa do sucesso da empreitada. Em alguns dias um banquete ao qual o general Roca, ex-presidente da República e vários membros da colônia argentina em Paris, será oferecido pela municipalidade de Paris à M. De Alvear. Será festejado o acordo já feito, prelúdio da nova ‘entente municipale’ entre Paris e Buenos Aires.²⁰

40

Também são apontados como motivos de sua contratação, em paralelo às tratativas do Centenário, a demanda por soluções de habitação para a grande parcela de imigrantes que iam se acumulando nos *conventillos* e que, por sua vez, colocou em crise o funcionamento da cidade; o aumento da demanda por melhor circulação de mercadorias, transporte e demais serviços públicos.²¹

Para Berjman,²² a contratação de Joseph-Antoine Bouvard seria mais uma “mostra de capacidade econômica” – pela vinculação dos empréstimos à capacidade exportadora – do que qualquer outra coisa. De fato, na delegação argentina que foi à Paris em 1906 havia financistas e investidores portenhos de grosso calibre.

Nesse contexto, em que se mesclavam necessidades simbólicas, comerciais e políticas, Joseph-Antoine Bouvard, Diretor do Serviço de Arquitetura, Passeios e Plantações de Paris, foi envolvido no debate sobre as transformações urbanas de Buenos Aires, sendo a principal peça do acordo diplomático costurado entre França e Argentina.

Uma vez em Buenos Aires, Bouvard preparou um relatório, em 1907, que foi aprovado pelo Conselho Deliberante de Buenos Aires, conforme registrado pela crônica da época.²³

Presume-se que Joseph-Antoine Bouvard seja o único autor do Plano elaborado em 1907, assistido por dois jovens arquitetos, Delattre²⁴ e Faure-Dujarric²⁵. Referindo-se à abertura de avenidas diagonais, artigo publicado no *Figaro* depois do retorno de Bouvard à Paris²⁶ afirma que teriam sido elaborados “alguns planos [...], o primeiro dos quais comporta um conjunto de obras que afetam toda a toda a capital e cuja execução deverá tomar alguns anos”.²⁷ O texto do *Figaro* mostra também que Joseph-Antoine Bouvard propunha a valorização do setor Sul da capital portenha.

É consenso entre os autores que, apesar de algumas soluções “barrocas” como a prevista para a *Plaza de Mayo*, por exemplo, Bouvard esteve longe de aplicar soluções haussmannianas por pura cópia ao modelo parisiense. Segundo Novick, a proposta de Bouvard “foi sustentada pelos loteadores e especuladores que se beneficiavam com os novos traçados na parte mais consolidada - e portanto mais valorizada – da cidade”.²⁸

Esse plano teria sido fortemente afetado pelas mudanças do quadro político bonaerense, quando, em 1908, Manuel Güiraldes substituiu Carlos de Alvear e suspendeu o acordo. Rapidamente colocada a par, a diplomacia francesa em Paris entrou em ação de modo incisivo, “expondo os prejuízos econômicos e profissionais que afetariam a J. J. [sic] Bouvard,²⁹ voltando-se ao cerne das relações diplomáticas com graves ameaças”³⁰ quanto ao futuro dos laços firmados entre França e Argentina:

*A missão pela qual o Sr. Bouvard foi convocado foi ocasião, no ano passado, em Paris, de celebrações às quais o Governo Republicano se envolveu plenamente. Não seria perigoso que se atribuisse esse cancelamento à existência de uma crise na Argentina, à qual M. Zeballos³¹ teve a precaução de desmentir?*³²

41

Para reverter a crise diplomática aberta, Güiraldes retrocedeu e “escreveu imediatamente a Bouvard, assegurando a continuidade e os pagamentos do contrato, solicitando-lhe postergar sua viagem para 1909 e 1910”,³³ convidando-o a participar das festividades do Centenário.

Procurando solucionar o impasse diplomático no âmbito interno, posto que o contrato não foi cancelado, Güiraldes designou a Comissão de Técnicos Municipais que iria, desse momento em diante, acompanhar Bouvard. Segundo Novick, “é nesse momento que se percebe uma nova atitude local”, pois Güiraldes assegurou “a incorporação da ação de Bouvard a uma gestão de cunho mais modernizadora que a do Intendente que lhe precedeu”.³⁴ Foi Güiraldes, então, com essa atitude, que logrou valorizar os trabalhos dos técnicos municipais que haviam formulado o plano de 1898-1904 que, segundo Gorelik,³⁵ não teria tido a força de um plano e acabara eclipsado.

Cabe aqui sublinhar que, se há consenso quanto às condições precedentes à ida de Bouvard a Buenos Aires, observa-se uma divergência entre os pesquisadores portenhos quanto à produção de Bouvard na Argentina e o escopo de suas propostas. Embora a maioria dos autores concorde que o *Nuevo Plano* resulta de um longo processo iniciado em 1907, Berjman³⁶ defende a ideia de que foram elaborados dois planos e que, mais do que uma inflexão ocorrida em 1908, a crise diplomática reportada por Novick,³⁷ levou à reelaboração do plano, ou seja, à substituição das premissas básicas do plano, sobre a ampliação da área de intervenção e a introdução de novos referenciais teóricos,

Não se encontrou essa ideia em Novick³⁸ ou Gorelik,³⁹ para citar os mais relevantes e recentes estudos. Depreende-se que os autores entendam o plano entregue em 1907 como uma primeira etapa da elaboração do plano de 1909.⁴⁰ Ao comentar os resultados da atuação de Bouvard em Buenos Aires, Gorelik,⁴¹ interpreta o plano desenvolvido em 1909 como uma evolução do primeiro estudo de 1907, enquanto Novick⁴² coloca os acontecimentos de 1908 como uma inflexão em um processo contínuo, iniciado em 1907. Adotou-se, entretanto, a interpretação de Berjman, para quem houve a produção de dois planos distintos. O título do plano de 1909 – *El Nuevo Plano de 1909* – corrobora esse entendimento.

Buenos Aires, 1907

O plano aprovado em 1907 previa “jardins, praças, parques, monumentos e edifícios públicos” que deveriam ser implantados “oportunamente”.⁴³ Após o retorno de Bouvard a Paris, em julho de 1907, algumas medidas foram tomadas, visando a expropriação de imóveis para a implantação do plano.

Como ocorreria em São Paulo pouco tempo depois, o texto que seria o primeiro informe elaborado por Bouvard foi entregue ao Intendente, mas não foi divulgado publicamente.⁴⁴

O cenário ganhou uma complexidade inesperada, que deveria ser contornada: a demanda pela ampliação da área de intervenção, estendendo-se até os limites do município, a partir da iniciativa de Güiraldes de incluir técnicos locais e, portanto, considerar o *Plano de Mejoras de 1898-1904*. Hipoteticamente, a ideia de Bouvard de valorizar os bairros do Sul, que desapareceu junto com o relatório, seria contemplada nessa ampliação do escopo do plano, de modo que suas próprias expectativas relativamente ao plano também seriam contempladas.

Buenos Aires, 1909

Nesse momento teria ocorrido a inflexão do seu trabalho e a substituição do plano de 1907 pelo de 1909. Bouvard aceita as modificações naturalmente, posto que se tratava de uma missão oficial, e procura deixar claro que essa é uma decisão alheia à sua vontade e que a ideia da extensão da cidade é dos técnicos locais.

Assim, na Introdução do *Nuevo Plano de 1909*,⁴⁵ Bouvard reconhece o “estado da arte” dos estudos urbanos daquele momento. Refere-se a casos franceses, que conhece de perto, alemães, austríacos – provavelmente referindo-se ao *Ring* de Viena, realizado entre 1859 e 1872, em paralelo com os *Grands Travaux* parisienses –, italianos, turcos e belgas. Estas duas últimas referências devidas à sua experiência pessoal, relativamente às intervenções projetadas para Istambul (1902 e 1908) e Bruxelas (1904).

Em seguida, suas afirmações são um arrazoado das considerações que Forestier faz a respeito das experiências de Adelaide City e das *Garden-cities* inglesas, sublinhando a importância da inserção de espaços verdes nas cidades, algo que será retomado no Plano para São Paulo. Dois outros autores próximos à Bouvard são referenciados no *Nuevo Plano* de 1909, Eugène Hénard, no tocante às questões de circulação, e Charles Buls, quanto à estética urbana.

Nos estudos sobre o *Nuevo Plano* para Buenos Aires, é comum a referência a alguns projetos, em variadas escalas, atribuídos ou de autoria comprovada de Bouvard. Entretanto, não está suficientemente claro se tais projetos fazem parte ou não do escopo de tarefas que Bouvard estava encarregado de realizar, ou ao menos planejar, na capital argentina. Contribui para essa indefinição o fato de o relatório preparado para o *Nuevo Plano* não fazer referência explícita a qualquer um dos projetos.

Gorelik⁴⁶ refere-se aos projetos como externos ao plano, embora não entre em detalhes a respeito. É Berjman quem faz uma apreciação mais sistematizada a respeito dos vários projetos, à exceção daquele referente à *Plaza San Martin* que, apesar de citado por outros autores e fontes, não é abordado pela autora.⁴⁷

Segundo Novick,⁴⁸ o projeto para um hospital e para escolas não fizeram parte do *Nuevo Plano*, finalizado em 1909.⁴⁹ Estariam, para a autora, dentro de outras negociações, de caráter privado, ligados, quer a seus interesses pessoais, quer aos interesses das companhias privadas a que teria se vinculado a partir da negociação do Plano para Buenos Aires, em 1907.

A documentação a que se teve acesso mostra que Bouvard foi encarregado de apresentar à delegação argentina, em 1906, escolas e hospitais recém-construídos em Paris, o que pode sinalizar que o plano urbano e esses projetos tenham sido tratados em separado, justificando que não tenham sido mencionados no *Nuevo Plano*.⁵⁰

Segundo Novick,⁵¹ esse evento teria aberto as portas à atuação, na Argentina, de companhias organizadas como “consultorias internacionais, com capital francês e latinoamericano” e nesse contexto, o próprio Bouvard teria chegado

a ser Diretor de uma delas – a *Société Franco-Argentine de Travaux Publics* –. Ainda segundo a autora, através dessa rede de relações, teria logrado organizar a *City of San Paulo Investment and Freehold Land Co. Ltd.* no Brasil, em 1911.

Rosario

Rosario era, no início do século XX, o maior porto do interior argentino, atrás apenas de Buenos Aires. Uma cidade “nova, comercial, quiçá o fruto mais acabado da Argentina Moderna”.⁵² Segundo Scobie,⁵³ “Rosario quase dobrou de tamanho [...] depois que foi concluída, em 1870, a primeira grande ferrovia que ligou esse porto fluvial ao interior da Argentina”. Dada a grande dinâmica social e comercial, era natural que os rosarinos reivindicassem por melhoramentos reais e ao mesmo tempo plenos de significados, papel que coube, em parte, aos planos urbanos,⁵⁴ voltados ao centro da cidade⁵⁵ estreitamente vinculado ao porto.⁵⁶

Bouvard esteve em Rosario quando da sua segunda estadia em Buenos Aires, entre junho e outubro de 1910.⁵⁷ tendo se deslocado até lá atendendo a “instâncias do Conselho Municipal e do Intendente Dr. Isidro Quiroga”.⁵⁸ Em outubro, foi aprovada sua contratação para a confecção de um “plano completo de embelezamento”.⁵⁹

Sabe-se que Bouvard permaneceu poucos dias em Rosario⁶⁰ e resultaria disso, provavelmente, o tom genérico do plano que o arquiteto preparara, em contraste com o detalhamento do plano bonaerense. Além do intendente Quiroga, destaca-se José Martinoli, “quem reiteradamente propôs que se convidasse Bouvard ‘a fim de que formulasse um plano regulador para Rosario”.⁶¹

O nome de José Martinoli suscita divagações sobre seu papel no quadro da contratação de Bouvard em Rosario, porque poderia haver, nessa sua insistência, outros interesses, de ordem pessoal. Apurou-se que Martinoli possuía propriedades em Cordoba. A esse respeito, afirma o historiador Efraín Bischoff:

*Se revirmos o passado de toda aquela região e a região vizinha com o “Cerro de las Rosas” encontramos a extensa propriedade do doutor José Martinoli, da qual falavam os cordobenses e inclusive alguma publicação londrina em 1911. Nesses comentários aceitava-se que o seu proprietário possuía muitas grandes propriedades nos arredores da capital da província e também “outros 4200 hectares na “Cañada de Molina”, ao oeste da cidade [...], onde Martinoli tinha sua residência particular [...]. Próximo a “Cañada de Molina” ficava outra das propriedades, ‘conhecida com o nome de Villa Argüello, consistindo em 400 hectares de terreno, situadas entre o rio e uma estrada, que é quiçá, um dos caminhos melhor pavimentados da província, de acordo com o projeto do arquiteto parisiense Bouvard.”*⁶²

43

Bouvard no Brasil

Curitiba

Edouard Fontaine de Laveleye ligava-se ao Brasil de maneira especial pois era casado com Amália Moreira Keating, cuja família era natural do Paraná. Acredita-se que os laços familiares lhe facilitaram o ingresso no meio político e financeiro paranaense e assim Laveleye acabou escolhendo Curitiba como sede de seus negócios, que eram muitos e diversificados. Em 1910, integrava a diretoria do *Crédit Foncier du Brésil*, quando o banco iniciou sua atividade no Rio de Janeiro.⁶³ Em janeiro desse ano, adquiriu a empresa de bondes de Curitiba, “pela importância de 500 contos de réis”.⁶⁴ A partir dessa aquisição, organizou a *South Brazilian Railways*, para a exploração do transporte de bondes de Curitiba, autorizada a operar no Brasil pelo Decreto Federal nº 7955, de 20 de abril de 1910.⁶⁵

Laveleye logo tratou de levantar fundos para a recém incorporada companhia. Em 28 de abril de 1910, o *Le Capitaliste* anunciou a oferta de títulos da *Compagnie de Chemins de fer du Sud du Brésil* – 15.000 mil obrigações de 500 francos à 5%. Essa oferta tinha “como objetivo a eletrificação e a extensão das ferrovias urbanas de Curitiba, capital do Estado do Paraná”, que seriam “um trecho de toda uma rede de ferrovias secundárias destinada a ligar a capital Curitiba às principais cidades do Estado.”⁶⁶

Entre as concessões referentes à *South Brazilian Railways* referidas pelo decreto federal, provavelmente constavam o serviço de calçamento das ruas da capital paranaense, pois Laveleye, meses depois, solicitou à Prefeitura um adiantamento de mil contos de réis para esse fim. Quando do lançamento de ações em Paris, o conselho de administração da *South Brazilian Railways* contava com a presença, entre outras personalidades, de “J. Bouvard, arquiteto diretor da Cidade de Paris”.⁶⁷

Tudo leva a crer que as intenções de Laveleye eram mais amplas, pois ao fim de 1910 o belga “detinha os contratos para a unificação de bondes e transporte de carne verde do Matadouro e a concessão sobre a iluminação pública, repassados à *South Brazilian Railways* em dezembro”.⁶⁸

Na apresentação do programa da *South Brazilian Railways*, publicado nesse mesmo mês, elaborado “depois de longos e sérios estudos prévios”⁶⁹, as finalidades apresentadas eram mais específicas do que aquelas constantes na documentação relativa à formação da companhia. Eram também mais ambiciosas:

*1º Recuperar, estender e eletrificar a rede de vias ferreas urbanas da Empreza Ferro Carril Curitybana; 2º Recuperar as concessões e os monopólios e ampliar as instalações da empresa elétrica existente; 3º Melhorar a concessão outorgada pelo Estado de energia elétrica aplicada à tracção, à iluminação e aos usos industriais; 4º Negociar a recuperação de ferrovias em operação que servem o Estado do Paraná; 5º Finalmente, continuar obtendo concessões de ferrovias secundárias garantidas pelo Estado do Paraná*⁷⁰

44

Segundo o informe, a parte relativa aos carris urbanos e suburbanos estaria garantida e em execução pela primeira emissão de títulos ocorrida em maio de 1910, com grande sucesso. As negociações para aquisição de novas concessões estavam bem avançadas e nesse meio tempo, a empresa havia orientado seus esforços para as empresas do ramo da eletricidade. Para tanto, obteve,

*por tempo ilimitado, a concessão da produção, transporte e distribuição da energia elétrica e de sua aplicação para uso industrial. A South Brazilian Railways obteve, visando os melhoramentos da capital, o monopólio da iluminação pública e privada da cidade de Curitiba e arredores; a moderna usina a vapor que fornece atualmente a luz elétrica a Curitiba; considerável quantidade de terrenos dos quais 40.000 m² dentro do perímetro urbano. Finalmente, a empresa obteve a concessão para a captação e utilização da força hidráulica das possantes quedas de Caiacanga, no rio Iguassu, onde será construída uma importante usina hidroelétrica.*⁷¹

Entre os administradores, constava Joseph-Antoine Bouvard, ao lado de Edouard Fontaine de Laveleye e Sancho de Barros Pimentel⁷², ex-presidente da Província do Paraná.

Segundo os jornais, quando o arquiteto esteve em Curitiba, em abril de 1911, a *South Brazilian Railways*, havia dispendido nada menos do que “doze milhões de francos, sendo despesas de contratos e aquisição das companhias de luz, bondes e calçamentos, sete milhões; material desembarcado em Paranaguá e em viagem para este Estado, quatro milhões, e serviços em andamento, um milhão”.⁷³ Provavelmente, diante desse rol de obras, Laveleye decidiu obter o auxílio de Bouvard. Assim, em janeiro de 1911, o belga o contratou, por cem mil francos.⁷⁴ Não há dúvidas quanto às intenções de Bouvard e Laveleye: estavam criadas as condições para a contratação de um plano de melhoramentos para a cidade de Curitiba.

São Paulo

Procurou-se esclarecer os motivos que teriam trazido Joseph-Antoine Bouvard ao Brasil, apontando como o objetivo principal dessa empreitada a contratação de um plano de melhoramentos para a capital paranaense. Entretanto, houve uma mudança importante nos objetivos da dupla franco-belga. Na passagem por São Paulo, Bouvard observou as esplêndidas condições econômicas e comerciais que a capital paulista oferecia àquela altura, que devem ter-lhe parecido bem mais interessantes e promissoras do que o que constatara em sua visita a Curitiba.

E como pôde, em tão pouco tempo, aperceber-se das possibilidades presentes em São Paulo? Primeiramente, porque Bouvard estava bem familiarizado com a política de desapropriações elaborada para a consecução dos *Grands Travaux* da administração Haussmann. Ademais, em São Paulo, foi ciceroneado pelo então Diretor de Obras Municipais, Victor da Silva Freire, que o colocou à par das grandes transformações por que passava a cidade naquele período, principalmente no tocante à expansão decorrente do aumento demográfico registrado desde a última década do século XIX. Deve-se recordar também de sua proximidade a Henri Turot, que estivera na cidade no ano anterior, 1910.

As visitas não ficaram restritas à área central da cidade. Ao contrário, Bouvard pôde compreender de fato o significado da explosão econômica e demográfica em curso.⁷⁵ E, evidentemente, ao vislumbrar os panoramas da cidade desde o Alto de Santana ou a partir do novo reservatório de água do Sumaré, ao percorrer os bairros do Brás, Cambuci, Ipiranga, Higienópolis, Água Branca, Campos Elíseos e Bom Retiro, pôde discernir, contando com as informações de Victor da Silva Freire, onde se encontravam os principais vetores de crescimento da cidade.

Do público ao privado

Joseph-Antoine Bouvard viajara ao Brasil para prospectar novos negócios em caráter privado e não como turista. Originalmente, seu grupo iria do Rio de Janeiro à Minas Gerais, conhecer Belo Horizonte, e de lá à Curitiba, para a assessoria contratada por Edouard Fontaine de Laveleye. Para tanto, deveriam somente fazer um pernoite em São Paulo. Tomando conhecimento de sua passagem pela cidade, e atualizados sobre seu trabalho em Buenos Aires, naquele momento um modelo para os paulistas, as autoridades municipais não hesitaram em convidá-lo para opinar sobre os melhoramentos de São Paulo, então sob acalorado debate e sem perspectivas de que se chegasse a um consenso no curto prazo.

A historiografia registra que Joseph-Antoine Bouvard foi chamado para arbitrar entre duas propostas antagônicas. Pelo exame de fontes primárias e seu cotejamento com a crônica dos jornais da época, apurou-se que o Diretor de Obras Municipais, Victor da Silva Freire, não esperava uma ação conciliatória entre ambas. Ao contrário, esperava que com sua autoridade, Bouvard desse preferência ao plano preparado pela Diretoria de Obras Municipais, mais tarde conhecido como Plano Freire-Guilhem.

A partir do convite, foi reprogramada sua viagem: foi primeiramente a São Paulo, onde não se demorou, rumou a Curitiba, voltou a São Paulo, quando pode inteirar-se das pungentes questões que tantos ânimos acirravam e, depois, entregue o plano, foi a Minas Gerais, acompanhado do prefeito paulistano Raymundo Duprat e de mais alguns paulistanos,⁷⁶ visitar a capital mineira, de que tivera notícias em Paris. De Belo Horizonte, voltou ao Rio de Janeiro, de onde regressou à França.

Diante das circunstâncias de contratação bonaerense e paulistana, pode-se afirmar que os planos têm diferenças fundamentais e devem ser cotejados com cuidado. Entende-se que a distinção entre os vínculos contratuais é o principal aspecto a se considerar, posto que influem diretamente no grau de envolvimento do arquiteto com o comitente. Esta é a razão para que, tendo seu plano recusado, Bouvard tenha retornado a Buenos Aires ainda duas vezes, enquanto que em São Paulo, embora estivesse em contato direto com o Diretor de Obras e muito bem informado a respeito do que

ocorria na cidade, não tenha se manifestado a respeito da omissão de algumas plantas e da substituição de outras, além do abandono de diretrizes que deixara aos cuidados de Victor da Silva Freire. O que poderia explicar tão diferentes atitudes, se não os compromissos assumidos pelas diferentes modalidades de contratação?

Em Buenos Aires, o servidor público de longa carreira foi afrontado pela oposição local, que levou seu plano a ser praticamente engavetado; situação revertida pela intervenção direta da diplomacia francesa que o enviou de volta à Argentina para rever suas propostas, obrigando-o, inclusive, a repensar sua carreira e modo de atuação, aos 70 anos, na iminência da aposentadoria.

Uma vez aposentado, em São Paulo, quem age é o profissional com autonomia, cujos interesses pessoais se mobilizam na prospecção de novos negócios e na obtenção de lucros. O Plano Bouvard para São Paulo, entende-se, não passou, para aquele arquiteto, de um modo rápido e eficaz de inserir-se no meio profissional brasileiro e, principalmente, no dinâmico mercado imobiliário paulistano, de modo a envolver-se em transações de vulto. Novick afirma, relativamente a experiência bonaerense de Bouvard, que o arquiteto esteve envolvido em uma empresa multinacional, a *Société Franco-Argentine de Travaux Publics*.⁷⁷ Esta empresa, ainda segundo a autora, teria conexões no Brasil e seria através dessas conexões que Bouvard teria chegado a atuar em São Paulo. Discordando daquela autora, afirma-se que os encargos que Bouvard consegue em São Paulo pouco ou nada têm a ver com a empresa franco-argentina, embora Bouvard tivesse importantes conexões com o mercado financeiro francês, que possibilitaram sua atuação no Brasil.

Assinado por ambas as partes, o contrato paulistano foi enviado à apreciação da Câmara Municipal, em 11 de maio e aprovado pela Resolução nº 18, de 16 de junho de 1911.⁷⁸ Assinado o contrato, três dias depois foi entregue o Relatório Bouvard ao Prefeito Raymundo Duprat.

A Estampa 12 [FIGURA 1], parte integrante do Relatório do Prefeito para o ano de 1911,⁷⁹ atesta a interferência dos interesses privados de Bouvard nas instâncias públicas, concretizada na criação da *City of São Paulo Improvements and Freehold Land Company Limited*, oficializada em Londres, a 11 de setembro de 1911 e organizada no curto período de tempo em que Bouvard esteve em São Paulo. A inclusão do loteamento do Pacaembu, uma iniciativa dessa companhia, de caráter privado, em um documento de caráter público como o Relatório do Prefeito apresentado à Câmara Municipal, revela a extensão da influência do grande capital sobre as ações da administração pública paulistana que, se não era novidade, devido ao precedente caso do vale do Anhangabaú, agora ganhava proporções muito maiores, saindo de um quadro de discussões locais para o âmbito das relações internacionais. Basta observar a dimensão da área a ser loteada no Pacaembu frente à área do vale do Anhangabaú, verificáveis na própria Estampa 12 [FIGURA 1], que oferece a escala da nova operação frente à anterior e cujos valores envolvidos lhe são proporcionais. Em sua pesquisa sobre Barry Parker, Andrade manifesta seu estranhamento a essa vinculação e chega a arriscar que haveria de fato uma convergência de interesses entre o Diretor de Obras Municipais e a companhia imobiliária recém-criada.⁸⁰

A nosso ver, a Estampa 12 [FIGURA 1] revela o deslocamento dos interesses privados sobre a rentabilidade do solo urbano em direção ao lado Oeste da cidade. Haveria um desenho, intitulado “Planta 1”, a que Bouvard faz referência em seu Relatório⁸¹ e que nunca veio a público, pois, supõe-se, tenha sido ocultada,⁸² como ocorrera com o Plano de 1907 em Buenos Aires. Essa “Planta” elencava e resumia todas as “soluções parciais”⁸³ propostas e, muito provavelmente, era um desenho cujo centro coincidia com o vale do Anhangabaú, a área onde as tensões entre interesses públicos e privados se apresentavam mais intensamente no início de 1911 e razão primeira da contratação do arquiteto. Do vale, provavelmente o desenho expandia-se a Oeste, em direção à “cidade nova”, a área da praça República, e teria seu limite máximo no Parque Antártica. A Leste, chegaria até o Brás, visitado pelo arquiteto francês e objeto de considerações do vereador Silva Telles em seu opúsculo “Melhoramentos de São Paulo”;⁸⁴ ao Sul provavelmente o desenho se estenderia até a região da Liberdade e da avenida Paulista, incluindo “as vias em anfiteatro”,⁸⁵ que incorporavam outro bairro popular, o Bexiga, no cenário dos Melhoramentos de São Paulo e, finalmente, à Norte, talvez chegasse à região do Bom Retiro e Ponte Grande que eram também alvo de ações da administração municipal, indicando possivelmente, a área a ser incorporada ao patrimônio municipal para a formação do terceiro parque proposto, na região da Chácara da Floresta

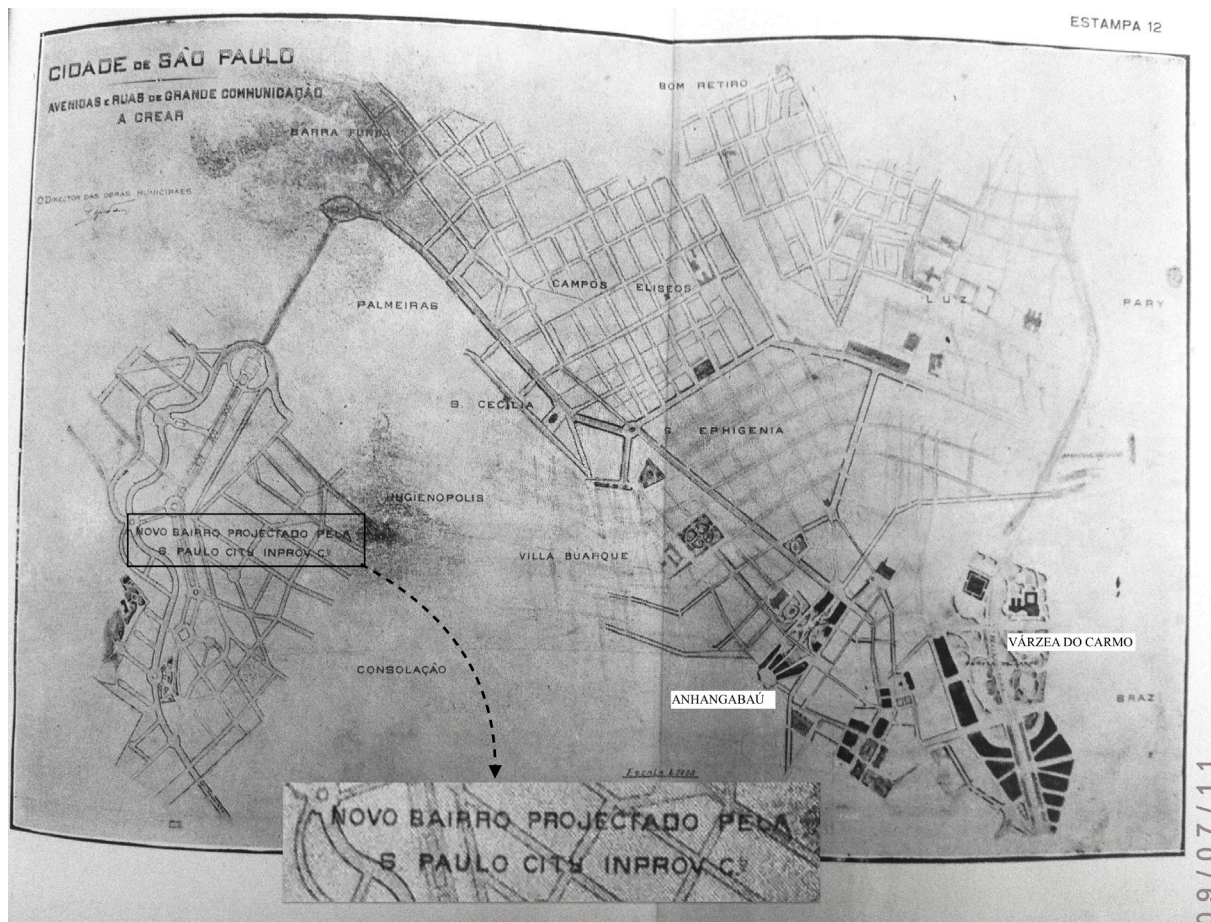


Figura 1 – Estampa 12 – Avenidas e ruas de grande comunicação a criar. Na prancha: Cidade de São Paulo – Avenidas e ruas de grande comunicação a criar. Fonte: SÃO PAULO (MUNICÍPIO), DUPRAT, Raymundo. Relatório de 1911 apresentado à Camara Municipal de São Paulo. São Paulo: Vanorden, 1912. Acervo Biblioteca do Arquivo Histórico Municipal. Foto da autora, 2011.

Resolvida a questão do Anhangabaú, e incorporando ao desenho geral o novo loteamento no Pacaembu, a área central da cidade, palco das operações calorosamente discutidas por pelo menos quatro anos, entre 1907-1911, é deslocada para o canto inferior direito da Estampa 12. O centro do desenho, significativamente, é uma área sem grande importância no debate dos Melhoramentos de São Paulo – a conexão entre a avenida São João, a rua das Palmeiras e a rua Duque de Caxias – transformada em avenida – que ganha importância como acesso ao novo loteamento e é tratada como “complemento indispensável” ao programa daquela Diretoria, por se tratar de “obra de maior urgência e utilidade”.⁸⁶ Veja-se o texto do Memorial da Diretoria de Obras Municipais no Relatório de 1911 apresentado à Câmara Municipal de São Paulo pelo Prefeito sr. Raymundo Duprat, a respeito da citada conexão:

Esse grupo de três avenidas deveria ser adoptado depois de estudado em detalhe, e executado por secções. Serviria elle não só às exigencias da circulação, como ao programma de aformoseamento que não deve ser perdido de vista, aproveitando para tal fim todos os elementos em vez de deixal-os dispersos como até aqui. Um exemplo mostral-o-á claramente. Vae ser em breve dado inicio à execução des obras que uma empresa particular tem em projecto para construir no valle do Pacaembú um grande bairro modelo (de cerca de um milhão de metros quadrados dos quaes um terço destinado a ruas e jardins). A linha mestra desse bairro é formada por uma larga avenida que, em prolongamento da avenida Paulista, desce a encontrar-se com a avenida Hygienopolis. Prolongada de cerca de quatrocentos metros, essa avenida desembocaria na que acima foi descripta. Ahi estaria naturalmente creado um circuito de passeio, como poucas cidades poderiam apresentar.⁸⁷

Inegavelmente, a Estampa 12 foi produzida para anunciar o loteamento do Pacaembu. E é por isso que o único veículo de divulgação do Plano Bouvard foi o *Relatório de 1911 apresentado à Câmara Municipal de São Paulo pelo Prefeito sr. Raymundo Duprat*⁸⁸. Um veículo incontestável, oficial e que, no entanto, foi publicado com um ano de atraso.

Igualmente, o *Correio Paulistano*, jornal que tradicionalmente fazia a divulgação dos assuntos da administração municipal e estadual, só publicou o *Relatório de 1911...* em fevereiro de 1913⁸⁹ e, ainda assim, formatado como um comentário de caráter geral da parte do editor do periódico e à propósito da reeleição de Raymundo Duprat ao cargo de Prefeito, ao invés da publicação do documento na íntegra, como de costume.

Certamente o privilégio deferido à *City of San Paulo Improvements* causou desconforto na Câmara Municipal, como deixa transparecer a acalorada discussão a respeito da solicitação de auxílio para a abertura do bairro do Pacaembu que a companhia endereçou à edilidade, resultando, inclusive, na renúncia ao mandato, por parte de um vereador indignado com a atenção dada à companhia em detrimento do atendimento às necessidades dos bairros populares.⁹⁰

Enquanto os capitais ingleses preferiram a Argentina como campo de ação, no Brasil, nas duas primeiras décadas do século XX, os investimentos de origem francesa chegaram ao seu ápice, sendo que “os setores preferidos foram também os títulos do governo, as estradas de ferro, a atividade mineira, os negócios bancários e financeiros, etc.; mas, segundo parece, a maioria dos serviços públicos atraíram menos os investidores franceses do que os ingleses”.⁹¹

Nesse quadro, os “*Travaux Publics*” eram preferidos pela alta remuneração que ofereciam, em torno de 5% a 6%. Segundo Somogyi, “a análise dos investimentos franceses no Brasil nos demonstra que o investidor francês, em geral, se comportava como um “*rentier*”, à procura de “*placements fructueux*”⁹².

De fato, Novick⁹³ já havia apontado para as “redes de interesse” que se organizavam pelo mundo em busca de novos negócios. O Brasil não foi exceção e tal fenômeno é observável em São Paulo particularmente, pelo crescimento vertiginoso que a cidade apresentou a partir dos últimos anos do século XIX. Assim, a vinda de Joseph-Antoine Bouvard não foi, absolutamente, um fato isolado ou mera coincidência de agendas, mas fruto desse mesmo contexto.

48

Talvez porque São Paulo possuísse um passado relativamente inexpressivo no contexto brasileiro, o debate dos Melhoramentos parece ter ficado restrito à cidade até a chegada de Joseph-Antoine Bouvard, quando tudo mudou, e o assunto extrapolou os limites da cidade, repercutindo em outras praças e na capital federal.

Ao mesmo tempo em que se desenvolviam os projetos na Argentina, possibilidades de investimento surgiam no Brasil, que aparece como importante mercado, a partir das transformações políticas de 1889, da implementação de uma política comercial amplamente favorável à produção cafeeira e agressiva quanto à sua exportação, e à decorrente necessidade de instalação de um parque industrial. Como se sabe, a atividade agroexportadora aliada às particularidades da cadeia produtiva do café, abriu a possibilidade do desenvolvimento da indústria paulista.

Ao contrário do contexto econômico argentino, baseado principalmente na exportação de carne bovina, couro e trigo, houve, em São Paulo, um meio favorável à diversificação de investimentos dos lucros provindos do café. Nesse contexto, a reboque da implantação da ferrovia pelos ingleses, “uma das maiores – e mais lucrativas – realizações da engenharia vitoriana”⁹⁴ e da expansão demográfica, cresceram as possibilidades de investimento em terras urbanas. Assim, assistiu-se ao grande debate em torno dos Melhoramentos de São Paulo, que envolvia os interesses dos grandes proprietários de terras na área central da cidade, como o Conde de Prates, o Conde Álvares Penteado, a Cia. Antártica Paulista, organizada a partir de capitais ligados ao café, ou a proposta das “Grandes Avenidas”, de um “grupo de capitalistas paulistas”⁹⁵, organizada por Alexandre de Albuquerque, em 1910.

Nesse contexto, o rol de investimentos britânicos, liderado pelas ferrovias, passou a englobar a instalação de redes de transporte e infraestrutura urbana, que ampliou-se a medida que surgiu o interesse pelo lucrativo mercado de terras. Bethell comenta que “os serviços públicos urbanos, na década anterior à Primeira Guerra, quase igualaram em importância com as estradas de ferro”.⁹⁶

Curiosamente, em São Paulo, o interesse britânico por investimentos em terras urbanas foi despertado pela inicia-

tiva de Joseph-Antoine Bouvard, francês, e Edouard Fontaine de Laveleye, belga. Nada a se estranhar, pois as redes de interesses organizadas nos países centrais tinham ramificações as mais diversas e, não raro, as diretorias das empresas que representavam tais interesses apresentavam composição “multinacional” para, entre outras coisas, sugerir aos acionistas das praças onde eram oferecidos seus papéis certo grau de segurança, pela presença de “capitalistas” que atuavam e eram bem conhecidos nas mesmas.⁹⁷

É assim que nomes como Percival Farquhar, Edouard Fontaine de Laveleye e até mesmo Lord Balfour of Burleigh estão presentes nos negócios que se estabelecem ao redor de empresas que passaram a ter o monopólio dos serviços de bondes, luz elétrica, gás, telefone, distribuição de água e saneamento, além de outros grandes empreendimentos, como hotéis e alguns setores industriais. A esses nomes estrangeiros, somam-se algumas personalidades locais, como Horácio Belfort Sabino, em São Paulo, Sancho de Barros Pimentel, em Curitiba ou Carlos Sampaio e seus colegas do Clube de Engenharia, no Rio de Janeiro.⁹⁸

Joseph-Antoine Bouvard participava de alguns desses negócios, como membro do conselho de administração e emprestando o prestígio de seu nome, como nos casos de mineradora mexicana controlada por ingleses⁹⁹, do banco *Crédit Foncier du Brésil*¹⁰⁰, o braço financeiro do grupo Bouiloux-Lafont¹⁰¹, no qual permaneceu até seu falecimento, em 1920, bem como dos negócios de Edouard Fontaine de Laveleye em Curitiba. Em São Paulo, Bouvard não foi chamado a participar da companhia em troca do empréstimo de sua reputação mas, ao contrário, foi ele mesmo o articulador da criação da *City of San Paulo Improvements and Freehold Land Co. Ltd.*, tendo empenhado sua reputação para alavancar seu próprio empreendimento, ao procurar o consórcio do capital inglês.

O grande capital também viaja

Em 1912, quando foi adotada, ainda que parcialmente, a proposta de Joseph-Antoine Bouvard, e também tendo sido organizada a *City of San Paulo Improvements* durante o segundo semestre desse ano, o *Crédit Foncier* providenciou a abertura de sede própria em São Paulo.¹⁰²

Enquanto Bouvard, Laveleye e Turot visitavam Belo Horizonte, em São Paulo, Horácio Sabino e Cincinato Braga procuravam por proprietários dispostos a negociar suas terras e organizavam a minuta do contrato da nova companhia. No início de junho, foram ao Rio de Janeiro onde se encontraram com Bouvard e Laveleye e onde os papéis relativos ao compromisso de aquisição dos terrenos paulistas e da constituição da *City of São Paulo Investments and Freehold Land Co. Ltd.* foram assinados, no dia 6 de junho.¹⁰³

Depois dessa data, apesar de ser lembrado nas discussões do legislativo municipal, principalmente quanto à implantação e às alterações que se fizeram no plano que elaborou para São Paulo, verificou-se que o arquiteto francês não mais interferiu nos assuntos relativos aos Melhoramentos de São Paulo.¹⁰⁴ No entanto, continuou interessado em seus negócios de ordem particular. E, conforme acima comentado, no meio tempo entre sua partida e a publicação do Relatório de 1911,¹⁰⁵ suas concepções para a região do Pacaembu, uma proposta de âmbito privado, foram incluídas na programação oficial da administração paulistana.

Observa-se nesse momento uma visível inflexão de Joseph-Antoine Bouvard em direção aos assuntos privados de seu interesse em detrimento do debate sobre as transformações em curso na capital paulista.

Examinando a composição da primeira Diretoria da *City Improvements*, em 1911, Souza¹⁰⁶ verificou “a vinculação direta da companhia com os diversos agentes necessários e fundamentais à realização dos empreendimentos posteriormente levados a cabo”, destacando a vinculação de seus membros “ao capital financeiro, às concessionárias estrangeiras de serviços públicos atuantes no Brasil na época e ao próprio Estado brasileiro”. A autora aponta detalhadamente tais vinculações. Destaca-se o estreito e importante vínculo entre Cincinato Braga e Victor da Silva Freire, Diretor de Obras Municipais, “por cujo intermédio, inclusive, [Braga] ingressou na companhia.”¹⁰⁷

Como resultado, apresenta-se uma perspectiva interpretativa da contratação de profissionais estrangeiros pelas administrações públicas locais, em que os interesses privados de certos grupos sociais sobrepõem-se aos interesses públicos e a 'expertise' dos profissionais envolvidos é utilizada como autoridade para validar tais operações.

Do ponto de vista das transferências culturais ou da cultura urbanística da primeira metade do século XX, a vinda de Joseph-Antoine Bouvard deixa alguns legados. No episódio do Plano para São Paulo, no âmbito geral, não interessou ao meio profissional o que o arquiteto francês propôs, que foi desconsiderado rapidamente, mas o que representou como autoridade técnica para fazer frente a outra autoridade, desempenhada sobre o grupo social local, pelo Conde de Prates, que provavelmente considerava Victor da Silva Freire como um simples funcionário de um departamento da Prefeitura.

Infelizmente, como atestam os debates ocorridos na Câmara Municipal e transcritos pelo *Correio Paulistano* em 1913,¹⁰⁸ não houve o necessário detalhamento do projeto para a área do vale do Anhangabaú. Isso se deve, sem dúvida, à escassez de verbas, mas fundamentalmente, por duas outras razões. Primeiramente, porque, cessada a crise pela adoção da solução, as atenções do Diretor de Obras voltaram-se para suas prioridades. E, ao que parece, foi o corpo técnico da Diretoria de Obras Municipais que se ocupou das alterações realizadas no Plano Bouvard.

Em segundo lugar, o próprio Bouvard voltou-se aos negócios privados, muito mais interessantes em termos remunerativos, deixando, inclusive, de receber a segunda parcela do acordado com a Prefeitura, conforme consta no contrato firmado entre as partes, em maio de 1911.¹⁰⁹ Ou seja, o autor do projeto também praticamente o abandonou. Ambos, Freire e Bouvard, como se viu, voltaram sua atenção à nova companhia recém organizada.

Notas e referências bibliográficas

50

Roseli Maria Martins D'Elboux é Doutora em Ciências com ênfase em Planejamento Urbano e Regional e Mestre em Arquitetura e Urbanismo, com ênfase em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo. É docente pesquisadora da Universidade Presbiteriana Mackenzie (UPM), Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. E-mail: roseli@mackenzie.br.

- 1 O presente texto origina-se da Tese de Doutorado da autora, intitulada "Joseph-Antoine Bouvard no Brasil. Os Melhoramentos de S. Paulo e a criação da Cia. City: ações interligadas", disponível em <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16139/tde-27012016-111315/en.php>>
- 2 Segundo Martin Gaskell, "nos anos anteriores à Primeira Guerra Mundial estudiosos de habitação e planejamento adotaram progressivamente o termo descritivo "em linhas *garden city*" para se referir ao desenvolvimento de propriedades em áreas suburbanas com por traços adotados pelo exemplo dos subúrbios jardim.". In: GASKELL, Martin. 'The suburb salubrious': town planning in practice. In: SUTCLIFFE, Anthony (org.). *British town planning: the formative years*. Leicester: Leicester UP, 1981. [Tradução livre da autora]
- 3 O termo "expert" vem do francês antigo, que por sua vez deriva do latim "expertus", participio passado de "experiri", tentar. surgiu primeiro como adjetivo, relacionado com o termo "experiência". Seu uso como substantivo se dá no início do século XIX, "em uma sociedade industrial que enfatizava cada vez mais a especialização e a qualificação". In: WILLIAMS, Raymond. *Palavras-chave: um vocabulário de cultura e sociedade*. São Paulo: Boitempo, 2007, p. 175.
- 4 BOUVARD, Joseph-Antoine. L'Exposition universelle internationale de 1889. In: *Conférences sur la science et l'art industriel*. Paris, 1887. p.507-536
- 5 WESEMAEL, Pieter van. *Architecture of instruction and delight: a socio-historical analysis of World Exhibitions as a didactic phenomenon (1798-1851-1970)*. Rotterdam (Holanda): 010 Publishers, 2001, p.35.
- 6 Idem p. 340-341
- 7 Exposition de 1900. *La Construction Moderne*, série 2, ano 1, n.11, Dec 12. 1895.
- 8 ÇELIK, Zeynep. Bouvard's Boulevards: Beaux-Arts Planning in Istanbul. *The Journal of the Society of Architectural Historians*, v.43, n.4, Dec. 1984, p.341-355. 1984; CHATELET, Anne Marie. *Joseph Antoine Bouvard*. [mimeo].
- 9 GLADE, William. A América Latina e a economia internacional, 1870-1930. In: BETHELL, Leslie (org.). *História da América Latina, volume IV: de 1870 a 1930*. São Paulo; Brasília, DF: Edusp; Fundação Alexandre de Gusmão, (História da América Latina, v.4), 2009. p.33.
- 10 GOTLIEB, Carlos. Buenos Aires et l'urbanisme français: douze lustres de fascination. In: LORTIE, André (org.). *Paris s'exporte: modèle d'architecture ou architectures modèles*. Paris: Pavillon de l'Arsenal, 1995
- 11 GORELIK, Adrián. *La grilla y el parque: espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936: La ideología argentina*. 1a. reimpressão ed. Bernal (Argentina): Universidad Nacional de Quilmes, 2004
- 12 Idem; NOVICK, Alicia. Planes versus proyectos: algunos problemas constitutivos del Urbanismo Moderno. Buenos Aires (1910-1936). *Revista de Urbanismo*, n.3, ago.2000, p.1-26.; NOVICK, Alicia. Foreign Hires: French Experts and the Urbanism of Buenos Aires, 1907-1932 In: JOE NASR e MERCEDES VOLAIT (orgs.). *Urbanism: Imported or exported?*. Chichester, West Sussex: Wiley-Academy, 2003. p.265-289; NOVICK, Alicia. *Pensar y construir la ciudad moderna. Planes y proyectos para Buenos Aires*. Buenos Aires: [NCCRNS], 2008

- 13 GOTLIEB, 1995, op. cit., p.162.
- 14 BERJMAN, Sonia. *Plazas y parques de Buenos Aires: La obra de los paisajistas franceses: André, Courtois, Thays, Bouvard, 1860-1930*: Fondo de Cultura Económica, 1998; GOTLIEB, 1995, op. cit.
- 15 GOTLIEB, 1995, op. cit., p.161.
- 16 NOVICK, 2003, op.cit., p.113
- 17 Idem, p. 113 – notas 221 e 222.
- 18 TUROT, Henri. *En Amérique Latine*. Paris: Vuibert et Nony Éditeurs, 1908.
- 19 Idem, p.355-356
- 20 Une autre «entente municipale». *Le Temps*, Paris, 9.dez.1906. Au jour le jour, p. [s.p.]
- 21 TELLA, Guillermo. *Buenos Aires: albores de una ciudad moderna*. Buenos Aires: Nobuko, 2009.
- 22 BERJMAN, 1998, op.cit., p. 176.
- 23 Idem.
- 24 Georges Delattre (1870 - 19??), ingressou na École des Beaux-Arts em 1888 e diplomou-se em 1894. Consta que projetou hotéis, usinas e construções particulares. DELAIRE, E. *Les architectes élèves de l'école des beaux-arts 2^a ed.* ed. Paris: Librairie de la Construction Moderne, 1907, p.234.
- 25 Paul-Louis Faure-Dujarric (1875-19??), ingressou na École des Beaux-Arts em 1894 e diplomou-se em 1899, sendo contemporâneo de Tony Garnier. Consta que era 'Inspecteur de la Ville de Paris'. Idem, p.258.
- 26 GARZON, Eugenio. Transformations de Buenos-Aires. *Le Figaro*, Paris, 3.ago.1907. *Amérique Latine*, p. 2
- 27 *La Construction Moderne*, v.22, n.40, 6.jul.1907, p.480. 1907.
- 28 NOVICK, 2008, op.cit.
- 29 Há provável engano da autora, que evidentemente refere-se a Joseph-Antoine Bouvard
- 30 NOVICK, 2003, op.cit., p.118.
- 31 Estanislao Zeballos era o Ministro de Relações Exteriores da Argentina à época.
- 32 NOVICK, 2003, op.cit., p.118.
- 33 Idem, p.118
- 34 O Intendente anterior era Carlos de Alvear. Idem, p.119.
- 35 GORELIK, 2004, op.cit.
- 36 BERJMAN, 1998, op.cit.
- 37 NOVICK, 2008, op.cit.
- 38 Idem.
- 39 GORELIK, 2004, op.cit.
- 40 Idem.
- 41 Idem.
- 42 NOVICK, 2008, op.cit.
- 43 GORELIK, 2004, op.cit.
- 44 BERJMAN, 1998, op.cit.
- 45 BOUVARD, Joseph Antoine e BUENOS AIRES (ARGENTINA). INTENDENCIA MUNICIPAL. *El nuevo plano de ciudad de Buenos Aires*. Buenos Aires,: Tall. gráf. de la Penitenciaría nacional, 1910.
- 46 GORELIK, 2004, op.cit.
- 47 BERJMAN, 1998, op.cit.
- 48 NOVICK, 2008, op.cit.
- 49 BOUVARD e BUENOS AIRES (ARGENTINA). INTENDENCIA MUNICIPAL. op.cit.
- 50 BELLAN. *Minuta de correspondência a Carlos de Alvear*. Archives de Paris. Paris: s.d. 1906
- 51 NOVICK, 2008, op.cit.
- 52 ROLDÁN, Diego P. *Inventarios del deseo*. v.32, n.1, Jul, p.327-353. 2013
- 53 SCOBIE, James R. O crescimento das cidades latino-americanas, 1870-1930. In: BETHELL, Leslie (org.). *História da América Latina*, volume IV: de 1870 a 1930. São Paulo; Brasília, DF: Edusp; Fundação Alexandre de Gusmão, (História da América Latina, v.4), 2009. p.249
- 54 ROLDÁN, 2013, op.cit.
- 55 Oscar BRAGOS, Ciudades, sueños, planes. La emergencia del urbanismo en la Argentina y los primeros planes para la ciudad de Rosario. In: *Anais... 4*, IV Seminario de História da Cidade e do Urbanismo, 19--. p.107-117
- 56 ROSARIO (MUNICIPIO). *Plan Urbano Rosario 2007-2017* [parte1]. In. Rosario: Intendencia Municipal de Rosario, 2007
- 57 ORTUZAR, Raquel Garcia e BERJMAN, Sonia. *Reflexiones sobre Joseph Bouvard y el paisaje de Rosario en 1910*. Rosario (Argentina): Editorial de la Universidad Nacional de Rosario/Colegio de Arquitectos de la Provincia de Santa Fe, 1996, p.25.
- 58 Quiroga foi Intendente de Rosario entre junho de 1909 e junho de 1911. Cf. ORTUZAR e BERJMAN, 1996, op.cit., p.25

- 59 BERJMAN, 1998, op.cit., p. 204.
- 60 ORTUZAR e BERJMAN, 1996, op.cit.
- 61 Idem, p.30.
- 62 BISCHOFF, Efraín U. *Historia de los barrios de Córdoba: sus leyendas, instituciones y gentes*: Lerner B Editores, 1992, p. 283.
- 63 Notas. *Correio Paulistano*, São Paulo, 15.jan.1910. Notas, p. 1
- 64 Os bondes de Curitiba - A venda da empresa - Eletrificação das linhas. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, 15.jan.1910. Telegrammas, p. 2.
- 65 BRASIL (UNIÃO). *Decreto n.7955, de 20 de abril de 1910. Concede autorização à The South Brazilian Railway Company, Limited, para funcionar na Republica*. DOU: Rio de Janeiro, 20.mai.1910. p. 2859-2872.
- 66 La Compagnie de Chemins de fer du Sud du Brésil. *Le Capitaliste*, Paris, 28.abr.1910. p. 274
- 67 Informations financières. *Le Temps*, Paris, 29.abr.1910, [s.p.]
- 68 POSSE, Zulmara Clara Sauner e CASTRO, Elizabeth Amorim de. *As virtudes do bem-morar*. Curitiba: Edição das autoras, 2012, p. 82.
- 69 *Le Capitaliste*, 1910, op.cit., p.832
- 70 Idem, p.832.
- 71 Idem, p.832-833.
- 72 Idem, p.832-833.
- 73 A empresa Laveleye. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, 16.abr.1911. Telegrammas, p. 1
- 74 Aproximadamente 59:000\$000, pelo câmbio de 31.de dez.1910, (1fr = \$590). O Estado de S. Paulo. *Acervo OESP*. Disponível em: <http://acervo.estadao.com.br/>.
- 75 Para uma melhor apreciação do quadro econômico e demográfico em São Paulo nesse momento, ver SOUZA, Maria Claudia Pereira de. *O Capital imobiliário e a produção do espaço urbano, o caso da Companhia City*. 183 p. 1988. Dissertação (Mestrado) – EAESP, Fundação Getúlio Vargas, São Paulo.
- 76 SÃO PAULO (MUNICÍPIO). *Relatorio de 1911 apresentado à Camara Municipal de São Paulo pelo Prefeito sr. Raymundo Duprat*. São Paulo: Vanorden, 1912.
- 77 NOVICK, 2008, op.cit.
- 78 SÃO PAULO (MUNICÍPIO). 1912, op.cit.
- 79 SÃO PAULO (MUNICÍPIO). 1912, op.cit.
- 80 ANDRADE, Carlos Roberto Monteiro de. *Barry Parker, um arquiteto inglês na cidade de São Paulo*. 486p. 1998. Tese (Doutorado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 3.nov.1998
- 81 BOUVARD, Joseph-Antoine. *Relatório Plano para São Paulo*. Série Obras Públicas. Arquivo Histórico Municipal de São Paulo. São Paulo: 15.mai.1911
- 82 Somente o texto está guardado no acervo do Arquivo Histórico Municipal. As plantas ou Estampas perderam-se e só se conhecem reproduções das mesmas constantes no Relatório do Prefeito do ano de 1911.
- 83 BOUVARD, 1911, op.cit.
- 84 TELLES, Augusto Carlos da Silva. *Melhoramentos de São Paulo*. São Paulo: Escolas Profissionais Salesianas, 1907
- 85 BOUVARD, 1911, op.cit.
- 86 SÃO PAULO (MUNICÍPIO). 1912, op.cit., p.17.
- 87 SÃO PAULO (MUNICÍPIO). 1912, op.cit., p.20.
- 88 SÃO PAULO (MUNICÍPIO). 1912, op.cit.
- 89 Relatorio de 1911, apresentado à Camara Municipal de S. Paulo pelo Prefeito sr. Raymundo Duprat. *Correio Paulistano*, São Paulo, 6.fev.1913. Prefeitura Municipal, p. 5-6
- 90 22a. Sessão Ordinaria em 6 de junho. *Correio Paulistano*, São Paulo, 7.jun.1913. Camara Municipal, p. p.5-6. Esse episódio também é comentado em ANDRADE, 1998, op.cit.
- 91 BETHELL (org.), 2009, op.cit., p.66.
- 92 SOMOGYI, Flavio. Un exemple de la présence économique française au Brésil: «l'empire Bouilloux-Lafont». In: MAURO, Frédéric (org.). *Transport et commerce en Amérique Latine. 1800-1970*. Paris: Editions l'Harmattan, (coll. Horizons Amérique Latine), 1990. p.109.
- 93 NOVICK, 2008, op.cit.
- 94 BETHELL (org.), 2009, op.cit., p.592.
- 95 ALBUQUERQUE, Alexandre de. *As novas avenidas de São Paulo*. São Paulo: Casa Vanorden, [1910], [s.p.]
- 96 BETHELL (org.), 2009, op.cit., p.590-592.
- 97 SAES, Flavio A. M. de. Os investimentos franceses no Brasil: o caso de Brazil Railway Company (1900-1930). In: MAURO (org.), 1990, op.cit.
- 98 MAURO, Frédéric (org.). 1990, op.cit.
- 99 The Huelva Copper & Sulphur Mines Limited. *Le Capitaliste*, mai.1907, p.386-388. 1907.
- 100 LLOYD, Reginald, FELDWICK, W., et al. *Impressões do Brasil no século vinte*. Londres: Lloyd's Greater Britain Publishing Company, Ltd, 1913
- 101 SOMOGYI, 1990, op.cit. O grupo cujo braço mais forte era a Caisse Commerciale de Paris, empreendeu, anteriormente, outra investidura no mercado brasileiro, com a organização da "Société Franco Sud Américaine de Travaux Publics", autorizada a operar no Brasil em setembro de 1911. Cf. Decreto N.8997 de 27 de setembro de 1911. *Diario Oficial Estados Unidos do Brazil*, Rio de Janeiro, 5.out.1911. Actos do Poder Executivo, p. 5-12. Aparentemente, essa empresa nada tem a ver com Societé Franco-Americaine citada por NOVICK, 2008, op.cit.

- 102 CRÉDIT FONCIER DU BRÉSIL. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, 17.out.1911. p. 9
- 103 BARRETO, Plínio. *Uma temerária aventura forense*. São Paulo: Revista dos Tribunaes, 1933.
- 104 O vereador Carlos Garcia chegou a sugerir que se consultasse Bouvard sobre o ajardinamento do vale do Anhangabaú. *Correio Paulistano*, 1913, op.cit., p. 5-6.
- 105 SÃO PAULO (MUNICÍPIO). 1912, op.cit.
- 106 SOUZA, 1988, op.cit., p. 60.
- 107 Idem, p. 62.
- 108 *Correio Paulistano*, 1913, op.cit., p. 5-6.
- 109 SÃO PAULO (MUNICÍPIO). 1912, op.cit.

[Recebido em Março de 2018. Aprovado para publicação em Julho de 2018.]