MARISA VARANDA TEIXEIRA CARPINTÉRO

# Em Busca da Imagem: a cidade e o seu figurino

## ( São Paulo 1938- 1954)

Tese de Doutorado apresentada ao Departamento de História do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas, sob a orientação do Profa. Dra. Maria Stella Martins Bresciani.

Este exemplar corresponde à redação final da tese defendida e aprovada pela Comissão Julgadora em
__/__/__

Prof. (a) Dr. (a)

Prof. (a) Dr. (a)

Prof. (a) Dr. (a)

Prof. (a) Dr. (a)

Prof. (a) Dr. (a)

Novembro/ 1998

UNIDADE BC
N.º CHAMADA:
V. Ex.
TOMBO BC/ 36384
PROC. 229/99
D [X]
PREÇO R$ 11,00
DATA 29/01/99
N.º CPD

CM-00120663-8

**FICHA CATALOGRÁFICA ELABORADA PELA BIBLIOTECA DO IFCH - UNICAMP**

C 228 e

Carpintéro, Marisa Varanda Teixeira
Em busca da Imagem : a cidade e o seu figurino (São Paulo 1938-1954) / Marisa Varanda Teixeira Carpintéro. - - Campinas, SP : [s.n.], 1998.

Orientador: Maria Stella Martins Bresciani.
Tese ( doutorado ) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas.

1. Planejamento urbano – São Paulo ( cidade ) . 2. Urbanismo. 3. Política urbana. 4. Arquitetura. 5. São Paulo ( cidade ) – História. I. Bresciani, Maria Stella Martins. II. Universidade Estadual de Campinas. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. III. Título.

# ÍNDICE


| | |
|---|---|
| Agradecimentos | 01 |
| Introdução | 03 |
| *1- A história como suporte* | *07* |
| *1.2- A questão urbana* | *14* |

**I- Capítulo**

**"Em busca da imagem"**

| | |
|---|---|
| *Em busca da imagem* | *23* |
| *1- Impressões da cidade* | *26* |
| *2- Os novos "heróis" paulistas: os engenheiros/arquitetos* | *32* |
| *2.1- Urbanismo em debate* | *49* |
| *3 – Estética e planejamento* | *65* |

**II- Capítulo**

**"Entre o Técnico e o Político"**

| | |
|---|---|
| 1- *Entre o Técnico e o Político* | *72* |
| *2 -. Francisco Prestes Maia: O artista, o intelectual e o político* | *78* |
| *3- O político em seu contexto* | *82* |
| *4- Um político que não gostava da política?* | *88* |
| *4.1- Democracia ou política autoritária?* | *97* |
| *5 - O principal interlocutor: Anhaia Mello* | *100* |

## III- Capítulo

## "A geometria dos sonhos: O Plano de Avenidas"

*1- Razão e Paixão* 110

*1.1- O discurso pedagógico e os efeitos propagandísticos do plano* 119

*2- O sentido da circulação* 131

*2.1- O mestre da circulação: Cerdá.* 144

*2.2- A velocidade- para não perder Tempo* 159

*3 -Tempo- História no Plano de Avenidas* 170

## IV- Capítulo

## "Da Ponte das Bandeiras - ao novo figurino"

*1- A Cidade como canteiro de obras* 190

*1.2-"Uma nova era"- a febre da construção* 200

*2- A vestimenta moderna* 213

2.1-A arquitetura como expressão de um novo homem 216

*2.2-Em busca de um Plano Diretor* 224

*2.3- A formação da consciência urbanística* 228

*2.4- O dia mundial do urbanismo* 233

*3- Imperfeita e inacabada metrópole* 239

*3.1- A dupla silhueta da capital paulista( 1950-1954)* 241

*3.2- Os Historiadores e a Cidade no IV Centenário* 245

*3.3- A construção da cidadania mundial* 252

*3.4- A cidade e seu duplo* 257

Conclusão 271

Bibliografia 278

Álbuns, Anuários, Congressos, Boletins, Jornais e Revistas 300

# *Agradecimentos*

Este trabalho oferece-me a oportunidade para agradecer o apoio, a solidariedade que recebi em minha vida acadêmica de amigos, familiares, companheiros e colegas de trabalho. A todos eles, meus agradecimentos e minha gratidão.

Deixo registrado meu agradecimento ao apoio fornecido pelo CNPQ, através da Unicamp, e nesses meses de conclusão do trabalho pelo apoio do Fundo de Pesquisa da Universidade Metodista de Piracicaba(FAP). Em especial, agradeço as funcionárias dos arquivos e bibliotecas onde passei momentos de importantes descobertas: Arquivo Edgard Leuenrothd do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Unicamp; Arquivo do Estado, Biblioteca Central da Unicamp (setor de obras raras); Biblioteca do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Agradeço a todos o professores do Departamento de História da Unicamp, em especial aos professores: Ítalo Tronca, Vavy Pacheco Borges, Isabel Marson, José Roberto do Amaral Lapa.

Aos professores do Departamento de Ciências Sociais e Geo-História, em especial aos colegas do curso de História da UNIMEP que me auxiliaram e compreenderam minhas ausências em encontros e reuniões, não raro importantes, meus agradecimentos. Aos meus alunos dos cursos de história e de arquitetura, sem os quais este trabalho não teria razão de ser. Para Vanda um agradecimento especial pela ajuda nos cursos de arquitetura e na localização de documentos importantes. Aos colegas Nuno, Tércia, Cecília, Janir, Carla, Júnia e Toninho(cunhado e amigo) pela generosa e respeitosa acolhida no mundo dos arquitetos. As amigas Joseli, Virgínia e Cristina Lopreatto que comigo partilharam momentos cruciais desta caminhada.

Duas pessoas não poderiam deixar de estar presente nessas páginas: Phil e Telma, que não evitaram esforços para incentivar este trabalho, cedendo seus arquivos pessoais, emprestando livros, artigos e teses, sugerindo fontes, esclarecendo dúvidas. Incentivos intelectuais dosados de carinho e muita amizade. Stella, minha dívida com você é imensa. Agradeço o estímulo, o acompanhamento intelectual, a paciência, o carinho e a amizade. Com você aprendi a transformar o trabalho intelectual no mais profundo prazer pessoal.

A minha mãe, Dalilla, a minhas irmãs, Thais, Denise, aos amigos, Fernanda, Rita e Leonardo por dividirem esses anos comigo, agradeço a paciência de suportar a presença da tese nas nossas conversas informais. Da mesma forma agradeço a contribuição intelectual e o apoio solidário do meu companheiro Newton.

Finalmente, dedico este trabalho aos meus filhos Marcelo, Miguel e Bruno que me ajudaram a crescer, sonhar e viver, sem eles tudo seria mais difícil.

# Introdução

Poucos anos faltam para o final do século XX e os urbanistas continuam preocupados com o futuro das cidades. Dados recentes apontam que muitas cidades, no próximo século, atingirão 20 milhões de habitantes, dentre elas, São Paulo, México e Calcutá. Neste caso, perguntamos aos urbanistas: como será o futuro destas cidades? Na opinião do urbanista francês Paul Virilio, "*...o século XXI terá que reinventar a relação do homem com a Terra. A grande questão ecológica na verdade é a cidade. Não é a poluição do ar, da fauna, da flora, porém a construção da cidade dos homens, a democracia*".[1] Para os integrantes da Conferência Internacional da ONU, realizada em junho de 1996, em Instambul, até o ano 2000 metade da população do mundo deverá morar e trabalhar nas cidades.[2] O objetivo da conferência foi apresentar sugestões para a criação da infra-estrutura de saneamento, assistência médica, moradia e emprego suficiente para garantir um padrão mínimo de qualidade de vida aos moradores.

Entre os países que participaram do "Habitat 2", encontramos a delegação brasileira composta por representantes dos governos federais e municipais, parlamentares e especialistas que trabalham na área de planejamento urbano. Ao apresentarem o chamado Plano Nacional de Ação, isto é, os programas que o governo pretende implementar nos próximos cinco anos para melhorar as condições de vida dos centros urbanos, as autoridades demonstraram uma acentuada preocupação com a questão do

---

[1] Virilio, Paul. "A Catástrofe urbana"in Folha de São Paulo, 28/09/1997.

[2] Conferência Mundial convocada pela ONU(Organizações das Nações Unidas) para discutir os países a urbanização no mundo. Este encontro aconteceu em Instambul, de 3 a 14 de junho denominado Habitat 2.

transporte. Melhorar a infra-estrutura viária, priorizar investimentos nas regiões com maior índice de acidentes de trânsito, priorizar investimentos em transportes coletivos, implantar medidas que aumentem a segurança nos deslocamentos, sobretudo dos pedestres, diminuir o tempo gasto nos deslocamentos motorizados foram os principais itens presentes neste Plano de Ação.

Aqui, porém, nosso desafio não é debater propostas como essas, mas mergulhar na história que marcou a trajetória do urbanismo em São Paulo, particularmente nos anos 40/50. Isto porque uma série de problemas hoje enfrentados pela população tem muito a ver com o modo como a cidade cresceu, sobretudo com a implementação de várias políticas urbanas. Justifica-se assim nossa leitura em torno do primeiro Plano feito para a cidade de São Paulo, em 1929, pelo Engenheiro Francisco Prestes Maia. Cabe lembrar que por estar duas vezes à frente da Prefeitura Municipal de São Paulo, este engenheiro teve a possibilidade de readaptar e implantar grande parte de sua proposta viária. Esta obra marca um percurso importante na história do urbanismo, pois é sabido que poucos urbanistas conseguiram pôr em prática os seus projetos urbanísticos. Como urbanista e administrador, Prestes Maia se encontra entre aqueles que de maneira privilegiada conseguiu executar uma parte do seu Plano.

Antes, porém, de apresentar as principais questões que norteiam o conjunto deste trabalho, vamos recuperar a nossa própria trajetória enquanto historiador interessado em realizar uma leitura histórica deste Plano. Trata-se de um dos motivos pelos quais levamos alguns anos para conseguir reunir uma série de fontes da época e obras de historiadores, arquitetos, sociólogos e urbanistas. Logo no início da pesquisa contávamos com alguns trabalhos concernentes ao planejamento urbano, dentre eles, destacamos a tese de doutoramento das arquitetas: Maria Cristina da Silva Leme, Revisão do Plano de Avenidas- Um estudo sobre o Planejamento Urbano em São Paulo, 1930,( 1990), Marta Dora Grostein. A cidade

clandestina: Os mitos e os ritos(1987), Regina Prosperi Meyer, Metrópole e Urbanismo - São Paulo anos 50(1991). Felizmente, hoje podemos contar com uma série de trabalhos que por caminhos diferentes analisaram o planejamento urbano em São Paulo, e para tanto acompanharam a execução do Plano de Avenidas.[3] Referenciais teóricos importantes que permitiram ampliar nossos olhares, estabelecer um diálogo com os arquitetos e urbanistas e por fim mergulhar na leitura do Plano como historiador. Desse modo, como historiadora, antes de definir os caminhos que poderíamos tomar para abordar o objeto escolhido, decidimos seguir as pistas deixadas pelos documentos, particularmente pelo próprio Plano, ao lado da leitura de uma série de livros e artigos escritos por arquitetos, sociólogos e economistas, que procuraram discutir a problemática das cidades modernas.

Como todo leitor apaixonado pelo tema, em cada página percorrida envolvíamos com as descrições e os relatos ao lado dos mapas e das fotos que procuravam retratar os diferenciados aspectos de uma cidade. Contudo, compartilhamos com alguns historiadores a necessidade de retomar as discussões concernentes a concepção de história nos estudos da cidade, no sentido de fortalecer este valioso elo que une a história e a arquitetura. Antes porém de apresentar nossos objetivos, gostaríamos de esclarecer que, não pretendemos exigir dos arquitetos conceitos e procedimentos específicos do historiador; pelo contrário, estamos preocupados em **buscar neles** caminhos que beneficiem nossos estudos sobre a cidade. Ademais, nosso objetivo é percorrer os diferentes caminhos que nortearam o relacionamento entre a história e a arquitetura. Por outro lado, salientar a responsabilidade da historiografia brasileira, que nos últimos anos procurou tratar a

[3] Rolnik, Raquel. A cidade e a Lei- Legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo, São Paulo, Studio Nobel, 1997.Souza, Maria Adélia Aparecida de. A identidade da Metrópole, São Paulo, Editora Hucitec, 1994. Somekh, Nadia. "A cidade vertical e o urbanismo modernizador: São Paulo", tese de doutoramento, FAUUSP, 1997. Toledo, Benedito Lima, Prestes Maia e as origens do Urbanismo Moderno, 1996.

cidade apenas como palco das transformações políticas e econômicas. Para tanto, utilizaremos alguns trabalhos escritos por arquitetos, sociólogos e historiadores que dedicaram seus estudos a questão urbana.[4]

Como sabemos, a arquitetura se preocupa com a leitura e, ao mesmo tempo, com a produção do espaço. Ao discutir o poder da arquitetura na sociedade moderna e a função social do arquiteto, Paulo Bicca em seu livro Arquiteto a máscara e a fase, assim recupera as palavras de Henri Lefébvre sobre a produção do espaço:

*"... a tendência dominante fragmenta, corta em partes o espaço. Ele nomeia os conteúdos do espaço, coisas e objetos diversos. Especialistas dividem o espaço, e agem sobre ele, dividindo-o em pedaços, colocando barreiras mentais e clausuras prático-sociais. Assim o arquiteto teria por propriedade(privada) o espaço arquitetônico, como o economista teria para si o espaço econômico, o geógrafo seu lugar, seu bem ao sol no espaço e assim por diante."*[5]

Nas discussões entre espaço e tempo, autores como Lewis Mumford e Leonardo Benévolo apresentam outras contribuições no tocante aos estudos da cidade, dentro da perspectiva de uma análise longa, estrutural e duradoura da história. O historiador e sociólogo Lewis Mumford, em seu livro A cidade na História, ao criticar a sociedade contemporânea, procura fazer um balanço das intervenções técnicas na cidade contrapondo-as com a perda da sociabilidade no mundo moderno. Para tanto, o autor percorre a longa trajetória que vai da organização da sociedade na pré-história

---

[4] Reis, Nestor Goulart Filho. Contribuição ao estudo da evolução urbana do Brasil (1500-1720). São Paulo, Pioneira/EDUSP, 1968. Toledo, Benedito Lima de. São Paulo: Três cidades em um século., São Paulo, Duas Cidades, 1981. Lemos, Carlos A.C. Alvenaria Burguesa. São Paulo, Nobel, 1989. Bresciani, Maria Stella, "Permanência e Ruptura no Estudo das Cidades" in Cidade &História-Modernização das Cidades Brasileiras nos Séculos XIX e XX, org. Fernandes, Ana e Gomes, Marco Aurélio A. de Filgueiras, UFBA.

[5] Bicca, Paulo, Arquiteto a Máscara e a Face. São Paulo , Projetos Editores Associados, 1984, p.200.

até os dias de hoje focalizando, acima de tudo as experiências de sociabilidade das cidades barrocas. Já o arquiteto Leonardo Benévolo em seu livro História da Cidade, procurou fazer um balanço da história do ambiente construído, fincado na idéia da cidade como surgimento de uma evolução social. Neste sentido, acompanha uma cronologia histórica que vai da Antigüidade clássica e passa pela Idade Média, a Era Moderna e chega à Contemporânea, analisando estes períodos através dos vestígios deixados pela documentação iconográfica e analisando-os sob a ótica de uma historiografia marxista. [6]

Se o espaço constitui para os arquitetos o instrumento vital, todavia é necessário inserir um outro componente, o tempo. É o tempo, mais precisamente o passado, a essência da história. No entanto, tempo e espaço juntos representam movimentos complexos, repletos de mudanças que cabe aos arquitetos e historiadores descobrirem. Essas mudanças, em alguns momentos impregnam desde o traçado das cidade e o ritmos de vida até as relações sociais que se estabeleceram entre os diferentes setores da sociedade. Maurice Halbwachs em A Memória Coletiva reforça a importância do tempo e espaço na invocação das lembranças coletivas, pois para Halbwachs não há memória coletiva que não se desenvolva num quadro espacial.[7]Porém, nem sempre o tempo é retratado pelos historiadores, arquitetos, economistas e sociólogos, com a mesma multiplicidade como fazem com o espaço. O tempo então é apresentado como algo linear e evolutivo com " marcos precisos" legitimados por temas que privilegiam a esfera econômica.

---

[6] Mumford, Lewis A cidade na História, Itatiaia, 1961.
Benévolo, Leonardo, História da Cidade, São Paulo, Perspectiva, 1983.

[7] Halbwachs, Maurice, A memória Coletiva, São Paulo; Vértice, 1990

*1-.A história como suporte*

Neste contexto, enfatizamos uma bibliografia brasileira, na qual destacamos os trabalhos de Celso Furtado, Florestan Fernandes, Fernando Henrique Cardoso, Emília Viotti da Costa, entre outros. O mesmo procedimento é utilizado para o estudo específico de temas urbanos e para a história das cidades.[8]

Estes estudos possibilitam uma interpretação da cidade a partir de uma análise econômica, política e social determinada. São ainda estas estruturas que vão delinear as formas arquitetônicas, os traçados das ruas, os edifícios as praças, e os jardins. Conhecemos muitos autores que trabalham com esta perspectiva de uma história globalizante, entre eles, Nestor Goulart Reis Filho. No livro, Contribuição ao Estudo da Evolução Urbana do Brasil, o autor acompanha o processo de urbanização no Brasil a partir dos mecanismos de subordinação que, por sua vez, vinculavam a relação colônia e metrópole. Neste trabalho a história e a sociologia estão presentes e ambas são articuladas dentro de um sistema de interpretação global.

Tais interpretações estão ancoradas nos conceitos de urbanização fornecidas pelo sociólogo Marx Weber, em seus estudos sobre a cidade. Conforme assevera Reis Filho, o processo de urbanização ocorre,

"*...quando em uma sociedade existe uma divisão social do trabalho, em caráter permanente, de sorte que uma parcela ponderável da população deixa de se dedicar 'a produção de alimentos e passa a depender, para a sua subsistência, dos produtos do trabalho de outra parcela, aos quais tem acesso por meio de troca ou por apropriação direta. A urbanização se dá com o aparecimento de uma ' economia urbana' como define Weber,*

---

[8] Furtado, Celso,Formação Econômica do Brasil, Rio de Janeiro, Fundo de Cultura, 1961.
Cardoso, Fernando Henrique, Capitalismo e escravidão no Brasil meridional, São Paulo ,Difel, 1962
Singer, Paul Israel, Desenvolvimento Econômico e evolucção urbana, São Paulo, Nacional, EDUSP, 1968

*portanto, com o estabelecimento do mercado urbano."*[9]

Nesta perspectiva de análise economicista, movida através das relações de produção, como aponta os trabalhos de Caio Prado Jr. e Celso Furtado, a história é chamada a explicar os fatos que circundam a relação colonizadores x colonos. Embora dizendo que não se trata de um processo mecânico de análise, Nestor Goulart opera com uma seqüência de movimentos pautados pela noção de causa-efeito. Assim, seus personagens "opressores e oprimidos", representados nesta obra pelos donatários, vereadores, representantes da coroa portuguesa, escravos e indígenas impulsionam o motor desta história que, nestes estudos é sem dúvida a luta de classes. Para Reis Filho, a história das cidades é parte de uma análise mais ampla que envolve o conjunto da humanidade e como processo metodológico podemos estudá-la a partir de diversas escalas :

*"....a história global da urbanização, a história da urbanização no país que se estuda, que é a escala em que, no mundo contemporâneo, se definem as estruturas de poder e de controle da produção e as relações de classe."*[10]

Em *São Paulo: três cidades em um século*, o arquiteto Benedito Lima de Toledo nos fornece uma gama de documentos, fotos e relatos de viajantes, com o intuito de acompanhar as transformações urbanas nessa cidade. Para compor esta trajetória, este autor encontra na história e na memória o suporte crucial para justificar as transformações urbanas ocorridas na capital.

Conforme afirma Lima de Toledo, é na carta que Morgado de Mateus fez ao Marquês de Pombal em 1766 que encontramos a melhor descrição da cidade de barro. Nesta carta Morgado de Mateus inicia dizendo: *"Está edificada a cidade de São Paulo, no meio de uma grande campina em sítio um pouco elevado, que a descobre todo em roda. O seu terreno é brando e tem ruas planas,*

---

[9] Reis Filho, Nestor Goulart.Contribuição ao estudo da evolução urbana do Brasil(1500-1720,São Paulo, Pioneira-EDUSP,1968,p.20.

[10] Reis, Filho Nestor Goulart, "Sobre a história da urbanização-história urbana" in Espaço & Debates, n:34,1991, p.16.

*largas e direitas e algumas bem compridas, porém, não são calçadas, todas as paredes dos edifícios são de terra, os portais e alisares de pau, por ser muito rara a pedra..."* [11] Após acompanhar estas descrições e selecionar as fotos e os mapas, Lima de Toledo registra as construções e, ao mesmo tempo, as destruições sofridas no decorrer de um século, em São Paulo. Entretanto, em cada momento da colônia ao império, encontramos a presença da história, através das grandes construções, como as igrejas, as escolas, os edifícios públicos e as residências burguesas. Assim, a memória da cidade aparece na descrição e nos relatos feitos pelas autoridades públicas e por viajantes estrangeiros e médicos. Estes últimos, por sua vez, transferem ao leitor a idéia de uma evolução natural e sem a presença de conflitos. Além do mais, como explicar as transformações no espaço urbano sem associar aos interesses sociais e políticos que marcaram fases distintas da história da cidade ao lado de uma análise no campo conceitual e das práticas das intervenções urbanas ?

Sabemos que historicamente a intervenção na cidade ocorre a partir de duas práticas, o projeto urbanístico e o planejamento urbano. Nos dizeres da arquiteta Marta Dora Grostein, " *...a experiência aponta para uma diferenciação cujo ponto essencial é o caráter restrito de um e abrangente do outro. Efetivamente, a palavra Urbanismo e algumas vezes Projeto Urbanístico tem designado as operações sobre a cidade de caráter iminentemente fisíco-espacial."* [12]

Entretanto, cabe lembrar que, tanto para os arquitetos e sociólogos contemporâneos como para aqueles que viveram no final do século XIX, estudar a cidade industrial e acompanhar as suas transformações significa uma forma de planejar e se possível

---

[11] Toledo, Benedito Lima de. São Paulo. Três cidades em um século. Duas Cidades, 1981,p.15.

[12] Grostein, Marta Dora, *A presença da História e a Intervenção na cidade existente* in *O estudo da história na formação do arquiteto,* Revista Pós , número especial, FAUUSP, 1994, p.46.*t*

solucionar os eventuais problemas de gestão do espaço urbano.[13] Em todos os trabalhos aqui focalizados encontramos a preocupação de seus autores com o futuro das cidades, ou seja, para eles o intuito de estudar a evolução urbana e os diferentes momentos da arquitetura ocorre no sentido de buscar respostas e soluções capazes de diminuir as "tensões sociais" inerentes do crescimento desmesurado das cidades modernas.

Ainda de modo semelhante a Lima de Toledo, isto é, fazendo uso de várias fontes históricas, entre elas, depoimentos de viajantes, de estrangeiros de antigos alunos a Faculdade de Direito, de estudantes da velha Politécnica e de jornalistas perplexos com o progresso da Paulicéia, o arquiteto Carlos Lemos em Alvenaria Burguesa, tenta marcar as diferentes fases da arquitetura residencial paulista.[14] Apesar deste autor manifestar preocupações com relação aos problemas sociais, e de ter ainda dedicado um espaço para discussões sobre a moradia para população de baixa-renda, constatamos em seu texto uma concepção evolutiva - linear da história da cidade e a ausência dos conflitos sociais. Observamos, então que as transformações ocorridas na cidade de São Paulo acompanharam um movimento linear marcados pela chegada das ferrovias, desenvolvimento da agricultura cafeeira, introdução da mão-de obra estrangeira e, por fim, a industrialização.

Nesta perspectiva, a história aparece como um suporte necessário e incontestável, repleto de conceitos que procuram cristalizar um tempo, ou seja, um passado fragmentado, mas possivelmente "recuperável" pelos historiadores. Além disso, um outro aspecto importante que devemos ressaltar na obra de Carlos Lemos é o tratamento com as fontes documentais, pois ao acompanhar os programas de combate aos cortiços, este arquiteto,

---

[13] Sabemos que uma das características marcantes da dita arquitetura contemporânea reside no urbanismo racionalista que começa ganhar corpo na segunda metade do século passado, Plano Haussmann, Cidade -Industrial, Tonny Garnier, até chegarmos na Carta de Atenas redigida pelo mestre Le Corbusier no Congresso Internacional dos Arquitetos (1933).

[14] Lemos, Carlos. Alvenaria Burguesa, São Paulo, Nobel, 1989.

apresenta uma série de depoimentos médicos que atestam as implicações morais e higiênicas desse tipo de moradia. Contudo, o autor se limita a reproduzir as costumeiras imagens degradantes de cortiço, ressaltando.

*"...que não pode deixar de ser visto um documentário do início dos anos quarenta, de autoria do cineasta Benedicto Duarte, que nos mostra em pleno funcionamento um antigo cortiço da zona do Brás, ainda existente naquela data, pelo qual a gente pode aquilatar a extensão da promiscuidade típica desses aglomerados, com suas crianças seminuas brincando na sujeira da rua interna, suas mulheres cozinhando nas portas dos cubículos, suas roupas penduradas em cordas que cruzavam em todos os sentidos o espaço livre descoberto, estreito e sem sol."* [15]

Aqui devemos chamar atenção para os cuidados concernentes a utilização dos relatos, isto é, mesmo sabendo que eles representam quase a única fonte de recursos na recuperação das marcas destruídas pelo tempo, estas memórias estão associadas de significados coletivos que ultrapassam a lembrança individual. Recordamos, mais uma vez de Halbwachs no que se refere a lembrança, quando este autor afirma ser ela uma reconstrução do passado com a ajuda de dados do presente e preparado aliás por outras reconstruções feitas em épocas anteriores e de onde a imagem de outrora também é alterada.[16] Sendo assim, é importante que o historiador e o arquiteto suspeite, confronte e ainda estabeleça um diálogo com as fontes consultadas. O historiador Pierre Nora em seu artigo publicado no volume I da coletânea " Le Lieux de Mémoire", descerra inúmeras questões concernentes a ruptura definitiva do cidadão contemporâneo com o passado. Para Nora, a aceleração desmesurada da História no século XX foi aos poucos destruindo os sentimentos coletivos com relação ao passado.

Com o intuito de vencer seu principal inimigo, o tempo, a historiografia durante estes anos se apropriou da memória coletiva e ao mesmo tempo, para protegê-la do perigo de uma perda definitiva do passado, ela deliberou os lugares de memória. Conforme nos

[15] Ibid,.p.65
[16] Halbwachs, Maurice, op.cit.

lembra Pierre Nora, estes depositários da memória perdida são os museus, os arquivos, as bibliotecas, dicionários, os símbolos e as festas patrióticas. O mesmo enfatiza que história e memória não são a mesma coisa e que inclusive se opõem constantemente.

*" A memória é a vida, sempre guardada pelos grupos vivos e em seu nome, ela está em evolução permanente, aberta à dialética da lembrança e do esquecimento, inconsciente de suas deformações sucessivas, vulnerável a todas utilizações e manipulações, suscetível de longas latências e súbitas revitalizações. A história é reconstrução sempre problemática e incompleta daquilo que já não é mais. A memória é um fenômeno sempre atual, uma ligação do vivido com o eterno presente, a história é uma representação do passado."*[17]

Nesta perpectiva, se a história é a reconstrução e não a recuperação do passado, devemos então afastar essa idéia evolucionista que fundamenta grande parte de nossa historiografia e desprendê-la de uma única e exclusiva problemática. Todavia, não foi o que encontramos no livro Alvenaria Burguesa, pois a maneira como o autor trabalha com os relatos só comprovam o caráter linear e evolutivo da história, uma vez que em nenhum momento este trabalho descerra uma reflexão histórica sobre o poder das autoridades médicas frente as práticas populares.[18]Sendo assim, insistimos na importância das intervenções de Pierre Nora no campo da história/memória, pois a partir dela podemos também estabelecer uma outra relação entre história/arquitetura bem como trabalhar a noção de tempo/espaço de vários ângulos, a partir de cortes transversais. Em lugar de um movimento linear e evolutivo, vamos acompanhar vários momentos históricos através das diferentes práticas discursivas.

---

[17] Nora, Pierre, org. Les Lieux de Mémoire, Gallimard, 1984, p. XIX, XX.

[18] Lembramos aqui, da existência de uma ampla bibliografia histórica que percorre as discussões sobre os cortiços a partir do confronto das imagens construídas pelo discurso dominante com aqueles fornecidos pelo conjunto da população pobre da cidade. Rago, Margareth, Do Cabaré ao Lar-A utopia da Cidade disciplinar, 1890-1930, Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1985. Carpintéro, Marisa Varanda Teixeira. A construção de um sonho-Os engenheiros-arquitetos e a formulação da política habitacional no Brasil(1917-1940), São Paulo, UNICAMP , 1997. Decca Maria Auxiliadora Guzzo, A vida fora das fábricas, Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1987.

*1.2-A questão urbana*

O filósofo francês Michel Foucault é referência importante no tocante a busca de uma análise capaz de mergulhar na profundidade das práticas discursivas, com o objetivo de apreender os princípios de sua organização. Para Foucault, *"...o que é feito, o objeto, se explica pelo que foi o fazer em cada momento da história, enganamo-nos quando pensamos que o fazer, a prática, se explica a partir do que é feito."*[19] É sabido que os estudos realizados por Foucault no tocante ao poder na sociedade disciplinar trouxeram uma gama de questões relacionadas a organização do espaço da cidade no século XIX e a especialização de programas arquitetônicos com objetivos econômicos - políticos. Ao entrar em contato com esta vertente de pensamento, o historiador e o arquiteto por certo irão descobrir outros aspectos que marcaram a transformação da cidade através do tempo. Esses estudos podem focalizar as instituições públicas e seus edifícios, ou então, abrir uma nova via para a formulação da "questão urbana".

Nesta linha, a historiadora Maria Stella Martins Bresciani fornece subsídios para que possamos pensar a multiplicidade de facetas da vida urbana que, nos inícios do séc. XIX, foram assumindo o caráter de problemas. Utilizando a metáfora das portas conceituais como via de acesso às cidades modernas, essa autora destaca, entre outras seis possibilidades, a elaboração de um problema a partir do ponto de vista técnico.

*"Em meio ao crescimento populacional e as modificações das atividades econômicas impõe a necessidade de avaliar a materialidade da teia urbana, projetando soluções para uma cidade ideal no espaço utópico ( não contaminado) do papel branco. Trata-se de uma forma de apreender a cidade a partir de dados sensíveis: a descrição literária e científica e a representação iconográfica fixam o crescimento em extensão, o aumento demográfico, as atividades produtivas, a circulação das mercadorias e sua troca no mercado, as*

[19] Veyne, Paul. Como se escreve a história, Foucault Revoluciona a história, Brasília, Editora Universidade de Brasília, 1982, p.164.

*questões de salubridade e de controle do movimento".*[20]

Na trilha das sugestões de François Béguin, esta historiadora afirma que a problematização da cidade enquanto questão técnica ocorre na primeira metade do século XIX, mais especificamente a partir do momento da implementação de novas estratégias de intervenção no meio urbano. Estes estudos realizados por François Béguin em seu artigo "As maquinarias Inglesas do Conforto"[21]percorrem por sua vez os caminhos deixados por Foucault em seus dois livros, Microfísica do Poder e Vigiar e Punir, e discute o resultado de diversas pesquisas feitas na França e Inglaterra por médicos e autoridades públicas.[22]

Essas pesquisas procuravam encontrar as causas de epidemias, como a cólera que atingiu assustadoramente a Europa no início do século XIX. Como resultado, estas pesquisas indicaram a importância de eliminar os locais insalubres e comprometedores do desenvolvimento da cidade, entre eles, os cemitérios, matadouros, hospitais e as precárias moradias da população pobre.[23]De acordo com análise de Béguin, estas "enquêtes" feitas na Inglaterra, na verdade, procuraram apresentar o custo econômico e social da miséria, e ainda demonstraram os prejuízos causados pela doença, tendo em vista os reflexos desta na produtividade do trabalhador inglês.[24]

Os estudos realizados pelo arquiteto Hugo Segawa em sua dissertação de mestrado *Construções e Ordens*, pretende

---

[20] Breciani, Maria Stella, op.cit., p.7

[21] Béguin, François, "As maquinarias Inglesas do conforto", in Espaço & Debates, número 34, 1991.

[22] Foucault, Michel.Microfísica do poder, Rio de Janeiro, Graal, 1986
----------, Vigiar e Punir: nascimento da prisão. Petrópolis, Vozes, 1983.

[23] Os relatórios apresentados pela equipe de Chadwick, procuravam demonstrar ao Estado, através de dados estatísticos as vantagens políticas e econômicas oferecidas pela implantação dos sistemas de canalização de água e através da instalação das redes de esgoto na cidade. Estes relatórios, acompanhados pela ameaça de uma nova epidemia de cólera, contribuíram na constituição da primeira lei sanitária e urbana aprovada na Inglaterra em 1848 in Bresciani, Maria Stella Martins. A questão urbana, técnica e política ( texto apresentado para discussão do Grupo de pesquisa sobre cidades da ANPUH, núcleo, São Paulo, Sessão de 29-3-98, mimeo.

descortinar esta complexa teia que encobre os projetos políticos e sociais presente nas produções arquitetônicas no decorrer do século XIX, entre elas, os hospitais, hospícios, hospedaria de imigrantes , escolas e penitenciárias. Interessa para este autor, compreender

*"...o pioneirismo do empreedimento paulista ao organizar, nos primeiros anos da década de 1890, setores da administração pública voltados para o desenvolvimento de projetos arquitetônicos contemplando os objetivos que supostamente a República pleiteava em contraposição à realizações do período anterior. Testemunhos isentos da época louvavam as iniciativas paulistas: programa de ensino público, atendimento hospitalar e política sanitária, reorganização do sistema jurídico-repressivo, etc. A consecução desses objetivos implicava em alterações na paisagem arquitetônica de nossas cidades e aglomerados que, investidos com esses equipamentos adquiriram um novo status na ainda incipiente, mas logo a seguir crescente rede urbana paulista na passagem do século XIX para o XX ".*[25]

Ao trabalhar com certas tipologias arquitetônicas que denomina de genealogia das tipologias, Segawa percorre a partir de uma vasta documentação o debate entre técnicos e políticos, brasileiros e estrangeiros partidários do projeto de modernização social, segundo ele, detonado no final do século XVIII. Além de discutir as concepções de espaço presente no conjunto dos projetos urbanísticos apresentados no início do século XX para as principais cidades brasileiras, este arquiteto mantém uma instigante relação com a história. Tais estudos pretendem focalizar a elaboração dos projetos arquitetônicos em diversos contextos históricos. Importa salientar neste trabalho a substituição de uma trilha evolutiva por uma análise histórica comparativa das cidades.

Este trabalho além de estudar a organização das cidades no século XIX, aponta ainda a presença de novas estratégias de intervenção e de criação dos espaços da cidade. Estas estratégias nascem junto com a "Idéia Sanitária", sendo que os médicos, higienistas e os sanitaristas são ao mesmo tempo atores e autores

---

[24] Béguin, François, op.cit.

[25] Segawa, Hugo.Construções de ordens- Um aspecto da arquitetura no Brasil 1808-1930.Dissertação apresentada à FAU_USP, 1987, p.6

desta política de gestão urbana. Conforme a opinião de Segawa, além dos problemas higiênicos, as autoridades médicas apontaram no interior das normas e dos regulamentos sanitários, preocupações concernentes ao costume e ao comportamento moral dos cidadãos. Tais autoridades acrescentaram ainda a estas normas medidas referentes a organização do Comércio e da polícia. Além disso, discutiram as formas de representação política..[26] Este autor ressalta a importância dos programas arquitetônicos nas construções de obras especializadas para atender determinadas funções como: matadouros, açougue, mercados, hotéis, botequins, tavernas, casas de negócio, teatros e espaços de divertimento públicos. Lembrando ainda neste trabalho as reformas de Paris, projetadas pelo Barão de Haussmann (1809-1891), acompanhadas das diferentes intervenções urbanas realizadas na Europa e América a partir da segunda metade do século XIX, representam um campo de discussão em torno das diferentes concepções de cidade, e permitem ainda compreender os primeiros projetos de reformas urbanas realizados, no início do século XX, nas cidades de São Paulo e Rio de Janeiro.[27]

Com relação a construção da cidade na etapa inicial da República no Brasil, acrescentamos as contribuições de Carlos Roberto Monteiro de Andrade em sua dissertação de mestrado, A Peste e o Plano. Este trabalho acompanha os projetos implementados pelo engenheiro sanitarista Saturnino de Brito em várias cidades brasileiras que, conforme diz o autor, além de sanear as cidades tomadas ou ameaçadas por epidemias, elaborava seus

---

[26] Segawa, Hugo, op. Cit. P.38

[27] O Rio de Janeiro inicia suas primeiras reformas urbanas em 1904 sob a orientação do prefeito Francisco Pereira Passos. São Paulo por sua vez em 1911 recebe três propostas de melhoramentos do centro. Albuquerque, Alexandre de.*As novas avenidas de São Paulo.* Casa Vanordem, 1910. *Melhoramentos do centro da cidade de São Paulo,* apresentado pela *Prefeitura Municipal de São Paulo,* Typ. Brazil de Rothschild & Cia, 1911 ( Projeto Freire- Guilhem). O projeto Samuel das Neves foi levado a público pela primeira vez na edição de 23 de janeiro de 1911 no Correio Paulistano. Neste mesmo ano, o prefeito Antonio Prado convida o arquiteto francês Joseph Antoine Bouvard para ajudá-lo a escolher um dos três planos que foram apresentados . Após analisar os três planos, Bouvard elabora um relatório contendo

planos de extensão e, ao mesmo tempo, como se dizia então, aformoseava a paisagem citadina, criando uma imagem urbana moderna. Ao privilegiar o discurso do engenheiro sanitarista, a linguagem escrita e gráfica dos relatórios, planos de extensão e projetos de saneamento, que Carlos Roberto define como, " textos ligados às práticas do ofício", o autor penetra na rede de relatos que, por sua vez constitue a história critica e interpretativa do discurso de Brito. Além de São Paulo e Rio de Janeiro, as cidades de Recife e Alagoas foram objeto de pesquisas recentes de dois arquitetos:Telma Correa e José Tavares Lira.[28] Ambos descortinam um olhar crítico sobre a história ao explorar uma rica documentação concernente a problemática da moradia operária nas décadas iniciais do século. Nestes estudos, encontramos ainda uma vasta literatura sobre os projetos das cidades industriais apresentados no final do século XIX, em contraponto com a formação de um campo conceitual presente nos discursos dos médicos, cientistas políticos e sociólogos nas décadas iniciais do século.

Com relação aos estudos urbanos, ainda devemos indicar um outro componente importante, presente nos trabalhos inicialmente citados, porém tratados de maneira distinta, é a preocupação com a luta de classes. Neste sentido, lembramos dos estudos realizados pela arquiteta Raquel Rolnik, sobre o início da industrialização em São Paulo. Em tais estudos esta arquiteta, faz uma leitura do espaço urbano, a partir dos conflitos entre diferentes setores da sociedade. Nos dizeres de Rolnik, somente a história " minúscula" é capaz de focalizar o palco das tensões e dos conflitos. Os livros de história, ainda argumenta esta arquiteta, contam muita coisa, no entanto,"... *seu relato é apenas uma das formas de se lembrar o passado, geralmente estruturada em torno da eleição de 'marcos', fatos e*

---

sete indicações iniciais e um conjunto de recomendações.

[28]Correa, Telma de Barros. Pedra: plano e cotidiano operário no Sertão. O projeto urbano de Delmiro Gouveia., Tese de doutorado FAU/USP, 1995. Lira, José Tavares, Mocambo e cidade. regionalismo na arquitetura e ordenação do espaço habitado. Tese doutorado, FAU/USP, 1997.

*indivíduos notáveis".*'[29] Esta história que a autora denomina, "minúscula" está nos jornais e nos documentos, e com ela devemos trabalhar com alguns cuidados, isto porque, *"...tanto em jornais como em documentos, a forma básica de registro - o texto escrito- seleciona tanto o autor como o público, expressando portanto o ponto de vista da minoria que produz e lê palavras escritas."* [30]

Contudo, problemas como estes que acabamos de mencionar, não impediram esta arquiteta de mergulhar no imenso oceano da história. Com o auxílio dos mapas, fotos, romances e da conversa com antigos moradores dos bairros operários, Rolnik caminhou ao lado da ficção em várias ruas da cidade, penetrou nos palacetes dos ricos e nos bairros operários, nas vilas operárias e nos cortiços, visitou as fábricas, os matadouros, os hospitais e a prisão. Procurou identificar em cada um destes lugares seus habitantes, suas histórias e ainda constatou nas marcas deixadas no espaço, a importância das greves e dos movimentos operários.

Como vemos neste amplo e complexo cenário da " cidade", novamente a história e os seus personagens estão presentes. Entretanto, ao invés de apresentá-la como um suporte firme e estável, esta história é construída ao longo das múltiplas interpretações do espaço, isto é, em cada leitura do espaço um novo desafio para a história, em cada marca deixada através das transformações urbanas, encontramos novas pistas e ao lado delas, a possibilidade de reconstruir outras tramas.

Essa caminhada se estende na trilha desses trabalhos no sentido de resgatar através de uma leitura histórica a relação entre o Plano de Avenidas e as imagens de São Paulo nos anos 50. Ao longo desta busca, três questões suscitavam respostas. A primeira relaciona-se com o momento da elaboração do Plano (1929) e o longo período de sua execução até (1970). Já a segunda, busca

---

[29] Rolnik, Raquel. Cada um no seu Lugar( São Paulo, início da industrialização: Geografia do Poder). Dissertação de mestrado apresentda 'a Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, p.1.

[30] Ibid, Ibidem

entender a relação entre o discurso teórico e acadêmico e a prática administrativa. Por fim, propomos analisar o descompasso entre o discurso técnico - científico, calcado nas resoluções do sistema viário e os desenhos arquitetônicos inspirados no passado renascentista. Com intuito de respondê-las decidimos iniciar nossas investigações acompanhando a trajetória intelectual, artística e política de Prestes Maia, ao lado de uma leitura sobre a história que marcou a importância de São Paulo no debate nacional em torno da reconstrução democrática após o período do Estado Novo.

Escolhemos o ano de 1938 como ponto de partida deste trabalho. Trata-se do início da carreira política de nosso urbanista e momentos iniciais da implantação do Plano de Avenidas. É neste mesmo ano que a Secção de estatística da Bolsa de Imóveis anuncia o alto índice de crescimento imobiliário da cidade. Portanto, partindo de 1938 devemos chegar até 1954, pois é neste mesmo ano que Prestes Maia se apresenta como candidato ao governo do Estado de São Paulo, além de ser a data da Comemoração do IV Centenário da cidade de São Paulo. Por outro lado, cabe destacar que a partir dos anos 50 constatamos a presença marcante de outros profissionais, dentre eles os adeptos da arquitetura moderna, cujas pretensões centravam - se na necessidade de conter o crescimento desordenado da cidade. Tais profissionais procuravam debater a necessidade de pensar a cidade através da elaboração do Plano Diretor.

Acompanhar sua vida e conhecer suas múltiplas facetas foi crucial para que pudéssemos interpretar as idéias e as projeções da cidade contida no Plano. Tais procedimentos nos instigaram a fazer uma leitura específica do Plano de Avenidas como fruto da utopia e com isso perceber a relação entre razão e paixão, pois na lógica do urbanista encontramos a realidade do artista mescladas dos ideais políticos. Sonhos que desvendamos a partir da análise do discurso, das estratégias utilizadas para convencer os leitores da realização do Plano, da integração das idéias e imagens à linguagem.

Tomando o conjunto de sua obra como objeto de pesquisa, propomo-nos apresentar aqui o pensamento urbanístico de Francisco Prestes Maia, desnudar seus pressupostos teóricos calcados nas tradições urbanísticas européia e norte-americana, bem como discutir o impacto que suas obras exerceram na cidade. No correr desse processo, topamos com a dinâmica da cidade com os efeitos das transformações sobre a vida cotidiana dos habitantes, nas manifestações que vão desde a luta pelo trabalho, transporte e moradia como na perda dos antigos referenciais da cidade. Cada abertura de rua e avenida permitia a corrida ao lucro , ao capital especulativo e o surgimento de novas atividades produtivas. É o caso da indústria imobiliária, ou seja, dos proprietários fundiários urbanos, dos promotores imobiliários que passavam a investir na verticalização da cidade. Neste cenário, encontramos uma nova geração de arquitetos que a partir dos anos 40 ornavam a cidade com uma vestimenta inspirada nos princípios da arquitetura moderna. O passado para estes profissionais servia apenas de contraste para construir a imagem gloriosa e dinâmica do presente, fortalecer o espírito de vanguarda de seus habitantes e dar à cidade o caráter de metrópole brasileira do progresso e da modernidade. Assim os antigos casarões coloniais, as ruas estreitas e de terra batida, o bonde puxado a burro, as pequenas pontes de madeira, as carroças e charretes, a produção artesanal em pequena escala, o pequeno fluxo de transeuntes, o ritmo pacato e provinciano de vida, tornam-se traços que referem-se a um tempo que passou.

Essas imagens ganham força e ainda se colocam de forma propagandística nas comemorações do IV Centenário da cidade através dos slogans:"São Paulo não pode parar", "São Paulo a cidade que mais cresce no mundo". Além disso, os números e as estatísticas reforçavam tais expressões, com o intuito de apontar a posição importante de São Paulo junto à economia nacional. É claro que o figurino proposto por Prestes Maia para a cidade de São Paulo, calcado nas projeções européias e norte-americanas do início

do século, não correspondia a essas expectativas. Para comemorar os seus 400 anos, a cidade deveria ser apresentada para o mundo com uma vestimenta moderna, confeccionada a partir de novas tecnologias construtivas como pilotis, "bris-soleil", "panneaux de verre", vários deles projetados pelos partidários da arquitetura moderna. Em meio a essa euforia, a cidade descortina um outro lado, são imagens que revelam o sonho de uma parte dos habitantes, principalmente os moradores dos bairros distantes do centro que já estavam cansados de reivindicar junto ao poder público os serviços de água, luz e transporte.

Quanto a implantação do sistema viário, durante os sete anos que esteve à frente da prefeitura, Prestes Maia procurou buscar soluções urbanísticas capazes de viabilizar a circulação dos automóveis. Além disso, cuidou de apagar as imagens da "cidade do café" e substituí-las pelos contornos de uma metrópole industrial. Entretanto, nos anos 50, Prestes Maia como político e habitante comum, parece não querer acreditar nas imagens que ele mesmo ajudou a construir. Só assim separa o "sonho da realidade" ao convocar os urbanistas para traçarem um mapa afetivo da cidade, reduzirem a escala da cidade nas dimensões humanas, agregando nas novas intervenções as experiências vividas dos habitantes que ainda lembram das histórias dos antigos caminhos e das aventuras nas ruas da cidade.

Confessamos que em vários momentos desse percurso estivemos próximos dos objetos de estudos e das discussões dos arquitetos e urbanistas; contudo, em nenhum momento, esquecemos de trazer estas discussões para o campo da história. Durante nossa trajetória mantivemos um agradável diálogo entre a história e a arquitetura. Com estes aprendemos a conhecer melhor o nosso objeto/cidade; contudo para nós historiadores não é novidade chegar no final de um trabalho sabendo o quanto ainda falta conhecer...

# Capítulo I

## *Em busca da imagem*

"Vile Champignon" dirão os franceses- "lá bas on bâtisse quinze maisons à l'heure...

No ano de 1954, a revista O Cruzeiro apresentou uma propaganda destacando o monumento às bandeiras, obra- prima do escultor Victor Brecheret, acompanhada dos seguintes dizeres:

*"...venha conhecer São Paulo- centro do trabalho, onde se ergue o maior parque industrial da América latina! Venha conhecer S.Paulo- cidade de cultura, com seus monumentos, seus museus suas galerias de obras-primas da arte universal, suas universidades que deram ao Brasil tantos homens ilustres, seus teatros, sua arquitetura monumental!"* [1]

Imagens como essa "da cidade que mais cresce no mundo" concretizavam, segundo diferentes setores da sociedade paulista, um sonho que durou mais de 400 anos. Todavia, não bastava apenas embarcar na locomotiva desenfreada do progresso; era necessário encontrar a justificativa para esse crescimento. Afinal de contas, enfatizava a reportagem publicada pela revista Manchete, no ano do IV Centenário da cidade, foram 400 anos sem rugas, sem vestígios da sua idade. Nossa preocupação é desvendar a relação entre essa onda de euforia e de dinamismo expressa nas Comemorações do IV Centenário com a implantação do Plano de Avenidas apresentado, nos anos 30,

[1] Revista O Cruzeiro - ano XXVI, n:15, 23 - 1- 1954

pelo engenheiro-arquiteto Francisco Prestes Maia para a cidade de São Paulo. Veremos nos próximos capítulos como o sonho de construção de uma metrópole se expressa nas diretrizes desse Plano e ainda se mistura com as múltiplas facetas de seu autor, isto é, urbanista, artista, político e habitante.

Para tanto, este capítulo trata de construir um cenário composto a partir de uma série de imagens apresentadas nos anos 50. São imagens que procuravam legitimar o crescimento acentuado da cidade recorrendo ao passado herórico dos bandeirantes, à coragem e ao trabalho dos imigrantes. Este cenário se completa no momento em que o " Brôto de 400 anos" deverá comemorar o seu IV Centenário, e para isso era necessário confeccionar uma nova vestimenta, uma vestimenta que pudesse mostrar para o Brasil e o mundo as marcas de contemporaneidade da cidade. Como parte deste cenário, incluímos os engenheiros-arquitetos, professores e ex-alunos da Escola Politécnica de São Paulo, e com eles acompanhamos as primeiras discussões concernentes à divulgação do Urbanismo e seus desdobramentos na capital. Neste amplo cenário, salientamos ainda a importância da implantação do sistema viário proposto nos anos 30 pelo engenheiro-arquiteto Francisco Prestes Maia. Importa enfatizar que o Plano de Avenidas é o fio condutor deste trabalho, pois através de sua leitura chegaremos à "metrópole" nos anos 50. Sem dúvida, um longo percurso, por esse motivo tais preocupações se estendem nos próximos capítulos com o intuito de revelar cada uma das imagens aqui anunciadas.

Fig. 1 - Esta é a casa do Bandeirante, no bairro do Butantã. Presume-se que tenha pertencido a um sertanista do século XVIII. (legenda original) Isto é São Paulo, São Paulo, Melhoramentos, 6: Edição, 1963.

*1-Impressões da cidade*

Enquanto Ouro Prêto, Salvador, Recife, Olinda e a maioria das cidades centenárias de todo mundo trazia consigo um passado arquitetônico, na capital bandeirante a famosa picareta do progresso desfazia as marcas do tempo.

*"São Paulo é um viçoso brôto de 400 anos! Nas suas ruas e logradouros centrais não há uma capela, uma casa um muro de taipa, uma ruína sequer a denunciar ancianidade. Um único prédio que seja, com mais de 100 anos! Todo seu passado arquitetônico foi varrido."*[2]

A mesma reportagem ressalta a existência de apenas três edifícios característicos dos séculos XVII, XVIII situados na zona periférica da cidade: o Convento da Luz (1627), a casa que pertenceu ao padre Mateus Nunes de Siqueira no bairro de Tatuapé e a casa da antiga chácara S.Bento no bairro de Santana (1702). A justificativa da pobreza de São Paulo em matéria de arquitetura representativa do período colonial se deve, no entender desta reportagem, aos primeiros povoadores que consagraram grande parte da sua vida às Bandeiras, às penetrações territoriais em busca do ouro. [3] Em seu livro, Formação Histórica de São Paulo, o historiador Richard Morse acrescenta elementos que reforçam "o espírito aventureiro" dos primeiros povoadores do planalto dizendo que não havendo,

*"... no Brasil dos séculos XVI e XVII senão poucas sinecuras ou moderadas possibilidades de fortuna, a travessia costumava atrair tipos irrequietos e marginais. Chegar a São Paulo requeria fibra especial, pois o planalto não oferecia possibilidades agrícolas comparáveis às da*

---

[2]*"São Paulo sem rugas"* in Revista Manchete, n: 52, 1954

[3]Idem, Ibidem.

*cana-de-açúcar no Norte, e o viajante precisava enfrentar a ascensão difícil da Serra do Mar, agarrando às raízes das árvores ao longo de precipícios abruptos".*[4]

Assim como Morse, uma gama de estudiosos da cidade apontaram as dificuldades físicas e geográficas, as ameaças de fome, doenças e os ataques indígenas, atrelados ao caráter moral que, no conjunto de suas discussões reforçavam o espírito pioneiro dos primeiros povoadores. Para o geógrafo Pierre Monbeig, São Paulo tirou das Bandeiras o proveito de ordem moral, *"... mais que o material, embora suas conseqüências práticas fôssem mais tarde particularmente frutuosas."* [5] O autor se refere à atitude corajosa dos Bandeirantes que lutaram para expulsar os jesuítas do território paulista e com isso fortalecer as relações com o governo Real. Ademais, com a criação da capitania, em 1745, S. Paulo passou a representar a capital administrativa de um vasto território.[6]

Porém, *"... era uma pequena capital para um território demasiado vasto, muito pouco povoado e de modo irregular, de exploração quase nula "...* afirmava Monbeig apoiado nos dados do censo de 1776, que por sua vez revelava 534 casas e 2.026 pessoas.[7] Estes dados procuravam justificar a vida pacata da cidade, que no final do século XVIII não passava de uma dúzia de ruas,

*"... e ruelas, raramente calçadas e de um modo rudimentar, marginada de casas pobres, sem elegância, e térreas. Os habitantes abastados moravam nas chácaras, às portas da cidade onde iam apenas para as cerimônias e a missa dominical."* [8]

---

[4]Morse, Richard, Formação Histórica de São Paulo, Difusão Européia do Livro, *1970, p.30.*

[5]Monbeig, Pierre, "Aspectos Geográficos do Crescimento de São Paulo", Ensaios Paulistas, Editora Anhambi S/A, São Paulo,1958. p. 185.

[6]Idem, Ibidem.

[7]Idem, Ibidem.

[8]Idem, Ibidem.

"Cidade Pacata", "Cidade Passagem", "Cidade dos Mortos", foram expressões utilizadas por poetas, historiadores, memorialistas e viajantes, para denominar a timidez de São Paulo diante da exuberância da vida urbana de outras cidades como, Rio de Janeiro, Ouro Prêto, Salvador.

Ao recolher as impressões dos cronistas e viajantes concernentes a imagem da cidade de São Paulo na metade do século XIX, a historiadora Ana Edith Montóia justifica tais atributos como uma construção fantasmagórica calcada na influência do meio atrelado aos comportamentos doentios expressos nas descrições melancólicas.

*"São Paulo era, pela descrição dos seus comentadores, uma triste e silenciosa cidade, mergulhada num sono letárgico e presa de antigos hábitos herdados da colonização portuguesa e bandeirante, alma refletida em sua arquitetura de taipa."* [9]

Entretanto, enquanto a cidade nos primeiros séculos revelava imagens pouco movimentadas, o mesmo não acontecia com a sua população flutuante caracterizada como, corajosa, inventiva e teimosa que vivia contrariando as autoridades. Gente inquieta, conforme Jaime Cortesão,

*"...dotada de extrema mobilidade, correndo em tôdas as direções do continente, à busca da liberdade ou dum Paraíso Terrestre, que acreditavam existir, para além do Atlântico ou dum continente a Oeste..."* [10]

Uma cidade de mulheres sós, de mulheres viúvas, chefes de domicílio integradas em negócios, conforme os estudos realizados por Eni de Mesquita Samara sobre a estrutura da família paulista.[11] Importa

---

[9]Montóia, Ana Edite Ribeiro, Cidade e política: São Paulo no século XIX, Dissertação de Mestrado Unicamp, 1990, p.15.

[10]Jaime Cortesão, Rapôso Tavares e a Formação Territorial do Brasil, Rio de janeiro, 1958, citado por Richard Morse, op. cit, p. 34.

[11]Samara, Eni Mesquita, As Mulheres, o Poder e a Família- São Paulo, século XIX, Secretaria de Estado da Cultura de São Paulo, São Paulo, 1989, p.172.

ressaltar que este contraste, isto é, o vilarejo pacato e o espírito aventureiro simbolizava aspectos cruciais no que tange as interpretações históricas que até hoje permeiam os estudos sobre a evolução urbana da cidade de São Paulo.

De um lado, a pobreza arquitetônica atrelada ao desenraizamento de seus moradores. Do outro, as marcas deixadas pelo espírito empreendedor dos bandeirantes. Tais interpretações vão acompanhar constantes reconstruções de seus espaços urbanos, legitimar o caminho da industrialização, e mais adiante nos anos 50 responder ao abrupto crescimento da cidade.

Em termos populacionais, as estatísticas revelam numericamente aquilo que os cronistas e os inúmeros viajantes falavam de São Paulo:

*"No centro de São Paulo no triângulo afirmou Wolfgang Harmisch - a vida pulsa numa atividade e num ritmo pouco tropical, nessas ruas estreitas, de edifícios altos, os homens correm e se acotovelam como em qualquer capital da Europa. Nos seus rostos vemos estampados a mesma expressão de fadiga e intensidade."* [12]

Tais expressões eram também traduzidas em números, com o intuito de demonstrar o crescimento populacional (1940 - 1.326.261/ 1950 - 2.213.300), o crescimento econômico ( 19.286 fábricas com 436.850 operários 1951/14.000 escritórios, 819 prédios locados por instituições sociais). Isto porque os estudiosos da cidade, memorialistas e homens letrados recorriam ao passado heróico dos bandeirantes, à coragem e o trabalho dos imigrantes e dos nordestinos. É curioso notar a relevância dos números que justificam a imagem da "cidadezinha provincial" nesses estudos, sobretudo porque eles transmitem a noção de crescimento evolutivo ou de desenvolvimento. Além de apresentar a cidade, a partir dos anos 20, como o maior centro dinâmico da

[12]Raffard, Henrique. "São Paulo, Alguns dias na Paulicéia", in Revista Trimestral do Instituto Histórico e Geográfico, vol. LV, 1882.

economia no país.[13] Sendo assim, as imagens movimentadas da cidade que mais cresce no mundo, se estruturavam em torno da palavra "Trabalho", procurando simbolizar a vitalidade de seus moradores e por outro lado, representar o exemplo para todo o país, e para a humanidade.

A historiadora Raquel Glezer, em seu artigo "Visões da Cidade" preocupada em recuperar a construção da memória histórica de São Paulo, adverte da impossibilidade de visualização do espaço urbano e arquitetônico que marcaram os primeiros momentos da cidade. Conforme a autora, isto acontece pelo fato de que São Paulo diversamente de tantas outras cidades, parece

*"... ter assumido a situação de estar ela destinada a ser sempre nova, como coerente com o fato de centralizar a economia e as finanças nacionais apagando os parcos vestígios do passado, para sempre o emblema da modernidade."* [14]

Todavia, as únicas marcas deixadas do passado, segundo estes estudiosos, foi o espírito empreendedor dos bandeirantes e dos imigrantes, sobretudo a força de um caldeirão de raças que deveria ser preservada, e para isso São Paulo procurava reforçar seu cosmopolitismo no traçado urbano,

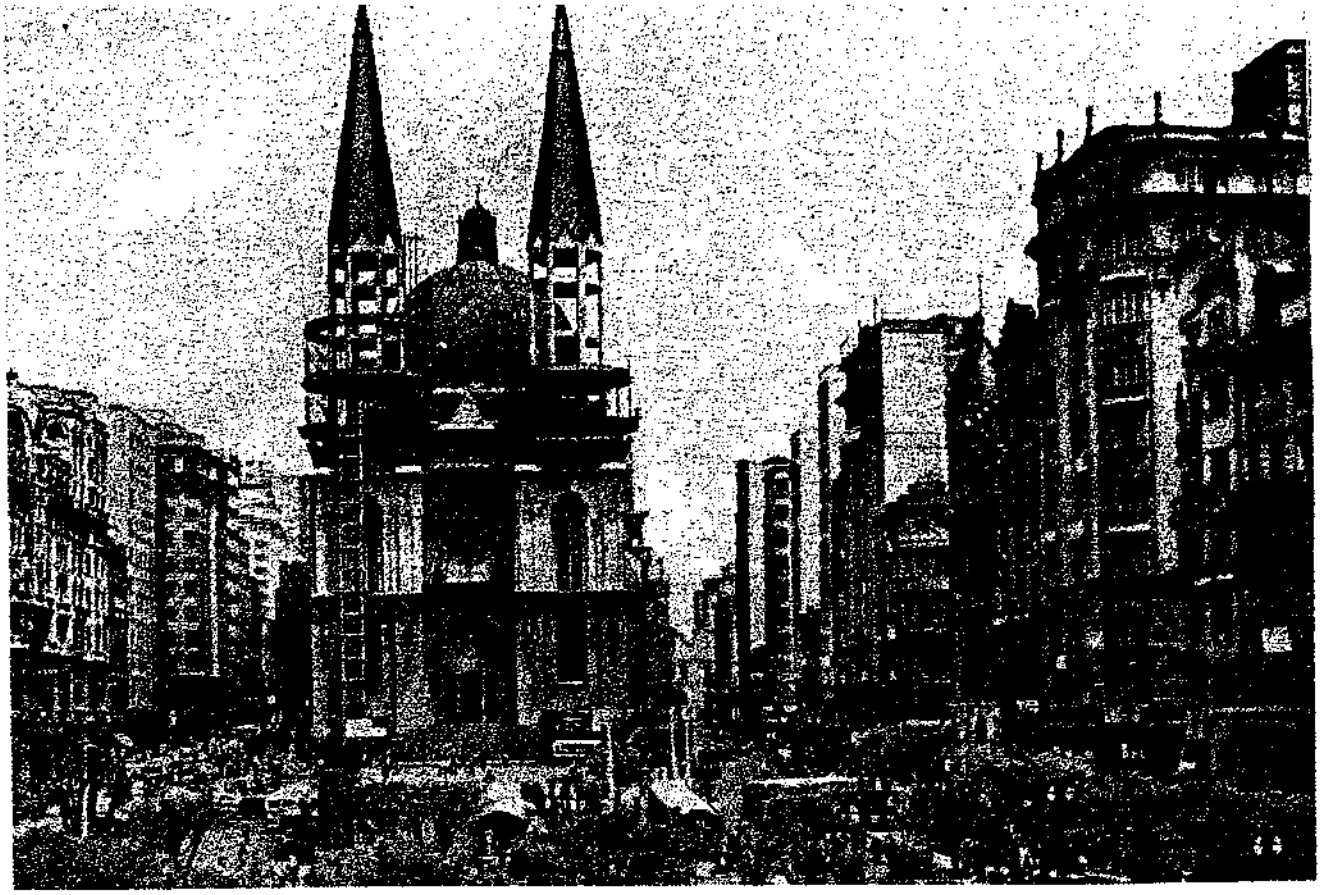
*"...na feição urbana, tem bairros judeus, sírios, espanhóis, italianos, japoneses, alemães. O Bom -Retiro é um "ghetto"autêntico, a Rua 25 de março lembra o Oriente Médio, a Conde Sarzedas é um pedaço de Tóquio encravado nos trópicos, o Brás pode lembrar Roma, certas zonas de Sto. Amaro são habitados por louros germânicos. Nada existe , no mundo que não esteja representado em S. Paulo ".*[15]

---

[13]Cano, Wilson, Raízes da Concentração Industrial em São Paulo, São Paulo, Editora Hucitec, Terceira Edição, 1990.

[14]Glezer, Raquel, "Visões de São Paulo", In Imagens da Cidade, org. Maria Stella Bresciani, Marco Zero, 1994, p.173.

[15]Revista O Cruzeiro, 23/1/54, ano XXVI, N: 15



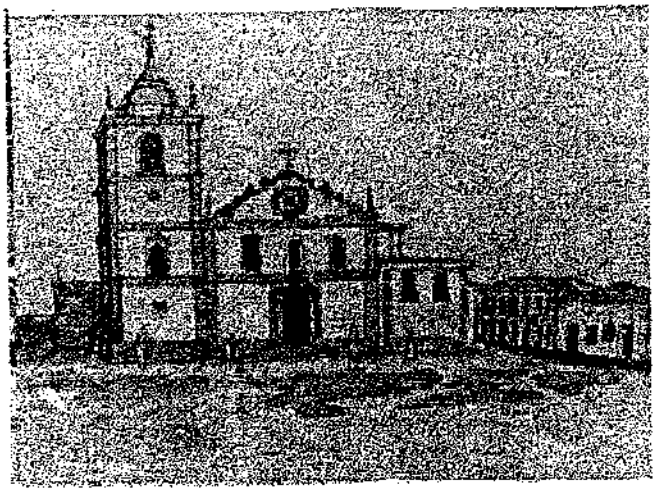


Fig.4 - O turista que aqui aporta, não pode deixar de visitar a nova Catedral, de estilo gótico, na Praça da Sé.

(legenda original)

Isto é São Paulo, São Paulo, Melhoramentos, 6: Edição, 1963.

Fig. 5 - Em 1812, eis como o pintor austríaco Thomas Ender fixou em aquarela a velha Catedral e a praça.

(legenda original)Isto é São Paulo, São Paulo, Melhoramentos, 6: Edição, 1963.

Este ritmo de progresso exigia da cidade formas distintas e marcas profundas de contemporaneidade. Por outro lado, lançava seus olhares em direção ao "futuro" que, por sua vez, deveria sustentar o orgulho de ser a cidade que mais cresce no mundo. Assim, "*...as casas e ruas dos tempos antigos não conseguiam deter o vertiginoso ritmo progressista de São Paulo.*"[16] O lema "trabalhar para progredir", atrelado às imagens heróicas antes ocupadas pelos bandeirantes e imigrantes, está agora direcionado para aqueles que deveriam alimentar o sonho de uma cidade que não parava de crescer, solucionar seus problemas urbanos e ainda delinear a aparência de uma metrópole moderna. Estes novos "heróis" - seriam os portadores da ciência da engenharia.

*2-Os novos "heróis" paulistas: os engenheiros/arquitetos*

Tal analogia encontramos nos dicursos proferidos por ocasião da Semana do Engenheiro, em 1944, pelo diretor do Departamento de Cultura da Prefeitura de São Paulo, Francisco Patti, ao afirmar que a engenharia em São Paulo, representa uma vocação histórica.

*"Engenheiros foram os bandeirantes. Foram engenheiros os jesuítas que fincaram a primeira cruz no planalto de Piratininga. Ao se empreenharem pelos sertões num desafio à mata virgem, uns e outros fizeram obra de engenharia. Porque abriram estradas, improvisaram pontes sobre os rios, fundaram cidades."* [17]

O engenheiro Francisco Patti ainda procurou vincular o desenvolvimento de São Paulo a presença do ensino técnico - científico oferecido pela Escola Politécnica , que no seu entender foi a "consistência metálica de nosso progresso."

---

[16]Isto é São Paulo, Edições Melhoramentos, 1954.

[17]Elogio do Engenheiro Snr. Dr. Francisco Patti in Acrópole, ano VI- agôsto- n: 69, 1944.

Ao resgatar a história da Escola Politécnica de São Paulo, Maria Cecília Loschiavo salienta que, desde o momento de sua fundação (1894),

*"...nasceu comprometida com a instalação de uma nova ordem econômica e social na sociedade paulista: a implantação da modernização da indústria, São Paulo precisava estar apto a enfrentar as mudanças que o desenvolvimento econômico e a urbanização lhe trouxeram no final do século passado e começo deste, e a Politécnica foi criada para dar o suporte técnico necessário a essas mudanças."*[18]

A implantação do ensino de engenharia no Brasil foi feita através da Academia Real Militar em 1810. Seus objetivos eram a formação de oficiais de artilharia e engenharia e oficiais engenheiros geógrafos e topógrafos para dirigir minas, caminhos, portos, canais, pontes e calçadas. Do mesmo modo, lembramos a importância da École Polytechinique de Paris(1794) que, por sua vez, foi criada no momento da Revolução Francesa com o intuito de formar técnicos para os serviços de artilharia, construções de pontes, das minas, serviços topográficos. Porém, tanto no Brasil como no exterior o desenvolvimento da técnica, particularmente com a introdução das ferrovias, houve aumento da demanda de engenheiros e a necessidade de uma estruturação mais específica do ensino de engenharia voltada para a sociedade civil. Neste sentido, no final dos anos 70 do século passado, encontramos a instalação da Escola Politécnica do Rio de Janeiro(1874) e a Escola de Minas de Ouro Preto-(1875).

A primeira tentativa de implantação do ensino de engenharia entre os paulistas, segundo Loschiavo, já havia sido configurada em 1835, quando Raphael Tobias de Aguiar criou o Gabinete Topográfico. Tratava-se de uma instituição concebida para atender as necessidades da cidade àquela época: formar topógrafos, medidores de terra e

---

[18]Santos, Maria Cecília Loschiavo, Escola Politécnica 1894-1984, Universidade de São Paulo, 1985, p.41.

engenheiros construtores de estradas e pontes.[19]

Quando se fala na Escola Politécnica de São Paulo lembramos do seu fundador, o engenheiro especialista em construção de estradas de ferro, Antonio Francisco de Paula Souza. Nascido em Itú, neto e filho, de políticos republicanos, formado em engenharia na Suíça pelo Polytechinikum de Zurich (1860), trabalhou nos Estados Unidos1869) na Estrada de Ferro Rock Island e ST. Louis Railrold Co, e em diversas obras no Brasil como chefe da secção de estudos e construção do trecho Itu-Rio Claro, no tronco da Companhia Paulista de Estrada de Ferro. Foi também engenheiro-chefe da Estrada de Ferro Rio Clarense, inspetor geral da Companhia Ituana e trabalhou na criação da Superintendência das Obras Públicas do Estado de São Paulo, da qual foi o primeiro diretor. No exercício deste cargo, desenvolveu o saneamento das cidades paulistas, projetou e implantou as redes de esgotos e de águas na capital, em Santos e no interior. Além disso, inaugurou o vínculo entre a Escola Politécnica e a administração da cidade de São Paulo.

Não queremos reafirmar a vocação heróica da Politécnica ou de responsabilizá-la pela destruição do passado arquitetônico. Contudo, estamos convictos da influência desta Instituição e de seus representantes no tocante a história da cidade de São Paulo. Uma história marcada por uma série de intervenções urbanas - construções de uma nova ordem calcada nos princípios republicanos em face a destruição do passado colonial. Ao problematizarem as condições de vida na cidade moderna, os politécnicos delinearam imagens idealizadoras de cidades, imagens que buscavam o futuro a partir do progresso técnico e científico, traduzido nos projetos de transportes, eletrificação, construção civil, saneamento e sistema viário. Mais adiante, no final dos anos 30, tais imagens legitimavam o discurso que

[19]Idem, Ibidem.

fazia os paulistas *"... se vangloriarem de que em sua cidade se construísse em média uma casa por hora."*[20]

Estendendo o olhar antropológico para São Paulo, Lévi Strauss enfatiza a importância de adentrar em uma outra dimensão do tempo,

*" ...chegando em São Paulo em 1935, não foi o novo, portanto, que me impressionou de maneira prioritária mas sim as precoces devastações do tempo."*[21] Para o antropólogo, assim como Nova York, São Paulo é a cidade sem tempo, ela é desprovida do "antigo",

*"...que sugere, na Europa, a ' promoção' do passar dos séculos; essa ausência favoreceu uma tipologia urbanística de todas as Américas, responsáveis por 'cidades de um ciclo evolutivo muito rápido' e que as faz superar, no que se refere a uma decadência tão precoce quanto devastadora, as mais 'nobres' de suas irmãs européias."*[22]

As interpretações de Lévi Strauss reforçam as imagens iniciais já reproduzidas por outros estudiosos da cidade, isto é, o aviltamento urbano, a degradação de bairros inteiros, a demolição de edifícios, ao lado da construção de uma nova cidade. Ademais, cabe ressaltar ainda na condição de antropólogo e hóspede da capital, Lévis Strauss compartilha com os engenheiros e os demais contemporaneos a experiência de viver e interpretar os caminhos de uma grande metrópole.

Em contraposição a perspectiva "aventuresca" predominante nas interpretações históricas que apontam o instinto aventureiro dos índios e dos bandeirantes, procuramos nos precaver em relação aos discursos eufóricos produzidos no final dos anos 50, particularmente aqueles que procuraram justificar o crescimento desmesurado da cidade de São Paulo atrelado ao cenário do desenvolvimento nacional que sobre o lema da famosa frase "Cinquenta anos em Cinco" colocava a capital

---

[20]Levi-Strauss, Claude. Tristes Trópicos, São Paulo, Anhembi, 1957.

[21]Lévi-Stauss, op. cit, p.93.

[22]Cavenacci, Massimo, ***São Paulo e Nova York dentro de Lévi-Strauss***, p.85.

paulista como motor simbólico do progresso.[23] Para tanto, pretendemos acompanhar a elaboração desses discursos a partir de uma análise das transformações do espaço urbano. Neste caso as pistas deixadas pelos engenheiros/ arquitetos e urbanistas em seus textos, artigos, projetos significam um elemento primordial do percurso, sobretudo, porque procuram dar forma através de suas intervenções a um projeto político de organização da sociedade.

Embora consideremos crucial uma análise que aponte os diferentes momentos que marcaram a trajetória dos engenheiros-arquitetos no processo de construção das imagens sobre a cidade, nossas atenções estão voltadas para o momento em que as estatísticas apontam o maior índice de crescimento imobiliário. Segundos os dados fornecidos pela Secção de Estatística da Bolsa de Imóveis, no ano de 1938, calcula-se

*"... em dez milhões de metros a área que se incorpora anualmente ao organismo urbano. Dez milhões de metros - prontos para a sua função urbana, preparados para a singular deglutição do voracissimo Moloch!"* [24]

Esta projeção indica que para cada hora de trabalho são cobertos 438 metros de área, sendo que quase seis novos imóveis têm novo dono em São Paulo, no transcurso de cada 60 minutos.[25]Além disso, estes dados demonstram a vitalidade da capital a partir dos negócios imobiliários realizados,

*"...em 1915 passavam de mãos, cada hora, 2,4 imóveis. Em 1920, 3,4. em 1925 os negócios fervilhavam: 6,4 transações por hora! Depois de 1929-30, com o colapso economico que abalou todos os alicerces, diminuem os negócios. Já em 1935 registram-se 3,9 operações por*

---

[23]Trevisan, Maria José. 50 Anos em 5- A Fiesp e o desenvolvimentismo, Petrópolis, Rio de Janeiro, Vozes, 1986.

[24]São Paulo por hora in Acrópole, N: 172, ano XV, p.121.

[25]Idem, p.27.

*hora. Em 1938? A reação: 5,5 aquisições cada hora que passa."* [26]

Neste mesmo ano que o ex funcionário da Secretaria de Viação e Obras Públicas de São Paulo e professor da Escola Politécnica de São Paulo, o engenheiro Francisco Prestes Maia, é nomeado prefeito da capital. Em 1927, Prestes Maia foi convidado pela administração de Pires do Rio para realizar um plano urbanístico para a cidade de São Paulo. Ao iniciar o Plano de Avenidas, Prestes Maia ressalta que os problemas existentes na cidade são os mesmos que ocorrem em grande parte nas cidades modernas:

*"A maioria das dificuldades presentes são de ordem universal, oriundas de condições peculiares à vida moderna e delas sofrem todas as grandes cidades."* [27]

O congestionamento, as habitações insalubres, a inexistência de obras sanitárias, iluminação, água e a falta de esgotos são elementos incompatíveis com o desenvolvimento da cidade. Como outros urbanistas, Prestes Maia associava as "imagens negativas" da cidade moderna com o preço alto pago pelo lado bom do progresso. No entanto, enfatizava as vantagens oferecidas pela técnica e pelas novas soluções apresentadas pelo "urbanismo". Ainda na opinião de Prestes Maia, estes elementos prejudiciais para a vida urbana poderiam agora ser eliminados a partir da aplicação de uma nova doutrina, isto é, da doutrina do urbanismo moderno. Além disso, nos dizeres de Prestes Maia, o que interessa nos projetos de urbanismo é:

*"...manter um critério rigoroso e claro, evitar fantasia e as super fluidades, fugir ao espírito de sistemas, às concepções rígidas, desconfiar das idéias muito engenhosas e paradoxaes, sacrificar o secundário, selecionar e não obstante, ter tudo sempre diante dos olhos*

---

[26]Idem, p.28

[27]Maia, Francisco Prestes, Estudos de um Plano de Avenidas para a cidade de São Paulo, São Paulo, Melhoramentos, 1930,p. 1.

*o futuro da cidade..."* [28]

A arquiteta Marta Dora Grostein revela que, já nas primeiras décadas do século, a prefeitura manifestava uma série de preocupações com o crescimento desordenado da cidade vinculado ao surgimento dos loteamentos clandestinos. Este fato instigava um grupo de urbanistas, entre eles o próprio Prestes Maia, a buscar soluções para os problemas de São Paulo tendo como base as experiências urbanísticas européias.[29]Embora elaborado em 1929 e publicado em 1930, até o final dos ano 60, a estrutura viária do Plano de Avenidas foi implementada até o final dos anos 60. Isto porque, Francisco Prestes Maia, contando com o apoio de Jânio Quadros (recém eleito presidente da república), foi reeleito prefeito da cidade em 1961 com mais de 460 mil votos pela coligação da União Democrática Nacional ( UDN), Partido Democrata Cristão( PDC). Neste sentido, por estar duas vezes frente à prefeitura Municipal de São Paulo, este engenheiro teve no período de 10 anos a possibilidade de readaptar e implantar o Plano proposto em 1929.

**O que nos inquieta é perceber qual a relação entre o Plano de Avenidas e a construção da "imagem" da cidade do mais rápido crescimento. Por outro lado, desvendar durante este período (1938-1954 ) as várias facetas de seu artífice, isto é, o seu lado político, técnico e artístico.**

O arquiteto e historiador da arte Giulio Carlo Argan em seu artigo, Urbanismo, Espaço e Ambiente, fornece uma pista quando diz que:

*"...a tarefa do urbanista é sincronizar os fenômenos urbanos*

---

[28]Idem. p.7.

[29]Com relação ao aparecimento dos loteamentos clandestinos recomendamos a leitura de Grostein, Marta Dora, "A cidade clandestina - Os Ritos e os Mitos, o papel da "irregularidade" na estruturação do espaço urbano no município de São Paulo", 1900-1987", Tese de Doutoramento, FAU-USP, 1987.

*atuais em relação ao desenvolvimento "diacrônico", do passado remoto ao futuro de uma determinada situação urbana. Como pintor que pinta uma perspectiva, o urbanista trabalha em um só plano, que para o pintor é o da tela e para ele é o presente."*[30]

Sabemos que Prestes Maia estava preocupado em atender às demandas da expansão industrial da cidade. Suas prioridades foram os serviços urbanos, como melhorias das condições de transportes, a retificação do Tiête, a construção das avenidas e das marginais, ao lado das pontes e dos viadutos. Contudo, enquanto reorganizava o sistema viário da cidade, as ruas alargadas e os edifícios demolidos enterravam os sentidos históricos dos lugares, porém, descerrava outros movimentos e significados na ocupação do espaço.

Nesta perspectiva, ressaltamos as observações feitas pelo cientista político Marshall Berman, em seu livro Tudo que é sólido se desmancha no ar. Ao criticar as intervenções de Robert Moses no bairro de Bronx em Nova York, a partir dos anos de 1953, chama atenção para as "cicatrizes psicológicas" deixadas pela construção da Via-Expressa . A sensação de catástrofe evocada por Bermann no momento em que antigas áreas foram cortadas, dezenas de quarteirões dinamitados, mais de 60.000 pessoas entre, operários, trabalhadores, expulsos de seus lares Berman revela que,

*"... do final dos anos 50 ao início dos 60, o centro do Bronx foi martelado, dinamitado e derrubado."* [31] Ao mesmo tempo que Moses interferia na paisagem urbana do Bronx, Berman ainda critica o espírito empreendedor desse engenheiro ao apontar *"...a sua capacidade de convencer um público de que ele era o veículo de forças históricas*

---

[30]Argan, Giulio Carlo, História da Arte com história da cidade, São Paulo, Martins Fontes, 1989.p.237.

[31]Berman, Marchall, Tudo que é sólido se desmancha no ar, São Paulo, Companhia das Letras, 1987,p.276.

*mundiais e impessoais, o espírito propulsor da modernidade.* "[32]

Algo semelhante a essa força histórica atravessa nosso território: encontramos nos discursos dos anos 40/50, o vínculo dos engenheiros com as antigas bravuras dos bandeirantes. Tais identificações favoreciam a união dos diferentes segmentos sociais paulistas em favor do progresso e das transformações urbanas, sobretudo os setores imobiliários. Isto porque, para estes setores, os melhoramentos urbanos e o aumento da população são os fatores que mais elevam o valor da propriedade urbana. Ao realizar este percurso em torno da implantação do sistema viário, portanto partindo do ano de 1938, devemos chegar até 1954. É neste mesmo ano que Prestes Maia se apresenta como candidato ao governo do Estado de São Paulo, além de ser a data da Comemoração do IV Centenário da cidade de São Paulo. Por outro lado, cabe destacar que a partir dos anos 50 constatamos a presença marcante de outros profissionais, dentre eles, os adeptos da arquitetura moderna, cujas as pretensões centravam na necessidade de elaborar o Plano Diretor da cidade.

Diferentemente do Plano proposto por Francisco Prestes Maia, esses novos profissionais partiam de uma visão abrangente e globalizante da cidade. Importa ressaltar que naquele momento as preocupações da prefeitura se estendiam além da reorganização do sistema viário da área central, procurando uma abordagem globalizante da cidade. Eles alertavam a população e as autoridades para a necessidade premente de urbanizar a capital paulista, pois a metrópole já contava com mais de dois milhões de habitantes e as projeções indicavam cinco milhões para o ano de 1960. Esse crescimento colossal de que tanto se orgulham os paulistanos é uma ameaça terrível que paira sobre a cidade, alertava, o engenheiro arquiteto Eduardo Keneese de Mello em uma conferência realizada, em 1950, no

[32]Ibid, p. 279.

Instituto de Arquitetos. Estes profissionais, através de revistas especializadas e da grande imprensa, procuravam encontrar uma forma de materializar seus projetos urbanísticos calcado no desenvolvimento urbano da capital.

Nos anos 50, a cidade buscava uma nova forma arquitetônica, ou melhor uma nova vestimenta capaz de simbolizar o dinamismo da reconstrução de uma nova era - um novo figurino para o " brôto de 400 anos". Desse modo, com o intuito de preparar a cidade para as comemorações de seu quarto centenário, criou-se em 1951, através de lei municipal, a entidade autárquica denominada "Comissão do IV Centenário da cidade de São Paulo".

Na verdade, o empenho dos técnicos e das autoridades em torno das Comemorações do IV Centenário seria uma forma de agregar o fenômeno do crescimento populacional ao projeto de reconstrução e modernização nacional. Conforme o prefácio do livro Isto é São Paulo, para um observador superficial,

*"...São Paulo poderá dar a impressão de uma cidade ainda imperfeita e inacabada, pois sobretudo o contraste entre o "nôvo" e o "velho" é passível de levar a conclusões errôneas. Mas o que existe na realidade é um vir-a -ser incessantemente renovado no dinamismo da reconstrução e modernização, e que fará com que, muito em breve, São Paulo se coloque entre as maiores e mais adiantadas cidades do mundo."* [33]

Sabemos que a busca de uma vestimenta para a cidade de São Paulo nos remete ao início do século, onde encontramos o prenúncio de uma nova era nas palavras do arquiteto francês Joseph Bouvard,

*"...Está chegando o momento é minha convicção para que a cidade de São Paulo entre com resolução no caminho que lhe é traçado pelo rápido movimento de progresso. Essa capital, deve hoje sem tocar no passado, sem negligenciar o presente, cuidar do futuro, traçar o programma do seu crescimento normal, do seu desenvolvimento*

---

[33] Isto é São Paulo, Edições Melhoramentos, 1963, p.5

*esthético; deve, em uma palavra, prever, adotar e executar judiciosamente todas as medidas que reclamam e cada vez mais serão reclamadas pela grandeza e importância."* [34]

Lembramos que, desde o início do século, constatamos na cidade de São Paulo a presença marcante de engenheiros - arquitetos que já naquele momento procuravam discutir as primeiras intervenções no espaço urbano.[35] Haja vista os três projetos de melhoramentos apresentados para a cidade nas primeiras décadas pelos engenheiros Victor da Silva Freire e Eugenio Guilhem ( 1911- Melhoramentos de São Paulo) pelos arquitetos Alexandre Albuquerque (Grandes Avenidas- 1910) e o terceiro pelo engenheiro Samuel das Neves (1911- Secretaria da Agricultura). Os três planos procuravam encontrar soluções para garantir a circulação do centro, a construção de praças e jardins com o interesse de valorizar as antigas construções.[36] As aproximações entre os engenheiros e a administração municipal ocorreu, particularmente, através do Instituto Politécnico de São Paulo. Dentre elas, destacamos os nomes de Antonio Francisco Paula Souza ( fundador do Instituto Politécnico e eleito, em 1892, deputado estadual), Victor da Silva Freire, (professor no curso de Engenharia Civil da Escola Politécnica e diretor do setor de obras da Prefeitura de São Paulo - 1899-1926), Luis de Anhaia Melo ( presidente do Instituto de Engenharia e prefeito da capital no ano de 1931), João Florence Ulhoa Cintra( professor de Hidráulica e Saneamento da Escola Politécnica e

---

[34]Toledo, Benedito Lima, São Paulo: Três cidades em um século, São Paulo, Duas Cidades, 1983,p.101.

[35]Era difícil estabelecer um limite entre as atribuições dos arquitetos e dos engenheiros civis, pois ambos formavam - se pela Escola Politécnica de São Paulo. O primeiro projeto de criação de uma Faculdade de Arquitetura é de 1936, quando o curso de arquitetura foi retirado da Escola de Belas-Artes do Rio de Janeiro. A criação dessas faculdades nas capitais dos principais estados do Brasil deu-se de 1943 em diante.

[36]Com relação a estes " Planos" verificar os seguintes trabalhos: Segawa, Hugo, *Construção de Ordens- Um aspecto da arquitetura no Brasil 1808-1930,* Dissertação de mestrado FAU- USP, 1987., Toledo, Benedito Lima de. São Paulo: Três cidades em um século, São Paulo, Duas Cidades, 1981.

funcionário da divisão de urbanismo da Prefeitura de São Paulo no decorrer dos anos 20).

A partir da criação, em 1917, do Instituto de Engenharia os laços entre o poder Municipal e os engenheiros-arquitetos tornam - se mais estreitos. Importa enfatizar que entre seus fundadores e antigos presidentes estava um grupo de engenheiros fundadores da Escola Politécnica de São Paulo. Além de ser o orgão responsável pelas questões que regulamentaram a profissão do engenheiro, este Instituto possuía um quadro de profissionais que, a partir de sua fundação, vinha ocupando cargos políticos importantes junto ao governo estadual e na prefeitura de São Paulo.[37]Entre os trabalhos técnicos feitos pelo Instituto de Engenharia, destaca-se o de uma Comissão composta dos engenheiros, C.G Shalders, Victor da Silva Freire, Alexandre Albuquerque, Oliveira Coutinho, Theóphilo de Souza, Ricardo Severo e Pinheiro Lima, que em 1918 organizou as bases para o Código de Obras, adotado como modelo para a Prefeitura de São Paulo e outras municipalidades.

Além de definir os princípios técnicos e científicos para orientar as posições políticas administrativas concernentes as construções junto às municipalidades, o Instituto de Engenharia também promovia para seus associados e demais especialistas cursos técnicos como Higiene das Habitações, Urbanismo e realizava Congressos.[38]

Os Boletins e as Revistas publicadas mensalmente pelo Instituto, representavam uma fonte importante de comunicação e de informação

---

[37]Alexandre Albuquerque ocupou o cargo de presidente deste Instituto nos anos de 1923/1924, foi vereador e presidente do Primeiro Congresso de Habitação em São Paulo. Francisco Prestes Maia autor do Estudo do Plano de Avenidas em São Paulo, 1929 foi prefeito da cidade nos anos 1938/1943- 1961/1965, Luiz de Anhaia Mello foi um dos antigos presidentes do Instituto de Engenharia e prefeito de São Paulo no ano de 1931.

[38]Congresso de Habitação , promovido em 1931, pela Divisão de Arquitetura do Instituto de Engenharia de São Paulo e patrocinado pela Secretaria de Viação e Obras Públicas e Prefeitura Municipal da capital.

para os técnicos de todo o Brasil.[39]Da mesma forma tais publicações procuravam divulgar aos leitores a existência de jornais e revistas especializadas produzidas por entidades espalhadas na Europa e na América. O artigo de Luiz de Anhaia Mello publicado no Boletim do Instituto de Engenharia, em 1929, aponta as seguintes publicações: as Revistas de Urbanismo da Sociedade Americana de Engenheiros Civis, *Proceeding* e *Reports*, os jornais do Instituto Americano de Arquitetos *Journal of Americans Institute of Architects*, o Jornal do Instituto de Urbanismo da Inglaterra, a Revista *Garden Cities and Town Plannings*, a Revista mensal francesa *La Vie Urbaine*, publicada pelo Instituto de Urbanismo da Universidade de Paris, além da Revista alemã de urbanismo fundada por Camillo Sitte e Stubben, *Der Stadtebau*. Conforme o mesmo artigo, "*...são estas as fontes onde podemos beber a experiência alheia, experiência essa que há de servir para o estudo e resolução dos nossos problemas*".[40] Além disso, a importância dos Boletins e das Revistas do Instituto de Engenharia se dava devido à variedade de temas tratados por estas publicações, como por exemplo, discussões em torno dos códigos de construção ou assuntos condizentes a fabricação de materiais para construção. Os artigos tratavam ainda de divulgar uma determinada obra na cidade, por sua vez, estas experiências se tornavam importantes na medida que interessavam aos profissionais de outras cidades.[41]

---

[39]Além disso, o Instituto de Engenharia conferia anualmente dois prêmios: O Prêmio Instituto de Engenharia, instituído pelo Conselho Director, no intuito de estimular as publicações técnicas em geral, e conferido anualmente ao melhor trabalho teórico ou experimental apresentado durante o ano, ao Instituto por engenheiros ou Escolas . O Premio Eng. Ignácio Wallace da Gama Cochrane, instituído pela fundação do mesmo nome, para ser conferido alternadamente aos alunos das Escolas de Engenharia de São Paulo e aos profisionais engenheiros. In Anuário do Instituto de Engenharia , São Paulo- 1934. p.8

[40]Mello, Luiz de Anhaia, "Problemas de Urbanismo, Bases para a Resolução do Problema Técnico", São Paulo, Publicação do Boletim do Instituto de Engenharia de São Paulo, 1929, p.44.

[41]Vejamos como exemplo a publicação na Revista do Instituto de Engenharia da Primeira Reunião do Laboratório de Ensaio de Materiais da Escola Polytécnica de São Paulo."...a Primeira reunião ( Laboratório de Ensaio da Escola Polytécnica de São Paulo) teve lugar no dia

Foi no decorrer dos encontros, palestras e das reuniões promovidas pelo Instituto de Engenharia que o urbanismo moderno, a partir dos anos 20, passou a adquirir novos adeptos em todo Brasil. Contudo tratava-se das primeiras discussões em torno das concepções e propostas no campo do urbanismo, e para tanto estes profissionais recorriam às experiências que aconteceram no final do século XIX nas cidades européias e nas cidades norte- americanas. Logo após a Primeira Guerra Mundial, as expectativas de desenvolvimento e futuro das cidades modernas, foram fortalecidas graças a um grupo de higienistas, economistas, sociólogos, arquitetos e engenheiros, ditos responsáveis pela divulgação do urbanismo como ciência complexa da vida da cidade. As universidades inglesas, americanas e francesas de arquitetura ou de ciências sociais foram as primeiras a introduzir o curso de urbanismo.[42] Porém, já em 1911, Victor da Silva Freire publica na Revista Politécnica um plano, intitulado Melhoramentos de São Paulo, abordando os aspectos viários e o desenvolvimento urbano de São Paulo e estabelecendo uma relação com projetos urbanísticos existentes para outras cidades. Importa ressaltar que naquele momento concepções estéticas diferentes circundavam as propostas de Freire. De um lado as preocupações artísticas apresentadas pelo arquiteto austríaco Camillo Sitte, e por outro, o movimento City Beautiful do urbanismo americano.

Podemos acompanhar a presença de tais concepções nos Melhoramentos de São Paulo, através da sua preocupação em

---

6 de dezembro último com o seguinte programma:

1: Material do Viaducto do Chá - Resultados dos ensaios feitos com duas peças deste viaducto- Dr. Frederico Torres.

2: Observação sobre a escolha de typos de secções para arqueductos em concreto armado- Dr. Theodoro Augusto Ramos, in Torres, Ary F., Revista do Instituto de Engenharia, São Paulo, vol. IX, número 43, dezembro, 1928, p.267.

[42] Escola Livre de Sciencias Sociais (1914), os cursos das Universidades Inglesas e Americanas, de Town-Planning, Landscape Arqchitecture, Civic Art ou Civic Design, curso de Urbanismo da Universidade de Paris in Mello, L. de Anhaia, "Um grande Urbanista francez," in Revista

acentuar a importância do traçado irregular das ruas, que na sua opinião, nos salvava da "implantação geométrica secca" da grelha retangular das cidades americanas. Para tanto, incorpora a noção da ringstrasse vienense ou da avenida circular contornando a chamada "colina histórica".[43] Por outro lado, o autor recupera os sistemas de parques das cidades norte-americanas com o intuito de satisfazer a necessidade da distribuição de ar puro, luz, repouso e recreio que ainda no seu entender, poderia garantir a salubridade moral dos habitantes.

*"Assim se exprimia a esse respeito, o < Boston Herald > de 19 de setembro de 1904: << os terrenos de recreio salvam as crianças da más influências e das companhias perigosas. O valor capitalisado de um moço intelligente, robusto e trabalhador, para si e para a communidade, representa no mínimo uma media de trinta contos. Mil crianças que se salvem por essa forma representam por conseguência trinta mil contos de capacidades productoras. Se considerarmos agora as despezas, as perdas; a destruição, correspondentes a cada indivíduo educado na escola do vício e do crime, pode fazer-se idéia dos beneficios economicos da criação dos logradouros no conjuncto dos melhoramentos sociais>".*[44]

Ainda nos primeiros anos de 1900, relata Victor Freire, a cidade de Boston e as demais cidades americanas gastaram mais de 3 milhões de dólares na aquisição de novos espaços abertos, este dado representa a preocupação em estimular a formação social a partir de um projeto educativo de ocupação dos parques.

Portanto, pertencer ao Instituto de Engenharia, ou então, ter um passado vinculado à École des Ponts et Chaussées de Paris, ou a Real

---

Polytécnica, São Paulo- ano XXV, maio-julho, 1928, n:85-86.

[43]"Não parece estarmos assistindo à formação de São Paulo com a casaria irregular alastrando-se em torno da capella do Colégio, a posterior fundação da Cadeia, toda a tão nossa conhecida história que segue, e colloca a vida commum e official de nossos dias em um triângulo que tem seus vértices nos conventos de S. Bento, do Carmo, de S. Francisco?" Freire, Victor da Silva, *Melhoramentos de São Paulo* in Revista Politécnica, (33) :115, fevereiro- março de 1911 p. 91.

[44]Freire,Victor da Silva, *Melhoramentos de São Paulo,* Revista Politécnica 6(33): 91-145, fev.mar,1911, p.133.

Escola Superior Técnica de Stuttgart na Alemanha, ou ainda ter feito parte do corpo de professores e ex- alunos da Escola Politécnica de São Paulo, não significava compartilhar das mesmas opiniões com relação aos projetos de intervenção urbana. Mesmo porque, já nas primeiras décadas do século, havia na cidade, profissionais que se opunham à funcionalidade e a técnica como princípio norteador das gestões da cidade moderna, como é o caso do arquiteto Cristiano Stockler das Neves , fundador e professor do curso de arquitetura do Mackenzie College (1917) e do orgão da classe dos arquitetos, o Instituto Paulista de Arquitetos e prefeito de São Paulo (15/03/1947-28/08/1947 ). Através da revista Architectura e Construções, do qual foi também fundador, Cristiano das Neves procurava criticar a estandartização na arquitetura e atacava as tendências modernas, denominadas por ele de "arte futurista".[45] Lembramos que tais tendências, naquela ocasião, já se faziam presentes no decorrer dos debates promovidos pelos integrantes dos Instituto de Engenharia. [46]

Neste sentido, duas concepções antagônicas dividiam os engenheiros-arquitetos: de um lado, uma preocupação com a preservação da arte e da tradição na composição arquitetônica da cidade. Para Cristiano das Neves,

*"... as mais bellas epochas da arte são aquellas em que a tradição foi mais respeitada, onde o progresso era o aperfeiçoamento contínuo; a evolução e não a revolução".* [47]

---

[45]Cristiano Stockler das Neves colaborou de 1917 a 1951 na Revista de Engenharia Mackenzie de 1928 a 1931 na Revista Arquitetura e Construções, nos Jornais Diário da Noite, Jornal do Comércio, Diário de S.Paulo, Diário Popular.

[46]Vejamos este debate no decorrer do Primeiro Congresso de Habitação, realizado em 1931, no velho prédio da Travessa do Tesouro em São Paulo. Entre os duzentos e vinte congressistas participantes do evento estavam presente médicos higienistas, sociólogos e políticos. O objetivo central do congresso, era buscar soluções para os problemas urbanos de São Paulo, e dentre eles, viabilizar a construção de moradias para a população de baixa-renda. São estudos preocupados, fundamentalmente, em marcar um novo momento no campo da construção civil, sendo as questões em torno da racionalização e da funcionalidade da construção ocuparam posição central.

[47]Neves, Cristiano S. das, "A pretensa Architectura Moderna" in Architectura e Construções,

Do outro, pesava a utilidade , o perfeito funcionamento, e a redução do custo da obra como sinônimo de beleza.

*"Ora a época é a do cabelo curto e liso, das vestimentas simplíssimas dos sapatos de bico largo, uma casa modernista é uma casa que alcançou a última simplicidade. Disso surgiu a belleza,"* [48] afirma o articulista do jornal o Estado de São Paulo.

Com estas palavras, o jornal saúda a visita dos engenheiros participantes do Primeiro Congresso de Habitação e a casa modernista de Warchavschik.

Tais discussões apontavam a relação entre arquitetura/ cidade/ urbanismo, já que no entender de Cristiano das Neves estes três elementos estão interligados: a cidade é arquitetura e o urbanismo é a arquitetura; a cidade não é apenas função, é a expressão cultural e artística dos povos e o arquiteto o grande conhecedor da arte e da técnica de construir cidades. Cabe enfatizar que, um dos principais alvos de ataque do arquiteto Cristiano das Neves,

*"... era a arquitetura de Le Corbusier e seus seguidores: "essa construções inexpressivas dos corbusieristas fundam-se, exclusivamente no utilitarismo, na economia construtiva, facilitados pelos processos técnicos e inobservância das regras de arte. São edificações egoístas, em que só se cogita do conforto dos seus habitantes, pouco se lhes dando que o aspecto desolador da parte externa fira os olhos dos estetas e prejudique a harmonia urbana..."* [49]

Enquanto isso, membros do Instituto de Engenharia, entre eles Luis de Anhaia Mello, demonstravam sua afeição à concepção de cidade apresentada pelo arquiteto francês:

---

1929, 17.

[48]O *Estado de São Paulo,* 28 de maio de 1931.

[49]Sampaio, Maria Ruth Amaral, *Cristiano Stockeler das Neves- O opositor do Futurismo em São Paulo*, texto apresentado no seminário Origens das Políticas Urbanas Modernas: Europa e América Latina, Empréstimos e Traduções, 1994.

*"A cidade deve ser como bem observa Le Corbusier, uma ferramenta de trabalho "un outil de travail" mas as nossas cidades metropolitanas já são anti-econômicas porque o congestionamento está annulando todas as vantagens de centralização".*[50]

A adesão de profissionais como Anhaia Mello às propostas de Le Corbusier ou de outras tendências urbanísticas não ficava apenas na qualidade de ouvinte, nem as vantagens oferecidas pela técnica estavam ausentes dos inúmeros artigos e planos apresentados pelos urbanistas, no final dos anos 20, no tocante à organização espacial da cidade.

## *2.1-Urbanismo em debate*

*"...não se projeta para o futuro pensando se planeja algo que será feito por quem venha depois de nós; projeta-se para futuro porque de outro modo não se pode atuar tendo consciência de que o presente nada mais é do que o momento móvel que separa o futuro do passado, o plano através do qual passa a perspectiva do futuro, que se inverte na perspectiva do passado"( Giulio Carlo Argan)*

Importa salientar que a partir dos anos 20 encontramos teorias urbanísticas de pontos de vista opostos, porém todas elas procuravam resgatar de maneira distinta a "História" como fórmula necessária para se chegar a caminhos que os conduziriam a pensar e a planejar a cidade industrial. Justificamos tal afirmação a partir da classificação feita pela filósofa Françoise Choay sobre os urbanistas, culturalistas e urbanistas progressistas e a sua relação com a história.

*"Enquanto os primeiros recorriam amplamente a ela para construir seu modelo, os segundos recusavam seu valor heurístico."* [51]

Neste sentido a filósofa salienta atitudes diferentes dos urbanistas

---

[50]Mello, Luiz de Anhaia, op. cit, p.147.

[51]Choay, Françoise, "A história e o método em urbanismo" in Imagens da Cidade, org. Maria Stella Bresciani, Marco Zero, 1994, p.14.

progressistas e culturalista na maneira de conceber a história. Em nossas investigações a história apresenta-se como elemento crucial de tais tendências urbanísticas, seja na visão culturalista como na progressista, pois ambas partilham de um mesmo enfoque epistemológico do objeto urbano. Podemos perceber a presença da história em teorias urbanísticas distintas, ao percorrer as publicações do Instituto de Engenharia e nos Anais do Primeiro Congresso de Habitação, particularmente, os estudos que envolvem a influência positiva da moradia e do lazer na formação moral e cívica dos indivíduos.

Entre os artigos publicados nos Anais do Congresso de Habitação constatamos várias referências dos eng-arquitetos aos estudos e orientações divulgadas no livro Estudo de Planos de Cidade, de Raymundo Unwin traduzido do inglês para o francês por León Jaussely.[52] Raymond Unwin, ao lado do arquiteto austríaco Camillo Sitte, foi classificado pela filósofa do urbanismo Françoise Choay, como representante do modelo culturalista.[53]Este modelo urbanístico, que priorizava o aspecto cultural em relação a noção técnizante da cidade inspirou o engenheiro Marcelo Taylor Carneiro a publicar nos Anais do Primeiro Congresso de Habitação seu artigo *Casas Populares- Cidades Jardins.* Após criticar o alojamento precário e insalubre da população pobre e as suas implicações morais e políticas no tocante ao desenvolvimento das cidades brasileiras, o autor relata as experiências positivas, da cidade-jardim de Letchworth idealizada pelos arquitetos urbanistas Raymond Unwin e B. Parker na Inglaterra.

"*A cidade é envolvida por um vasto círculo isolador que não é edificado e que fica reservado para a lavoura. Existe no centro um parque que é cercado de edifícios públicos e ligado à estação da*

[52]Unwin, Raymond, Étude Pratique Des Plans De Villes, Introduction a L'arte de dessiner les Plans d'aménagement et extension, traduction par León Jaussely, Paris, Livrarie Centrale des Beaux-Arts, s.d.

[53]Choay, Françoise, O urbanismo, São Paulo, Perspectiva, 1974.

*estrada de ferro por meio de uma grande avenida. Esta é ladeada por villas de todos os tamanhos e formas, e cercadas de jardim. Em cada bairro existe um parque. Os bairros entre si são separados por filas de árvores e os sítios incultos são conservados intactos."* [54]

Conforme o programa proposto por Raymond Unwin, caberia ao técnico levantar uma série de documentações antes de iniciar o plano da cidade, documentações estas condizentes com o "passado" das aglomerações, suas condições geográficas, econômicas e sociais, acompanhadas da evolução do plano nos diferentes estágios do seu desenvolvimento. O autor do Estudo dos Planos de Cidade ainda ressalta:

*"Reunidos esses documentos, estabeleça-se um programa que coordene os dados do problema e inspirado na experiência do passado nas reivindicações do presente e nas previsões do futuro."* [55]

As experiências de Raymond Unwin foram também utilizadas pelo eng. Luiz de Anhaia Mello, com o intuito de justificar o sistema geral de recreio como elemento fundamental na formação moral dos indivíduos. Ao retomar as discussões desencadeadas por Victor Freire concernentes a importância dos parques públicos norte- americanos, Anhaia Mello acrescenta que, enquanto a escola desenvolve o lado intelectual, o recreio é responsável pela formação social e moral.[56]Conforme suas palavras,

*"...nossa civilisação depende mais do que fazemos nas horas de recreio e descanço do que daquillo que fazemos nas horas de trabalho. As grandes forças morais e espirituais do nosso paiz, não perdem terreno nas horas em que trabalhamos, mas naquellas em que*

---

[54]Mendonça, Marcelo Taylor Carneiro, "Casas Populares- Cidades Jardins", *in* Anais do Congresso de Habitação, São Paulo, Publicação Oficial, 1931, p.141.

[55]Unwin, Raymond, op. cit. p.XVIII.

[56]Mello, Luiz de Anhaia, "Urbanismo" in Boletim do Instituto de Engenharia, vol.10, N: 47, 1929.

*descançamos."* [57]

A importância do meio como elemento eficaz na formação do caráter dos indivíduos aparece no decorrer dos anos 20 como tema central de uma série de Congressos Internacionais, promovidos por entidades preocupadas com a questão social. Entre os diversos temas que norteavam os debates em torno da importância do recreio na formação do cidadão, Anhaia Mello ressalta a questão da criminalidade. É o caso do Congresso Americano de Prisão que, em 1926 chegou a conclusão que os problemas da criminalidade estavam relacionados com a ausência de recreio. Ainda no seu entender, muitos problemas seriam evitados se toda a cidade oferecesse meios adequados de recreio à população. As tendências más poderiam ser corrigidas e ao mesmo tempo, se formaria o bom cidadão: são, moralizado e alegre.[58]

Todavia, a preocupação de Anhaia Mello com o restabelecimento do contato do homem com a natureza aos poucos distancia-se dos princípios de Unwin, ao sugerir o "rus in urbe", isto é, trazer o campo para a cidade, através da organização de um sistema completo de Recreio Ativo para todas as idades e para todas as camadas da população.[59] Portanto, na trilha do urbanismo norte-americano caminha o engenheiro Anhaia Mello ao apresentar em seus estudos os planos urbanísticos de Daniel Burnham, Edward Bennett, Harland Barthodomew, Lewis Mumford, Roberto Whitten. Assim como estes urbanistas, Anhaia Mello estava preocupado com a organização do espaço através dos sistemas de vias-principais, radiais, perimetrais e diagonais e, ao mesmo tempo, com a organização técnico-administrativa, isto é, criar condições de custear os melhoramentos urbanos e ainda garantir estes melhoramentos a partir de uma nova

---

[57]Idem, op. cit, p.149.

[58]Idem, idem

[59]Idem, Ibidem.

legislação.

As ruas transformaram-se em cintas perigosas e as estatísticas de acidentes demonstraram que,

*"...em todas as guerras americanas, por exemplo- Revolução, 1812, mexicana, Guerra Civil, Hispano- Americana, Grande guerra- morreram 300.000 pessoas. Pois, nos últimos quinze annos, período que corresponde à duração total dessas guerras os automóveis mataram 325.000 cidadãos americanos."*[60]

A solução deste problema exigia, na opinião destes urbanistas, uma nova concepção de agenciamento urbano, pautada no controle do poder público sobre o crescimento da cidade, através da criação de um orgão chamado Comissão do Plano da Cidade, e na propaganda como forma de educar e atrair o público para as vantagens do urbanismo. A comissão do Plano da Cidade seria instituída por lei, com funções determinadas, formada por sociólogos, legislador, economista, e cidadãos com capapacidade de orientar os outros em matéria de urbanismo. Além disso, "será função e dever da Comissão preparar o <<master plan>> para o desenvolvimento."[61]Do mesmo modo, esta Comissão deverá incluir no Plano medidas de extensão de ruas, projetos de viadutos, subways, pontes, curso d'água, boulevards, parkways, playgrounds, squares, parques, aeroportos. Ainda caberá tratar de todos os serviços coletivos de propriedade pública e privada, elaborar um plano de zoneamento com o intuito de fixar a altura, área, locação e uso de toda a edificação.[62]

---

[60]Mello, Luiz de Anhaia, "A cidade celular", Boletim do Instituto de Engenharia, n: 91, vol. XVIII, 1933, p.131.

[61]Mello, Luiz de Anhaia, op.cit, p.74.

[62]Idem, Ibidem.

Fig. 6 - Visão aérea de São Paulo - O Viaduto Santa Ifigênia.
Isto é São Paulo, São Paulo, Melhoramentos, 6: Edição, 1963.

Entre as inúmeras justificativas apresentadas pelo eng-arqu. Luiz de Anhaia Mello, no tocante à importância da Comissão do Plano da Cidade, encontramos duas preocupações cruciais. A primeira com a continuidade do Plano, em que o engenheiro salienta a necessidade de protegê-lo das contingências sofridas pela descontinuidades das administrações. A segunda, trata dos mecanismos voltados para a formação da opinião pública a partir da propaganda. Para tanto, utiliza como exemplo o Plano de Chicago, elaborado em 1908, por Daniel Burham e Edward Bennett. Nesta perspectiva, o engenheiro brasileiro relata que, após a conclusão do Plano, criou-se uma comissão denominada Comissão do Plano de Chicago, que por sua vez promoveu uma campanha para conquistar a opinião pública, por meio da imprensa, conferências, cartazes; ainda instituiu,

" *o dia do Plano de Chicago e distribuiu largamente folhetos illustrados nos quaes expunha, em linguagem simples e ao alcance de todos, as vantagens do Plano.*"[63]

E mais, estas propagandas estendiam-se às escolas da cidade, as quais adotavam um manual escolar chamado, o *Wacker's Manual of the Plan of Chicago.*[64]

Se no final do século XIX e início do XX, os urbanistas se apropriavam da história com a intenção de apontar através das experiências passadas a dimensão estética da cidade, e com isso legitimar a própria disciplina, como foi o caso do austríaco Camillo Sitte e outros culturalistas, para os urbanistas americanos do início do século XX o automóvel foi um dos elementos primordiais na constituição de um discurso urbanístico centrado em uma nova concepção de história. Isto

[63]Mello, Luiz de Anhaia, op.cit. p.20.

[64]Idem, Ibidem.

porque as cidades antigas e medievais eram absolutamente diferentes das cidades industriais modernas. Sobretudo, porque as cidades modernas, assevera Anhaia Mello são

*"... em primeiro lugar, a **estabilidade, a fixides**, provenientes da concentração acarreta, e depois, característica essencial, a mobilidade interna e a extensão de vidas aos meios modernos de circulação e transporte..."* [65]

O mesmo urbanista brasileiro ainda complementa que os problemas hoje são de outra natureza, *"...o congestionamento, o automóvel, o arranha-céu, o trânsito rápido, criaram novas condições sociais e econômicas."*[66] Neste instante cabe ressaltar duas concepções de história nos trabalhos publicados nas Revistas do Instituto de Engenharia; no primeiro momento a história apresenta-se como elemento fundante da própria disciplina do urbanismo; por outro lado, encontramos uma história linear, racional, evolutiva, fincada na possibilidade do progresso e nas utopias técnico- civilizatórias.[67]Tais concepções estão presentes nos artigos, publicados no final dos anos 20/30 por este orgão. Este fato justifica a diversidade de autores europeus e americanos de épocas distantes por eles citados.

Neste contexto, deparamos com o caso do próprio Anhaia Mello, que se refere ao projeto de Cidade Jardim de Raymond Unwin, com o objetivo de defender uma proposta utilitária de organização do sistema de recreios. Os estudos realizados pelo engenheiro Anhaia Mello em torno da organização política e administrativa das cidades européias e

---

[65]Mello, Luiz de Anhaia, "O Governo das Cidades", Boletim do Instituto de Engenharia, vol. X, n: 44, São Paulo, 1929, p.6.

[66]Idem, Ibidem.

[67]Verificar o texto"As aproximações entre a utopia e o urbanismo moderno" in Carpintéro , Marisa V. T. , texto apresentado no XVII Simpósio Nacional de História da ANPUH- São Paulo, 1993.

norte-americanas enumeravam uma série de problemas, segundo ele, decorrentes das grandes metrópoles: congestionamento, ausência de áreas verdes, falta de habitação. Entretanto, graças ao urbanismo e aos programas desenvolvidos por estas cidades, estes problemas foram aos poucos solucionados. Nestes estudos, figuravam desenhos, gráficos comparativos que nos indicavam para o ano de 1926 os seguintes dados populacionais; Londres 4.540.000 habitantes, Paris 2.888.110, Berlim 1.902.509, New York 9. 299.5000 e Chicago 3.048.000.[68]Como uma das maiores preocupações era o "congestionamento", importava demonstrar o número de automóveis em circulação nas respectivas cidades. Em 1927, havia em Nova York 1.937.918 automóveis, 360.000 em Chicago e 1.693.195 na Califórnia.

Nesta mesma época, a cidade de São Paulo ainda não apresentava dados semelhantes aos das cidades norte-americanas, pois somente em 1954 é que a cidade atingirá o número de 170.000 automóveis. Todavia, tais preocupações não se faziam distantes das inquietações de Anhaia Mello e dos demais integrantes do Instituto de Engenharia de São Paulo. Sobretudo, porque., *"... a base da solução dos problemas do urbanismo, não era proporcional ao tamanho da cidade e seu progresso, material, nem attributo de civilisações requintadas."* [69]

Os debates em torno das diferentes propostas urbanísticas prosseguem e ganham um espaço crucial, em 1930, quando então é publicado o Plano de Avenidas elaborado por Francisco Prestes Maia, engenheiro da Diretoria de Obras e de Viação da Prefeitura Municipal de São Paulo. Como já dissemos, foi o documento que orientou a atuação de dois prefeitos de São Paulo, Fábio Prado e o próprio Prestes Maia, no período entre 1934 e 1945/1961-1965. A arquiteta

---

[68]Mello, Luiz de Anhaia, op. cit. p. 176.

[69]Mello, Luiz de Anhaia, op.cit. p.160.

Maria Cristina Leme ressalta que , a importância desse Plano prevê a execução .das obras viárias, transforma a estrutura urbana de São Paulo e prepara a cidade para o desenvolvimento econômico que se concretizará nas décadas seguintes. Ao iniciar este Plano, o autor procurou relacionar os problemas existentes na cidade de São Paulo, com aqueles que ocorriam em outras cidades como, Buenos Aires, Madrid, Paris, Londres, Viena. Tal relação acompanhava os distintos estudos de urbanistas reconhecidos como Camillo Sitte, Eugéne Hénard, Nelson Lewis sendo que para cada item do Plano o autor privilegiava uma solução apresentada por estes autores . Do mesmo modo, encontramos na introdução do Plano destaque para as intervenções realizadas nas primeiras décadas na cidade, bem como os respectivos elogios aos seus idealizadores. Na sua opinião, a vantagem em contar com os ensinamentos da doutrina filosófica do urbanismo se justifica a partir da capacidade de avaliar todos os trabalhos realizados, e ainda prevenir a capital dos problemas futuros.

Ao integrar a história em seu plano urbanístico, Prestes Maia procurou apreender o presente com integralidade a partir das experiências passadas, com o intuito de justificar a inauguração das imagens movimentadas e otimistas projetadas para o futuro. Usou imagens constituídas através da palavra "circulação" e representadas na forma de ruas e avenidas, denominadas "artérias mestras" da cidade. No decorrer da leitura do Plano constatamos dois elementos intrigantes que, sem dúvida, merecem uma longa discussão. De um lado, a presença marcante de uma concepção funcional atrelada às funções sociais da vida urbana a partir da circulação de veículos e pessoas, da implantação do "zoning ou distring", da criação dos bairros industriais. Nesta trajetória racional e funcionalista, as praças, os viadutos, e as redes de parkways ganharam novos significados ao se transformarem em instrumentos importantes para livrarem as áreas centrais do congestionamento e ainda ampliar os limites e permitir a

comunicação entre diferentes pontos da cidade. Por outro lado, adiciona-se a preocupação estética através das propostas de criação de espaços públicos, conjuntos arquitetônicos em pontos estratégicos na cidade, entre eles, a praça da República, parque do Anhagabaú e a praça da Sé.

Conforme dizia Prestes Maia,

*"estamos num momento de bellos projetos e no Rio causa sucesso a "entrada do Brasil", a esplendida concepção de Cortez e Bruns, que o prof. Agache acertadamente adoptou. Não quizemos perder a opportunidade de também projectar um conjuncto que, por espirito de imitação, podiamos chamar de "sala de visitas" de São Paulo."*[70]

Portanto, era sua idéia transformar todo o trecho do vale entre os viadutos de Sta. Ephigenia e de São Francisco numa só praça, enquanto o triângulo central, no seu entender deveria representar o centro político administrativo da cidade. Para isso ele propõe dois conjuntos, um com o Paço Municipal e o outro com o Palácio do Govêrno. Além disso, este centro cívico deveria ligar a outro, mais importante, o conjunto "Sé- Palácio- Estrella".[71]Ainda inspira-se nas sugestões de Camillo Sitte ao propor para a praça da Sé a construção de arcos que deveriam nortear o edifício da Catedral dando assim a impressão de uma praça fechada e agradável do ponto de vista estético. Os valores estéticos são preservados nas considerações feitas por Prestes Maia sobre as modificações da Praça da República, segundo ele,

---

[70]Maia, Francisco Prestes, op. cit, 72.

[71]Segundo a arquiteta Maria Cristina Leme, "o primeiro é uma ligação direta entre a praça da Sé e a do Palácio, colocando no mesmo eixo os dois edifícios, face a face. O conjunto Palácio-Estrella é constituído pelo Palácio do Governo, colocado em diagonal, pelos terraços, jardim e cascata voltados para a vázea e pela praça circular ao pé da ladeira do Carmo". op.cit,p.83.

*"...deve ganhar em monumentalidade o perder em pitoresco. É evidente que o seu aspecto provinciano aberra no local e das necessidades modernas de circulação".*[72]

O que mais nos intriga é perceber o descompasso entre o planejamento urbano e o projeto arquitetônico, ou então, entre o texto teórico e o desenho. Acompanhamos esse descompasso a partir da preocupação do autor em vincular dois elementos importantes "circulação" e "estética". Como sabemos, a preocupação fundamental era planejar uma malha viária capaz de suportar o fluxo de veículos que estava por vir. Para tanto, Prestes Maia retoma a orientação proposta, em 1924, pelo engenheiro Ulhôa Cintra que sugere a introdução de um terceiro anel, completando assim o chamado perímetro de irradiação. Conforme Ulhôa Cintra, a concepção desse perímetro foi extraída dos estudos realizados pelo urbanista francês Eugene Hénard para as cidades de Berlim, Londres, Moscou. Importa ressaltar nas propostas de Hénard a preocupação em proporcionar um sistema de conexão e distribuição das vias principais da cidade. Sendo assim, este engenheiro adota como tarefa principal do Plano a construção de avenidas, pontes e viadutos, no sentido de possibilitar o descongestionamento do centro e permitir a circulação de ônibus e automóveis.

Todavia, este Plano para ser executado necessitava apagar os vestígios do passado, isto é, substituir as ruas estreitas, os largos bucólicos e as várzeas encharcadas, por amplas avenidas ornadas de praças e de belos edifícios públicos. Para tanto, este urbanista delineia novas formas arquitetônicas para a capital paulista, desta vez baseadas nas experiências realizadas nas cidade nortes- americanas através da propaganda e da formação do chamados "centros cívicos". Ao delinear novas formas arquitetônicas encontramos um descompasso no interior

---

[72]Maia, Francisco Prestes, op. cit, p.12.

do discurso urbanístico. Quando logo na introdução ao Plano, o mesmo acentua a funcionalidade e a racionalidade como elementos cruciais no combate aos esquemas supérfluos e fantasiosos.

Do mesmo modo, convencer e executar eram tarefas importantes e este engenheiro procurou conduzí-las manifestando as seguintes preocupações: demonstrar o reconhecimento dos problemas e a técnica adequada para solucioná-los e prevení-los, por outro lado, apontar os efeitos sociais e o custo econômico causado pela ausência de um plano. Sendo assim, encontramos os orçamentos referente a renda municipal nos últimos anos que antecederam o Plano, "... *em 1909 a renda municipal, foi de 2.792:900$000, em 1911 havia duplicado em 1910. Em 1924 subia 26.0492$492 a receita orçada para 1927 foi 64.244.800$000 (sendo 44.832.800$000 de receita ordinária e 19.412:000$000 de extraordinária) para 1929 foi 74.942:400$000, 1930, 80.000:000$000.*"[73]

Embora, com o passar dos anos, os números revelassem aumentos significativos no orçamento municipal, Prestes Maia alertava o poder municipal ao preconizar que a falta de um Plano poderia provocar uma série de prejuízos para os cofres públicos. O descontrole do uso do solo representa um dos exemplos para o que acabamos de anunciar, pois para ele,

> "...*os terrenos nos arredores das grandes cidades são loteados além das necessidades reaes da população e tornam-se objecto de especulação, de que resulta uma elevação fictícia dos preços. Os arruamentos em geral são desprovidos das obras complementares sanitárias e de viação ( calçamento, illuminação, água, exgotto, etc) que depois recahen ainda sobre a communidade ou sobre os lotes elevando-lhes o custo. Estas obras são tanto mais onerosas quanto mais disperso os arruamentos e rala edificação.*[74]

---

[73]Idem, ibidem.

[74]Idem, p.307.

Esta preocupação contábil como parte do discurso de convencimento e eficácia do Plano Viário justificava, por sua vez as modificações nas distribuições de poderes no meio urbano, como afirma Prestes Maia em palestra proferida em 1945 ao final de sua primeira gestão. Com a intenção de fazer um balanço das obras realizadas no período destaca em sua fala os esforços feitos para conseguir recursos para concretizar o volume de obras viárias que executou. Enfatizou ainda que "sem corte de funcionários", sem vencimentos, sem aumento de tributos, apenas reduzindo favores e resistindo à tentação de cargos e repartições, foi possível alcançar um superávit orçamentário que procurou manter.

Outro aspecto relevante foi a questão que envolve o conflito entre a proposta no Plano de Avenidas e o plano de renovação de contrato da Light, e dos problemas decorrentes da ausência de projetos públicos referente a construção de moradias para a população trabalhadora. Desde o final do século XIX, e nas primeiras décadas do século XX, os serviços de transportes, água, energia elétrica, gás, telefone foram objetos de concessão pelo poder provincial e municipal, inicialmente a empresários nacionais, que os transferiam a empresas privadas de capital estrangeiro, entre elas a empresa canadense Cia. Light & Power. Nessa ocasião, findava o contrato de concessão dos serviços de energia elétrica e a prefeitura inicia uma série de negociações com a Light, no sentido de municipalizar os serviços de transportes. Prestes Maia se colocava a favor da municipalização e por outro lado tecia uma série de críticas a proposta de implementação do "subway" apresentada pelos técnicos da Companhia Canadense.

*" O estudo de Norman Wilson, assessor contratado pela Light, é segundo ele, "conscenciosíssimo e tem idéias acertadas, porém limitadas pois se baseia na cidade atual e que a nosso ver deve mudar."*[75]

---

[75]Leme, Maria Cristina, op, cit, p.63.

Além disso, contesta os argumentos da Light de que as ruas estreitas, o mau calçamento e o relêvo exigem o subway. Para Prestes Maia a alternativa é abrir ruas largas, repavimentar, eliminar o relêvo por túneis e viadutos.

As opiniões de Prestes Maia expressas no Plano de Avenidas orientam uma mudança no tocante a participação do Estado, particularmente no que diz respeito aos programas habitacionais. Ele mesmo não chega a traçar uma proposta definitiva para o problema habitacional; apenas aponta alguns caminhos que indicam a importância da participação do Estado na elaboração dos programas habitacionais. Além disso, acusa a ineficiência dos incentivos privados, dentre eles, a construção de habitações operárias.[76] Por outro lado, este Plano revela uma política de intervenção urbana calcada no controle da administração pública, na eficiência, economia e facilidade para a realização dos negócios, e ainda aponta como principais elementos constitutivos da vida da cidade, a circulação, habitação, e o trabalho. [77]

No campo discursivo esta concepção funcional de organização da cidade norteou as diretrizes desse plano e agregou diferentes interesses, políticos e sociais em torno dos caminhos da industrialização. Assim, os traços que delineiam o Plano e se completam com o discurso progressista da história e da ciência do urbanismo, nos levam a conhecer uma cidade impulsionada pelo sangue da industrialização e regida pela ordem do trabalho. Conforme as palavras do engenheiro Henrique Dumont Villares:

---

[76]Tais discussões fazem parte da minha dissertação de mestrado, **A construção de um sonho,** Habitação Econômica- Projetos e Discussões- IFCH- História- UNICAMP, p.167. Publicada pela editora da Unicamp, 1997.

[77]Importa enfatizar que, estas últimas funções representam as principais diretrizes do Urbanismo Moderno e foram sistematizadas, em 1933, na Carta de Atenas, redigida por Le

*"A indústria constitui o sangue da cidade moderna pois a possibilidade de encontrar trabalho é essencial à manutenção do "standard" de vida e mesmo à sua elevação, em proveito do bem -estar coletivo. Calcula - se que para cada pessoa empregada em indústria básica haja outra ocupada em prestar serviços como comerciante, médico, dentista, advogado, professor, policial, etc... O comércio e a indústria constituem o arcabouço da vida econômica atual. Deve-se dar maior expansão à indústria para melhor utilizar as reservas imensas que o mundo encerra, contribuindo ela assim com maior parcela para a economia."* [78]

Tais preocupações se completam, nos anos 50, como afirma a historiadora Maria José Trevisan, ao apresentar as propostas do empresariado paulista através dos discursos da FIESP aponta as estratégias de construção de um projeto nacional vinculadas ao desenvolvimento econômico. No entender dos empresários "a *riqueza nacional caminha ao lado da industrialização, além disso, nação desenvolvida é, necessariamente, nação industrializada".* [79]

Entretanto, para corresponder às novas condições de desenvolvimento das cidades e ao mesmo tempo agregá-las ao projeto de industrialização, o empresariados paulista apostava na eficácia da técnica e nos preceitos do urbanismo como forma de amenizar o conflito social e assegurar a ordem vigente.[80]O engenheiro Henrique Dumont Villares ressalta em seu livro que,

*"...orientando o desenvolvimento urbano de São Paulo para os seus futuros destinos, uma obra gigantesca foi realizada pelo Prefeito Prestes Maia na capital paulista, com a concepção nítida das verdadeiras finalidades do urbanismo.*[81]

---

Corbusier no Congresso Internacional de Arquitetura Moderna.

[78]Villares, Dumont Henrique, Urbanismo e indústria em São Paulo, Revistas dos Tribunais, 1946, p.18.

[79]Trevisan, Maria José, op.cit, p.46.

[80] "A execução de um projeto de remodelação urbana exerce profunda influência sôbre a população, pois necessariamente tende a modificar-lhe hábitos e práticas, guiando-a para novos destinos e dando-lhe novos modos de vida". Villares, Henrique Dumont, op.cit,p.49.

[81]Villares, Henrique Dumont,op.cit, p.21.

O que nos intriga é saber porque o Plano de Avenidas orientou o desenvolvimento urbano nos anos 50. Como um Plano elaborado no final dos anos vinte, poderia orientar uma cidade cujo o "ritmo de crescimento e progresso não encontrava equivalente no mundo". Qual a relação entre o Plano de Avenidas e a presença da arquitetura moderna em São Paulo? Esta busca nos ajuda conhecer os caminhos que definiram a fase inicial do urbanismo do século XX, e a abertura de um novo campo profissional para os engenheiros e arquitetos, agora voltados para as concepções da arquitetura moderna.

Estes novos profissionais procuraram expressar através da linguagem discursiva uma forma arquitetônica, e esta característica será responsável por um outro momento do urbanismo em São Paulo. O "brôto" de 400 anos deveria ser apresentado para o mundo com uma vestimenta moderna, e mais uma vez os arquitetos e engenheiros se encarregaram de demonstrar qual seria essa nova forma.

### *3- Estética e planejamento*

Já no ano de 1925, Rino Levi em artigo publicado no jornal o Estado de São Paulo declara que as velhas formas e os velhos sistemas já fizeram sua época.

*"É mister que o artista crie alguma coisa de novo e consiga maior fusão entre o que é estrutura e o que é decoração; para conseguir isto o artista deve ser também técnico; uma só mente inventiva e não mais o trabalho combinado do artista que projeta e do técnico que executa."*[82]

---

[82]Levi, Rino, "A arquitetura e a estética das cidades", Publicado no Estado de São Paulo, em 15 de outubro de 1925. Republicado em Arquitetura Moderna Brasileira: Depoimento de uma Geração( Coletânea de textos organizada por Alberto Xavier), ABEA/FVA/Pini- Projeto Hunter Douglas, São, Paulo, 1987.

Além disso, esta nova estética das cidades deverá estar ligada ao estudo da viação e todos os demais problemas urbanos, como ressalta Rino Levi:

*"...uma rua que nasce deve ser estudada no plano regulador da cidade e deve ser planejada de modo que corresponda a todas as necessidades técnicas e estéticas sem, ao mesmo tempo, prejudicar as belezas que eventualmente existam nas suas vizinhanças."* [83]

Combinar estética e planejamento urbano na perspectiva de Rino Levi exigia o desafio e a ousadia na busca de um traço original capaz de retratar a "alma brasileira". Porém, como encontrar a alma brasileira? No entender de Flávio de Carvalho, precisamos primeiramente despir o homem dos tabús e deixá-lo livre para o raciocínio e o pensamento.

*"Em São Paulo fundou-se, há alguns anos, a ideologia antropofágica, uma exaltação do homem biológico de Nletzche, isto é a ressureição do homem primitivo, livre dos tabús ocidentais, apresentação sem cultura feroz da nefasta filosofia escolática."* [84]

Pensar no homem nú significa também projetar a sua cidade, como afirma Flávio de Carvalho,

*"...será a metrópole da oportunidade, um centro de reanimação dos desejos do homem, um centro de produção de vida orgânica, de seleção e distribuição desta vida em forma de energias úteis ao*

---

[83]Levi, Rino, op.cit

[84]Trabalho apresentado ao IV Congresso Pan-Americano de Arquitetura e Urbanismo e publicado no Diário da Noite, em 1/07/1930.

*homem."*[85]

Ainda nos anos 30, o número 1 da revista Forma, através das palavras de Graça Aranha, procura instigar o artista brasileiro a criar uma arte nossa, ou seja, brasileira, libertando-a da natureza e da reprodução do passado. Para Graça Aranha, *a* forma é projeção inelutável do pensamento:

*"...só se pensa por imagens, que se tornam formas. No começo a palavra fez-se forma para ter a realidade da vida (...) estas definições vastas e abstratas não são captadas pela comprehensão comum. Para esta sómente há forma no que é circunscripto delimitado, por volumes e linhas. O impulso da natureza e da intelligencia realizando-se na matéria plástica."*[86]

Já o arquiteto Gregori Warchavchick encontra na técnica a "forma artística" para projetar o futuro, salientando que todos os espíritos jovens, tanto europeus como americanos, estão hoje buscando as mesmas formas respeitando os mesmos princípios.[87]Cabe ressaltar as influências de Le Corbusier, Gropius, Mies Van der Rohe nas obras de Warchavchik expressas nos artigos publicados no Correio Paulistano, sobretudo as interpretações arquitetônicas dos projetos apresentados por estes arquitetos em Stuttgart.[88] Para Warchavchick, o arquiteto deveria ser também um engenheiro, pelo modo como este aplica e incorpora na habitação, as conquistas da técnica e da ciência relativas

---

[85]Idem, ibidem.

[86]Revista Forma, 1930/1931, setembro 1930, n: 1

[87]Cabe lembrar que Warchavchik, neste instante se refere aos seguintes arquitetos: Le Corbusier, Mies Van der Rohe, Walter Gropius, Perret Fréres, Mallet Steves.

[88]"A prefeitura de Stuttgart, convidou 17 arquitetos modernos- 12 alemães e 5 de outras nacionalidades- a projetarem e construírem no espaço de 6 meses, 60 casas feitas em concordância com novos pressupostos arquitetônicos". in Agnaldo Aricê Farias- Gregori Warchavchick - Introdutor da Arquitetura Moderna no Brasil, dissertação de mestrado/ Departamento de história/ Unicamp, 1990.p.13

aos quesitos de conforto e higiene.

*"Também um artista, porque o arquiteto jamais poderia omitir no processo de projeção, sua sensibilidade e respeito pelas proporções, dimensão essencial para "elevação dos espíritos". E finalmente, um educador, porque a reunião clara dos atributos anteriores influenciaria as pessoas que a eles tivesse acesso."* [89]

Entre as principais obras de Warchavchik, encontramos a conhecida Casa Modernista, construída em 1927/1928 na rua Santa Cruz que, além de servir de residência do próprio arquiteto, foi considerada como a primeira casa modernista construída no Brasil.

Ao comentar a Casa Modernista da rua Sta. Cruz, o arquiteto Caldas Faria salienta que,

*"...Indicando as remanescências de uma concepção acadêmica de composição arquitetônica em contato com as novas idéias propostas pelas vanguardas modernas, a casa Santa Cruz carateriza-se por uma equilibrada volumetria acentuada pela solução simétrica adotada. Como forma de ressaltá-la ainda mais, as janelas são utilizadas como elementos distintos, colocados em sequência rítmica."* [90]

A casa de Warchavchick suscitou uma série de polêmicas no meio artístico e intelectual. No entanto, a dupla Mário de Andrade e Oswald de Andrade receberam com entusiasmo a nova forma arquitetônica. Para Oswald de Andrade, a Casa Modernista encerra o ciclo de combate à velharia, iniciado em 1922, através da Semana de Arte Moderna.

*"Da Semana de Arte à casa vitoriosa de Warchavchik vão oito anos de gritaria para convencer que Brecheret não era nehum blague, que Anita Malfatti era coisa mais séria deste mundo, que a literatura da*

---

[89]Idem, p.10.

[90]Idem, p.15.

*Academia Brasileira de Letras era uma vergonha, etc, etc!"* [91]

As palavras de Oswald de Andrade fazem sentido, pois no ano de 1954, a obra de Victor Brecheret (o Monumento às Bandeiras) representa o símbolo do desenvolvimento paulista.[92] Segundo o arquiteto Vilanova Artigas, a arquitetura moderna no Brasil tem origens nos movimentos surgidos a partir da Semana de 22. Porém, ressalta que

*"...o movimento era suficientemente aberto a todas as artes para poder assimiliar no seu desenrolar as inquietudes que foram se acumulando no meio de intelectuais, artistas, arquitetos e construtores capazes de traduzir os acontecimentos europeus diretamente ligados à arquitetura, fortemente influenciados pela problemática socialista."* [93]

No caso do Brasil, os índios, os imigrantes, os negros, os trabalhadores nacionais presentes nos contos, nas poesias e pinturas dos modernistas também foram recuperados pelos discursos dos arquitetos modernos no sentido de resgatar os aspectos brasileiros e com isso encontrar uma nova forma arquitetônica. É curioso porque enquanto artistas europeus se empenhavam em dissolver identidades e as tradições culturais, os arquitetos modernos brasileiros se esforçavam para assumir as condições locais, caracterizá-las e positivá-las em seus projetos.

Nesta perspectiva, o arquiteto Lúcio Costa assim descreve as

---

[91]Andrade, Oswald, "A casa modernista", o pior crítico do mundo e outras considerações, Diário da Noite, São Paulo, julho de 1930. Republicado na Arte em Revista N;4, São Paulo, em agôsto de 1980.

[92]Em julho de 1920, Brecheret expunha em São Paulo sua maqueta do Monumento às Bandeiras, com a qual participava do concurso instituído por Washigton Luís para homenagear a saga dos bandeirantes. Em 1936, Brecheret começou a elaborar seu imenso bloco de granito, com 37 figuras, inaugurado finalmente em 1953.

[93]Artigas, Vilanova, "A Semana de 22 e a arquitetura", publicado na revista Módulo, n: 45, pp21-22, março/abril /1977.

características marcantes da arquitetura brasileira através da casa de colonos.

*"É sair da cidade e logo surgem à beira da estrada(...) feitas de pau-a-pique, pau do mato próximo e da terra do chão, como casas de bicho(...) e ninguém liga, tão habituado que está, pois 'aquilo' faz mesmo parte da terra como formigueiro, figueira brava e pé de milho - é o chão que continua..."*Ainda assinala em outro momento que "*o engenhoso processo de que são feitas - barro armado com madeira- tem qualquer coisa do nosso concreto armado(...)Por ser coisa legítima da terra tem para nós, arquitetos, uma significação respeitável e digna enquanto "pseudomissões, normando ou colonial", ao lado, não passam de um arremedo sem compostura".*[94]

Agora são os arquitetos modernos brasileiros que vão buscar na história a forma adequada para simbolizar o crescimento da capital. Através das novas resoluções técnicas como pilotis, "bris-soleil", "panneaux de verre", estes profissionais deveriam confeccionar o novo figurino - uma roupa para a cidade espiritualmente moderna, mas que segundo eles até aquele momento conservava um provincianismo servil. Estas preocupações nos distanciam de uma fase embrionária concernentes aos problemas urbanísticos, pois nas primeiras décadas todas as propostas apresentadas com o intuito de se legitimarem, reuniam uma série de citações contraditórias do ponto de vista urbanístico e arquitetônico formuladas por urbanistas franceses, alemães e americanos. Já , nos anos 50, a arquitetura moderna através de seus representantes paulistas impulsiona o imaginário desenvolvimentista , e ainda procura colocar o Brasil e particularmente a cidade de São Paulo como exemplo para as demais cidades do país.

Todavia, para que estes representantes pudessem vestir a cidade com um figurino moderno, se faz necessário entender as

---

[94]Este artigo foi publicado em Lúcio Costa: sobre arquitetura, Porto Alegre, Centro de Estudantes Universitários de Arquitetura, 1962 in Telles, Sophia S, Lúcio Costa: Monumentalidade e Intimismo, mimeo, p.7

transformações ocorridas na capital a partir da implantação do Plano de Avenidas. Caminhos que pretendemos iniciar acompanhando a trajetória política e intelectual do seu autor aliada ao contexto que marcou a importância de São Paulo após a política do Estado Novo.

# II- Capítulo

## "Entre o Técnico e o Político"

**"Quantos homens em um homem!**
**Como seria injusto, para essa criatura móvel, estereotipar uma imagem definitiva!"**
( Jules Michelet, História da Revolução Francesa, 1847)

Com o título "O homem que deu a São Paulo a cara do século XX" a Revista Veja em sua edição de 28 de fevereiro de 1996, prestou homenagem ao centenário do nascimento do ex-prefeito de São Paulo, Francisco Prestes Maia. Diversas outras comemorações sobre a vida e a obra desse engenheiro - arquiteto, que esteve à frente da Prefeitura de São Paulo no período de (1938-1945) e (1961-1965) ocorreram em 1996, ano de escolha do novo prefeito de São Paulo. O Jornal da USP aproveitou o momento eleitoral para lembrar aos candidatos que

*"...quem pretende ser prefeito de São Paulo tem muito a aprender com Prestes Maia, que administrou a capital por dois mandatos, nas décadas de 40 e 60. Avesso a projetos imediatistas, planejou a cidade do futuro."*[1]

Por sua vez, Revista Cidade *do Departamento do Patrimônio Histórico> Secretaria Municipal de Cultura* lançou um número especial procurando resgatar várias facetas da vida acadêmica e política de Prestes Maia. Além disso, neste mesmo ano o professor Benedito Lima de Toledo, da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (FAU) da USP lançou o livro *Prestes Maia e as origens do urbanismo Moderno em São Paulo,* recuperando imagens preciosas

[1] Jornal da USP, 23 a 29 de setembro de 1996.

da cidade.[2]

As várias facetas de Prestes Maia se confunde com a própria trajetória da cidade de São Paulo, marcada pelos ideais de "progresso" e do desenvolvimento industrial.

Diante de tantas homenagens a ele prestadas no decorrer de 1996 queremos aproveitar a oportunidade para conhecer os caminhos percorridos por este engenheiro acalentando os aspectos teóricos que nortearam a formação do pensamento urbanístico em São Paulo bem como o seu papel de político, técnico e artista.

Não se trata de mais uma leitura sobre o lado pioneiro e futurístico da obra, nem mesmo uma biografia completa do autor. Trata-se apenas de apresentar ao leitor um pouco de sua vida no sentido de permitir a compreensão dos elementos históricos que permeiam a leitura do Plano de Avenidas. Esta obra representa parte de sua vida, os caminhos que percorreu na sua formação pessoal, e além disso significa as opções feitas em vários momentos como intelectual e político. Concordamos com o historiador Eric Hobsbawn, quando diz que

> " *...o acontecimento, o indivíduo, e mesmo a reconstrução de algum estado de espírito, o modo de pensar o passado, não são fins em si mesmos, mas constituem o meio de esclarecer alguma questão mais abrangente, que vai muito além da estória particular e seus personagens.*"[3]

Hoje no entanto, as homenagens a ele prestadas significam uma forma de chamar a atenção da sociedade contemporânea para as suas características pessoais e por outro lado, apresentar um modelo de político ideal para os futuros candidatos à prefeito de São Paulo. Benito Bisso Schmidt ressalta que a perda de referenciais ideológicos e morais que marcam a sociedade contemporânea têm como contrapartida a busca, no passado, de trajetórias individuais que possam servir como inspiração para os atos e condutas

---

[2] Toledo, Benedito Lima, Prestes Maia e as origens do Urbanismo Moderno, 1996

[3] Hobsbawn, Eric. " O ressurgimento da narrativa. Alguns Comentários", RH- Revista

vivenciados no presente.

*"Assim como, por exemplo, o Mauá do jornalista Jorge Caldeira(1995) é o protótipo do* ***self-made-man*** *que, embora incompreendido em sua época, devido ao caráter agrário e escravista da sociedade brasileira de então, pode ser um modelo para os pretendentes a empresários nestes tempos de neoliberalismo."*[4]

Como os jornalistas e historiadores, dentre eles, Fernando Morais, Ruy Castro, Jorge Caldeira e Carlo Ginsburg estivemos inclinados a desvendar os múltiplos fios que ligam um indivíduo ao seu contexto, a partir da produção biográfica. As diversas fontes como, artigos de jornais e revistas, relatórios, depoimentos, fotos e planos urbanísticos deixados por Prestes Maia descerram para os historiadores e demais profissionais caminhos intrigantes que possibilitam a construção de uma história calcada na trajetória individual ao lado do contexto político e social. Todavia, sabemos que para realizar este trabalho de maneira completa outro percurso seria tomado, dado aos cuidados necessários com as questões que norteiam a fronteira entre história e literatura. [5]

Conforme afirma Benito Bisso Schmidt, nos últimos anos assistimos a volta da história narrativa dando ênfase aos aspectos retóricos em substituição aos textos analíticos.[6] Nesta perspectiva, o autor salienta as diferenças entre os historiadores e os jornalistas na composição das narrativas. O jornalista Fernando Morais ao escrever a biografia de Assis Chateaubriand procurou desprender-se da produção acadêmica e aventurar se nos detalhes da

---

Brasileira de História, Campinas, IFCH/UNICAMP, inverno, 1991,p.39-46.

[4]Schmidt, Benito Bisso. "Construindo Biografias... Historiadores e Jornalistas: Aproximações e Afastamentos in Estudos históricos- Indivíduo, biografia, história, Rio de Janeiro, Fundação Getúlio Vargas, vol.10, N:19, 1997,.4

[5] *" Falar em 'fronteiras' da literatura dentro desse campo de interações é sempre recuar um pouco, é no fundo pensar as diferenças entre ficção e não ficção."*Bosi, Alfredo. *"As fronteiras da Literatura"* in Gêneros de Fronteira- Cruzamento entre o histórico e o literário. org. Aguiar, Flávio, Meihy, José Carlos Sebe Bom , Vasconcelos, Sandra Guardini T.São Paulo, Xamã Editora,1997.p.12.

[6] Schmidt, Benito Bisso. "Construindo Biografias...Historiadores e Jornalistas: Aproximações e Afastamentos in Estudos históricos -Indivíduos, biografia, história, Rio de Janeiro, Fundação Getúlio Vargas, vol.10, n:19, 1997,p.1-156.

descrição.[7] Enquanto para Benedito Bisso Scmidt; o historiador como Carlo Ginsburg, em seu livro O queijo e os vermes se preocupou em vincular elegância estilística com as normas técnicas exigidas pelos trabalhos acadêmicos.[8] Para concluir, o mesmo afirma que o conteúdo ficcional das biografias produzidas no âmbito do jornalismo é maior do que no campo da história. A historiadora Maria Stella Bresciani aponta que já no século passado entre a arte de escrever/reconstruir a história e a busca do rigor nos métodos de crítica dos documentos, a noção de procedimento científico passou a fazer parte da definição da disciplina histórica .Tal afirmação se completa nessas palavras do autor Hayden White,

*"...a escrita da histórica não devia ser encarada como o que se chamava no início do século XIX uma "arte livre "- isto é, uma arte criativa do tipo que os poetas e romancistas românticos cultivavam. Como forma de arte, a escrita histórica poderia ser "vivida" e estimulante, até "recreativa", contanto que o historiador-artista não ousasse utilizar qualquer outra coisa que não fossem as técnicas e estratagemas da novelística tradicional."*[9]

Já esse pequeno ensaio biográfico sobre Prestes Maia se distancia das aventuras jornalísticas e das técnicas historiográficas marcadas pelo recurso literário e aproxima-se de estudos realizados pelo arquiteto Carlos Roberto Monteiro de Andrade referente a vida e obra do engenheiro sanitarista Saturnino de Brito.[10] Trata-se apenas de trazer subsídios analíticos para que o leitor possa compreender o alcance de suas intervenções na construção do ideário da metrópole nos anos 50. Este percurso deverá se desdobrar em dois caminhos. Por um lado, a trajetória intelectual, artística e política do autor; sem deslocá-la contudo do contexto

---

[7] Moraes, Fernando. Chatô o rei do Brasil, a vida de Assis Chateubriand., São Paulo, Companhia das Letras, 1994.

[8]Ginzburg. Carlo. O queijo e os vermes: o cotidiano e as idéias de um moleiro perseguido pela inquisição, São Paulo, Companhia das Letras, 1987.

[9]White, Hayden. Meta- História, A imaginação Histórica do Século XIX, São Paulo, EDUSP, 1973,p.148. citação de Bresciani, Maria Stella, no programa da Disciplina: Historiografia do Urbano: Cidade Industrial e Cultura Urbanística. mimeo/s/d.

[10] Andrade, Carlos Roberto Monteiro. "Saturnino de Brito- Um projetista de Cidades" in Arquitetura e Urbanismo, ano 12-jun/jul 97.

nacional que marcou a importância de São Paulo no debate em torno da reconstrução democrática após os anos que marcaram a ditadura do Estado Novo. Por outro lado, pretendemos assinalar a abertura de um novo campo profissional para os engenheiros-arquitetos acompanhando as discussões concernentes aos novos paradigmas do urbanismo contemporâneo. Caminhos estes que propomos trilhar dentro da história, através dos trabalhos produzidos pelos estudiosos da cidade, sobretudo, por aqueles que tratam a cidade além da materialidade urbana, isto é, como síntese de uma série de valores que atravessam o discurso produzido pelos técnicos e políticos e a experiência do habitante comum.

Estes caminhos nos conduzem aos estudos da historiadora Maria Stella Bresciani, particularmente, o seu artigo Permanência e Ruptura nos Estudos das Cidades. Neste artigo, ela estabelece uma homologia entre as entradas de estudo das antigas cidades muradas, como Tebas que teria sete portas de entrada. [11] Em cada porta, uma entrada conceitual revela, inúmeros aspectos e personagens da vida urbana nas primeiras décadas do século XIX. É contudo neste momento e através destes personagens que a autora acompanha a problematização da questão urbana. Após percorrermos estas portas, seja ela, a da técnica ou da questão social, ou então, a formação de novas sensibilidades e identidades sociais, na constituição dos sujeitos e da cultura popular, por fim chegamos na sétima e última porta, neste caso para nós muito importante; a da territorialidade. Acrescentamos aos instigantes estudos feitos por Maria Stella Bresciani, no tocante a constituição de territórios na cidade a partir de memórias afetivas, o ensaio filosófico de Anne Cauquelin. Neste ensaio, Cauquelin revela, no capítulo intitulado "Les plis du temps" a formação de fragmentos de memórias composto a partir da relação dos homens entre si e a materialidade urbana. Conforme a autora, esta relação se dá por

[11] Bresciani, Maria Stella Martins, Permanência e Ruptura nos estudos da Cidade in Cidade & História, Salvador, UFBA, 1990.

diversos caminhos, como, o romance, a escrita, as recordações, as tradições e os costumes. [12]

Uma outra questão importante que a autora suscita é a relação da memória e dos efeitos constitutivos do tempo, para tanto, a mesma recupera as palavras de Freud nas primeiras páginas de <Malaise dans Civilisation>. Este autor, fala da existência simultânea das camadas arqueológicas na Roma do século XX, e fala de alguém que, tendo conhecimento arqueológico, pudesse se lembrar de cada uma dessas camadas e de sua localização no espaço e no tempo. Para acompanharmos as transformações sofridas na Roma Antiga, Freud evoca a presença de um visitante munido de um completo conhecimento histórico e topográfico. este estrangeiro irá, por sua vez, decompor as camadas através dos fragmentos e das ruínas que ao longo dos anos encobriram a cidade de Roma, Freud ainda compara Roma a um " um ser psíquico", com um passado longínquo, onde nada, uma vez produzido, se perde, onde as fases recentes de seu desenvolvimento subsistem ao lado das antigas. Assim Freud descreve as diversas camadas da cidade, o Château Saint- Ange,a la place du Pallazzo Caffarelli, le temple de Jupiter Capilotin, Colisée, L'église de Maria Sopra Minerva. Este autor, nos dizeres de Caucquelin, faz de Roma uma ilustração pedagógica no sentido de mostrar um universo interior que ele chama de "inconsciente".

A partir do exemplo de Roma, Caucquelin procura revelar ao leitor a similitude de suas histórias pessoais, indeléveis com estas arquiteturas superpostas e invisíveis Anne Caucquelin parte em busca das " memórias diversas das cidades", essa vontade de apreender o espaço urbano na sua mutação, na anamorfose que faz dele um acúmulo de significações múltiplas poucas vezes adicionáveis, mas que substituem tecendo o fio condutor da opinião como transmissão de memórias, opiniões que tecem a "doxa "

[12] Caucquelin, "Le lieu de temps". In Essai de philosophie urbaine, Paris, Universitaire de

urbana.[13]

Conforme Caucquelin, analisar as práticas urbanas dos habitantes a partir de vários ângulos de suas memórias em ação, é também reencontrar antigos hábitos acumulados que a autora denomina como "dobras" do tempo. Nesta perspectiva, o elo que une habitante e arquiteto-urbanista é a composição destas dobras registradas no espaço. Para tanto, a autora enfatiza que a memória é um elemento arquitetural que também faz parte da estrutura urbana .

*2- Prestes Maia: O artista, o intelectual e o político*

*"Nasci em 19 de março de 1896, em Amparo, filho de Manoel de Azevedo Maia e Carolina Pupo Prestes Maia,"* relata Francisco Prestes Maia em um dos seus testamentos escrito em 1929. A família mudou-se para São Paulo em 1907, e Francisco Prestes Maia fez os seus estudos de primeiro e segundo grau no Colégio São Bento. Aos 15 anos ingressou na Escola Politécnica no curso de Engenharia e Arquitetura e o conclui em dezembro de 1917. No mesmo ano começou a trabalhar com imóveis e também como engenheiro fiscal do Hospício do Juqueri. Conforme, José Vidigal Pontes, esta seria sua primeira incursão na administração pública..[14]Em 1918, foi convidado para trabalhar na comissão preparatória das comemorações do Centenário da Independência, as quais consistiam na criação de conjuntos urbanísticos, abertura da avenida Independência, execução de obras no Museu Paulista, reforma e construção do Monumento do Centenário e canalização do córrego Ipiranga. Ainda na mesma época, São Thiago e Ramos de Azevedo o indicar para trabalhar junto à Secretaria do Interior sob

---

France, 1992.

[13]Caucquelin, Anne, " Le lieu de temps" in Essai de philosophie urbaine, Paris, Universitaire de France, 1992.

[14] Pontes José Alfredo , Francisco Prestes Maia "O político que não gostava de política" in revista Cidade, ano III, Revista do Departamento do Patrimônio Histórico -Secretaria Municipal de Cultura, p.4.

a direção de Alfredo Braga, diretor das Obras Públicas do Estado. Só em 1926, depois de ter prosseguido nesses trabalhos, integrando a Comissão Construtora da Avenida Independência, ao lado de Mario Whately, Modesto Costa Ferreira e Antonio Smith Bayma, monta em 1922, o escritório de engenharia e realiza uma série de projetos avulsos, entre eles o Viaduto do Chá e algumas reformas de residências em São Paulo.

Em toda sua vida de estudante, Prestes Maia, seguiu um percurso brilhante: do Colégio São Bento à Escola Politécnica. Suas notas revelavam a intensidade e o envolvimento com o estudo. Este é o motivo da existência dos 12 mil livros de sua biblioteca particular, que hoje pertence à Biblioteca Municipal de Santo Amaro, onde recebeu uma sala especial. Neste acervo, podemos encontrar assuntos variados, dentre eles, literatura, história, arquitetura, filosofia, estética, finanças, teatro e política. Além dos livros, são muitas as revistas francesas e italianas sobre construção, serralheria e mesmo decoração e tapeçaria, sem contar as enormes prateleiras repletas de relatórios e projetos que foram apresentados para São Paulo e interior.

Conforme sua esposa, Dona Maria,"...as edições raras eram encomendadas aos livreiros europeus de Florença, Leipzig e outras cidades. Da Europa vinham obras em inglês, francês, alemão, grego(antigo), italiano, latim".[15] Daí a familiaridade com outros idiomas expressos em varias citações de autores ingleses, alemães e franceses, encontradas no Plano de Avenidas. Outra curiosidade é que, apesar de não ter tido formação acadêmica em Urbanismo que como denominação e disciplina era relativamente recente, o mesmo demonstra o contato com as várias correntes urbanísticas da época, através das leituras realizadas em inglês na sua maioria, abrangendo discussões relativas a engenharia sanitária, hidráulica, irrigação, planejamento urbano, tráfego, transportes, pontes, portos,

[15] Faerman Marcos, Os Livros de um Humanista in Cidade, Revista do Departamento do

geologia, e outros. Como profissional liberal, elaborou planos e projetos urbanísticos de dezenas de cidades brasileiras, dentre elas, Campinas, Santos, Recife, Campos do Jordão, Belo Horizonte, Curitiba, Votuporanga, Ribeirão Preto, Poços de Caldas, Londrina, Santo André. O arquiteto Benedito Lima de Toledo na recente publicação já mencionada, nos diz que tendo conhecimento das várias correntes do Urbanismo da época,[16]

"....*Prestes Maia não se identificava com as que se voltavam para a formulação de um modelo ideal para a criação de novas cidades, mas, com as que propunham a reurbanização das aglomerações então existentes.*"[17] Tal afirmação se desfaz na medida em que nos anos 50 este engenheiro-arquiteto planejou algumas cidades inteiras, como Cristo Rei, no município de Itamonte(RJ)- para a qual criou planta de urbanização de um terreno de 50 milhões de metros quadrados, situado nas Agulhas Negras de Itatiaia. Outros projetos-pilotos desse porte foram o de Jardim Umuarama, região do Município de Lusiânia, em Goiás, e o da cidade de Panorama, 121 hectares nos barrancos do Rio Paraná. A Sociedade Imobiliária Panorama, no ano de 1952, assim divulgava com convicção a força do seu empreendimento:

"*Panorama tem, para garantir sua perfeição, a orientação técnica do maior urbanista brasileiro, o Dr. Francisco Prestes Maia, ex-prefeito de São Paulo.*"[18]

Nestes planos, podemos desfrutar toda sua erudição. São inúmeras as citações de conceituados urbanistas europeus e norte-americanos, ao lado de uma análise de suas principais obras. Além

---

Patrimônio Histórico- Secretaria Municipal de Cultura, p.26.

[16]Verificar o trabalho do arquiteto Badaró, Ricardo. Campinas o despertar da Modernidade., Campinas, Unicamp, 1996.Este trabalho acompanha o Plano de Melhoramentos Para Campinas. obra de Francisco Prestes Maia.

[17] Toledo Benedito Lima, op.cit., p.240.

[18] Panorama a Cidade Revelação que São Paulo oferece ao Brasil, Impressão Casa do Livro Azul, Campinas, s.d. O empreendimento que determinou a fundação da Cidade de Panorama.

das palavras que convenciam seus leitores da importância de seus projetos, encontramos outra característica fundamental : o seu lado artístico. A linguagem visual de suas aquarelas rica em detalhes ornamentais, não visava exercitar um dom estético, mas sim uma forma de se comunicar através do desenho. Conforme o professor Benedito Lima de Toledo, " *o desenho para ele era um instrumento de trabalho e de divulgação de suas idéias".*[19] Como um cenário, a cidade de São Paulo no Plano de Avenidas se apresenta com um vocabulário clássico, repleto de colunas, pilastras, bossagens, ornatos escultóricos, jardins à francesa. Fantasias extraídas do passado das principais cidades renascentistas como mostra o desenho projetado para o viaduto Boa Vista

." *No estudo, vemos o viaduto sobrepujado por uma espécie de palácio italiano, com fachada provida de nichos decorados com os Davis de Donatello e de Miguelângelo."*[20]

O passado é revisitado também na literatura, de preferência os clássicos como, Plínio Antigo, além das poesias de Lucrécio e Virgílio ou na leitura do Tratado de arquitetura de Alberti.

Todavia se a linguagem estética voltava-se para o passado, de maneira inversa as palavras direcionavam o leitor para o futuro, pois logo na introdução do Plano de Avenidas o autor declara que ,

*"....importa nos projetos de urbanismo manter um critério rigoroso e claro, evitar as phantasias e as superfluidades, fugir ao espirito de systemas, as concepções rígidas, desconfiar das idéias paradoxaes, sacrificar o secundário, selecionar e não obstante tudo, ter sempre diante dos olhos o futuro da cidade."* [21]

Antes de discutirmos este descompasso, ou seja, a diferença entre o discurso projetado para o futuro e a forma apoiada em imagens renascentistas, importa ainda conhecer a trajetória política de nosso personagem.

---

[19] Toledo,Benedito Lima, Revista do Departamento do Patrimônio Histórico, op.cit. 63.
[20] Campos Eudes, ***São Paulo na visão classista de Prestes Maia,*** Revista do Patrimônio Histórico Secretaria Municipal de Cultura, op. Cit. P. 45
[21] Maia Francisco Prestes, *Introdução ao Estudo de um Plano de avenidas para a cidade de São Paulo, 1929.p.7*

*3- O político em seu contexto*

No decorrer dos anos 30, o Estado procurou incorporar todas as propostas que foram apresentadas na década anterior, bem como incorporar também seus idealizadores nos órgãos e instituições municipais, estaduais ou federais. A maior parte dos projetos urbanísticos apresentados no decorrer dos anos 20 vão ser incorporados como plataforma do governo chamado "revolucionário" em 1930. Como já vimos, em 1924 durante a administração do prefeito Firminiano Moraes Pinto(1920-1926), Prestes Maia foi convidado a assessorar o urbanista João Ulhôa Cintra em um estudo de circulação de veículos no centro da cidade e estudar a sua remodelação . Tais estudos foram publicados no Boletim do Instituto de Engenharia, após terem sido apresentados em várias sessões na Câmara Municipal de São Paulo.

Para convencer seus interlocutores, Prestes Maia e seu companheiro João Ulhôa Cintra inicia Os grandes melhoramentos de São Paulo com o seguinte discurso:

" *A capital paulista soffre uma verdadeira crise de crescimento. Há pouco menos de duas décadas seus problemas edilitários eram simples- quanto podem ser os de uma cidade commum.De então, porém, um novo aspecto esboçou-se, tomou forma, e hoje levanta-se ante os olhos dos responsáveis pelo futuro: São Paulo marcha com passo mais rápido que o normal, e de tal modo se vae distanciando das suas congeneres deste e dos outros continentes, que não pode subsistir duvida que ella está em uma phase decisiva da sua existência: a da sua passagem para o rol das grandes metrópoles.*" [22]

[22] Maia Francisco Prestes, Cintra João Florence d'Ulhôa, "Um problema actual - Os grandes melhoramentos de São Paulo", in Boletim do Instituto de Engenharia, Vol VI, números 26 e 27, p.56.

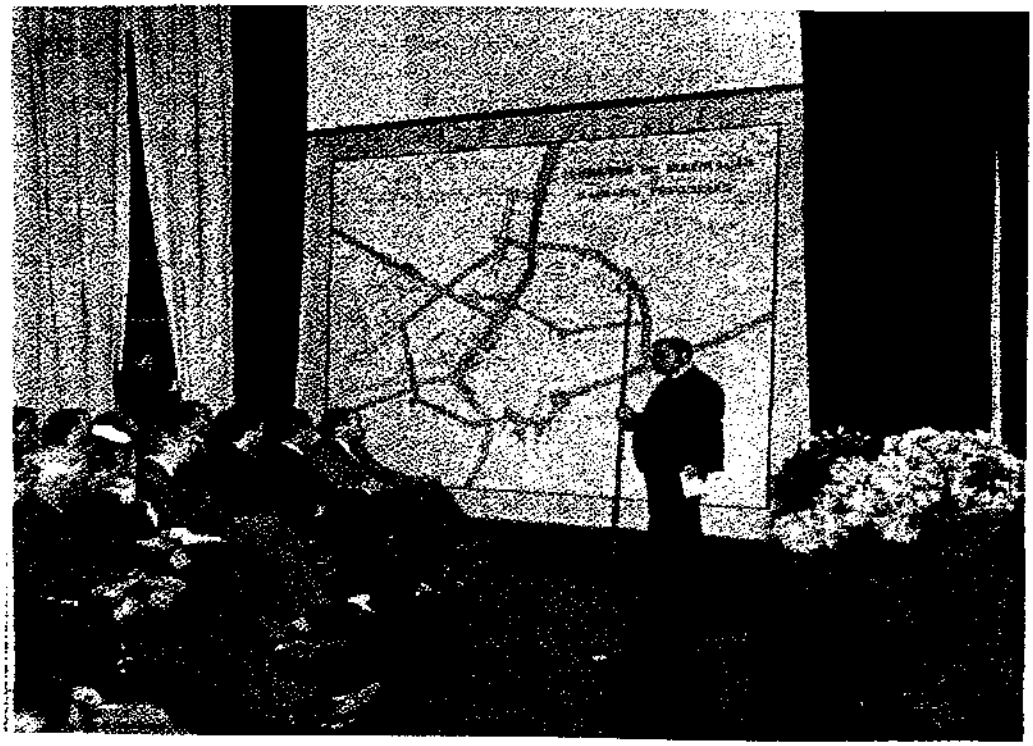


Fig. 7 - Explicando suas idéias para São Paulo - O Perímetro de Irradiação - Radiais Principais. "A Saga da Metrópole e seu inventor " in Cidade- Revista do Departamento do Patrimônio Histórico/ Secretaria Municipal de Cultura, Ano III, 1996, p. 4.

Com esse discurso "progressista" e com um plano viário calcado nas teorias urbanísticas das principais cidades norte-americanas, que por sua vez privilegiavam o alargamento das ruas e abertura de avenidas e a expansão da cidade a partir dos ônibus e automóveis, foi possível convencer a Câmara Municipal, que naquela ocasião contestava o aumento das tarifas de transporte e o monopólio das linhas de ônibus pretendida pela Light, e além disso receber o convite do prefeito Pires do Rio, pertencente ao PRP( partido político defensor da burguesia cafeicultora), para dar continuidade a estes estudos e a elaborar o chamado Plano de Avenidas.

Todavia, com os acontecimentos desencadeados nos anos 30, por conta do governo provisório, a cidade perdeu total ou parcialmente sua autonomia e o projeto de Prestes Maia e Ulhôa Cintra caiu no esquecimento. Em poucos meses o PRP sai da cena política, pois foi superada a velha cisão entre o Partido Republicano

Paulista e o Partido Democrático de São Paulo. Disputas com o governo federal a respeito da autonomia do estado, da indicação das autoridades locais e do alargamento, mesmo que tímido, da participação popular na vida política, levaram os membros do PD a um crescente afastamento em relação ao regime de Vargas.

Cabe aqui relatar o cenário onde se desenrolaram os episódios da reviravolta política que sacudiu o Estado Novo e colocou em xeque a "era de Vargas". A evolução da Segunda Guerra Mundial, levando o Brasil a declarar guerra aos regimes ditatoriais da Alemanha e da Itália, tornou-o aliado dos Estados Unidos e da Grã-Bretanha, considerados como paradigmas da democracia, abrindo uma brecha para as primeiras contestações ao Estado Novo. Á medida que a vitória dos Aliados e o fim da guerra na Europa se afiguravam como inevitáveis, cresceram as manifestações contra o governo Vargas. O crescimento das cidades e do proletariado lança à vida política amplos contingentes da população e o processo de absorção dessa população passa a constituir uma dimensão política essencial no novo período.

Ao examinar a participação política das classes populares no Brasil, após 1945, o cientista social Francisco Weffort aponta a importância do sufrágio na composição deste processo político. No entanto salienta em seus estudos que,

*"... não se pode confundir o povo com o corpo eleitoral: a restrição do direito de voto aos alfabetizados afasta da atividade política( e em que medida elimina) a da população adulta e a quase totalidade da população rural."*[23]

O cientista político conclui que este fato constitui uma das mais clamorosas injustiças da democracia parcial instalada no após-guerra.

Enfim, com o fim da ditadura, terminava também o monopólio exercido por Vargas da manipulação da opinião popular. Conforme

[23]Weffort, Francisco. O populismo na política brasileira, Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1978, p18.

aponta o ex-deputado Hugo Borghi, um marco dessas investidas foi o I Congresso de Escritores Brasileiros, realizado em janeiro de 1945, na capital paulista.[24] Este evento alcançou, conforme este político, grande repercussão tendo em vista as resoluções tomadas pelos participantes em favor da abertura política, com o fim da censura imposta à imprensa.[25]

No campo econômico, o país oferece no pós-guerra um novo panorama: o conflito mundial interrompera as importações da Europa e do Japão, beneficiando as firmas importadoras de produtos americanos. Da mesma forma, durante o conflito mundial também cresceram as exportações em determinados setores, como a indústria têxtil, automobilística, de eletrodomésticos. Por outro lado, em decorrência da suspensão das importações da Europa e do Japão, desenvolvera-se a indústria nacional, desencadeando um processo que propiciou a criação de oportunidades para a implantação de pequenas unidades, que mais tarde transformaram-se em indústrias de porte médio. O salto da industrialização estimulou o florescimento do empresariado paulista na política brasileira. Tal participação pode ser constatada nos estudos realizados por Maria José Trevisan, através da presença de duas instituições, o Instituto Superior de Estudos Brasileiros (ISEB) e o Fórum Roberto Simonsen. Segundo a historiadora, estas duas entidades foram responsáveis pela formação da opinião pública, favorável à chamada política desenvolvimentista desencadeada, em 1955, pelo presidente Jucelino Kubitschek.

Após a morte do empresário Roberto Simonsen em 1948, a diretoria da CIESP inaugura o Fórum , com o objetivo de promover

---

[24]Em seu artigo " Cultura e política no Estado Novo : 1937-1945" in Encontros com a Civilização Brasileira, Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, n:7, p.87-94, o autor Carlos Guilherme Mota descreve o clima intelectual do período sob efeito ao autoritarismo. A criação do D.I.P. (1937) e a abrangência de suas funções; as manifestações de crítica ao Estado Novo.

[25] Borghi, Hugo. A força do destino, Rio > Janeiro, editora Forense, 1995.p.121.Estes livro trata de resgatar a trajetória política deste autor como deputado constituinte, sua atuação como presidente do PTB de São Paulo, a organização do PTN, suas lutas políticas e eleitorais, 1947,1948, 1950.

um espaço aberto a todas as correntes de pensamento e opinião, além da promoção de conferências, debates e estudos sobre os problemas sociais, econômicos, financeiros, culturais e técnicos. Ao estudar o discurso do empresariado paulista, a autora Maria José Trevisan chega à seguinte conclusão:

*"... ao contrário do que a historiografia mais corrente sobre o tema afirma, o empresariado tinha um projeto para a sociedade brasileira. Não um simples projeto econômico de industrialização mas um projeto político de dominação cuja estratégia é a industrialização. Naquele momento a ênfase recaía sobre a implantação da indústrias de base, o que para a classe industrial significava um salto qualitativo em direção à almejada indústria auto-sustentada."*[26]

Importa ressaltar que a presença dos paulistas na política brasileira acontece em momentos anteriores. Dentre eles, podemos lembrar o clímax da reação paulista através da Revolução Constitucionalista de 1932 quando ocorre o rompimento definitivo do Partido Democrático com Vargas. Para tanto, realiza um acordo com o Partido Republicano Paulista e ambos organizam a Frente Única Paulista (FUP). Também em Minas Gerais e Rio Grande do Sul são constituídas frentes únicas. A luta pela constitucionalidade une todas essas organizações e grupos oposicionistas, que passam a conspirar contra o Governo Provisório. O movimento constitucionalista cresce e ganha corpo a partir de 25 de janeiro de 1932, quando a Liga de Defesa Paulista organiza uma grande manifestação na praça da Sé, em São Paulo. O presidente Vargas, contrapondo-se ao movimento e às conspirações em marcha, assina uma Lei Eleitoral em 24/3/32 e a 13/5/33 montando uma comissão para elaborar o projeto da futura constituição e marca ainda a data

[26] Trevisan, Maria José. "Anos 50: Os empresários e a produção cultural" in Sociedade & Cultura, Revista Brasileira de História, São Paulo/ ANPUH, Marco Zero,v.8,n:15,87

das eleições para maio de 1933. Paralelamente, nomeia um interventor civil, paulista e sem ligações com as forças em confronto.[27] Entretanto, essas medidas, não foram suficientes para barrar a movimentação oposicionista em direção ao levante armado.

Apesar de toda mobilização cívica e ideológica, a situação militar de São Paulo era difícil, dado ao número inferior de homens, armas e munições e, ainda mais, bloqueado no litoral e cercado em suas fronteiras. Neste momento São Paulo perde a adesão de outros estados, sobretudo do Rio Grande do Sul e Minas Gerais. Tais estados, além de negociarem com o Governo Provisório, colocam tropas para lutar contra o movimento desencadeado em São Paulo.[28]Desse modo, o estado foi derrotado e as tendências centralizadoras do governo federal acentuaram-se.

No período que vai de julho de 1932 a 1934, São Paulo teve doze prefeitos e várias mudanças administrativas foram feitas na prefeitura.[29] Nesse meio tempo, Prestes Maia articula com outros urbanistas, dentre eles Luis de Anhaia Mello, a formação da Sociedade Amigos da Cidade, entidade civil que se propunha a apontar soluções para os problemas da cidade, tornando-se seu primeiro presidente. Por uma feliz coincidência, afirma o professor Luis de Anhaia Mello,

---

[27]Sagatto, José Antonio. "São Paulo em Armas" in Memória- publicação do Departamento de Patrimônio Histórico da Eletropaulo- julho/agosto/ setembro de 1992, ano IV- N:15, p. 56.

[28]Verificar os estudos de Castro , Sertório de. A República que a revolução destruiu, Rio de Janeiro: Freitas Bastos,1932., Borges, V. H.F. P. Getúlio Vargas e a oligarquia paulista: História de uma esperança e de muitos desenganos através dos jornais da oligarquia. São Paulo, Brasiliense, 1979. Estes livro tem como objetivo o estudo das relações entre Getúlio Vargas e a oligarquia paulista, vistas através de seus principais órgãos de imprensa durante o período de 1926-1932.

[29]Os prefeitos de São Paulo durante esse período foram: Joaquim José Cardoso de Melo Neto(24/10/1930-5/10/1930), Luis de Anhaia Mello (6/12/1930-25/07/1931), Francisco Machado de Campos(26/07/1931-13/11/1931), Luís de Anhaia Mello(14/11/1931-4/12/1931),Henrique José Guedes (5/12/1931-23/05/1932),Gofredo Teixeira da Silva Telles (24/05/1932-2/10/1932), governando a cidade durante o período da revolução constitucionalista; Arthur Saboya (10/1932-28/12/1932), Theodore Augusto Ramos, (29/12/1932-01/04/1933), Arthur Saboya (02/04/1933-22/05/1933), Osvaldo Gomes da Costa (01/07/1933-21/08/1933), e finalmente, Antonio Carlos Assumpção (22/08/1933-06/09/1934).

Mais do que nunca, Prestes Maia e Anhaia Mello apresentavam-se não apenas como amigos da Cidade, mas como portadores de um conhecimento capaz de resolver os problemas e ao mesmo tempo apontar novas diretrizes no tocante às questões administrativas. Cabe ressaltar que, embora formada por uma elite favorecida da cidade , a Sociedade Amigos da Cidade foi a antecessora das atuais Sociedades de Amigos do Bairro, cujo papel político foi decisivo nos anos 40 e 50.[30]

*4- Um político que não gostava da política?*

A trajetória política de Prestes Maia inicia-se em 10 de novembro de 1937, quando Getúlio Vargas decreta uma nova constituição. Era o início do Estado Novo, regime em que os Estados eram administrados por interventores nomeados pelo presidente da República e os prefeitos das capitais eram indicados pelos interventores. Neste quadro político-institucional Prestes Maia é nomeado prefeito de São Paulo pelo interventor Adhemar de Barros, não pela vontade deste, mas por imposição pessoal de Getúlio Vargas. Prestes Maia respeitava o presidente, mas nunca escondeu suas pretensões políticas, que em vários momentos o colocava em campos opostos ao presidente. Em depoimento no jornal "Última Hora", 1954 após a morte de Getúlio Vargas, o engenheiro assim se pronunciou :

*"Amigo pessoal do ex-presidente, mas insuspeito opinador, porque em pretéritas lutas o tivemos em campos opostos e porque na presente campanha política somos em São Paulo o único candidato que jamais foi buscar palavras de ordem no Palácio das Águias, não protestamos aqui apenas o protocolar respeito a um morto, mas o pesar com que verificamos de há muito envolvimento*

[30] As SABS ocuparam um espaço importante no esquema político da época. Os políticos populistas, para se elegerem, precisavam da presença das camadas populares, o que se podia obter através dessas organizações.

*do primeiro cidadão do País mas dificuldades insidiosas da política, da espiral inflacionária e dos círculos imediatos."*[31]

Ainda neste depoimento, Prestes Maia declara que a preocupação de Vargas com relação aos direitos sociais deverá ser mantida pelos políticos honestos e sensibilizados para as questões sociais.

O espírito autoritário da época fazia do Estado o principal agente político do governo ditatorial estadonovista: os interventores designados pelo governo da república para governarem os estados, e os prefeitos, nomeados pelos interventores para governarem os municípios, eram meros representantes em nível local da autoridade do presidente da República. Em maio de 1938, Prestes Maia assume a prefeitura dando início às propostas urbanísticas, políticas e administrativas já apresentadas no Plano de Avenidas. Como prefeito, procurou realizar muitas propostas daquele plano: iniciou a execução dos dois sistemas básicos de irradiação da cidade, a Avenida Circular e o Sistema Y, formado pela 9 de Julho, com seu moderno túnel encimado pelo parque Trianon, e pela avenida Itororó( atual 23 de Maio); executou obras nas avenidas Ipiranga, Paulista, Pacaembu e São João, desenvolveu projetos para as avenidas Leste, Rio Branco, e Sumaré; retificou o rio Tietê( que encurtou em 20 Km, com o aproveitamento de terras varzeanas para a construção de avenidas marginais e outras obras públicas). Concluiu a construção do estádio do Pacaembu, construiu a ponte das Bandeiras, a galeria Prestes Maia e vários viadutos secundários.

Contrastando com essas iniciativas modernizadoras da cidade, tomou decisões administrativas controversas. Logo no início da sua carreira política foi duramente criticado por sua decisão de fechar a Biblioteca Municipal Mário de Andrade nos finais de semana( em vigor desde 1 de abril) a fim de conter despesas.

---

[31] Última Hora, 5/5/1954

*"O não pagamento das "gratificações" por serviços extraordinários- Pró- Labore atingiria em montante de 250.000 cruzeiros que somada ao congelamento de 40% da verba destinada a compra de livros (2 milhões-ano) e aos boatos de que em breve seu expediente se reduziria ainda mais, passando a ter o mesmo expediente dos órgãos da administração municipal".*[32]

Embora fosse um intelectual, Prestes Maia considerava o orçamento do Departamento de Cultura alto demais para as possibilidades do Município. Por outro lado, prendia-se à legislação em vigor, a qual determinava que os gastos com educação e cultura eram atribuição dos Estados.

*"Ele achava que a Prefeitura não tinha nada a ver com a educação. Naquela época de fato, não existiam escolas municipais. Por uma lei antiga, o Estado detinha toda instrução pública, Municipal e Estadual. Foi só mais tarde que a Prefeitura assumiu a educação no município e o Prestes Maia teve que fazer as Escolas Municipais."*[33]

O autor dessas palavras é Rubens Borba de Moraes, diretor da Biblioteca Municipal na gestão de Mário de Andrade junto ao Departamento de Cultura. Entretanto, o prefeito deu prosseguimento à consolidação da Biblioteca Municipal, criou a Escola de Ballet e espalhou esculturas de Victor Brecheret pela cidade, inclusive o Monumento às Bandeiras.

*" O Prestes Maia era um homem impossível, um gênio esquisito, personalista, autoritário, manhoso, mas tinha uma qualidade rara: foi prefeito mais honesto que São Paulo já teve"*[34], afirmou Rubens Borba de Moraes.

Todas as suas obras foram feitas com recursos municipais e seus custos eram administrados pessoalmente por Prestes Maia que

---

[32] Revista Anhembi, diretor Paulo Duarte, agosto de 62, vol. 47, número 141, ano XII, p.504-505

[33] Entrevista: Rubens Borba de Moraes- por Dona Margarida Cintra Gordinho ( Socióloga e Assistente da Diretora do Departamento do Patrimônio Histórico da Secretaria Municipal de Cultura. in Os 50 anos da revista do Arquivo Municipal, Departamento do Patrimônio Histórico da Secretaria Municipal de Cultura.1984.

[34] Revista do Arquivo Municipal( Divisão do Arquivo Histórico), São Paulo, 1984,p.21.

vivia pressionando a Secretaria das Finanças para a aplicação de verbas destinadas às necessidade da população da cidade. Segundo o depoimento do ex-diretor da Biblioteca Municipal, foi a implantação do Plano de Avenidas o motivo crucial da contenção de gastos destinados aos projetos apresentados pela Secretaria de Cultura. Por isso, Rubens Borba de Moraes, na entrevista publicada na Revista do Arquivo Municipal de São Paulo, declara seu descontentamento ao adjetivar o Plano de Avenidas de plano Caipira.

*"Ele queria fazer. Ele queria derrubar casas e fazer as avenidinhas de 100 metros de largura. Ele fez um plano pra São Paulo, que era um plano "caipira", um plano sem previsão, de 30 anos, de 40 anos. Do ponto de vista urbanístico, ele errou nisso, ele errou não prevendo, não fazendo projeções para o desenvolvimento de São Paulo. Ele projetou o desenvolvimento de São Paulo muito mais lento, de maneira que as grandes avenidas que ele fez se tornaram ruas apertadas em pouco tempo."*[35]

Apesar das críticas, Prestes Maia foi o primeiro prefeito paulista a merecer a imagem de "mestre de obras". Sabemos que esta imagem foi construída em 1945, a partir do relatório apresentado no final de sua gestão. Os Melhoramentos de São Paulo , título deste relatório, é na verdade uma síntese de tudo que foi realizado na capital durante a sua administração. Desde as realizações urbanísticas como abertura das avenidas, canalização do Tietê, até as construções propriamente ditas, dentre elas, o Estádio Municipal, o túnel do Trianon, a Biblioteca Municipal, calçamento de ruas, e a instalação de diversos monumentos e esculturas. Ainda como parte deste relatório, encontramos o programa desenvolvido por esta administração no tocante as questões jurídicas e as realizações culturais. Fotos e mais fotos procuram comprovar a eficácia de tais realizações, embora uma pequena nota de rodapé colocada pelo autor no início da primeira página chama a atenção do leitor ao dizer que,

[35]Idem, Ibidem.

*"...o presente folheto completa o Plano publicado em 1930. Mas aquele propunha projétos para cinco lustros, e este só traz fotografias de uma administração. A desproporção de volumes corresponde à diferença que sempre vai do sonho à realidade."* [36]

Esta é mais uma característica de Prestes Maia, a exigência e a auto crítica como uma estratégia de convencimento, pois se este relatório é para ele um folheto, lembramos que o Plano de Avenidas foi também chamado por ele de livrinho. Mas o fato é que depois deste mandato, seu nome passou a ser cogitado entre as principais lideranças partidárias.

Em 1950, Tomás Pivetta, presidente do diretório paulista da UDN, partido fundado por opositores ferrenhos de Getúlio Vargas, insistiu para que Prestes Maia aceitasse sair candidato a governador do estado, disputando o cargo com Lucas Nogueira Garcez, na ocasião apoiado por Adhemar de Barros.[37] Prestes Maia não conseguiu se eleger, mesmo com a coligação entre partidos rivais como a UDN, PSD e o PSB.[38] Em 1953, embora não pertencesse a nenhum partido, é lançado novamente candidato a governador por uma coligação que dessa vez conseguia agrupar a UDN, o PSD, o PRT, o PRP, o PR e até mesmo seu opositor na última eleição, Lucas Nogueira Garcez, que havia rompido com Adhemar de Barros. A repercussão da candidatura de Prestes se estendeu em várias cidades do interior paulista, dentre elas, Araraquara, São Carlos, Capivari, Tietê, Cerquilho, Rafard, Porto Feliz e Mombuca, cujos

---

[36] Maia, Francisco Prestes. Os Melhoramentos de São Paulo, São Paulo, Sub- Divisão Gráfica da prefeitura do Município de São Paulo, segunda tiragem, 1945.

[37] *"A União Democrática Nacional- UDN- surgiu oficialmente em 7 de abril de 1945, congregando adversários tradicionais ou recentes de Vargas (muitos deles demitidos por manifestações contra o Estado Novo ou caídos em desgraça político-administrativa nos seus estados), unidos a grupos liberais e de esquerda, além de alguns comunistas desiludidos como Prestes. O Partido Social Democrático- PSD, sob a coordenação de Benedito Valadares, articulou o apoio da estrutura de poder do governo Vargas à candidatura Dutra, realizando em 8 de abril, em Belo Horizonte, seu primeiro comício."* in Borghi, Hugo, op. cit. p. 122.

[38] Conforme o relato de Hugo Borghi , *"o principal adversário de Ademar e do PSP era PTN, onde o borghismo e o trabalhismo autêntico lutavam para eleger-me, o que nos tornou o alvo prioritário desses desmandos, embora, diga-se de passagem, os métodos agressivos também fossem usados contra os adeptos da candidatura Prestes Maia, apoiada pelo PSD e a UDN"*, Borghi, Hugo, op.cit. 338.

respectivos prefeitos não escondiam a simpatia por este candidato.[39] O jornal O Estado de São Paulo, em maio de 1954, assim comentou a sua visita à cidade de Cerquilho, "...o candidato falou sobre três pontos do seu programa: moralização do ambiente político, desenvolvimento de plano administrativo estadual e recuperação da posição política de São Paulo no âmbito nacional. Reafirmou ser sua candidatura de caráter eminentemente popular, refutando inverdades atacadas por uma parlamentar." [40]

Em São Paulo, na realidade, existiam naquela época duas correntes políticas de prestígio eleitoral: o borghismo e o ademarismo.[41] Neste caso, o apoio dos borghistas do PTB e do PTN e dos simpatizantes de Adhemar de Barros foi decisivo para o triunfo de Jânio Quadros. Após sofrer sua primeira derrota como candidato ao governo através do pleito eleitoral, Prestes Maia avalia sua campanha, em 1953, como sendo de alto nível, e ainda declara: "Sr. Jânio venceu e continuamos admiradores recíprocos. A melhor prova de boa relação, em plano elevado, foi a campanha seguinte pela prefeitura, em que o Sr. Jânio foi o meu maior animador, combatendo ao meu lado em campo aberto em meus comícios." [42] Durante sua trajetória política, Prestes Maia ora se apresentava como técnico, ora como morador apaixonado pela cidade. É claro que esta era a sua forma de fazer política, que podemos interpretar a partir dos artigos escritos, no ano de 1954, em uma coluna diária no jornal Última Hora. Nestes artigos, encontramos o esforço em se comunicar com a população a partir da escolha de temas variados

---

[39] *"O prefeito municipal de Araraguara, que fôra convidado por vários partidos para integrar chapas de candidatos á deputação estadual, optou pela UDN, declarando em comunicado publico que, entre as razões que influíram em sua resolução, sobressai "a firmeza desse partido na decisão de escolher para candidato a governador do Estado um cidadão contra o qual não há restrições a fazer, o engenheiro Prestes Maia."* in O Estado de São Paulo, 4/05/54-p.4

[40] Marcado pelo êxito o início da campanha do candidato Prestes Maia in *O Estado de São Paulo*, 30-05-1954.

[41] Hugo Borghi foi deputado constituinte, foi ainda presidente do PTB de São Paulo participando das lutas políticas e eleitorais em 1947, 1948 e 1950. Entre suas lutas estavam as campanhas do Queremismo e da Convocação de uma Assembléia Constituinte com Vargas, junto com Luís Carlos Prestes, em 1945.

[42] Maia, Prestes. " Nunca fui Anti-Janista" in Correio Paulistano, 7/02/1961

apresentados com um vocabulário claro e bem escrito para que todo leitor pudesse acompanhar, refletir e, ao mesmo tempo se convencer dos argumentos por ele apresentados.

- "Tímido, mas sempre cortês em Palanques". ( legenda original)
"A Saga da Metrópole e seu inventor " in Cidade- Revista do Departamento do Patrimônio Histórico/ Secretaria Municipal de Cultura, Ano III, 1996, p. 18.

Fig. 8 - Campanha para a prefeitura (60): com espôsa (D. Maria ) e a filha ( Adriana).
"A Saga da Metrópole e seu inventor " in Cidade- Revista do Departamento do Patrimônio Histórico/ Secretaria Municipal de Cultura, Ano III, 1996, p. 19.

Entre os diferentes temas, encontramos, o seu assunto predileto, a cidade de São Paulo.

" A localização e o projeto do Paço Municipal voltam a solicitar a atenção publica, ou, mais exatamente a atenção dos órgãos técnicos municipais, porque o publico que ouve do assunto há 50 anos já se enfastiou dele."[43]

[43]Maia, Francisco Prestes. " O Paço de São Paulo", in Ultima Hora, 12/01/1954.

Nesta, coluna o engenheiro procurou esclarecer a população sobre os projetos que vinham sendo apresentados pelas autoridades públicas. Esta era a sua forma de fazer política, criticava os projetos usando para isso todo o conhecimento técnico e afastava-se dos costumeiros ataques que os políticos procuravam fazer aos seus adversários. Uma outra característica importante do seu texto é o lado populista, marcado pela preocupação em se expressar como um habitante comum da cidade. O habitante preocupado com a falta de água, racionamento de energias, nomenclatura das ruas, vistorias dos teatros, traçados das ruas, além dos problemas específicos do dia a dia de um bairro. Em uma entrevista na cidade de Capivari na sua campanha a governador do Estado, em 1954, lhe fizeram a seguinte pergunta: " ...se era verdade que ele andava de bonde? - respondeu que realmente era verdade, pois assim estaria em contato com o público sofredor." Entretanto, parecia que este contato se dava apenas pelo fato de estar ao lado do público, talvez ouvindo conversas durante o trajeto, o que não significava a troca de palavras com os usuários. O arquiteto Benedito Lima de Toledo nos ajuda a esclarecer o caráter fechado e sisudo desse candidato, ao trazer à tona lembranças de sua juventude.

*"Quando eu estava no ginásio eu pegava o bonde na Paulista e, às vezes, o Prestes Maia vinha no bonde .Eu morava numa rua paralela à Brigadeiro. Daí eu tomava o bonde Avenidas e descia no Colégio São Luís, onde eu estudava. Na volta, eu pegava o bonde Angélica, descia na Brigadeiro e ia o resto a pé. Ele tomava geralmente, o Angélica. Bem, o Prestes Maia sentado no bonde e uma escultura do Prestes Maia eram a mesma coisa . Ele nem olhava para o lado. Enfiava a mão no bolso, às vezes pegava um livro e ficava lendo. Não perdia um minuto. Ou então ele ia com um projeto."* [44]

Lima de Toledo ainda recorda outros encontros dizendo que tanto no bonde como nos passeios pelas livrarias da cidade sempre o encontrava distante e envolvido em seu próprio mundo.[45]O tempo

---

[44] Toledo, Benedito Lima, "O Prefeito, Razões e Desrazões", in **Revista do Departamento do Patrimônio Histórico/ Secretaria Municipal de Cultura**, Ano III, 1996,p.36.

[45]Uma outra cena emblemática deste prefeito na gestão de 61 a 65, narrada pelo engenheiro José Celestino Bourroul ( que foi seu assistente técnico). "*Durante a festa de entrega ao*

preenchido pelas leituras e o comportamento sério constituía uma imagem de honestidade e respeito que ele procurou explorar ao longo dos seus comícios e dos artigos publicados nas edições do jornal Última Hora. Essa imagem se propaga a partir das palavras por ele proferidas no dia em que foi reeleito, prefeito da cidade de São Paulo, no ano de 1961: "*Não sou político tradicional, nem habitual e muito menos profissional.*"[46] Como já dissemos Prestes Maia procurava falar muito pouco dos seus adversários políticos. Entretanto, ao percorrer as notícias publicadas em diferentes jornais da capital, constatamos que ele não conseguia esconder sua insatisfação pelo político Adhemar de Barros. Insatisfação por ele declarada a partir das campanhas de 1954 (a governador), 1957(prefeito), 1961(prefeito). Para isso, contava com o apoio de Jânio Quadros, segundo ele principal combatente do ademarismo.

Numa entrevista ao jornal Correio Paulistano, em fevereiro de 1961, assim procurou justificar a sua aliança com o então presidente da República Jânio Quadros:

*" Fui um dos primeiros a perceber anos atrás que Jânio Quadro era uma pessoa a combater o ademarismo. Este se ganhasse aquela eleição municipal, no tempo do governo Garcez, iria dominar indefinidamente São Paulo. O candidato governista Cardoso era fraco e só o Sr. Jânio cuja popularidade nos bairros nós conhecemos, mas o governo desconhecia, poderia competir com Adhemar. Demo-lhes imediatamente o nosso apoio e animação, como mesmo para que em certo momento não desistisse da luta; prometendo-lhes a colaboração que precisasse no campo administrativo em que se reconhecia inexperiente;...."*[47]

Entendemos que estas declarações de Prestes Maia ao presidente Jânio Quadros ocorreu no sentido de cobrar do presidente o apoio à sua candidatura à prefeitura de São Paulo, já

---

*público da nova rua da Mooca, com traçado modificado e asfaltada, diante de uma multidão entusiasmada, ele se limitava a agradecer com acanhados acenos, para desespero do assessor de imprensa da Prefeitura, Rebello Junior, que se desvelava em enérgicos protestos..."* in Assumpção, Silvana. "O Inventor da Metrópole", Cidade, Revista do Patrimônio Histórico/ Secretaria de Cultura, ano III, N:4, 1996, p.11.

[46] **Fatos & Fotos,** ano I-8 de abril 1961.

[47] Maia, Prestes, "Prestes Maia: Nunca fui Anti-Janista" **in Correio Paulistano,** 7-02-1961.

que naquela ocasião concorriam vários candidatos, e o presidente ainda não havia declarado o nome do seu favorito.[48] Sabemos que nesta eleição Prestes Maia consegue se eleger , mesmo sem contar com o apoio do presidente da república.[49]

Técnica, pouca política e "sossego" foi assim que Prestes Maia definiu seu programa de ação:

*"Meu governo será essencialmente administrativo, técnico por um lado e popular por outro. (Isso, no entender dos meus concorrentes é esquerdismo). A politicagem será abolida. Só admitirei política alta, na consideração das grandes questões e diretrizes. Não pretendo fazer política partidária, embora pense em governar com as forças que me apoiaram."*[50]

Em muitos momentos, esta atitude independente levou seus adversários a chamá-lo de comunista. Este fato exigiu uma resposta do Diretório Regional da UDN no jornal Correio Paulistano em fevereiro de 1961, ressaltando o caráter democrático do candidato.[51]

*4.1- Democracia ou política autoritária?*

Após realizar uma série de leituras concernentes ao populismo na política brasileira, particularmente analisar a relação de Getúlio Vargas com o operariado brasileiro, Joel Wolf adverte sobre os ambíguos significados dos termos "populismo" e "populista". Na sua opinião, os estilos políticos, partidos e movimentos taxados de "populistas" compartilham certas características calcadas na criação de sistemas de clientelismo e paternalismo.[52] Por outro lado, eles valorizavam a participação política de diferentes segmentos da

---

[48] *"Um milhão e duzentos mil eleitores vão escolher entre sete (talvez seis) candidatos. Pela ordem da cédula José Cyrillo( PRP), Emílio Carlos (PTN), Farabulini Jr(PL), Ruy Novaes (PSB), Cantídio Sampaio (PSP), Hugo Borghi(PRT) e Prestes Maia (UDN-PTB)* in Fatos &Fotos, anoI, N:6, 11-03-1961.

[49] Prestes Maia contou com o apoio do Governador Carvalho Pinto .

[50] Fatos & Fotos, ano I, n:9,1961.

[51] Correio Paulistano, 18-02-1961

[52] Wolf, Joel, "Pai dos Pobres ou Mãe dos ricos?: Getúlio Vargas, industriários e construções de classe, sexo e populismo em São Paulo, 1930-1954" in Revista Brasileira de História, **Brasil 1954-1964**, São Paulo, Marco Zero, 1994.p.27.

sociedade, entre eles, os trabalhadores urbanos. Contudo, importa ressaltar que, tal participação deveria ser direcionada e controlada através de estratégias autoritárias e pouco democráticas. De acordo com Francisco Weffort, o populismo é fenômeno das regiões atingidas pela intensificação do processo de urbanização. [53]

*"Estabelece suas raízes mais fortes em São Paulo, região de mais intenso desenvolvimento industrial no país."*[64]

Uma destas estratégias foi constituída desde os anos 30, na ditadura varguista com a abertura de espaço para a participação de intelectuais, oficializando a cultura e o saber como instrumento necessário na constituição e poder do Estado.[55] Com o objetivo de inaugurar, a partir de 30, um novo tratamento para os problemas de ordem social, o governo provisório criou o Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio. Este órgão, na tentativa de esvaziar os conflitos sociais até então existentes, incorpora o discurso racional e neutralizador dos especialistas.[56]Além disso, no sentido de regular a relação da cidade com seus trabalhadores, vários profissionais, entre eles, sociólogos, médicos, engenheiros e urbanistas, encarregaram-se de publicar o resultado de várias pesquisas destinadas a mostrar o padrão de vida dos operários na cidade, os gastos com alimentação, saúde, transportes e moradia. No final dos anos 30, duas pesquisas sobre o padrão de vida dos operários foram efetuadas em São Paulo: uma por Horace B. Davis e a outra por Samuel Lowrie. A " Pesquisa Davis" foi realizada (1935) pela

---

[53]Importa ressaltar a existência de uma série de trabalhos referentes à presença das chamadas "massas" na política brasileira. Da mesma forma reconhecemos um debate acadêmico e posturas diferenciadas do ponto de vista metodológico. Entre estes trabalhos destacamos: Ianni, O. O colapso do populismo no Brasil, 4: edição, Rio de Janeiro, civilização Brasileira, 1978.Trata de analisar a política de organização das atividades produtivas configuradas após a crise simultânea do populismo e socialismo como políticas de desenvolvimento.

[54] Weffort, Francisco, op. cit. p. 28.

[55] Miceli, Sérgio, Intelectuais e classe dirigente no Brasil (1920-1945), São Paulo, Rio de Janeiro, Difel, 1979.

[56] *"Os operários não precisam mais fazer nada, controlar nada, lutar por nada, tudo está dado, rigorosa e cientificamente determinado por especialistas altamente competentes"* in Kasumi Munakata, A legislação trabalhista no Brasil, São Paulo, brasiliense, 1981,p.37.

Escola Livre de Sociologia e Política de São Paulo em colaboração com os Institutos de Higiene e Educação. Já a Pesquisa Lowrie" foi realizada para a subdivisão de Documentação Social e Estatística Municipal de São Paulo (1938).[57]

Conforme afirma a arquiteta Raquel Rolnik,

*"...a preocupação central desses estudos foi dar suporte a uma intervenção estatal na construção do novo "trabalhador nacional". O pressuposto era de que, através da educação e uma ação formativa operada sobretudo a partir dos ministérios e agentes locais de educação e saúde, o Estado poderia intervir no destinos dos pobres, formando trabalhadores prontos para o grande impulso de modernização da nação."* [58]

No tocante a participação dos engenheiros-arquitetos, tivemos a oportunidade de acompanhar os projetos apresentados em 1931, no Congresso de Habitação, em São Paulo. Nele constatamos que, ao lado do aspecto técnico, estes profissionais preocuparam-se essencialmente em enfatizar o aspecto moral e higiênico em seus projetos de construção de moradias para a população de baixa renda. [59]

Do mesmo modo, podemos entender o papel dos urbanistas no tocante as discussões que permeiam a organização e controle do espaço urbano e neste caso, ressaltamos o próprio Plano de Avenidas. Em trabalho recentemente publicado, a arquiteta Nadia Somekh analisa a ação do urbanismo em São Paulo, nas primeiras décadas deste século, através da ação de três urbanistas: Victor da Silva Freire, Prestes Maia e Anhaia Melo.

No entender de Somekh, estes urbanistas não estavam

---

[57] Davis, Horace, "Padrão de vida dos operários da limpeza na cidade de São Paulo", in Revista do Arquivo Municipal, São Paulo, Departamento de Cultura e Recreação, N:13, 1935. Lowrie, Samuel H, " Pesquisa de padrão de vida das famílias dos operários da limpeza pública da municipalidade de São Paulo", in Revista do Arquivo Municipal, n:51, 1938.

[58] Rolnik, Raquel, A cidade e a lei, legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo, São Paulo, Studio Nobel, 1997,p.172.

[59] Verificar tais discussões em A construção de um sonho; Os engenheiros -arquitetos e a formulação da política habitacional no Brasil, Carpintéro, Marisa, São Paulo, Unicamp,

preocupados com a transformação efetiva da sociedade ou em discutir os problemas das desigualdades sociais , mas sim em atender os interesses da cidade sob a ótica do capital. A autora ainda conclui que embora o urbanismo paulistano ,

*"tivesse parte das características do pensamento moderno, pode ser considerado apenas como modernizador, pois se constitui das chamadas "leis coercitivas" de competição de mercado, que forçam todos capitalistas a procurar mudanças organizacionais e tecnológicas com o intuito exclusivo de melhorar sua lucratividade.*[60]

Estendendo suas considerações para o Plano de Avenidas implementado no final dos anos 30, considera-o como urbanismo modernizador . Embora com uma visão globalizante da cidade e pautado por um discurso moderno centrado na eficácia da técnica e nos preceitos científicos, evidencia a ausência de um discurso voltado para as questões sociais. Por outro lado, a autora salienta que, durante o período que Prestes Maia exerceu seu mandato de prefeito, uma nova concepção urbanística se formava no meio técnico, liderada pelo engenheiro Luís de Anhaia Mello.

*5- O principal interlocutor: Anhaia Mello*

Cabe aqui apontar a importância dos estudos que procuraram acompanhar a atuação dos urbanistas até meados do século XX em São Paulo. Entre eles, destacamos os trabalhos das arquitetas Raquel Rolnik e Regina Prósperi Meyer. Tais estudos, por diferentes caminhos, trouxeram à tona as distintas concepções urbanísticas dos engenheiros Francisco Prestes Maia e Luiz de Anhaia Mello, e ainda revelaram a figura deste último como o seu principal interlocutor acadêmico.

Lembramos que Luís de Anhaia Mello assim como Prestes Maia, formou-se engenheiro-arquiteto, em 1915, na Escola Politécnica de São Paulo. Foi prefeito na capital (1930-1931),

---

1997.

[60] Somekh, Nadia, A cidade vertical e o urbanismo modernizador, São Paulo, EDUSP,

Secretário da Viação e Obras Públicas (1941-1943), Presidente da Sociedade Amigos da Cidade, membro do Instituto de Engenharia e do Instituto dos Arquitetos do Brasil, diretor da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (1948). Como vemos, parte de sua trajetória acadêmica e política coincide em alguns aspectos com as do nosso urbanista.

Existiram então e quais seriam as divergências ?

No capítulo anterior, já havíamos introduzido algumas propostas apresentadas por Anhaia Mello, no decorrer dos anos 20, para a cidade de São Paulo. Ao analisar estas propostas, constatamos que o contato com as diretrizes do urbanismo norte-americano, entre os anos de 1920-1960, inspirou este urbanista a escrever inúmeros artigos, publicados nas seguintes revistas: *Revista de Engenharia Mackenzie, Revista do Instituto de Engenharia, Digesto Económico* e no *Boletim do Instituto de Engenharia.*[61] Concordamos com Regina Meyer quando afirma que, até a década de 50, as diferenças teóricas entre eles eram pequenas, dado que ambos se prendiam às experiências das cidades norte-americanas que, por sua vez, estavam calcadas em resoluções técnicas e administrativas. Dessa forma, apostavam na eficácia da disciplina urbanismo como responsável pela qualidade de vida da cidade moderna, na importância do "zoning", na formação da Comissão do Plano da Cidade e ainda na propaganda como forma de atingir a opinião pública.

Todavia, é a partir da proposta apresentada por Anhaia Mello, em 1954, ou seja, *" Plano regional de São Paulo- uma contribuição da Universidade para o estudo de um código de Ocupação Licita do*

---

FAPESP, Nobel, 1997, p. 160.

[61]Entre seus artigos encontramos, "A cidade, Problema de Governo in Boletim do Instituto de Engenharia, Vol. IX, n:43, dezembro, 1928; " A ' Nacional Planning Board' e o Plano Nacional dos Estados Unidos in Boletim do Instituto de Engenharia, vol XXV, n:127. jan/fev 1937; " Piere L'Enfant e o Plano da Cidade Federal" in Instituto de Engenharia, Vol. XXVI, n: 130, 1937; " Urbanismo e suas normas para organização de planos" in Instituto de Engenharia, vol.XVII, n:89, abr. 1933; "Natureza, classificação, características econômicas dos serviços de utilidade publica, Instituto de Engenharia, vol XII, n: 58, março 1930; "O transporte individual e coletivo na cidade moderna", Digesto Económico, vol VII, n: 29, abr/1947.

*Solo"* que apareceram as divergências pessoais e conceituais. Conforme elucida Raquel Rolnik, esta proposta de Anhaia Mello também chamada de "*Esquema Anhaia"* continha, pela primeira vez a idéia do *Comprehensive planning* e a defesa da tese de conter a expansão urbana., tanto vertical como horizontal.[62]

*"Uma das estratégias de controle expressa no "Esquema Anhaia" respondia ao lema "São Paulo precisa parar" que, juntamente com "São Paulo não pode parar", lema ademarista dos anos 50, representa posições que se alternaram ao longo das gestões de prefeitos, diretores do Departamento de Urbanismo e autores dos vários planos formulados na cidade."*[63]

Nesta perspectiva, em uma conferência pronunciada na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, o professor Anhaia Mello apresentou os novos parâmetros da composição urbana enfatizando a necessidade de um Plano Diretor Regional. Nas palavras de um outro profissional do urbanismo, Ascoral, encontramos essa argumentação:

*" ...alargar ruas, transformando-as em avenidas, é simples ' operation de voiri ' e só mesmo administrações indiferentes ou incompreensíveis podem com isso se satisfazer."*[64]

O autor do Plano de Avenidas não concorda com as propostas preconizadas por Anhaia Mello e pelos partidários do Plano de Diretor. Para defender sua opinião, nosso urbanista utiliza a coluna diária no jornal Última Hora e ainda escreve vários artigos para a Revista Digesto Economico. De acordo com a arquiteta Regina Meyer, constatamos que em seus textos os argumentos técnicos procuravam encobrir as criticas com relação a postura acadêmica de seu colega. Para Prestes Maia, havia nas propostas de Anhaia Mello uma certa insistência em fincar seus argumentos teóricos, calcado

[62]Rolnik, Raquel. op.cit. p. 194.
[63]Idem, Ibidem
[64] Mello, Luís de Anhaia. "São Paulo e a necessidade de um Plano - Diretor ,São Paulo, conferência na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo , sobre os novos moldes da

em situações e modelos "ideais" distante da cidade paulistana. Neste ponto ressalta Meyer,

..."*a disputa assume aspectos pitorescos, pois Prestes Maia não deixa passar um índice ou uma taxa proposta por Anhaia Mello sem indicar a procedência, quase, alheia à nossa realidade.*"[65]

Tais colocações se estendem no que tange o grau de complexidade teórica presente no discurso proferido por Anhaia Mello que impossibilita o ouvinte, o " leigo contribuinte", acompanhar o programa proposto. O que interessa ao público, salienta Prestes Maia, é a idéia geral, o vulto, a programação financeira, as grandes diretrizes do plano.

*"Os pormenores, que demorariam indefinida e inutilmente a tarefa da comissão, só dizem respeito à execução material, aos técnicos e às repartições da Prefeitura. As investigações e a documentação preliminar (survey) degeneram também em fator de retardamento, quando levados a exagero."*[66]

Até mesmo alguns aspectos concordantes no início como a formação das "Comissões de Urbanismo" extraída do modelo americano, formadas com o intuito de manifestar as aspirações da comunidade e ao mesmo tempo garantir a execução do Plano, tornaram-se motivo de discórdia. Para Prestes Maia, a Comissão deveria ser puramente cívica, formada por técnicos e representantes das instituições idôneas. Entretanto, o urbanista salienta as inúmeras dificuldades na composição dessa Comissão.

*"Uns são meros 'medalhões', outros entram só por prestígio social ou político; terceiros são heterogêneos, atrapalhativos ou exibicionistas. As indicações, quase sempre meramente protocolares, por sociedade cívicas ou técnicas nem sempre são*

---

composição urbana. s/d .mimeo

[65] Meyer, Regina Prosperi, Metrópole e Urbanismo- São Paulo anos 50- tese de doutorado defendida na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, USP, 1991, p.176.

[66]Maia, Francisco Prestes. "Os grandes problemas urbanísticos de São Paulo" in Digesto Econômico, maio/1953, p.54.

*mais felizes que as nomeações diretas."*[67]

Apesar dessas palavras, o urbanista Prestes Maia já não conseguia conter as novas diretrizes apresentadas pelos urbanistas adeptos da execução do Plano Diretor. A transformação da indústria paulistana no pós-guerra foi a experiência que impulsionou a idéia de planejamento de Anhaia Mello e seus discípulos, afirma Raquel Rolnik. A mesma arquiteta complementa tal afirmação através da seguinte análise:

*"Em São Paulo, onde estava situado mais de um terço de todos os estabelecimentos industriais do país, ocorre, a partir de 1945, um novo surto de intenso crescimento demográfico - com taxas anuais que chegaram a 5% nos anos 40 e 5,5% nos anos 50 - e uma mudança na estrutura produtiva e na estratégia territorial da indústria. Os ramos que produziam bens de consumo cederam lugar aos bens de produção, e os setores dinâmicos, como a indústria automobilística, mudaram para o ABC, Guarulhos e Osasco..."*[68]

Ademais, essa nova fase da industrialização acarretou o que chamamos de conurbação provocando, segundo Anhaia Mello, a desordem e o descontrole na ocupação do solo. Nas palavras do arquiteto:

*" é preciso considerar além do espaço urbano, o lado social e não apenas mecânico e o imobiliário, na visão já de si estreita do " plano da cidade". A cidade não pode existir independentemente dos homens, mulheres e crianças que a habitam."*[69]

Nesse sentido, a partir de 1945, o urbanista Anhaia Mello ao lado dos arquitetos modernos se inspiram nas experiências do urbanismo norte - americano do início do século, para defender o processo de conscientização e de participação da comunidade ou dos moradores na elaboração de "Plano Diretor". O que nos intriga é que, ao acompanhar o debate entre estes urbanistas, nos aproximamos do contexto político que envolve diversas estratégias e propostas no sentido de conquistar a opinião de diferentes setores da sociedade no chamado processo democrático. [70]

Lembramos que com o findar do Estado Novo e da ditadura

---

[67] Idem, p.52.
[68] Rolnik, Raquel. op. cit. p. 196.
[69] Mello, Luís de Anhaia. op. cit. p. 169.
[70] A questão da "formação da consciência urbanística" será discutida no quarto capítulo.

varguista, já no processo de redemocratização do país, encontramos dificuldades com relação a participação política dos setores desfavorecidos da sociedade. Contudo, apesar das dificuldades, estes setores constituiriam, através do voto, uma das bases de legitimação das formas de dominação então vigentes.[71] O Partido Comunista do Brasil (PCB) na sua fase legal procurou constituir uma base de apoio junto aos moradores dos bairros periféricos, no sentido de encaminhar ao lado da população paulistana uma série de reivindicações concernentes a falta de infra-estrutura dos bairros. Nestes sentido, Kowarick aponta como exemplo a presença de Jânio Quadros,

*"que já no seu mandato de vereador(1948-51) percebeu a importância político-eleitoral dos moradores dos bairros desprovidos e de suas organizações nascentes. Denunciando as condições dos loteamentos periféricos no plenário da Câmara e estando em permanente contato com as lideranças dos bairros e das SABs, ele logrou formar currais eleitorais fiéis a sua liderança carismática."*[72]

Daí a sua vitória na eleição de 1953, vencendo fortes candidatos ao governo do Estado, entre eles, Prestes Maia.

Como já mencionamos, Prestes Maia, embora pertencendo a outro partido político, em alguns momentos de sua carreira pode contar com o apoio de Jânio Quadros. Todavia, diferente de Jânio Quadros, encontramos em seu discurso a ausência de uma política **clientelista** de atendimento à periferia. Tentava comunicar-se com a população utilizando as características que marcaram os momentos anteriores, isto é, a neutralidade pautada nas resoluções técnica-científicas, em favor da comunidade. Estas características o conduziam de um lado a uma prática autoritária, e por outro, ao esforço de interlocução com os eleitores, ou seja, a necessidade de transformar o discurso técnico em algo intelegível para o habitante comum.

Em seu primeiro comício realizado na Praça da Sé, ainda como

---

[71] Weffort, Francisco. O Populismo na Política Brasileira, Rio de Janeiro, Paz e Terra,1980.

[72] Kowarick , Lúcio e Bonduki, Nabil, "Espaço urbano e espaço político: do populismo à

candidato a prefeito, suas palavras buscavam legitimidade perante a população ao tentar misturar paixão e conhecimento da cidade. Conclama a participação do povo paulistano no trabalho de reconstrução de São Paulo no sentido de enfrentar os múltiplos problemas que ameaçavam o seu desenvolvimento. Ainda se refere `a cidade como metrópole - sofrimento, que podemos interpretar na perspectiva do autor como "um ser orgânico" que vem sendo esquecida, maltratada pela política interesseira dos especuladores.

*"Para isto eu vos conclamo, paulistanos a trabalharmos juntos nesta jornada porque ela nos pertence, ela é da comunidade; ela é de todos. Eu vos conclamo a um trabalho pessoal que reverterá na reconstrução da nossa capital."*[73]

Lembramos que este comício ocorreu em 1961, e mesmo assim encontramos ainda em seu discurso o sonho de "construção da metrópole". Um sonho que teve o seu início no final dos anos 20, ao elaborar junto com João Florence d'Ulhôa Cintra , Os grandes melhoramentos de São Paulo e termina com o seu falecimento no dia 26 de abril de 1965, duas semanas depois de passar o cargo a Faria Lima. Como na primeira gestão, procurou deixar a prefeitura com o superávit de Cr$ 500 milhões, além de projetos prontos para a execução, como as avenidas Rubem Berta e 23 de Maio e parte da marginal Tietê. Também deixou construídos ou em fase adiantada de execução 23 viadutos e pontes de grandes estruturas, como os viadutos Pacheco Chaves, Eusébio Matoso, Pirituba, Vila Matilde, Vergueiro. Cruzeiro do Sul e outros.

Se percorrermos a história do urbanismo e dos projetos de intervenção urbana em diferentes cidades brasileiras e estrangeiras, aprendemos que poucos urbanistas conseguiram por em prática os seus projetos urbanísticos. Prestes Maia se encontra entre aqueles que de maneira privilegiada conseguiu executar uma parte do seu Plano, pois além de urbanista também foi um administrador. Entretanto, podemos perguntar: será que não seria exatamente esse

---

redemocratização", in As Lutas sociais urbanas, São Paulo, Paz e Terra, 1988, ps.144 e 145.

[73] Correio Paulistano, 22-02-1961.

o grande problema ? Entre o político e o técnico havia uma série de limitações que ele não conseguia vencer. Será que o projeto de metrópole idealizado pelo urbanista correspondia à dinâmica da cidade ? Constatamos que seu projeto de metrópole utilizava a palavra "dinâmica" como sinônimo de vida, desenvolvimento, trabalho, progresso e harmonia. Ao escrever, no ano do IV Centenário da cidade, o prefácio do álbum São Paulo: álbum de fotografias em cores, o urbanista assim expressa o seu otimismo:

> *(...) Metrópole essencialmente dinâmica, ela (São Paulo) continua a crescer e a progredir, porque as suas possibilidades e as do seu interior estão longe de esgotadas, o seu raio de influência continua a crescer e o estado soube constituir-se em uma forte estrutura econômica e cultural capaz de resistência às crises eventuais . Resultante duma amistosa conjugação de esforços de nacionais e estrangeiros, todos os seus habitantes sentem-se de coração um pouco paulistanos, porque contribuíram para sua formação.*[74]

Mas, como homem público, Prestes Maia reconhecia a dificuldade em administrar esse dinamismo. No final dos anos 30, a população da cidade já ultrapassava mais de 1 milhão de habitantes. Segundo o censo de 1940, o estado já era, naquele ano, responsável por 43% da produção industrial brasileira. Tinha quase um terço de todos os estabelecimentos industriais do país, 43% do capital aplicado na indústria, 37% da força motriz e 35% dos operários. O impacto dessa mudança sobre a vida urbana foi intenso. Refletiu-se, principalmente, no crescimento da periferia, que disparou, alimentada pelo contínuo fluxo de migrantes à capital, onde se amontoavam como podiam e passavam a exigir assistência das autoridades municipais. Os estudos realizados por Kowarick e Bonduki procuram resgatar as características das lutas sociais na cidade neste período particularmente, as reivindicações em torno da falta de moradia, incluindo os movimentos contra a ordem de despejos.[75]

---

[74] Trecho do prefácio de Prestes Maia escrito para o álbum de Peter Kurt Karfeld, São Paulo: álbum de fotografias em cores, São Paulo, Melhoramentos, 1954,

[75] Kowarick, Lúcio, op.cit..

Conforme Bonduki, a crise de habitação que atingiu São Paulo durante a década de 40 foi a grande mola propulsora do crescimento acelerado dos loteamentos periféricos. A precariedade urbana e a falta de equipamentos de infra-estrura e transporte para os moradores destes loteamentos, a dificuldade de se manter na cidade para os antigos moradores ameaçados pelas ações de despejo, coincidiu com a execução do próprio Plano de Avenidas. Ao abrir ou alargar dezenas de novas vias, foram demolidas várias residências provocando uma acentuada elevação nos preços dos terrenos nas áreas centrais da cidade.

O próprio autor avalia o discurso teórico e acadêmico em relação a prática administrativa, ao comparar o Plano de Avenidas com o Melhoramentos de São Paulo, o relatório apresentado no final de sua administração em 1945. O Plano de 1930, em sua formulação, mostrava toda a erudição e o discurso teórico da "academia", no ano de 1940, ao apresentar o Melhoramentos de São Paulo, Prestes Maia reavalia criticamente sua postura acadêmica do Plano de Avenidas:

*"...ao assumir o governo da cidade, trazemos com ela alguns compromissos morais, por lhe havermos feito dez anos antes, um "Plano de Avenidas". Pecado de mocidade e justa atrapalhação a quem ao compor os outros, nunca imaginará ver-se um dia na contingência de executar."*[76]

Ao contrário do Plano de Avenidas, o Relatório de 1942 foi na verdade, mais um plano de obras de quem agora estava executando um papel administrativo na cidade. Na palestra proferida ao final de sua gestão em 1945, Prestes Maia fez um balanço das obras realizadas nesse período, e destacou os esforços feitos para conseguir recursos para concretizar o volume de obras viárias que realizou, enfatizando que o fez "*sem cortes de funcionários*", nem de vencimentos, sem aumento de tributos. Apenas reduzindo favores e resistindo à tentação de cargos e repartições foi possível alcançar

[76] Maia, Francisco Prestes, Melhoramentos de São Paulo, São Paulo, Gráfica da Prefeitura, 1942, p.1.

um superávit orçamentário que procurou manter. Nesse caso, o sonho do urbanista se aproxima da utopia, a cidade real jamais corresponde as formas dos modelos ideais. Por isso, Prestes Maia no comício de 61 reitera o desejo de reconstruir a metrópole. A sua maior dificuldade foi integrar razão e paixão, por meio do conhecimento e do exercício político procurou buscar fórmulas racionais com o intuito de expressar seus sonhos e sentimentos. Este caminho que nos leva às fronteiras da utopia: formas de reinterpretar as mudanças incessantes do presente e o sonho de prescrever o futuro através da utilização de várias linguagens e saberes, urbanismo, arquitetura, política e filosofia. Todos estes elementos estão presentes no Plano de Avenidas, para interpretá-los sugerimos como roteiro uma leitura histórica no intuito de captar no espaço imaginado do plano, os sonhos e as paixões de realizações que as teorias científicas procuravam alcançar.

# III- Capítulo

## *A geometria dos sonhos: O Plano de Avenidas*

*1-Razão e Paixão*

*"No centro de Fedora, metrópole de pedra cinzenta, há um palácio de metal com uma esfera de vidro em cada cômodo. Dentro de cada esfera, vê-se uma cidade azul que é o modelo para uma outra Fedora. São as formas que a cidade teria podido tomar se, por uma razão ou por outra, não tivesse se tornado o que é atualmente. Em todas as épocas, alguém, vendo Fedora tal como era, havia imaginado um modo de transformá-la na cidade ideal, mas, enquanto construía o seu modelo em miniatura, Fedora já não era mais a mesma de antes e o que até ontem havia sido um possível futuro hoje não passava de um brinquedo numa esfera de vidro."*[1]

Este parágrafo de Ítalo Calvino delimita bem a questão que queremos abordar - as relações entre história, utopia e o Plano de Avenidas. Ao se preocupar com a função do urbanista e suas intervenções na cidade Giulio Carlo Argan, em seu artigo publicado no livro História da Arte como História da Cidade, enfatiza a importância dos estudos que apontam os múltiplos significados do espaço a partir das experiências de seus habitantes.[2] Para Argan seria interessante que algum estudioso de psicanálise procurasse investigar o significado das cidades que aparecem na atividade onírica. Desse significado o autor diz que não poderia dizer nada, entretanto declara,

*"...deve ser bastante interessante se muitos têm uma cidade própria, que frequentam apenas no sonho."*[3]

Se conhecer a cidade dos sonhos de um habitante comum demanda o estudo psicanalítico, o mesmo não podemos dizer dos sonhos de cidades contidos nos planos urbanísticos. Nesta

---

[1] Calvino, Ítalo. As cidades invisíveis.São Paulo, Companhia das Letras, 1972.p.32.
[2] Argan, Giulio,História da arte como história da cidade, São Paulo, Martins Fontes, 1992.
[3] Idem, p.231.

perspectiva, este capítulo pretende discutir alguns exemplares característicos da literatura utópica, como as obras, de Thomas Morus, Charles Fourier, Francis Bacon, e compará-las com os textos produzidos pelos urbanistas, particularmente, com o Plano de Avenidas, elaborado pelo engenheiro-arquiteto Francisco Prestes Maia para a cidade de São Paulo. Entre essas aproximações devemos primeiramente mostrar as estratégias de convencimento do discurso utópico e em segundo lugar como a constante exteriorização dos princípios e das idéias encontram nesses textos uma tradução visual. Em seguida passaremos a analisar o Plano de Avenidas, com o intuito de apontar as diferentes diretrizes teóricas presentes em sua proposta viária. Todavia, realizamos ainda uma incursão na obra de Idelfonso Cerdá, (*A Teoria General de la Urbanización)*, com o intuito de entender através da linguagem textual o conceito de " circulação" e os seus desdobramentos na vida da cidade moderna. Por fim, trataremos da relação espaço- tempo no Plano de Avenidas, isto é, de perceber como a história é a fonte de inspiração do urbanista, como através dela o autor delineia as imagens da futura metrópole. Este é o ponto crucial de nossas explorações do Plano de Avenidas, pois é o instante da criação, em que o autor se vê diante do paradoxo razão e paixão.

Ao pronunciar a palavra utopia imediatamente a associamos com o universo da ficção, do mundo imaginário, longe do alcance prático e das realizações. A filósofa Françoise Choay salienta a importância do texto utópico como instaurador das teorias urbanas, lembrando da multiplicação de Icárias na América do século XIX. Sem falar das representações espaciais projetadas por Cabet no projeto de sua Ícara que inspiraram o urbanista catalão Idelfonso Cerdá, em meados do século XIX, a pensar os quarteirões reticulados da cidade de Barcelona. Quando evocamos o texto utópico estamos, como Françoise Choay, pretendendo tomá-lo pelo impacto da utopia em geral sobre os escritos urbanísticos. Podemos, segundo essa autora,

*"(...) considerá-la não mais do ponto de vista de seu conteúdo, mas de sua forma, deslocar a questão do plano da história próxima para o da longa duração. Percebe-se então que a utopia, enquanto categoria literária criada por Thomas Morus, inclui dois traços comuns a todos os escritos de urbanismo: a abordagem crítica da realidade presente e a modelização espacial de uma realidade futura."*[4]

Entretanto, como o presente não é mais do que o momento, sempre móvel, que separa o futuro do passado, do mesmo modo podemos interpretar as palavras de Argan, dizendo que o "urbanista projeta para o passado". Neste sentido, os planos urbanísticos com o tempo deixam de ser interrogados de um ponto de vista epistemológico que questiona sua validade, quando não mais se trata de avaliar a legitimidade de suas pretensões científicas, mas de analisar sua organização enquanto textos instauradores de espaços. Choay ainda esclarece que existe dois procedimentos típicos de criação de espaço edificado desde a emergência do projeto fundador.

*"Um elaborado pelos tratados de arquitetura, consiste na aplicação dos princípios das regras. O outro, fruto da utopia, consiste na reprodução de modelos."*[5]

*Tais* procedimentos nos instiga a fazer uma leitura específica do Plano de Avenidas como "fruto da utopia" e deslocar para um outro trabalho uma análise pontual e descritiva da obra fincada nas práticas e realizações. Através da reprodução de modelos e na lógica da imaginação do urbanista encontramos nas simetrias dos traços, composições geométricas que resultam na equação matemática dos sonhos. Todavia, quais as pistas que nos conduziriam a fazer uma leitura utópica do Plano de Avenidas? A primeira pista encontramos no próprio Plano no momento que o autor traduz o sentido poético de suas aquarelas.

*" O plano é apenas o verso, a estampa, onde o lápis muita vez*

[4] Choay, Françoise, A regra e o modelo, São Paulo, Perspectiva, 1985, p.7.
[5] Idem,p.8.

*phantasia e o aquarellista compõe maravilhas que irão engrossar edições futuras do conhecido Poten."*[6]

Enquanto o lápis delineia as fantasias estampadas nas aquarelas, o discurso permeado de gráficos, estatísticas, aplicadas em diferentes cidades, procura negar o aspecto utópico da obra.

*"Importa nos projectos de urbanismo manter um critério rigoroso e claro, evitar as phantasias e as superfluidades, fugir ao espírito de systema, ás concepções rígidas, desconfiar das idéias muito engenhosas e paradoxaes, sacrificar o secundário, seleccionar e, não obstante tudo, ter sempre deante dos olhos o futuro da cidade,( que no nosso caso todos acreditamos será grandioso) e não sacrifical-o."*[7]

Manter um critério rigoroso e claro, significa conhecer a técnica e apostar na sua eficácia como maneira adequada de alcançar a harmonia e ao mesmo tempo preparar a cidade para o futuro desenvolvimento. O encontro entre a fantasia e a razão é o tempero ideal que o autor sabiamente prepara e oferece ao leitor logo na introdução da obra. É exatamente no entrecruzamento da imaginação, das paixões, da razão útil que encontramos a sua concepção de metrópole. Uma metrópole construída de múltiplas imagens, que sempre parecem romper com o tempo; ousar na criatividade das composições como forma de legitimar as intervenções. Portanto, do ponto de vista estético as soluções se apresentam com um olhar para o passado. A linguagem momumental e eclética com elementos do clássico é aplicada nas pontes, pórticos, viadutos, monumentos esculturais ornados de arcos, colunas e abóbadas. Reproduções escultóricas como os Pylones cavalgados por grupos estatuários compõem a lateral ou o centro de vários projetos, dentre eles, o Viaduto do Chá, o Parque das cabeceiras do Ipiranga, sem falar nas arcadas e colunatas e esculturas projetadas para o Viaduto Sta. Ephigênia.

---

[6] Maia, Francisco Prestes, op.cit. p.4

[7] Idem, p.10.

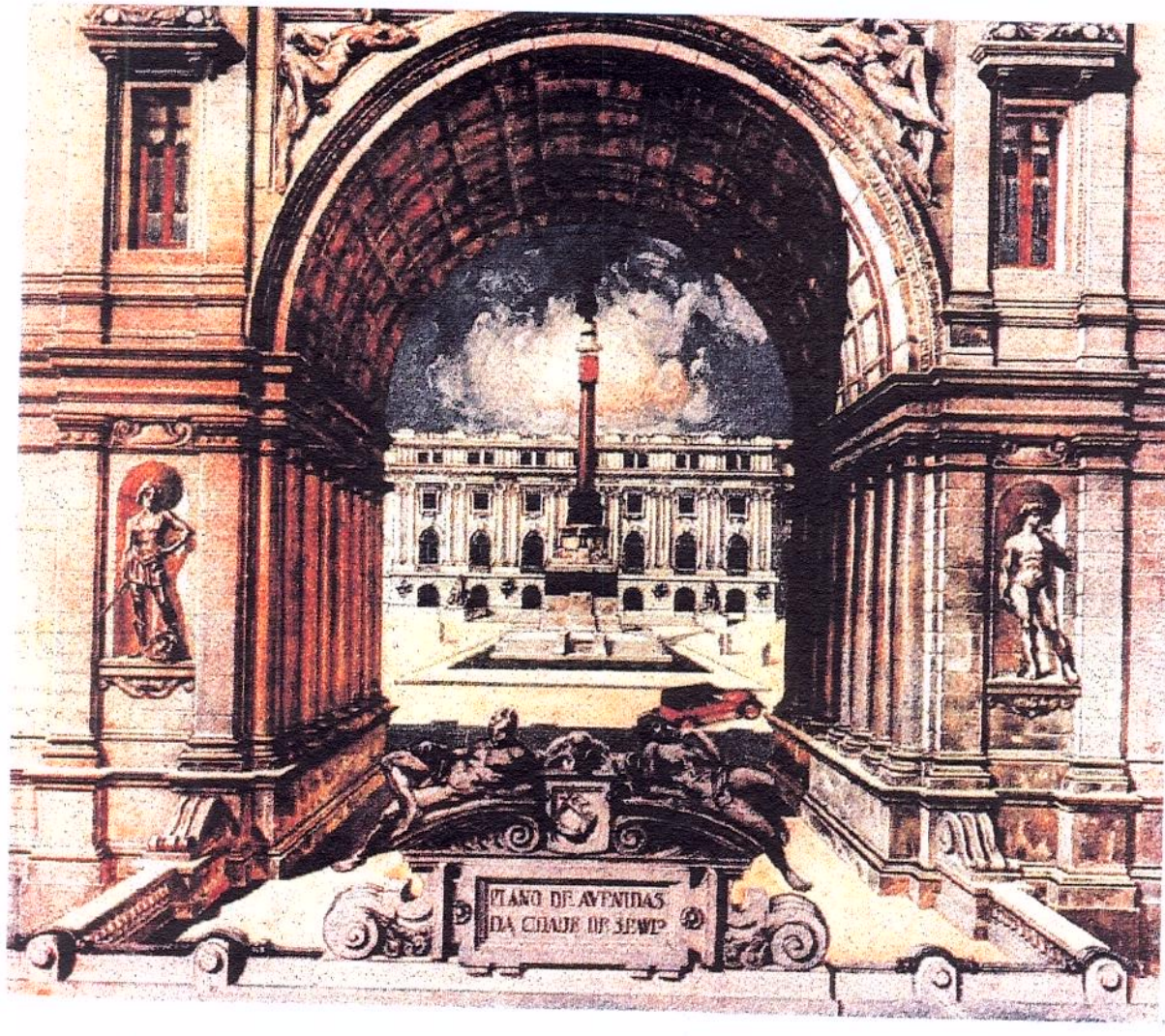



Fig .9 - "*Vista do Palácio do governo, para observador vindo da Praça da Sé, Prestes Maia, professor do Curso de Arquitetura da Escola Politécnica, realiza um exercício, com motivos do Renascimento, onde revela seu virtuosismo como aquarelista.*" in Toledo, Benedito Lima. Prestes Maia e as Origens do Urbanismo Moderno em São Paulo, São Paulo, Empresa das Artes, 1996. p.158.

Do passado renascentista as pranchas descortinam as fantasias inspiradas na Paris do século XIX, e neste caso a referência é o projeto do conjunto Sé – Palácio - Estrella. Na verdade esta idéia foi apresentada, em 1924, pelo companheiro o eng. Dr. Ulhôa Cintra em artigo publicado no Boletim do Instituto de Engenharia.

*"Entre as idéias mais interessantes de Dr. Ulhôa Cintra, destaca-se a de formar um conjuncto dos tres elementos enunciados. Julguei-a digna de ser aproveitada no plano de avenidas. Na realidade serão dois conjunctos ( Sé- Palacio e Palacio-Estrella) e por mero acaso coincidem os eixos."*[8]

A projeção desse eixo que em síntese parte da praça da Sé e caminha em direção ao Palácio de Governo deveria como na estrela parisiense desembocar em uma rotunda chamada Praça da Estrela. As inspirações hausssmanianas não ficam apenas na realização desse conjunto, mas na preocupação com o perímetro constituído pela cadeia dos grandes boulevards.

Ainda outras formas arquitetônicas florescem no plano para a capital paulista, desta vez baseadas nas experiências realizadas nas cidades norte-americanas através da propaganda e da formação dos chamados "centros- cívicos". Estamos nos referindo a idéia da City Beautiful mais especificamente aos trabalhos desenvolvidos, no ano de 1909, por Daniel Burnham e Edward. H. Bennett no plano regulador de Chicago. Neste trabalho estes engenheiros procuram sobrepor a retícula uniforme da velha cidade a um sistema simétrico de novas ruas em diagonal, contendo um semi-círculo de quase 32 Km de diâmetro. Estas medidas se colocavam como tentativa de solucionar os problemas de circulação, de zoneamento e da distribuição dos edifícios públicos.[9] Importa ressaltar que entre as preocupações do

---

[8] Idem,p.78.

[9] Sies, Mry Corbin and Silver Christopher. Planning the Twentieth- Century American City, Harrisonburg, Virgínia, The Jonhs Hopkins University Press, 1996.

plano em atender aos problemas de circulação, zoneamento e distribuição havia uma proposta de "popularização" do Plano a partir de uma campanha preliminar com o objetivo de conquistar a opinião pública.[10]

The "City Beautiful" Movement, segundo D.A. Krueckeberg, buscava uma forma de promover a arte municipal, a formação cívica através da propaganda. A idéia de "municipal art" era usar as cidades no patrocínio da arte. *"This involved the promotion of decoration, sculture,collaborative works for public display, the planting streets trees, the use of color in civic design, and campains agaisnt bilbords and smokes".*[11] Além de Chicago, nesta mesma época outras cidades norte-americanas, como Dallas, Texas, Cincinatti, também realizaram os trabalhos de propaganda do Plano da Cidade. Estes programas iniciavam no Jardim da Infância e se estendiam para os cursos secundários. [12] Em São Paulo não será diferente, na opinião de Prestes Maia: mesmo após discutido e aprovado um projeto, vem a etapa mais difícil: será a dos obstáculos postos pela ausência de espírito cívico ou pela ambição do lucro. Neste sentido, ele propõe uma campanha na imprensa, nas associações, nas escolas, para que esse "espírito" se forme com o intuito de prestarem aos empreendimentos municipais o apoio que merecem. O autor enfatiza a importância da construção dos centros cívicos em locais estratégicos da cidade, como forma de manter a tradição e a história do desenvolvimento paulista atrelada a projeções de uma nova metrópole.

---

[10] *"W. Moody, diretor da Comissão do Plano (1909), prepara um folheto explicativo para as crianças e o distribui nas escolas, em ocasião de sua aprovação se organizam conferências e reuniões para discutí-lo, instituindo uma festa para celebrar: o Dia do Plano" in* Benévolo, Leonardo, História de la arquitectura moderna, Barcelona, Gustavo Gili, 1994.

[11] Krueckeberg.D.A. "The Culture of Planning",in Introduction The Planning History in the United States, New Brunswick, Hutgers University, 6: impressão, 1993, p.5.

[12] *" Em Dallas, no Texas, a Kessler Plan Association publicou também o seu manual escolar, <Our City-Dallas> dedicado à mocidade das escolas."* in Mello, Luiz de Anhaia, Problemas de Urbanismo- bases para a resolução do problema téchnico, publicação do Boletim do Instituto de Engenharia de São Paulo, 1929.p.21.

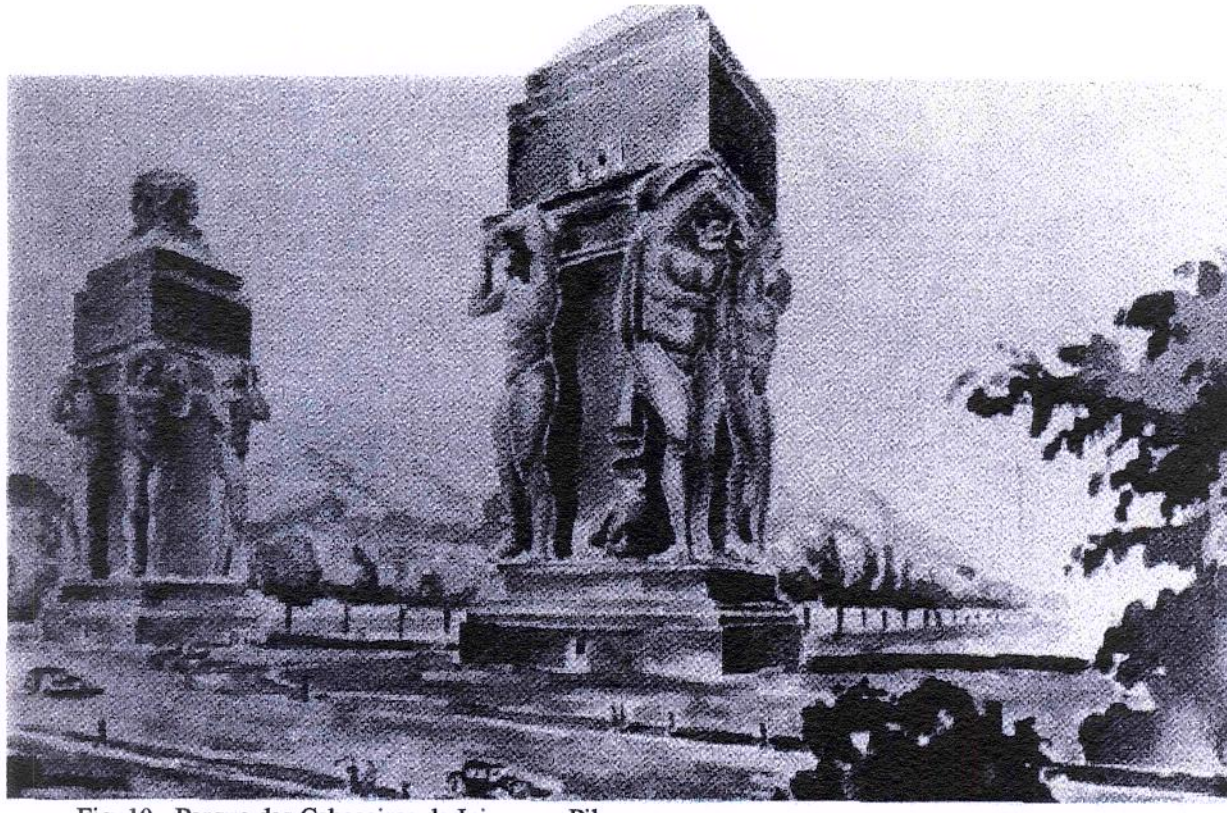
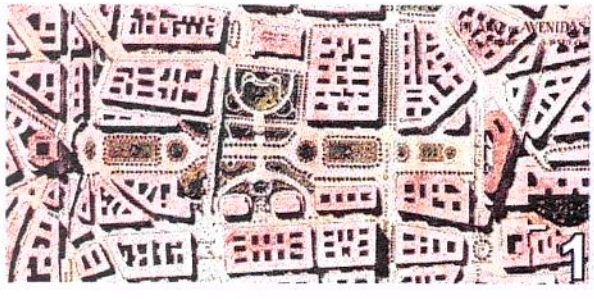


Fig. 10 - Parque das Cabeceiras do Ipiranga - Pilones.
"A Saga da metrópole e seu inventor " in Cidade - Revista do Patrimônio Histórico/ Secretaria Municipal de Cultura, Ano III, n:4, 1996, p. 44.



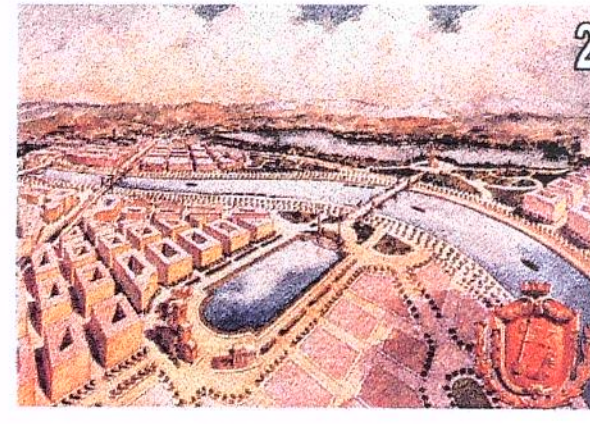




Fig. 11 – (1)"S*ala de Visitas de São Paulo"*, Proposta para as margens do Tietê, em perspectiva , (2) Proposta para as margens do Tietê, Projetos de Prestes Maia. in Toledo, Benedito Lima. Prestes Maia e as origens do Urbanismo Moderno em São Paulo, São Paulo, Empresa das Artes, 1996. p.270.

Neste sentido, a Ponte Grande, ligação do centro com a margem direita do Tietê, onde estariam a estação central, o aeroporto e o porto fluvial, seria um suporte para as esculturas em homenagem às bandeiras. Do mesmo modo a condição simbólica da imagem aparece na proposta de transformar todo trecho do vale entre os viadutos Sta. Ephigenia e de S. Francisco numa só praça, ou melhor em um centro cívico, norteado de imponentes edifícios, dentre eles, o Paço Municipal cujo referencial simbólico seria a torre.

Agora entendemos o motivo que levou Prestes Maia a procurar e convencer as autoridades e a própria população da necessidade de apagar os vestígios do passado, isto é, de substituir as ruas estreitas, os largos bucólicos e as várzeas encharcadas, por amplas avenidas ornadas de praças e de belos edifícios públicos. A preocupação do autor em convencer os leitores da viabilidade das obras propostas descortina uma série de críticas aos autores dos Planos Urbanísticos que ficaram apenas no papel.[13]Na sua opinião o Plano de Avenidas antecipa as dificuldades quando diz que:

*"...representa um ideal cívico, inattingível como todos os ideaes, mas guia e diretriz na busca da perfeição, e actúa sobre a imaginação como a mais efficaz propaganda, mesmo porque é difícil a esta effetuar-se abstratamente, sem algo concreto que fale aos sentidos."*[14]

Cabe neste instante frisar uma frase presente nos estudos de Prestes Maia ao se referir aos planos norte-americanos: " City Planning Pays" ou "o urbanismo compensa".

---

[13] *"O fracasso da celebre lei Cornudet, em França é conhecido."* Além disso aponta as dificuldades da cidade de Chicago no tocante a realização do seu Plano." *The heart of Mr. Burnham's plan was the laying out of Grand Park and in connection with it a broad monumental park boulevard running West at Congress Street. Upon my arrival in Chicago I expected to see Grand Par eady and boulevard partly finished , or at least in process of being built. But Grand Park lay untouched and monumental boulevard seemed to have been forgotten."* in Maia, Francisco, op.cit, p. 5

[14] Maia, Francisco Prestes, op.cit.p.2.

1.1-*O discurso pedagógico e os efeitos propagandísticos do plano*

Essa é uma segunda característica do texto utópico, o esforço de convencimento destas propostas; o caráter pedagógico dos projetos agregados ao plano visual das cidades possibilitam ao leitor sonhar com a cidade ideal. A utopia não é imaginada e pensada, ela se faz inteligível e comunicável nos discursos a partir da integração das idéias imagens à linguagem. Vejamos como o autor, embora procure partir de idéias que buscam a cidade na sua totalidade, mostra ao leitor o vínculo entre o plano e a "realidade". Percebemos que há uma necessidade de justificar o caráter ousado do Plano quando enfatiza:

*"Temos falado de <plano geral> unicamente para precisar idéias, pois o nosso caso é apenas dum <plano de avenidas>, cousa muito mais restricta e singela...apparentemente."*[15]

Logo após estas palavras o autor se corrige ao dizer que o sistema viário liga-se intimamente a todo o conjunto da cidade, portanto, qualquer projeto de rua envolve uma concepção de cidade. Conscientemente, esta obra se divide em temas e discussões que abrangem a cidade na sua totalidade: Desapropriações, Recursos Financeiros( o autor trata dos meios legais e financeiros com que contava a prefeitura para realizar as obras viárias propostas no plano), o Perímetro de Irradiação( é a proposta de um anel viário em torno do centro da cidade), "Radiaes"( se refere ao sistema de vias traçadas a partir do perímetro de irradiação), Perimetrais, "Systemas de transportes", "Systemas de transportes metropolitanos", Extensão, Parques, Ponte Grande. Cada um destes itens se desdobram de maneira detalhada no ponto de vista técnico com citações e exemplos de várias cidades do mundo, habitações populares, zoneamento, descentralização industrial, edificações, portos pluviais, lei de

[15] Idem, p.4.

arruamentos.

Este percurso conduz o leitor ao espaço imaginário permeado de imagens que se misturam com a positividade do texto técnico-científico. Como nos ensina Bronislaw Baczko, em quase todos os textos utópicos o autor parte da suposta "realidade" para em seguida problematizá-la e por fim propor um novo tempo. Então quais os problemas da cidade de São Paulo apontados no Plano de Avenidas?

*"Estamos, sob todos os pontos de vista, em um momento decisivo da nossa existencia urbana", ressalta o urbanista. "No centro os arranha-céus se multiplicam; no taboleiro alem do Anhangabahú os primeiros grandes prédios começam a emergir no meio do casario terreo; a Light prevê a renovação do contrato e intenta importante transformações; a S. Paulo Railway vê igualmente o termo da sua concessão. Na propria administração municipal novo regimen se prepara com a cooperação do Estado. A varzea do Tieté, que por si só será uma cidade nova, acha-se em vias de completa metamorphose."*[16]

As soluções para estes problemas aparecem sem deixar espaço para outras intervenções; elas procuram ser perfeitas e eficazes no sentido de que agora já podem contar com os ensinamentos científicos do urbanismo. Estes ensinamentos no seu entender, poderão evitar passos em falso a que outras cidades não escaparam.

Como no texto utópico escrito no século XVIII por Francis Bacon, na "*Nova Atlântica*", o êxito do Estado imaginário reside na existência de uma instituição científica que, pelo trabalho desenvolvido e resultados propiciados, principalmente pela abundância concedida a todos os cidadãos, permite uma organização justa das estruturas econômicas e sociais. Desse modo, os elementos econômicos e sociais são consequência da função exercida pela Casa de Salomão,

[16] Idem, p.7.

onde vivem os sábios da *Nova Atlântida*.[17] A idéia central do texto de Bacon é a de que a harmonia e o bem-estar dos homens repousam no controle científico alcançado sobre a natureza. Nesta direção, a Casa de Salomão orientaria e dirigiria a vida dos cidadãos no sentido do progresso e do bem comum, que por sua vez estariam submetidos ao domínio da técnica e da ciência. Em contato com esta ilha distante e isolada, o viajante(narrador) oferece ao leitor o sonho de habitar na cidade ideal.

Assim como Bacon, reconhecemos o esforço de instigar o leitor a buscar correspondência na oposição entre a cidade por ele apresentada e a leitura atual da cidade. Nesta perspectiva a racionalidade calcada no discurso científico se complementa nas imagens projetadas como estratégia de sedução. Contudo, sabemos que parte das idéias que orientam as diretrizes viárias do plano, em particular a concepção do Perímetro de Irradiação, haviam sido apresentadas em 1924 por Ulhôa Cintra e Prestes Maia, em artigo publicado no Boletim do Instituto de Engenharia . Este documento intitulado Os grandes melhoramentos de São Paulo é na verdade uma síntese das resoluções propostas no Plano de Avenidas, com uma significativa diferença: ele se detém apenas nos aspectos técnicos que envolvem a questão da abertura das avenidas. Documento importante do ponto de vista técnico - científico, mas que dificilmente seria capaz de impressionar o leitor como o Plano de Avenidas. É claro que somente um leitor especializado seria capaz de acompanhar as discussões feitas em torno das teorias urbanísticas apresentadas em épocas e cidades diferentes ou até mesmo compreender o vocabulário técnico escrito em vários idiomas. Ainda conhecer autores como: Alfred Agache, Daniel Hudson Burnham, Tony Garnier, Georges Eugène Haussmann, Eugène Alfred Henard, Nelson Peter Lewis,

[17] Bacon, Francis, A Nova Atlântida in Os Pensadores, São Paulo, Editora Abril, 1980.

Richard Barry Parker, Camillo Sitte e outros.

Realmente não se trata de uma obra de caráter didático, como o próprio autor afirma,

*"...o plano fornece o rumo a communidade seguil-o-á até onde puder ou quizer. Salvo auxiliar o trabalho de interpretação, selecção e adaptação, ahi finda a incumbencia do urbanista."*[18]

Podemos entender a partir dessas palavras que a comunidade deverá confiar no conhecimento e na técnica do urbanismo, portanto o caráter pedagógico se coloca de maneira autoritária e convincente. O texto escrito não abre um diálogo com o leitor, apenas o coloca diante do campo teórico apresentado, enquanto as imagens comparativas do São Paulo antigo, moderno e futuro justificam o caráter diretivo. Da mesma forma, procura instigar a imaginação do leitor ao citar as palavras de Daniel Burnham, o urbanista americano responsável pelo projeto "The White City" na exposição mundial de Chicago.

*" Make no little plans. They have no magic to stir men's blood and probably themselves will not be realized. Make big plans. Aim high in hope and work, remembering that a logical diagram once recorded will never die, but long after we are gone will, be a living thing, asserting itself with ever growing insistency. Remember that our sons and grand sons are going to do things that would stagger us. Let your watchword be order and your beacon Beauty".*[19]

Ao fazer esta citação o texto prepara o leitor para uma longa viagem através de gráficos e desenhos que procuram representar a importância do plano Viário.

Por outro lado, tais certezas com relação à onipotência do

---

[18] Maia, Francisco Prestes, op.cit, p.X

[19] *"Não façam planos acanhados. Eles não têm magia para mover os homens e provavelmente nunca serão realizados. Façam planos grandiosos. Almejem o alto na esperança e no trabalho, lembrando que um diagrama lógico uma vez resgistrado nunca morrerá mas, muito depois de termos partido, permanecerá como elemento vivo, afirmando-se sempre com crescente insistência. Lembrem-se que nossos filhos e netos farão coisas que nos surpreenderão. Façam o seu lema ser Ordem e seu guia Beleza." Maia, op.cit (nota 1), in* Toledo, Benedito de Lima, Prestes Maia e as origens do Urbanismo Moderno em São Paulo, Associação Brasileira de Cimento Portland, p.226.

conhecimento científico nos remete as afirmações de Maria Stella Bresciani quanto aos pressupostos que norteiam a formação do campo conceitual da razão liberal.

*"...aceitar a ciência como emancipadora da inteligência do homem sem questioná-la sobre o valor dos fins implica em se manter fiel à concepção liberal da razão neutra que não se indaga dos objetivos, razão meramente instrumental."*[20]

Estas interpretações se completam na opinião da historiadora a partir dos estudos de Paul Benichou ao afirmar que,

*"... reencontram sob os auspícios da ciência as duas concepções de razão que fazem com que o "conhecimento positivo" hesite entre duas direções: ' ou bem manter-se fiel ao espírito objetivo da ciência buscando fundar para o homem, e independente dela, uma ordem de valores subjetivamente necessários, que dizem respeito somente aos ensinamentos extraídos do real, ou bem tentar traçar a partir da própria ciência uma ordem universal que inclua os mandamentos do ideal humano' ".*[21]

Como o urbanismo se propõe a ser uma ciência universal que visa interpretar, estabelecer, reorganizar e finalmente programar para o futuro a conformação da cidade, podemos aproximá-lo do segundo caminho.

Para o arquiteto Roberto Segre, *"[...] nas visões da utopia de Platão e Aristóteles na antiga Grécia; no cardus e decumanus dos romanos; na Cidade do Sol de Campanella; na Utopia de Thomas Morus ou na Ville Radieuse de Le Corbusier, perdura um sistema geométrico absoluto que define - através da arquitetura - o espaço habitável adequado à organização racional de todos os ramos do saber"* [22]

Da mesma forma, devemos dirigir nossos olhares em direção às utopias cientificistas apresentadas no início do século XIX por Saint-

---

[20] Bresciani, Maria Stella, "Razão e Paixão na Política", in **História e Utopia**, org. Ilana Blaj e John Monteiro, Revista Brasileira de História, ANPUH, São Paulo, 1996,p.19.

[21] Benichou, Paul, Les Temps des Prophètes. Doctrine de L'Âge Romantique, Paris, 1977, p.224, citado por Bresciani, Maria Stella, op.cit, p.19.

[22] Segre, Roberto, Havana: o Resgate Social da Memória in Revista do Patrimônio Histórico e Cidadania, São Paulo, DPH, 1992, p.101.

Simon, Robert Owen e Charles Fourier. No encontro com estas utopias podemos perceber a busca persistente de uma imagem além da realidade, ou ainda como diria Subirats, "a forma como ordem ideal do mundo.".[23]

Lembramos que Saint-Simon, Robert Owen e Charles Fourier, ao criticarem suas respectivas sociedades, propuseram uma outra vida baseada em um novo arranjo político da sociedade, firmada em novas estruturas sociais. Nos autores mencionados, o mais instigante é a fundamentação de suas propostas filosóficas fincadas na representação espacial. O esforço de convencimento destas propostas e o caráter pedagógico dos projetos agregados ao plano visual das cidades conduziam os leitores a sonharem com as cidades por eles narradas. Estes utopistas não apenas reagiram contra a sociedade de seu tempo, mas criaram imagens de uma nova sociedade buscando a harmonia entre os homens e o meio em que viviam.[24]

As obras de Fourier além de questionarem os princípios fundamentais do liberalismo e apontarem os problemas de ordem social, também convidam a discutir as aproximações entre utopia e urbanismo. Tais aproximações ocorrem tanto no plano político e filosófico, como na tradução visual e através de duas palavras-chave: futuro e harmonia. Entretanto, estas palavras reunidas à técnica e aos conceitos de funcionalidade, utilidade, salubridade, conforto e beleza vão compor a descrição da organização do falanstério. A referência a obra de Fourier permite explorar as características do texto do Plano de Avenidas no que tange o caráter pedagógico e sedutor.

As inúmeras obras de Fourier suscitaram na época uma série de polêmicas entre seus contemporâneos. Alguns condenavam a irracionalidade, as contradições de suas teorias; enquanto isso, fiéis

---

[23] Subirats, Eduardo. Utopía y subversión. Barcelona, Editorial Anagrama, 1975.

[24] Carpintéro, Marisa Varanda Teixeira, "Utopia Urbanística e o Urbanismo Utópico", in História & Utopia, org. Ilana Blaj e John Monteiro, São Paulo, Revista Brasileira de História,

discípulos espalhados em diversas partes do mundo, tentavam divulgar as doutrinas filosóficas do mestre. O interessante é que a crítica à civilização recorre a uma linguagem irônica e plena de neologismos, chegando a contrariar as regras gramaticais e a inventar novas palavras. Do mesmo modo, os leitores eram introduzidos a um vocabulário técnico e científico pois suas propostas de mudanças carregavam como pressupostos teóricos os princípios extraídos da teoria newtoniana de atração dos fenômenos físicos.

Para Fourier *"...a ordem dos fenômenos físicos, é na realidade uma lei universal que rege as quatro categorias universais, o material, o orgânico, o animal e o social. O movimento que anima os planetas, como os homens, é o amor, ou a atração passional, impulso dado pela natureza, anteriormente à reflexão, e que persiste apesar da oposição da razão, do dever do preconceito."*[25]

Com isso queremos enfatizar que o artifício literário do texto utópico é assegurar a consciência de que se está agindo da melhor maneira possível. Conforme Bronislaw Baczko,

*"...os projetos, os resumos e detalhes das sociedades ideais são portadores de uma intenção manifestada ou plena dissimulação que visa justamente chamar o leitor para uma certa atitude. Esta intenção provocante é um elemento constitutivo da demarcação utópica e da estrutura do texto"*[26]

Temos a impressão de que os detalhes das discussões científicas das projeções utópicas de Fourier parecem procurar firmar a sua erudição, ou até mesmo querer superar a "intelligentsia" da época quando diz:

*" Caminhei sozinho para o objetivo, sem ter meios sem caminhos preparados. Eu, sozinho, teria convencido vinte séculos de imbecilidade política, e é em mim, apenas que as gerações presentes e futuras terão a iniciativa de sua imensa felicidade. Antes de mim, a humanidade perdeu vários milhares de anos lutando loucamente contra a natureza."*[27]

---

p.38.

[25] Fourier, Charles, La harmonia del nuevo mundo, Madrid, 1973.

[26] Baczko, Bronislaw, Lumières des L'Utopie, Paris, Payot, 1978,p.16.

[27] Petitfils, Jean-Christian, Os Socialismos Utópicos, Rio de Janeiro, Zahar, 1978, p.88.

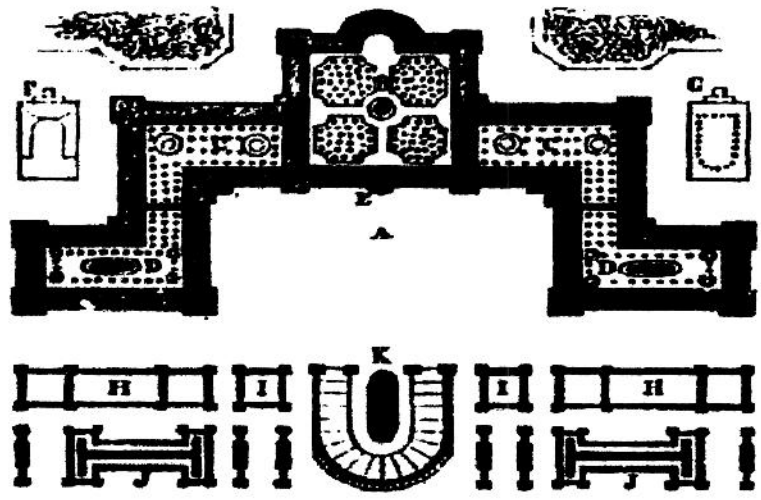


Fig. 12 - Falanstério de Charles Fourier
Fourier, Charles. La harmonia del nuevo mundo, Madrid, 1973. p.16.

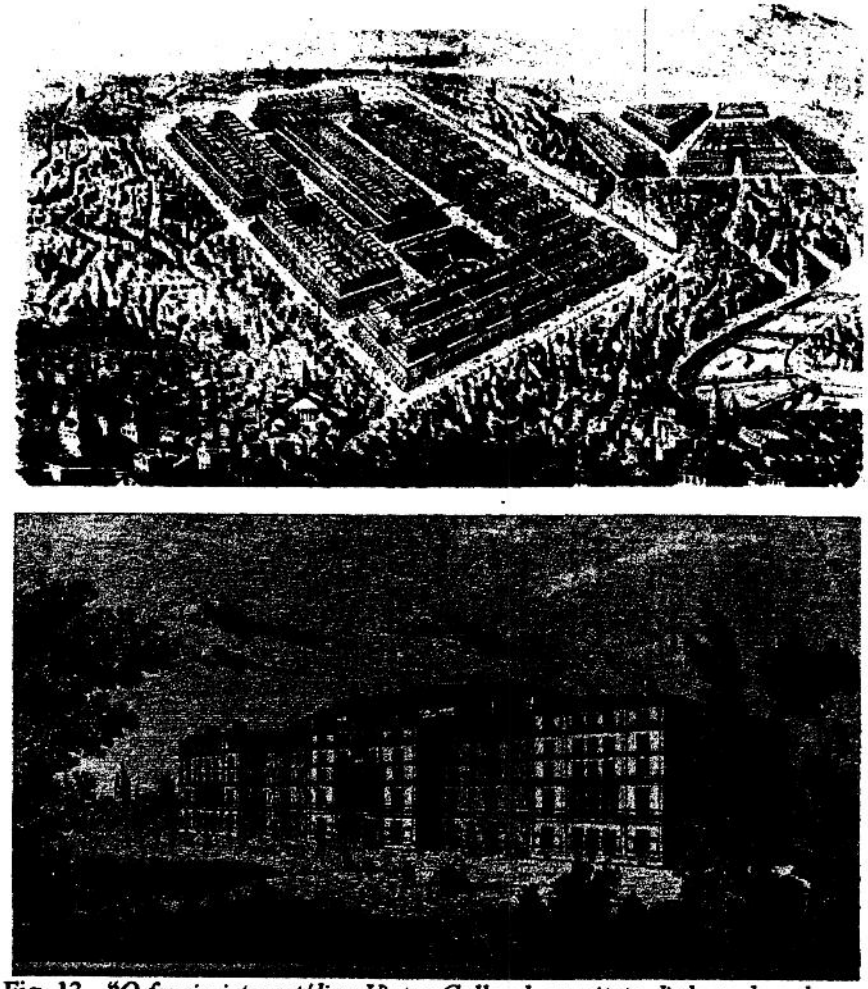


Fig. 13 - *"O fourierista católico Victor Calland, arquiteto diplomado pela escola de Belas Aretes de Paris, quis realizar o sonho de seu mestre ao conceber este edifício destinado a co-proprietários de todas as classes sociais. Godin entraria em contato com ele mas, não sabemos o porquê, Calland não foi encarregado da Construção do familistério." ( Calland- Lenoir, Institution des palais de famille.* Paris, Biblioteca. in História da Vida Privada , São Paulo, Companhia das Letras, vol.4, 1991. p.367.

No Plano de Avenidas, Prestes Maia entrega este poder aos artifícios da técnica e dos ensinamentos do urbanismo a partir da adaptação de idéias apresentadas pelos urbanistas estrangeiros, dentre eles, Stübben Baumeister, Eugène Hénard e Nelson Lewis. A arquiteta Maria Cristina Leme entrevê em seus estudos sobre o Plano de Avenidas, que na época circulavam diferentes concepções de cidade vinculadas a práticas diferenciadas.

*"(...) os planos de origem alemã( Stübben, Baumeister) representam como ordem dominante a questão fundiária; os estudos de Hénard para Paris, que não pressupõem nenhum plano regulador com razão unificante, mas detalha os elementos constitutivos da cidade, responde à lógica do capital industrial; as propostas para um compreensive planning de Lewis também detalham os elementos constitutivos, mas com ênfase na administração; é a lógica regulada do capital industrial."*[28]

Idéias, experiências, que sem dúvida priorizaram aspectos tecnicamente diferentes, no entanto caminharam em torno do mesmo eixo - favorecer o capital industrial. Prestes Maia ao assumir em parte as idéias de cada um destes urbanistas, também o faz com o objetivo de formular o projeto da cidade industrial. As idéias de urbanistas, franceses, alemães e americanos são utilizadas de forma seletiva e parcial que nós denominamos como processo de metamorfose. De acordo com Cristina Leme, o traço que une esta somatória de citações,

*"...muitas vezes contraditórias, é a utilidade que tinham de fundamentar, conferir legitimidade à argumentação das propostas."*[29]

Os gráficos e diagramas esboçados ao longo do Plano além de demonstrar numericamente a posição de São Paulo diante das cidades estrangeiras lançam previsões no sentido de apontar avanços

---

[28] Leme, Maria Cristina, "O Plano de Avenidas e a formação do pensamento urbanístico em São Paulo nas três primeiras décadas do século XX" in Cidade & História, org. Marco Aurélio Filgueiras Gomes e Ana Fernandes, Faculdade de Arquitetura- Mestrado em Arquitetura e Urbanismo, p.74.

[29] Idem,p. 69.

com relação aos estudos realizados. Por exemplo, o diagrama da Fig.23 no Plano de Avenidas apresenta o crescimento de diversas cidades, dentre elas, Lisboa, Roma, Madrid, Barcelona, Bruxellas, Milão, New York. Os dados revelam um índice significativamente inferior para São Paulo que no ano de 1920, apresenta 500.000 habitantes comparados com os 7.500.000 habitantes de Londres. Conforme as diretrizes do Plano o crescimento demográfico é um dos principais responsáveis pelo crescimento urbano, ambos significam evolução e progresso, desde que orientado com base nos preceitos urbanísticos. Este lado otimista com relação ao crescimento demográfico e urbano justificava-se a partir das citações de escritores antigos tal como Aristóteles que comparavam o tamanho com a riqueza das antigas cidades,

*"... uma cidade não pode subsistir com tão poucos habitantes como dez nem tantos como cem mil", afirmação aliás extranha porque outros escriptores antigos mencionavam cidades muito mais populosas. O próprio Hume, que commentou essa passagem da Ethica, reincidia na falta: <Pliny tells us, that Selencia was reported to contain 600.000 people. Carthage is said by Strabo to have contained 700.000. The inhabitants of Pekin are not much more numerous.(...)Whether the grandeur of a city be founded on commerce or on empire, there seem to be invencible obstacles which prevents its further progress "*[30]

Os exemplos extraídos da história atravessam diferentes momentos marcantes do apogeu das principais cidades européias e norte-americanas. Certas cidades ganham destaque ao longo do Plano e o autor aproveita suas experiências para colocar a cidade de São Paulo ao lado das principais capitais do mundo.

Essa é mais uma estratégia do texto: apresentar as cidades através do potencial dos números. Os números representam o "grau de evolução", pois conforme o tema a ser abordado encontramos

[30] Maia, Francisco Prestes, op. cit,p.39.

gráficos comparativos assinalando de maneira positiva o progresso das cidades. O quadro comparativo da área ajardinada de diversas cidades assegura à cidade de Boston um primeiro lugar com 45 hab por acre ajardinado; já Paris é a vencedora no quadro comparativo de parques com uma área de 2.300 acres, e no quadro das cidades que apresentam o número maior de artérias, com 30 metros de largura os Grand Boulevards (Capucines, Italiens, Sebastopol, Haussmam, St. Michel). Os dados e as estatísticas também revelam o alto preço pago por estas cidades pelo lado positivo do progresso.

"*Em 1926, até 30 de Outubro, haviam-se verificado em Paris 141.224 accidentes provocados por vehiculos, com 230 mortos e 28.581 feridos. Nos Estados Unidos uma estatística mostrou em 1922, 206 accidentes fataes diarios, assim classificados : automóveis, 38; quédas. 35; submersão, 19; fogo, 16; machinario, 9; bondes, 5; diversos, 84.*"[31] Ainda conforme o autor, no ano de 1920, os automóveis mataram na Inglaterra 11.068 pessoas.

Prestes Maia sabia que a cidade de São Paulo estava aquém dos problemas causados pelo acentuado número de veículos como demonstravam as estatísticas das demais cidades.[32] Lembramos que era o início das discussões concernentes à cultura do automobilismo na capital paulista. Somente em 1954, é que a cidade atingirá o número de 170.000 automóveis. Todavia, este aspecto comparativo com as demais cidades reforçava o caráter profético da obra e além disso, legitimava a urgência do Plano Viário.

---

[31] Idem,p.199.

[32] "São Paulo possue, conforme estatística da 3ª delegacia para 1929, 34.920 veículos: 14.998 automóveis, 6.286 auto-caminhões, 228 auto-ônibus, 250 motocycleta, 866 aranhas, 5.789 carroças, 1.127 caminhões, 5 carros de praça, 1 tilbury, 4.079 bicycletas, 840 carrinhos de mão e 454 bondes." In Maia, Francisco Prestes, op.cit.p.329.

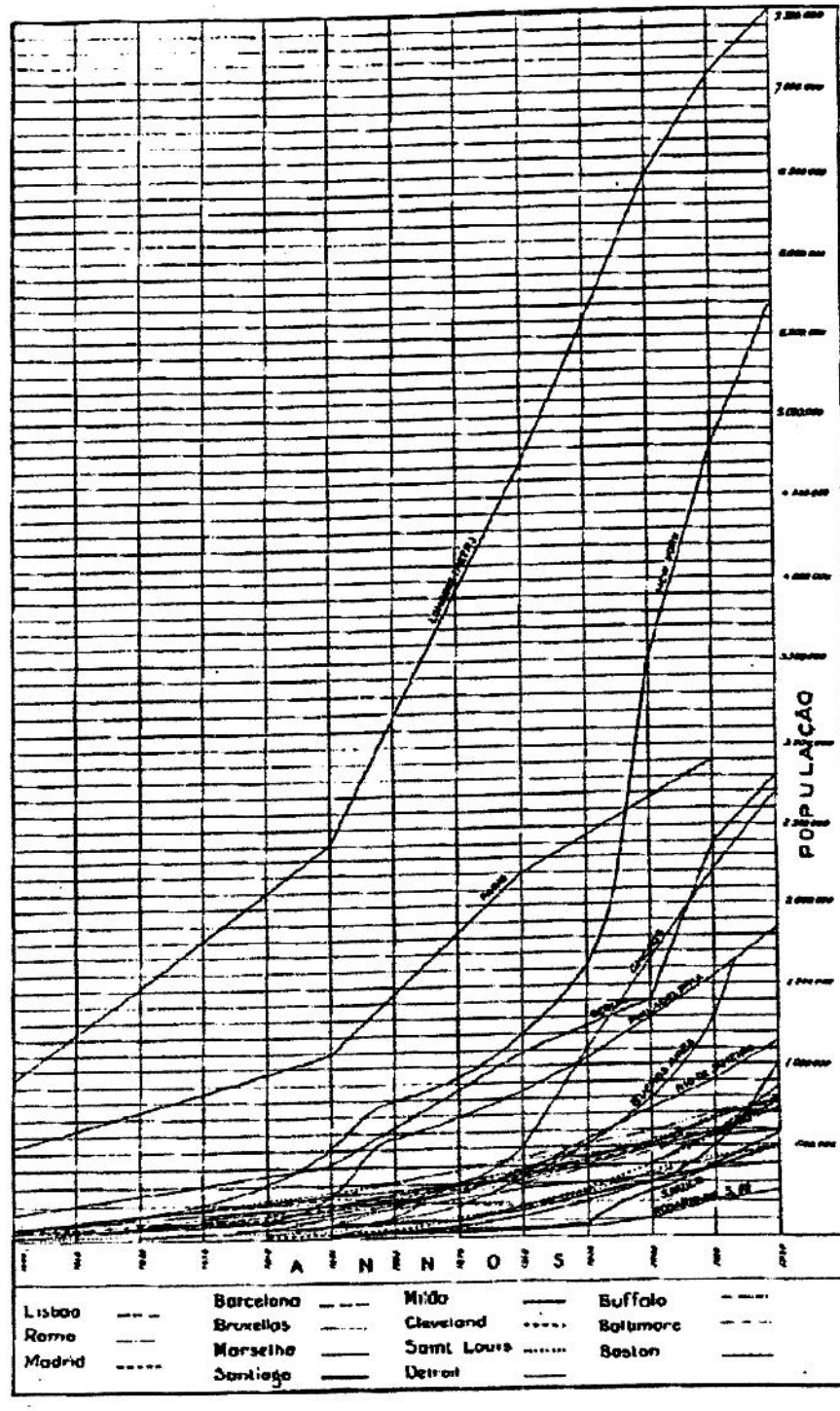



Fig. 23 — Diagramma de crescimento de diversas cidades

Fig.14-*"Diagrama de crescimento das diversas cidades.As curvas não são exatamente comparáveis, pois as estatísticas não obedecem a criterios uniformes. A de Paris, p. ex. exclue a população suburbana."* legenda original. in Maia, Francisco Prestes. Estudo de um Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo. Companhia de Melhoramentos de São Paulo, 1930. p.39.

*2-O sentido da circulação*

A palavra chave para entendermos a estrutura viária é circulação, e com ela chegaremos no desenho das ruas e avenidas, denominadas "artérias mestras" da cidade. Agora para completar esta caminhada é necessário vincular tais representações a mais uma linguagem, os dados simbólicos expressos na arquitetura dos edifícios. Essas imagens refletiam a preocupação estética do autor, traduzida a partir da construção de um rico cenário composto de edifícios monumentais, no paisagismo dos parkways, na decoração e nos monumentos distribuídos em diversas praças e pontes. Portanto, em meio às resoluções técnicas calcadas nos princípios da circulação e da funcionalidade, o olhar visionário compõe simultaneamente o novo figurino para a capital. Desse modo o autor constrói o cenário da futura metrópole substituindo as ruas estreitas, os largos bucólicos e as várzeas encharcadas, por amplas avenidas ornadas de praças e de belos edifícios públicos. A arquitetura estava presente em todas as etapas do Plano, como forma de convencer as autoridades e a própria população da necessidade de apagar os vestígios do passado e substituí-los pelos ideais de uma metrópole industrial. Logo mais trataremos de mostrar como Prestes Maia delineia o novo figurino para a capital paulista. Antes, porém, vamos conhecer as principais diretrizes do Plano Viário.

Como já dissemos este plano se constitui a partir da fusão entre várias soluções urbanísticas inspiradas em autores estrangeiros. As propostas de Victor da Silva Freire e Ulhôa Cintra são as únicas referências teóricas para São Paulo citadas no Plano: da mesma forma se fazem ausentes as experiências urbanísticas realizadas em outras cidades brasileiras.

Cabe lembrar que na primeira década deste século foram realizadas algumas obras na cidade de São Paulo sob a

responsabilidade de engenheiros e arquitetos como Victor Freire, Alexandre Albuquerque e Ramos de Azevedo. Em 1911, Victor Freire ao lado de Eugenio Guilhem, elabora um plano para São Paulo. Este plano apresentado por Freire e Guilhem junto à diretoria de Obras Municipais, concorreu com mais dois outros planos apresentados no mesmo ano, por Alexandre Albuquerque e Samuel das Neves.[33] Uma preocupação comum aos três planos era a de encontrar uma forma de desafogar o centro da cidade. As vias circulares, os viadutos e as ruas representavam, para eles meios de garantir a livre circulação entre os bairros e o centro. Os três planos revelam também uma preocupação com a estética e, por esse motivo, procuraram fazer do centro uma grande "sala de visitas". Os jardins, as praças públicas e o interesse pela valorização das antigas construções reforçavam a preocupação estética dos planos. É o caso da proposta feita por Freire, que ao se inspirar nas idéias do arquiteto austríaco Camillo Sitte, procurava valorizar aspectos presentes da paisagem urbana paulistana. As intervenções preconizadas por Freire visavam organizar a cidade no espírito do "circuito exterior" ou solução vienense (do esquema aplicado na capital austríaca) que criaria um anel em torno do núcleo significativo da cidade.[34] Como vemos, já em 1911, Victor Freire anunciava uma questão importante para os urbanistas, isto é, como solucionar os problemas viários sem perder de vista as projeções artísticas e culturais.

---

[33] Albuquerque, Alexandre de, A novas avenidas, São Paulo, Casa Vanordem, 1910.
Neves, Samuel, O Plano de Melhoramentos da capital, este plano foi levado a público pela primeira vez na edição de 23 de janeiro do Correio Paulistano.
Freire, Victor da Silva, Melhoramentos de São Paulo in Revista Politécnica, 6(33)\;115, fev-março de 1911.

[34] Freire, Victor da Silva, op.cit,p.105. escrito há mais de um século, o livro de Camillo Sitte, A construção das cidades segundo seus princípios artísticos, São Paulo, Editora ática, 1992, continua nos dias de hoje, suscitando uma série de polêmicas dentro das teorias urbanísticas. A filósofa do urbanismo, Françoise Choay classificou esta obra como modelo de urbanimo culturalista, pois este priorizou o aspecto cultural em relação ao aspecto material da cidade.

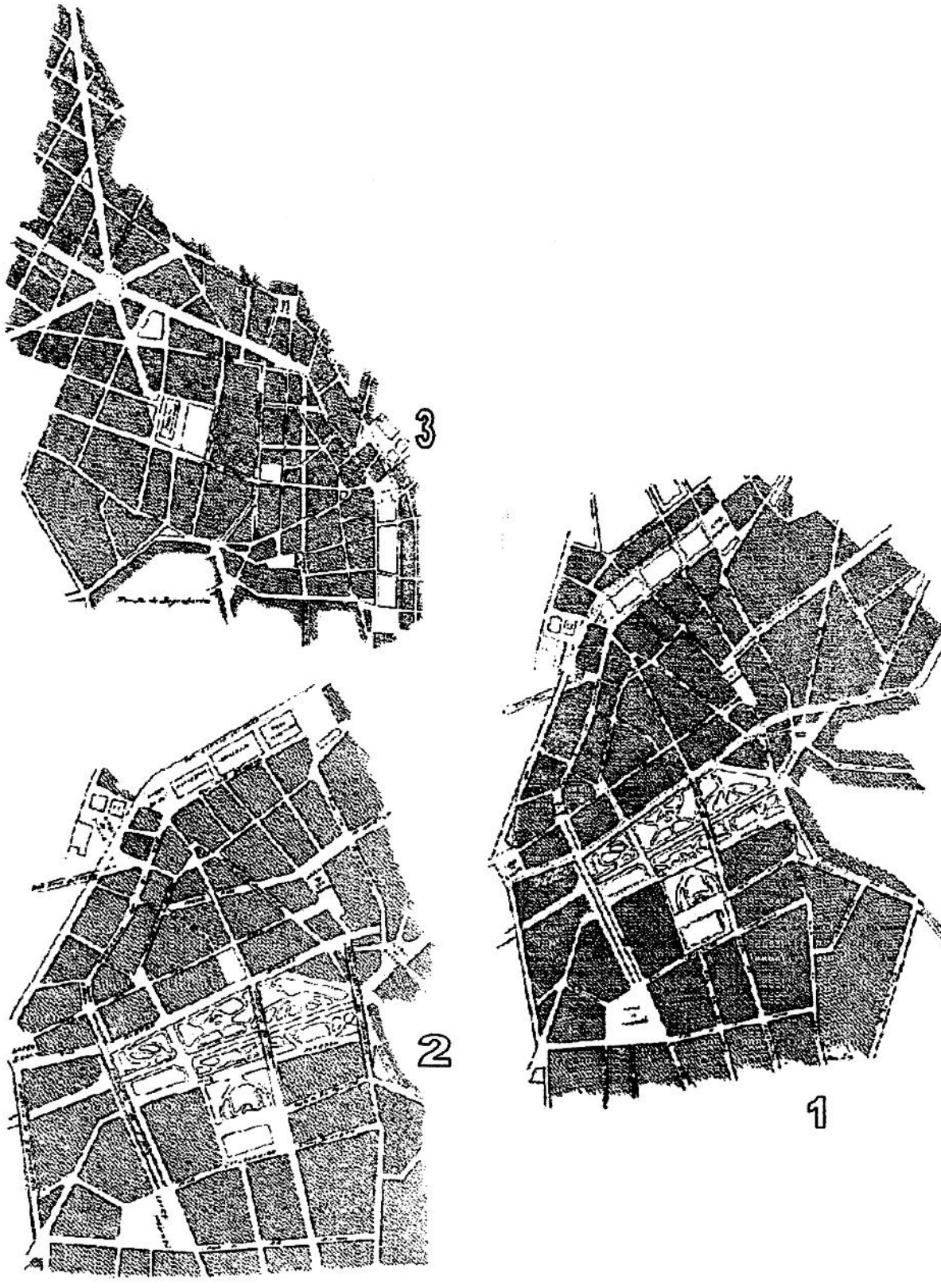



Fig.15 – (1) Projeto da Diretoria de Obras Municipais ( Freire – Guilhem ), (2) Projeto de Samuel das Neves, (3) Projeto de Alexandre Albuquerque, conhecido como Grandes Avenidas. In Toledo, Benedito Lima. Prestes Maia e as origens do Urbanismo Moderno em São Paulo, São Paulo, Empresa das Artes, 1996. p.84 e 85.

Problemas que mais tarde, em 1930, nortearam as soluções preconizadas pelo Plano de Avenidas. Ao elaborar este Plano, a partir da organização de um sistema viário, Prestes Maia procura ampliar a solução de Victor Freire através da implementação do sistema circular obtido pelo circuito Líbero Badaró, Boa Vista e Benjamim Constant. Para ele, a dilatação do perímetro proposto por Freire era insuficiente pois as ruas (com 15 a 18 metros de largura) eram delgadas modestas demais para uma capital de 1 milhão de habitantes.[35] A preocupação fundamental era planejar uma malha viária capaz de suportar o fluxo de veículos que estava por vir. Para tanto, Prestes Maia retoma a orientação proposta, em 1924, pelo companheiro Ulhôa Cintra, que introduz um terceiro anel, completando assim o chamado perímetro de irradiação.

Neste sentido, Victor Freire e Ulhôa Cintra por serem seus precursores não foram esquecidos, e sim utilizados como mais um artifício pedagógico do discurso; buscar a legitimidade e ressaltar o plano como antecipador do urbanismo no Brasil. Nessa direção parece difícil explicar porque este "mestre" deixou de incluir em seu repertório o plano de saneamento, melhoramentos e extensão da cidade paulista de Santos, elaborado pelo engenheiro sanitarista Francisco Saturnino Rodrigues de Brito e por ele executado entre o final do século XIX e início do século XX. Conforme os estudos realizados pelo arquiteto Carlos Roberto Monteiro de Andrade, cerca de quarenta cidades brasileiras receberam as orientações do sanitarista Saturnino de Brito, dentre elas, Vitória, capital do Espírito Santo, Pelotas, no Estado do Rio Grande do Sul, Recife Estado de Pernambuco, Campinas no Estado de São Paulo. Em seus estudos Carlos de Andrade enfatiza que,

---

[35] Maia, Francisco Prestes, op.cit,p.70.

*"...bem antes dos trabalhos de Lúcio Costa, ou da construção de Brasília na década de 50, o urbanismo - e a concepção de planejamento urbano - irá se implantar e se firmar no Brasil através dos projetos e realizações dos engenheiros sanitaristas, dentre os quais se destacou Saturnino de Brito...".*[36]

Todavia os trabalhos do sanitarista Saturnino de Brito só ganharam destaque no Plano de Avenidas, no comentário inicial feito por Arthur Saboya( Diretor de Obras e Viação da Prefeitura Municipal) ao elogiar os trabalhos da Comissão do Tietê. Conforme Saboya, o projeto de melhoramentos do Tietê sob a direção do "*...grande vulto da engenharia sanitária nacional o pranteado eng, Saturnino de Brito, a quem se deve o notável e primitivo projeto...*",[37] conseguiu solucionar uma série de problemas no tocante às inundações e por outro lado a construção do canal e das avenidas marginais permitiu reaproveitar as áreas ribeirinhas.

Quanto às cidades brasileiras, somente a antiga capital federal foi merecedora de críticas e de alguns elogios no decorrer do Plano.[38] Não por acaso existe o interesse pela cidade carioca; primeiramente, pela sua importância política e em segundo lugar porque nesta mesma época a cidade recebe das mãos do urbanista francês Alfred Agache um projeto de extensão, embelezamento e remodelação. O arquiteto francês Agache foi um dos fundadores da Société Française des Urbanistes, além disso realizou várias construções em Paris e no Norte da França, nas cidades de Reims(1921), Creil (1925) e Poitiers(1926). Agache, em 1926, foi convidado por Antônio Prado Júnior, então Prefeito do Rio de Janeiro, para uma série de conferências para formular o plano para Cidade. Além da

---

[36] Andrade, Carlos Roberto Monteiro, O plano de Saturnino de Brito para Santos e a construção da cidade moderna no Brasil, in Espaços &Debates, número 34, 1991, p.55.

[37] Maia, Francisco, op. cit, pV, Comentário inicial feito por Arthur Saboya.

[38] Outra referência a capital federal se dá nos comentários a respeito da atuação do conselheiro Rodrigues Alves, no início do século, com a derrubada dos cortiços para a abertura da Avenida Rio Branco. Conforme Prestes Maia esse é um processo brutal mas necessário no caso dos centros extensos compactos e insalubres. Maia, Francisco Prestes, op. cit. p.35.

contemporaneidade, os dois Planos têm uma série de pontos em comum, entre eles, a preocupação com o problema da circulação, a visão de conjunto da cidade, a introdução do zoneamento, a erudição no trato das teorias urbanísticas, o número acentuado de ilustrações.[39]Uma das principais características do plano de Agache para o Rio é a criação de um grande centro cívico e administrativo, seguindo a linha americana, com o projeto de Entrada do Brasil ou Porta do Brasil.

Da mesma forma o urbanista paulista propõe também a formação da "Sala de Visitas de São Paulo", ao transformar o Vale do Anhangabaú em centro comunitário:

> *"Estamos num momento de belos projetos e no Rio causa sucesso a 'entrada do Brasil', a esplêndida concepção de Cortez e Bruhns, que o prof. Agache acertadamente adotou. Não quisemos perder a oportunidade de também projetar um conjunto que por espírito de imitação, podiamos chamar 'a sala de visitas' de São Paulo."*[40]

Espírito de imitação como diz Prestes Maia, ou serão características que definem o *discurso pedagógico* e sedutor dos Planos na época? As aproximações entre o Plano de Avenidas e o Plano de Remodelação da cidade do Rio de Janeiro se dão no tamanho e formato da obra, no caráter metodológico, na quantidade de citações de autores e experiências realizadas em diferentes cidades. Do ponto de vista conceitual, ambos articulam uma visão orgânica e ao mesmo tempo mecanicista da cidade moderna. Logo na introdução, o Plano de Alfred Agache procura definir o papel do urbanista como médico da cidade, isto é, aquele que se servirá da técnica para afastar e prevenir os males causados pela crise do crescimento desordenado.

---

[39] Agache, Alfred. Cidade do Rio de Janeiro- Extensão e Embelezamento. Organizações projectadas pela administração de Antônio Prado Jr. AMD.P.L.G-SFU, Foyer Brésilien,1926.
[40] Maia, Francisco Prestes, op. cit, p. 72.

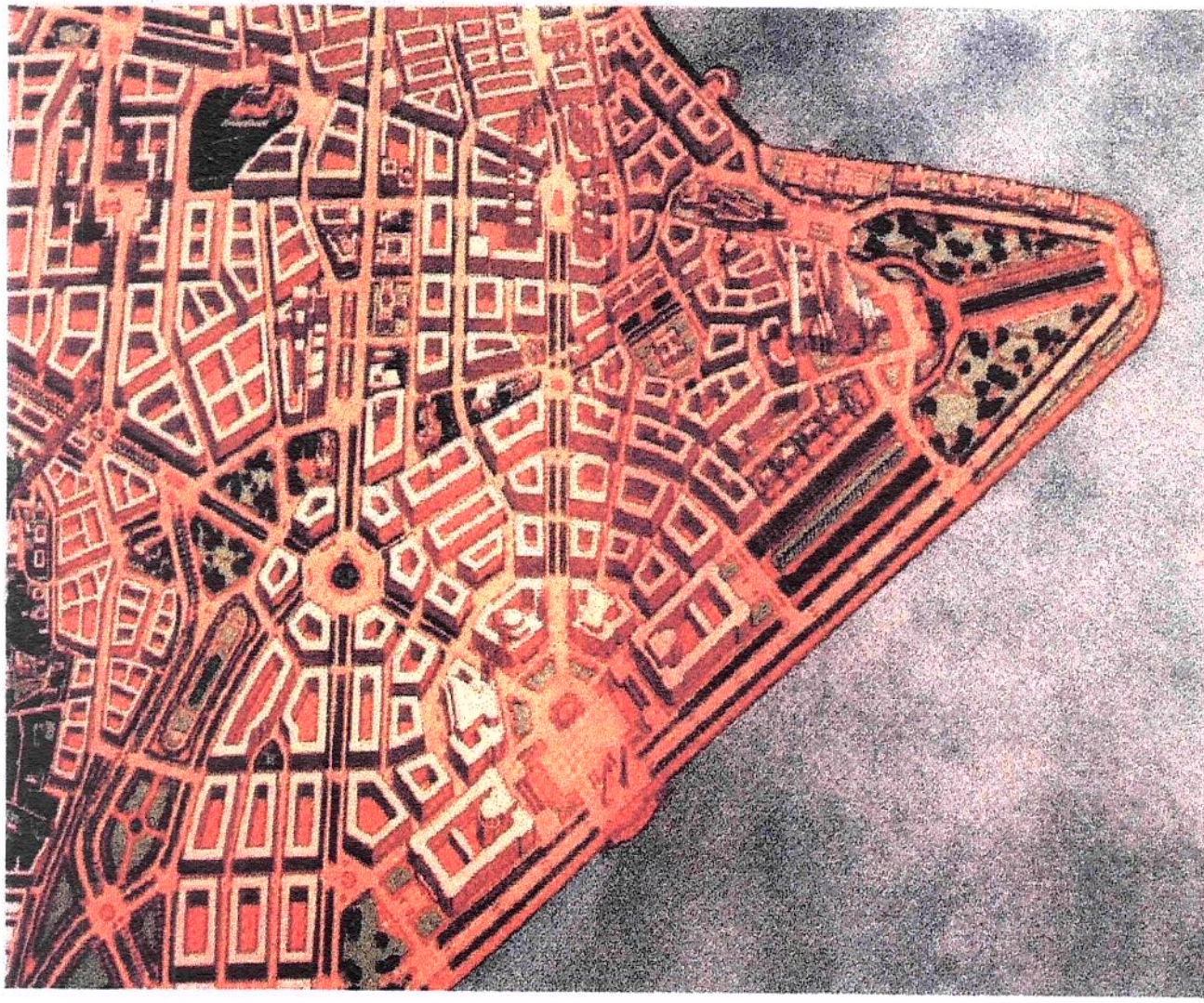


Fig. 16 - " Porta do Brasil". Projeto de Alfred Agache, 1930. Agache, D. A. A Cidade do Rio de Janeiro, remodelação, extensaão e embelezamento, Paris, Foyer Brésilien, 1930.

Também para Agache a palavra circulação representa um elemento importante para sua proposta urbanística, pois ela

*"[...] é o reflexo immediato do surto econômico, as avenidas, as ruas, as praças precisam de ser fiscalisadas de tal forma, que não sejam surprehendidas pela intensidade do movimento. Tratemos da congestão, systema mórbido, para a cura da qual o único remédio é o remodelamento, ao menos parcial, das praças e das ruas, e no Rio isso é urgente."*[41]

As propostas de circulação de Prestes Maia, originam-se dos estudos de Eugéne Hénard, particularmente, no que se refere ao PERÍMETRO DE IRRADIAÇÃO. Estes estudos orientaram Prestes Maia a pensar na expansão da área central da cidade. Ao comparar os três planos feitos pelo urbanista Hénard para as cidades de Berlim, Londres e Moscou, Prestes Maia em parceria com Ulhôa Cintra procura definir o traço comum presente no plano para estas cidades. Desse modo, observa que, todas as vias de expansão e penetração convergem para um núcleo central, mas alerta que nem todas se dirigem para o mesmo ponto. Ao contrário, reforça o autor, todas essas vias, *"..se ligam a uma espécie de circuito fechado ou colletor, que nós propomos chamar perímetro de irradiação e que traçado a uma certa distancia do centro mathematico da cidade".*[42] Este perímetro seria o regulador da circulação; é ele que recebe e distribui com o auxílio das pequenas ruas o fluxo de movimento individual de cada elemento da circulação. Como todas as idéias apresentadas no Plano contém uma justificativa centrada no olhar futurístico do urbanista sob o traçado e a história da cidade. Neste caso a escolha feita em torno da proposta de Hénard, se dá pelo seguinte motivo: ao contrário das cidades americanas, São Paulo teve a sorte de não ser presenteada, ao nascer "com o clássico plano em xadrez".

---

[41] Agache, Alfred, op.cit,p.6.

[42] Cintra, João Florence d'Ulhôa e Maia, Francisco Prestes, Um problema actual - Os grandes melhoramentos de São Paulo in Boletim do Instituto de Engenharia, , n:29, 1924,.p.124.

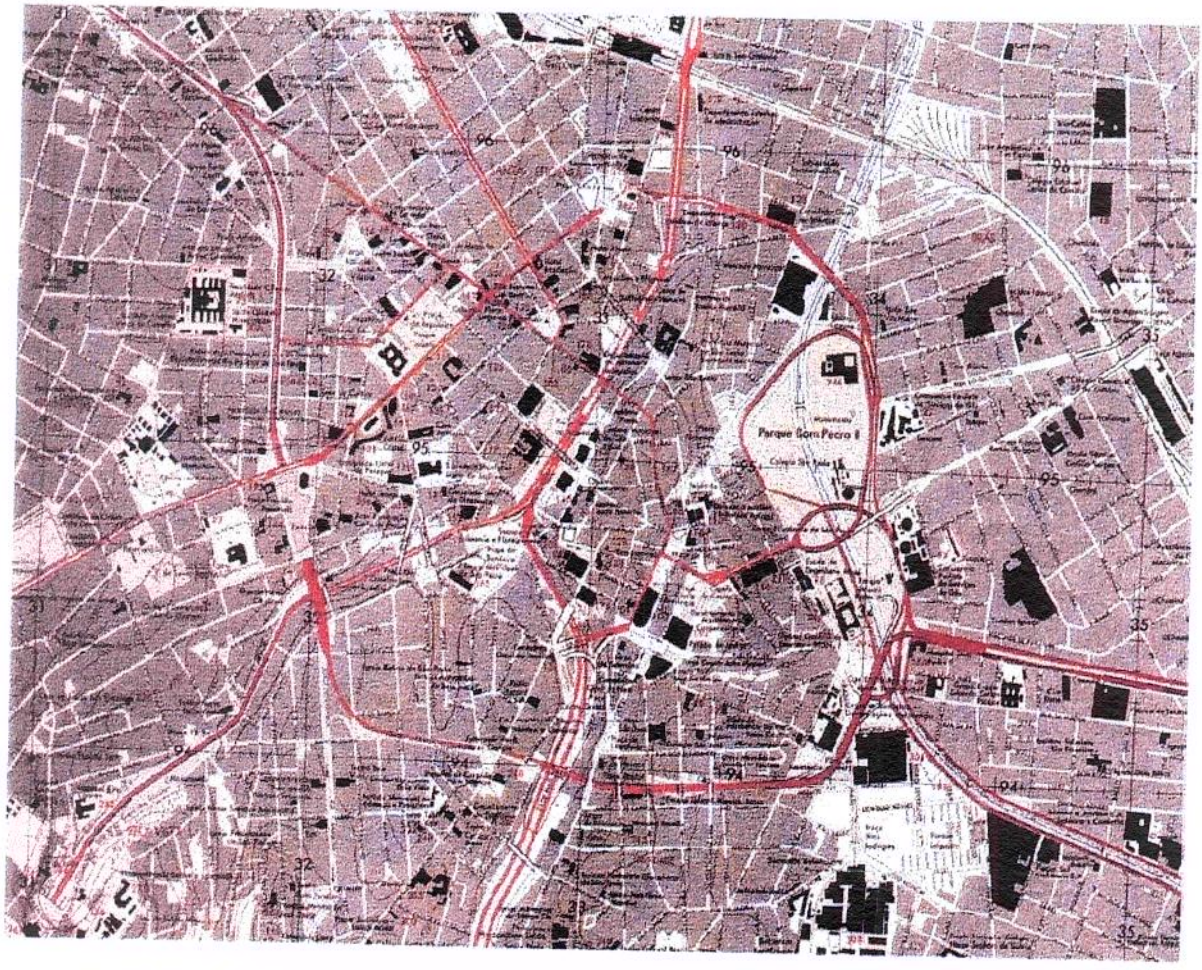



Fig. 17 - Perímetro de Irradiação. "*....abrir uma avenida pelo interior da quadra entre as ruas 7 de Abril e São Luís, aproximadamente na bissetriz do ângulo formado por essas duas ruas.*" in Toledo, Benedito Lima. Prestes Maia e as origens do Urbanismo Moderno em São Paulo, São Paulo, Empresa das Artes, 1996. p.128. texto extraído do Plano de Avenidas.

Vejamos então como a história da fundação da cidade é articulada ao discurso técnico calcado nos princípios da circulação:

*"Assim ella nasceu e cresceu á maneira das velhas cidades européas. Aconchegou-se, primeiramente, em torno da Egreja jesuitica, acastelllando-se, na collina de fundação, em posição magnificamente estrategica contra as tribus selvagens, que a punham em contínuo sobressalto. Desse nucleo, desse centro, que ainda é hoje o coração da cidade, irradiaram-se as primeiras veredas em demanda dos aldeamentos visinhos. Como em toda parte, essas veredas passaram a estradas e hoje são grandes ruas da nossa cidade."*[43]

O autor procura na leitura do tempo ao lado da configuração do espaço os elementos que naturalmente coincidem com a proposta mais indicada. A história e a topografia também fazem parte da proposta de Agache para a circulação do Rio de Janeiro embora tenha escolhido outras alternativas para a definição do sistema viário.[44] Todavia a influencia de Hénard se faz presente na obra de Agache ao se referir à importância da circulação:

*"A prosperidade de uma cidade é resultante dos esforços de seus habitantes em todos os ramos da atividade humana; a facilidade dos intercâmbios materiais ou intelectuais impõe-se, pois, como necessidade de primeira ordem; além de que, o estabelecimento de um sistema racional de circulação torna-se um dos fatores mais poderosos da riqueza pública."*[45]

Da mesma forma são evidenciados nas suas propostas fortes traços do movimento City Beautiful, cujo exemplo mais significativo é o plano de Burnham para a cidade de Chicago em 1909. Como já dissemos, as características desse movimento são a ancestralidade clássica e suntuosidade arquitetônica, expressas pelo tamanho

---

[43] Idem, Ibid.0
[44] Bruand, Yves, Arquitetura Contemporânea no Brasil, São Paulo, Perpectiva, 1991,p335.
[45] Agache,Alfred, op. cit. p.133.

majestoso dos prédios públicos e pela composição dos centros cívicos. Assim como no Plano de Avenidas encontramos no Plano de Remodelação para a cidade do Rio de Janeiro a mesma frase de Daniel Burnham para explicar o planejamento: "Make no Little Plans".[46] Importa lembrar que foi Agache o primeiro professor, na França de um curso regular de urbanismo, em 1914, na Escola Livre de Ciências Sociais. Nesse curso, os aspectos gerais dos problemas urbanos eram apresentados em cinco seções, estudadas em quatro semestres e compreendendo cada uma um curso fundamental e uma série de conferências para aprofundar estudo de determinadas questões mais importantes.

Em seu artigo " Um grande urbanista francez Donat- Alfred Agache", o eng- arquiteto Luiz de Anhaia Mello apresenta os principais itens tratados nas cinco conferências:

*"A primeira secção é dedicada aos estudos das origens e evolução das cidades, cujo conhecimento é a base do urbanismo. É no passado que se devem procurar as razões do presente e as previsões para o futuro.*

*A segunda secção é destinada á organisação social das cidades, ao estudo das populações urbanas, suas necessidades e suas crises. Estuda as condições em que se exerce a acção social, seja preventiva ou curativa; examina as differentes medidas de ordem economica, de ordem sanitaria e de acção cultural.*

*A terceira secção é destinada á organisação administrativa das cidades e ao estudo dos problemas politicos e administrativos que surgem da agglomeração da população em determinados pontos do território. As conferencias referem-se á organisação dos serviços públicos e ás questões actuaes relativas á administração das grandes capitaes.*

*A organisação economica das classes é o objeto da quarta secção. Ahi são estudados os problemas relativos á utilisação irracional do solo, ás consequencias do desenvolvimento industrial moderno, ás causas da extensão centrífuga das cidades, o exagero da renda immobiliaria e tambem as cidades jardins e respectiva organisação social administrativa. O municipalismo ou a actividade*

[46] Idem, p. 19.

*municipal em materia industrial e commercial é estudado em detalhe nas conferencias do curso.*

*Finalmente, a quinta secção é destinada á arte e technica da construção da cidade.[...]"*[47]

Todas as semelhanças até aqui apontadas entre Agache e Prestes Maia reforçam o intercâmbio de conhecimentos bem como a prática da intervenção urbana na época da formação profissional do urbanista paulista. Nesta ocasião os Congressos Nacionais e Internacionais sobre urbanismo permitiam e incentivavam o intercâmbio de experiências e conhecimentos entre os vários países. O professor Benedito Lima de Toledo nos ajuda a fazer um percurso entre os principais Congressos realizados em diferentes cidades Européias. Entre eles, o Congrès Internacional de L'Art Public, realizado em Bruxelas, em 1898, os congressos dedicados especificamente ao Planejamento, como, a exposição em Dresden, em 1903, além dos congressos internacionais, em 1910, realizados em Berlim, Leipzig e Londres.[48] Revela ainda que, em 1910, reuniram-se em Londres na " Town Planning Exhibition and Conference", os maiores expoentes em questões urbanas da época como Joseph Stübben, Patrick Geddes, Thomas Adams, Eugéne Hénard, Ebenezer Howard, Daniel Burnham e Raymond Unwin. Sabemos que estes profissionais discutiam soluções para o desenvolvimento das cidades calcadas em diferentes práticas teóricas. Nas apresentações de Geddes a pesquisa sociológica recebe um tratamento especial no planejamento urbano.

*"Depois dessa pesquisa geral sobre o ambiente geográfico e histórico, a pesquisa sociológica propriamente dita nos fornecerá elementos para elaborar uma literatura complementar. Sua substância estatística será procurada nos relatórios parlamentares e municipais e nos periódicos dedicados à economia. Mas serão necessárias pesquisas de primeira mão, detalhadas. Será necessário um relatório*

---

[47] Mello, Luiz de Anhaia, Um grande urbanista francez, Donat- Alfred Agache, in Revista Polytechinica, São Paulo- Anno XXV, maio-julho, 1928, números 85-86, p.77-78.
[48] Toledo, Benedito de Lima, op.cit, p.259.

*completo e bem ordenado da situação presente da população, que especifique suas ocupações, salários, orçamentos familiares, nível cultural, etc."*[49]

Geddes na verdade procurava estes caminhos como forma de evitar aproximações com os ideais utópicos; no seu entender a maioria dos planos apresentava modelos que eram aplicados em qualquer cidade. Para Geddes o passado e a história definem as características particulares de cada cidade; neste sentido a adaptação da pesquisa sociológica ao verdadeiro serviço social não seria uma idéia abstrata, mas um método aplicável. Suas idéias influenciaram o trabalho de seus contemporâneos Raymond Unwin e Barry Parker, defensores das novas cidades industriais.

As idéias de Geddes e Unwin eram diferentes das demais propostas urbanísticas da época; na Conferência realizada em Londres em 1910, Sir Patrick Abercrombie assim procurou assinalar a importância e a abrangência dos trabalhos de Geddes.

*"Houve um tempo em que parecia ser apenas necessário misturar numa garrafa o plano de extensão de cidades alemãs, o bulevar parisiense, a cidade-jardim inglesa e o centro cívico e 'park system' americanos para produzir uma mistura mecânica que poderia ser aplicada indiscriminadamente e beneficamente em qualquer cidade deste país, na esperança de que estivesse, dessa forma, planejada, de acordo com as mais atualizadas noções. Doce ilusão!"*[50]

Na perspectiva de Abercrombie podemos afirmar que o Plano de Avenidas expressa essa tendência eclética ao apresentar soluções extraídas das diversas cidades européias e norte-americanas. A intenção de Prestes Maia ao discutir experiências realizadas em cidades constituídas, além de possibilitar o contraponto com a cidade São Paulo, procura incorporar em suas propostas apenas os aspectos

---

[49] Choay, Françoise, O urbanismo, São Paulo,Perspectiva, 1979.

[50] Apud TRWHITT, J. Introduction. In Geddes, P. Cities in evolution. p.Xii citado por Toledo, Benedito Lima de, op.cit, p.260.

aplicados e comprovados em diversas cidades. Tais estratégias possibilitam ao autor justificar a ausência das propostas de cidades planejadas ou de cidades novas, numerosas no caso das cidades brasileiras. Devemos lembrar o projeto de Aarão Reis para cidade de Belo Horizonte(1894), ou das cidades projetadas logo após a publicação do Plano de Avenidas, como o projeto de Atílio Correa de Lima para a cidade de Goiânia(1933), e das cidades nascidas no interior do Estado de São Paulo, e no Estado do Paraná, entre elas, Marília e Londrina.[51]

*2.1- O mestre da circulação: Cerdá*

Todavia se autores de projetos de cidades brasileiras planejadas estão ausentes dos enfoques analíticos do Plano de Avenidas, o mesmo podemos dizer dos planos de expansão de cidades européias. E se a questão viária colocava-se no centro das preocupações de Prestes Maia, intriga o fato de não haver citação do urbanista barcelonês Idelfonso Cerdá que projeta um amplo plano de circulação para Barcelona em meados do século XIX: o Plano de Expansão de Barcelona. Além de ter elaborado esse plano de extensão, Cerdá justifica as decisões que adotara para Barcelona publicando, A Teoría General de la Urbanización, no ano de 1867. Antes de apresentar as principais questões que norteiam o conjunto desta obra, devemos apontar o motivo de tal escolha, ou seja, demonstrar a sua importância nos estudos do Plano de Avenidas.

Embora ausente da literatura apresentada por Prestes Maia, hoje reconhecemos a relevância dessa obra no tocante a formação do campo conceitual presente em várias propostas urbanísticas, particularmente, aquelas que apontam soluções para as cidades

[51] Bruant, Ives, op.cit. p.349.

modernas fincadas na questão da circulação. Desse modo Cerdá diferentemente dos urbanistas de sua época, antes de propor uma intervenção como fizeram, Haussmann, Hénard, Stübben, Law Olmsted, Burnham e outros, formulou uma teoria no sentido de apontar os preceitos científicos da "circulação". Noções que por sua vez foram utilizadas por todos estes autores para diagnosticar os problemas das cidades medievais e ao mesmo tempo apontar os elementos constitutivos da cidade moderna. [52] No caso do Plano de Avenidas, destacamos os estudos de Cerdá concernentes à aplicação do conceito de circulação, aos sistemas de hierarquização das ruas, avenidas, praças e jardins, acompanhado de uma análise setorial distribuindo por sua vez, os locais de residências e os espaços de lazer.

Conforme a filósofa Françoise Choay, foi esta obra que pela primeira vez usou a palavra urbanismo, que em espanhol é chamado de, "urbanización". Palavra que logo no início é justificada pelo autor da seguinte forma:

*"Vou introduzir o leitor a uma matéria completamente nova, intacta, virgem. Já que tudo é novo, foi preciso buscar e inventar palavras novas para expressar idéias novas, cuja explicação não se podia encontrar em léxico algum."*[53]

---

[52] A filósofa Françoise Choay em seu artigo publicado no livro Cerdá I El seu Eixample a Barcelona, Ajuntament de Barcelona, Ministério de Obras públicas, 1992, intitulado "L' Ordre Crític", nos aponta a importância da obra de Cerdá para entendermos o campo epistemológico do urbanismo. Por outro lado, percorre as obras de Haussmann, Stubben, para demonstrar as preocupações desses autores com relação a configuração espacial das cidades medievais tendo em vista as novas necessidades políticas e econômicas do sistema capitalista. A autora ainda se refere ao urbanismo norte-americano através do Plano de Daniel Burnham e Edward Bennett para a cidade de Chicago. *"Així. el pla que el 1909 Daniel Burham (1846-1912) I edward Bennett(1874-1954) traçaren per a Chicago- el primer projecte integral d'importância per la regularització d'una ciutat americana- sirgeix sobretot del desig de crear un sistema de trànsit capaç de resoldre els problemes resultants de la divisió de la ciutat en l'engraellat de dos sectors independents."* op.cit.85.

[53] Cerdá, Ildefonso, Teoría General de La Urbanización(1867). Organizada e apresentada por Lopez Abersturi. Tradução para o Francês por Antonio Lopez Aberasturi e Jacques Boulet, Paris, Seuil, 1979.

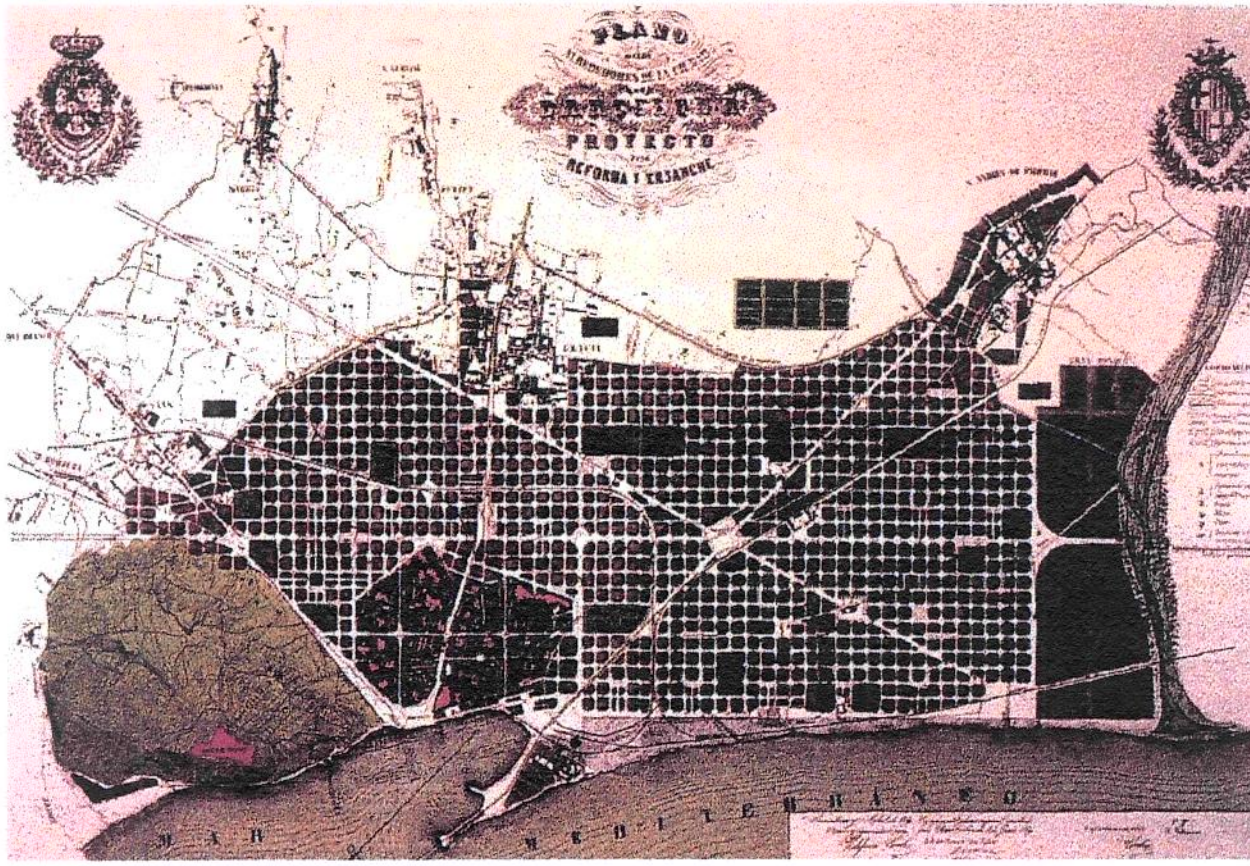



Fig.18 - Projeto de Expansão de Barcelona - obra de Cerdá- (1859 )
Treballs sobre Cerdà I el seu Exaimple a Barcelona, El ilibre servirà de catàleg a L' exposició sobre Cerdà, 1992. p.53.

Após analisar as várias denominações alternativas para a palavra cidade, como, burgo, povoado, lugar, aldeia, freguesia, paróquia, currutela, casario, colônia, chácara, quinta, o autor argumenta que essas palavras significam apenas aglomerados de construções. Já a palavra urbanização diria respeito a uma disciplina responsável pela organização científica das construções dos homens.

Todavia, Choay aponta um aspecto relevante sobre a obra de Cerdá dizendo que,

*"...o caráter pioneiro da Teoria não foi reconhecido nem ao nível de conteúdo nem ao nível da forma e, ao contrário dos livros de Alberti e de Morus, esse texto não teve posteridade direta."*[54]

Afirma ainda Choay que essa ocultação pode ser atribuída, primeiro, ao contexto político e cultural em que foi elaborada; em segundo lugar, ao exagero das 800 páginas que lhe impediram a difusão e a tradução para outra língua estrangeira. O fato é que também nosso engenheiro parecia desconhecer a importância dos trabalhos de Cerdá, principalmente, com relação às discussões teóricas que norteiam o cerne de sua obra, a organização do sistema viário calcado nos princípios da "circulação". Prestes Maia, como outros urbanistas, procurou incluir em sua obra as propostas de autores que naquela ocasião estavam em evidência como, Haussmann, Hénard, Raymond Unwin, Stüben, Burnham, Alfred Agache, Barry Parker e outros. Logo veremos que mesmo ausente, as teorias apresentadas pelo urbanista espanhol forneceram pistas para a nossa leitura do Plano de Avenidas. Tais pistas encontramos, na primeira parte da Teoria General de la Urbanización quando o autor apresenta uma exposição ilustrada com dados estatísticos relativos à cidade de Barcelona. Estes dados são analisados no decorrer da segunda e terceira parte através dos princípios da Teoria Urbanizadora

e nas suas aplicações técnicas. A quarta parte, enfim, ilustra as anteriores com o exemplo concreto de Barcelona e as propostas de reestruturação e de ampliação da "reforma " do Plano.

Assim como no Plano de Avenidas, a linguagem de Cerdá também se aproxima das características utópicas centradas na eficácia da ciência e da técnica. Já na introdução e no prefácio metodológico, Cerdá se apresenta como criador de uma ciência nova, que não encontra vestígio antes da Teoría: "*Nada, absolutamente nada, fora escrito sobre um tema de tamanha importância".* Cabe aqui uma comparação com o utopista Charles Fourier relembrando este seu discurso ousado e onipotente: "*a humanidade antes de mim perdeu milhares de anos lutando contra a natureza".*"[55]

Enquanto Cerdá e Fourier se colocam diante do leitor de forma heróica e pioneira, Prestes Maia divide com outros profissionais as conquistas alcançadas pelo exercício da disciplina urbanismo.

"*Hoje possuímos além disso os ensinamentos de todo o movimento mundial de urbanismo dos ultimos tempos, o que nos poderá evitar passos em falso a que outras cidades não escaparam.*"[56]

Devemos considerar a distância cronológica entre Cerdá e Prestes Maia, dado que o primeiro vivia a euforia dos momentos marcados pela introdução da máquina.

"*Aproximava-se um novo mundo, dizia Cerdá: viver em 1860 era pertencer a "uma nova geração, dotada de novos meios e recursos poderosos e irresistíveis, incomparáveis aos das gerações anteriores a nós: levamos uma vida nova, funcionando de modo novo; as cidades velhas não passam de um obstáculo.*"[57]

---

[54] Choay, Françoise, A Regra e o Modelo, Editora Pesrspectiva, 1980, p. 267.
[55] Petitfils, Jean- Christian, op. cit, p.
[56] Maia, Francisco Prestes, op.cit. p.7.
[57] Hughes, Robert, Barcelona, São Paulo, Companhia das Letras, 1995, p.305.

Enquanto para Prestes Maia o final dos anos 20 descerrava o sonho da capital paulista um dia se tornar uma grande metrópole.

*"São Paulo marca com passo mais rapido que o normal, e de tal modo se vai distanciando das suas congeneres deste e dos outros continentes, que não pode subsistir duvida que ella está em uma phase decisiva da sua existencia: a da sua passagem para o rol das grandes metrópoles."*[58]

Mesmo vivendo em épocas diferentes ambos depositam na técnica, mais especificamente, no equacionamento do sistema de circulação o desenvolvimento das cidades. Da mesma forma ambos rejeitavam os contornos fechados das cidades antigas, isto é, cidades formadas ao longo dos séculos por sistema de simples justaposição das edificações com um crescimento não planificado. Observemos nos diagramas apresentados no Plano de Avenidas as considerações feitas pelo autor com relação ao traçado das cidades antigas e medievais.

*"Na cidade medieval o anel das fortificações e a circumvallação impunham o plano e o contorno de cada uma; as ampliações consistiam sempre na adjuncção dum novo anel. Quando sob o absolutismo decaíram as fortificações, surgiram em logar as barreiras aduaneiras, onde era cobrada a portagem. As muralhas e barreiras de portagem seguiram-se as ruas anulares ou Ringstrassen."*[59]

Para o urbanista paulista, as cidades modernas deviam procurar libertar-se, substituir o sistema dos traçados concêntricos pelo sistema radial; *"...raios em vez de aneis e sobretudo, traçado circulares, traçados em cunha, que trazem espaços livres á população e permitem um desenvolvimento natural ás cidades."*[60] Desse modo podemos interpretar que a cidade antiga caracteriza-se pelo fechamento e a moderna pela expansão. Tais interpretações merecem na opinião de Prestes Maia justificativas históricas, pois antigamente o

---

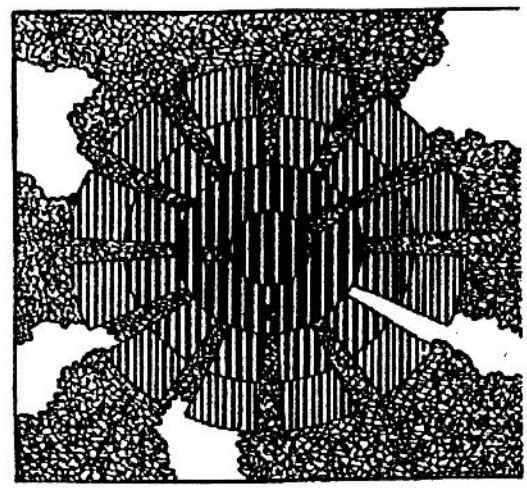
[58] Cintra, João d'Ulhôa e Maia, Francisco Prestes , op.cit.
[59] Maia, Francisco Prestes, op. cit. p.124.
[60] Idem, Ibid.

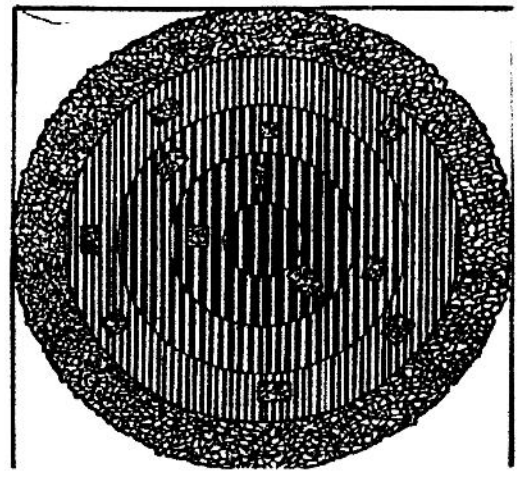
povo não se afastava do centro, sem contar que a ausência de meios rápidos de transporte dificultava o afastamento. Também para Cerdá a estrutura do sistema de circulação permitiria determinar uma classificação das cidades, e como Prestes Maia adere ao sonho de uma cidade ideal projetada a partir das novas técnicas de transporte e de comunicação.

Porém, por viverem em momentos muito diversos, enquanto Prestes Maia apresenta uma gama de experiências realizadas em diferentes cidades ao lado dos inúmeros argumentos dos especialistas nas questões de transportes e sistemas viários, o engenheiro Cerdá se encarrega de elaborar uma teoria sobre a circulação. Importa lembrar que impressionado naquela ocasião com os avanços tecnológicos, o urbanista espanhol sentia a necessidade de pensar uma cidade adaptada às novas condições da sociedade nascente, produto da máquina à vapor. No seu entender, esta nova força motriz potencializaria a indústria e, montada sobre quatro rodas ( locomotiva), aumentaria ou melhor, criaria a mobilidade territorial. Para tanto, considera como conduta fundamental do homem dois estados: movimento-deslocamento de um local a outro - e reposição das energias em casa. Assim insiste diversas vezes na idéia básica de pensar toda estrutura da nova cidade.

*"Seguir simplesmente nosso caminho e não abandonar para entrar nas casas, até o ponto de cumprirmos satisfeito o exame analítico de todas as vías que nossa marcha nos oferecem. Depois disto, desembaraçados já nesta tarefa que nos deixa de ser penosa e algo difícil, podemos ocuparmos das construções das casas . Por outro lado este método vai de encontro com a conduta que observa comumente o homem, primeiro anda e investiga, depois se retira a descansar no interior de sua casa (...)"*[61]

[61] Cerdá, Idelfonso. Teoria geral da urbanización. p.268. citado por Clota, Miguel Domingo I. *Consideracions el pla Cerdá,* in Treballs sobre Cerdá, I seu Eixample a Barcelona, Ministério de Obras Públicas e Transportes, 1992, p. 216.





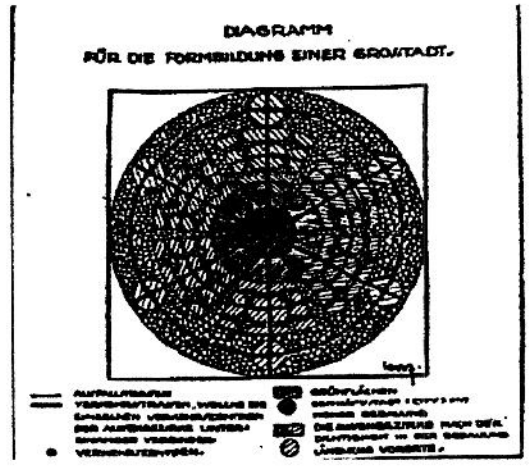



Fig. 19 - Considerações feitas pelo autor com relação ao traçado das cidades antigas e medievais. Maia, Francisco Prestes. Estudo de um Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo. Companhia de Melhoramentos de São Paulo, 1930. p.124.

Paralelamente ao seu interesse pela tecnologia, estavam os estudos estatísticos sobre a classe trabalhadora, entre eles, as taxas de mortalidade, os tipos de doenças, as condições de habitação. Esta preocupação se refletia na imbricação das edificações entre os espaços de lazer e de trabalho. Para Cerdá a nova sociedade necessita de uma cidade onde se pode ver realizado duas exigências fundamentais: facilidade de circulação pelo seu interior e condições higiênicas (sol, ar, natureza). Ao percorrermos a teoria de Cerdá e particularmente o Plano de Barcelona, duas questões se apresentam como elementos cruciais para pensarmos o Plano de Avenidas. O urbanismo de Cerdà, no "Eixample" de Barcelona, procurava uma simples modificação da cidade velha facilitando uma trama para se expandir, ou contrariamente, o que ele fez foi adaptar o seu modelo de cidade ideal à realidade?

Conforme Miguel Domingo I Clota, a intenção de Cerdá era construir uma nova cidade que se adaptasse aos novos avanços tecnológicos. Para tanto, enfatiza que a nova cidade tem de basear-se unicamente em dois elementos: aqueles que permitem a circulação, ou seja, percorrem a cidade em todos os sentidos, as vias, e outro que permite repor a tranquilidade, as intervías.[62] Com critérios racionalistas este urbanista classifica e estabelece uma hierarquia das vias de circulação: aquelas que conectam diretamente com as habitações, com as áreas de lazer e por fim com as estradas. Todavia o vocabulário técnico e funcional é complementado pelo conhecimento fisiológico, ou ainda, pela apropriação dos métodos e conceitos da biologia.

*"Após as designações gerais de gênero espécie e organismo, é deliberadamente que utiliza a noção de regulação e apreende-a na análise das funções urbanas de circulação, alimentação, digestão,*

[62] Clota, Miquel Domingo I, Consideracions el pla Cerdá, in Treballs sobre Cerdá, I seu Eixample a Barcelona, Ministério de Obras Públicas e Transportes, 1992, p. 216.

*evacuação, que joga com os conceitos de núcleo e de desenvolvimento, que vai buscar na teoria de Lamarck a idéia de adaptação, a qual contribui para dramatizar sua descrição do urbano."*[63]

Como vemos, essa forma de tratar a cidade como organismo vivo se estende nas primeiras décadas do século XX às propostas de Agache, Prestes Maia e mais adiante na fala de Le Corbusier. Logo na introdução, o Plano de Agache procura definir o papel do urbanista como médico da cidade, isto é, aquele que se servirá da técnica para afastar e prevenir os males causados pela crise do crescimento desordenado.[64] Tal como no organismo humano, cada órgão da cidade possui uma função determinada:

*"Muito me apraz, reforça Agache, quando me refiro ao urbanismo, comparar uma cidade ao organismo humano. No organismo urbano, como no humano, encontramos uma anatomia e as suas funções."*[65]

É claro que entre as funções mais importantes encontramos a " circulação". A mesma concepção encontra-se em Le Corbusier, para quem a cidade apresenta-se como corpo organizado e como "máquina de morar". Em seu livro Planejamento Urbano, o autor aponta a aproximação existente entre a arquitetura e a biologia, afirmando:

*" O homem considerado biologia- valor psicolfisiológico, o meio explorado de novo em sua essência permanente que será a natureza[...] Reencontrar a lei da natureza é levar em consideração o homem e o meio, o homem fundamental e a natureza profunda."*[66]

---

[63] Choay, Françoise, op. cit. p.275.

[64] Carpintéro, Marisa, op.cit. p.86. [...] *Mme, carioca que acabo de visitar, está certamente doente, não temaes, porém, porquanto a sua moléstia não é congênita: é daquelas que são passíveis de cura, pois o seu mal consiste em uma crise de crescimento." in* Agache, Alfred, op. cit, p.5

[65] Agache, Alfred, op.cit. p.6.

[66] Le Corbusier, Planejamento Urbano, São Paulo, Perspectiva, 1971,p.49.

Ainda nas interpretações de Le Corbusier, a arquitetura é biológica porque ela constrói o espaço da vida, permitindo assim a reprodução, e restabelece o equilíbrio entre o homem e a natureza. Biologia, segundo este autor, "*que gera plantas e cortes de edifícios, que coordena volumes que responde as funções, biologia que dota as circulações de flexibilidade e harmonia*".[67] Para Cerdá biologia que poderá significar um retrocesso tendo como base os traçados errôneos do passado, entretanto passíveis de correção dado aos ensinamentos promissores da técnica.

Foi a partir da Primeira Guerra Mundial, no ano de 1914, que os arquitetos racionalistas passaram a explorar os recursos da técnica e da indústria em suas obras. No entanto, os fundamentos da arquitetura moderna só foram sintetizados no ano de 1928, por meio dos Congressos Internacionais de Arquitetura. Em 1933, os arquitetos ligados ao CIAM, sob a orientação de Le Corbusier, elaboraram durante o 4: Congresso de Arquitetura, a Carta de Atenas.[68] Esta Carta têm como intuito

"*buscar a harmonia dos elementos presentes no mundo moderno e de voltar a colocar a arquitetura sobre seu plano verdadeiro, que é de ordem econômica e sociológica e por completo a serviço da pessoa humana*".[69]

Importa ressaltar que as cidades pensadas por uma parte dos urbanistas do CIAM poderiam ser instaladas em qualquer lugar do mundo desde que respeitassem suas principais funções, ou seja, trabalhar, recrear, habitar, circular.

Reconhecemos que por diferentes caminhos os autores até aqui mencionados centraram suas propostas discursivas em torno da

---

[67] Idem

[68] A "Carta de Atenas" é a versão de Le Corbusier das conclusões do IV CIAM e foi publicada só em 1943. Suas raízes se encontram na "Declaração de La Sarraz" de 1928, por ocasião do Primeiro Congresso da fundação dos CIAM.

[69] La Carta de Atenas, Buenos Aires, 1957.p.5

contraditória palavra "circulação". Contraditória no sentido que ela foi capaz de agregar duas concepções aparentemente antagônicas: a orgânica( cidade corpo) e mecânica (intervenção técnica). Cabe neste momento completar este raciocínio citando os estudos de François Béguin, em seu artigo "As Maquinarias Inglesas do Conforto". Ao estudar as implicações da técnica na sociedade inglesa na primeira metade do século XIX, descobre que uma nova lógica centrada na noção de salubridade se impõe: os médicos alertavam para o perigo das infecções e enfatizavam a importância terapêutica da circulação dos fluídos. Esta lógica, na interpretação de Béguin, tem a particularidade de ser ao mesmo tempo inspirada pelas grandes obras de Roma Antiga, pelas descobertas de Harvey sobre a circulação sangüinea e pelos progressos da tecnologia.[70]Neste caso trata-se de pensar a circulação com o intuito de organizar a entrada e saída de ar, luz e água. Para tanto se fazia necessário contar com a introdução da técnica através da organização do espaço, da função arquitetural dos edifícios, da implantação dos sistemas de canalização de água e da instalação das redes de esgoto. Tais maquinarias deveriam operar na cidade da mesma forma como ocorre com a circulação sanguínea.

Se a circulação é a palavra-chave na historiografia do urbanismo moderno, sobretudo porque trata da distribuição de ar, água, luz, pessoas, veículos e mercadorias, nos intriga saber como Prestes Maia completa sua proposta para a implantação do sistema viário para São Paulo.

Enquanto o perímetro de irradiação foi traçado com base nas soluções preconizadas pelo francês Eugéne Hénard, para completá-lo, o capítulo V do Plano de Avenidas propõe o esquema das radiais,

---

[70] "F.O Ward reuniu uma imagem que resume bem as características principais do aparelho de salubridade urbana, sistema cuja base existencial é uma circulação incessante da água usada que, em perpétuo movimento sai da cidade sem ter engendrado cloacas ou reservatórios que são como assinalamos formas congênitas de estagnação pestilencial."in Béguin, François, "As maquinarias inglesas do conforto", Espaço & Debates, op. cit.p.43.

desta vez sob os preceitos urbanísticos do alemão Stubben.

*"Procuremos o sistema de ruas ideal em uma cidade, [...] Tal systema primeiro visa a facil circulação e isso leva-nos a indagar as direcções dominantes d'esta. As correntes principaes conduzem do centro à peripheria e inversamente: movimentos centrífugo e centrípeta da população. Resulta são geralmente as arterias radiaes as mais importantes, dirigidas para os pontos notáveis, na direcção das aglomerações satellites ou das grandes estradas. Conforme sua importância serão radiaes principaes ou secundarias."*[71]

Ruas de trafego intenso, ruas que se comunicam, ruas chamadas periféricas, ruas em forma de anéis ou ruas diagonais, comerciais ou residenciais, todas possuem o mesmo objetivo: encurtar distancias. Todas traçadas geométricamente, margeadas de edifícios, praças e parques. Todavia no centro para onde as radiais convergem, alerta o autor do Plano de Avenidas, surge um problema a parte que é o da centralização excessiva, mas imediatamente superado pelos perímetros de irradiação.

Para completar as justificativas que sustentam a escolha do sistema das radiais, novamente Prestes Maia recorre à história e à topografia da cidade de São Paulo dizendo que:

*"....este systema resulta da formação da urbs e nos seus elementos ainda se reconhecem os trilhos primitivos, que levam da collina aos aldeamentos e fazendolas vizinhas. Tomemos a planta altimétrica da cidade, onde as curvas revelam claramente seu relevo, e ahi veremos o outeiro de pendores accentuados a espaços extender contrafortes em direcção dos valles, e vel-os-emos logo aproveitados para caminhos, em cujo apice os jesuitas elevam templos de taipa, com que acabaram por cercar toda primitiva humilde acropole paulista."*[72]

---

[71] Maia, Francisco Prestes, op. cit. p.82.
[72] Idem, Ibid.

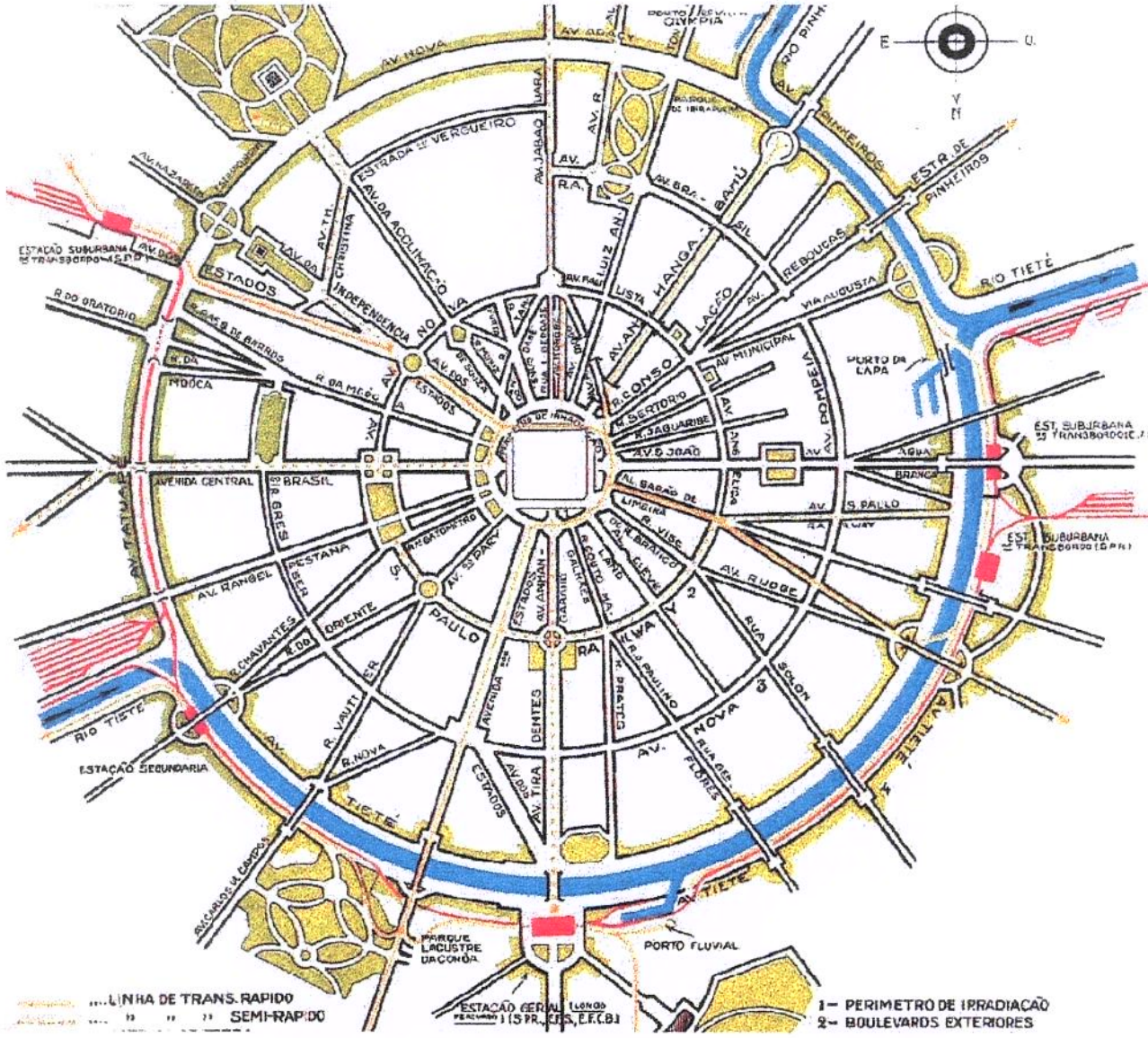



Fig. 20 - Esquema teórico de São Paulo. Formas geométricas formadas pelas radiais e perimetrais.
in Toledo, Benedito Lima. Prestes Maia e as origens do Urbanismo Moderno em São Paulo, São Paulo, Empresa das Artes, 1996. p.160.

Continua ainda apontando outras características fundamentais dentre elas,

*"....para o norte as ruas que conduzem para a Estação da Luz e que depois se reunem na Avenida Tiradentes e rua Voluntários da Patria; para nordéste, a magnifica linha das avenidas Rangel Pestana e Celso Garcia, para sudoéste, agóra fórtemente accentuada pelos últimos trabalhos, a linha das avenidas dos Estados e Pedro I; para o sul, as ruas da Liberdade e Domingos de Moraes; para sudéste, apparecem-nos duas grandes linhas constituidas pelas ruas Brigadeiro Luiz Antonio e Consolação; finalmente, para noroéste, vemos a grande linha- S. João, Palmeiras e Agua Branca."*[73]

O autor neste instante procura fazer uma leitura do presente e ao mesmo tempo demonstrar que o esquema das radiais já estava expresso no desenho da cidade. Essas justificativas são reforçadas pelo autor ao criticar o desenvolvimento dos núcleos urbanos das cidades americanas que não conheceram a formação lenta e espontânea das cidades. No seu entender, os vendedores de terrenos foram os responsáveis pelo feitio geométrico das cidades, que neste caso se fez através do sistema de xadrez, sem atenção ao trafego e ao relevo. No entanto salienta hoje o urbanista paulista, resgatam - no a "peso d' ouro" rasgando raios e diagonais. O Plano realizado por Harold Bartholomew, para a cidade americana de São Luiz, é um exemplo de intervenção em um tecido constituído e readaptado através da utilização do systema- radial - perimetral.

Antes de continuar abordando as propostas concernentes ao papel das radiais, nos detenhamos um pouco nos aspectos concernentes a interpretação do autor com relação a história e a leitura do espaço. Ao analisar as críticas acima, frente ao planejamento das cidades americanas, nos indagamos até que ponto Prestes Maia considerou o passado colonial como elemento histórico e cultural a ser incorporado em suas propostas?

## *2.2 - A velocidade - para não perder Tempo*

*"A cidade que dispõe da velocidade dispõe do sucesso"*
*Le Corbusier*

O artigo escrito e publicado na revista Veja, por Míriam Scavone ajuda a pensar estes aspectos A autora revela que morar no centro de São Paulo no período de implantação do Plano de Avenidas (1938-1945), não era nada fácil.

*"De um dia para outro, sumiam ruas, surgiam avenidas, e os tratores não paravam de derrubar casas, igrejas coloniais, largos e edifícios. Era tanto barulho e poeira que senhoras e senhoritas de boas famílias abandonavam seus casarões nos Campos Elísios, no Pacaembu e em Higienópolis para ficar temporariamente na fazenda."*[74]

Desse modo, compreendemos que as marcas deixadas na formação da cidade serviam apenas para justificar os princípios técnicos adotados, distanciados das preocupações com a preservação do centro histórico, ou então, com os aspectos "pitorescos" da cidade. Uma prática diferente do seu antecessor Victor da Silva Freire, que em seu Plano de Melhoramentos apresentado em 1911, assim considerou a importância da preservação do centro histórico,

*".....bom ou mau, perfeito ou defeituoso, representa a história do seu desenvolvimento".*[75]

---

[73] Cintra, João Ulhôa, Maia, Francisco Prestes, op. cit, p.126.
[74] Scavone, Míriam, O Homem que deu a São Paulo a cara do século XX, in Veja, São Pualo, 28 defevereiro de 1996,p.12.
[75] Freire, Victor, op.cit., p.104.

Estes defeitos para Prestes Maia traziam consigo uma série de problemas para a cidade, entre eles, a dificuldade do acesso devido a ladeiras, encostas abruptas, vales alagadiços que impediam a formação de boas ruas e provocavam o congestionamento na área central. Sob sua gestão, foi abaixo o Parque do Anhangabaú, planejado em 1911, no mesmo lugar sob o Viaduto do Chá, surgiu a Avenida Anhangabaú, prosseguimento da Tiradentes na direção Sul com trechos de até 130 metros de largura( atual Avenida Prestes Maia). Os Riachos Itororó e Saracura, afluentes do Anhangabaú, foram canalizados e sobre eles planejou-se construir as avenidas Itororó (atual 23 de maio , que seria aberta apenas na década de 60 por Faria Lima). Casas e prédios históricos caíram, dentre eles, duas quadras de casebres que ficavam no Gasômetro, o prédio da Delegacia Fiscal para que antigas ruas se tornassem avenidas. Prestes Maia estava preocupado em buscar soluções no sentido de atender às necessidades dos automóveis.

Não é à toa que escreveu um longo capítulo sobre a evolução dos transportes na história das cidades. Capítulo que apresenta com o intuito de justificar a implantação do seu Plano e ao mesmo tempo contrapor a proposta da Light de instalação de bondes subterrâneos na área central.[76] Lembramos que tratava-se de um conflito entre a Light e a Prefeitura em torno da renovação do contrato de viação. Ao acompanhar em seus estudos as implicações deste conflito, a arquiteta Maria Cristina Leme aponta uma série de elementos, dentre eles, a questão do monopólio. Esta autora assevera:

*"Argumentos contrários de ordem política são levantados pela comissão formada, em 1928 pelo Partido Democrático, para analisar a renovação do contrato. A comissão aborda como questão central o*

[76] Importa lembrar que a companhia The São Paulo Railway Light & Power, era uma companhia inglesa sediada no Canadá . Durante as primeiras décadas deste século ela detinha o monopólio dos serviços de iluminação, água e esgôto e transporte. Verificar sua história em São Paulo, particularmente o seu conflito com a Prefeitura no final dos anos 20 na tese de doutorado de Maria Cristina Leme, op. cit.

*monopólio de serviços públicos por empresas estrangeiras. Percebia que serviços de natureza estratégica como água, luz e transporte urbano estavam sob o monopólio de uma empresa estrangeira e em nome da preservação de interesses nacionais se posicionavam contra esta situação."*[77]

Este conflito se estende ao Plano de Avenidas, pois assim como outros segmentos da sociedade paulista, Prestes Maia também estava interessado em propiciar a entrada dos automóveis na cidade. Para tanto, neste capítulo sobre os transportes, o engenheiro expressa a preferência pelo meio de transporte de superfície. Todavia, interessa observar o cuidado com que Prestes Maia se coloca diante do conflito, isto é, a preocupação em manter sua opinião como técnico e urbanista. Até mesmo com relação a questão do monopólio este profissional estrategicamente se coloca da seguinte forma:

*"Apontamos simplesmente a necessidade de obter uma coordenação mais ou menos completa, ou, pelo menos, de nada assentar que a venha futuramente difficultar. Se isso exige ou não um monopólio nos moldes solicitados pela empresa canadense, é-nos indifferente."*[78]

Cidades como Nova York, Paris, Londres, Berlim, já contavam com os circuitos metropolitanos, entretanto, salienta que os centros continuavam ainda congestionados. Além disso, justifica que a cidade de São Paulo necessita de ruas largas e pavimentadas, túneis e viadutos e não da construção de "subterrâneo" ou de "systema de transito rápido". Declara este urbanista que a execução prematura do projeto da empresa canadense iria perturbar a futura remodelação da cidade.[79] Nesta perspectiva, a implantação do perímetro de irradiação passa a ser de primeira ordem, pois com ela se procura resolver a questão da circulação geral e da ampliação do centro, enquanto o subway só resolveria a questão do bonde. É curioso porque em 1961,

---

[77] Leme, Maria Cristina. op. cit. p. 173.
[78] Maia. Francisco Prestes, op.cit.p. 267;
[79] O autor critica diversas capitais estrangeiras que contam com a presença dos serviços metropolitanos, dentre elas a cidade de Madrid.

após vencer a eleição como candidato à prefeitura de São Paulo, Prestes Maia é reconhecido pelo público como o "homem do metrô". Ainda por cima, as manchetes que anunciaram naquela ocasião a sua vitória diziam que a construção do subway paulista era desde há muito preocupação do prefeito.[80] Sabemos agora o porquê da sua discordância do projeto da Light: primeiramente para convencer as autoridades da importância da estruturação do sistema de viário, em segundo lugar, para romper o monopólio da Light.

Visando preparar a cidade para a circulação dos automóveis, o urbanista introduz mais um elemento importante - **a velocidade**. Estudos exaustivos relativos ao gabarito dos bondes, caminhões, carros de passeio e ônibus, assim como a velocidade dos veículos vão definir o tamanho e largura das artérias. Vejamos o exemplo:

*"Quando apresentam francamente o caracter de via directa para suburbios importantes ou localidades proximas, merecem particular attenção. Então devem asssumir a funcção de rua circulação superficial semi-rapida, assegurando aos trafegos locaes e de travessia faixas proprias. Um perfil seria:*

*Passeios.....2x4.00=8.00*
*Duas vias carroçaveis, lateraes, para trafego*
*local e pesado (3 faixas cada)..... 2x8.50=17.00*
*Uma via central para trafego rapido e de travessia*
*(5 faixas) .....5x3.00=15.00*
*Duas linhas de refugios arborizados.....2x2.50=5.00*
*Total.....= 45.00"*[81]

A preocupação é separar o trafego lento do rápido, proibir o estacionamento no centro e ainda reduzir o cruzamento entre esquinas, tudo enfim que possa prejudicar a velocidade e a vazão. Prestes Maia assim como outros urbanistas defendia os valores de sua época, neste caso defendia eufóricamente formas para aumentar a velocidade dos veículos na cidade. Justifica a atualidade deste debate ao apontar as decisões tomadas pelo Comité Permanent de la Circulation pela Commission du Conseil Municipal de Paris contra o

---

[80] **São Paulo escolheu Prestes Maia** in Fatos &Fotos, ano I, n: 8, abril de 1961
[81] Maia, Francisco Prestes, op.cit. p.84.

limite da velocidade.

A velocidade é um elemento crucial no tocante `as questões que permeiam a concepção de cidade apresentadas por este urbanista. É mais um momento em que os argumentos técnicos se colocam na tentativa de introjetar novos valores centrados na racionalização do tempo. Nesta direção procura demonstrar as desvantagens econômicas do congestionamento, e para isso recorre as pesquisas realizadas no centro da cidade de Chicago.

*" O congestionamento das ruas, diz Harland Bartholomew, é um problema economico e assim deve ser encarado. Avalia-se grosseiramente que o empeço ao trafego no centro commercial de Chicago, devido somente ao estacionamento, causa um prejuízo annual de $60,000,000."*[82]

Tais preocupações são transferidas para o centro da cidade de São Paulo, e neste caso as pesquisas revelam dados significativos através da cadeia de conceitos que permeiam as discussões em torno da eficácia do sistema viário. Os conceitos de funcionalidade, circulação, velocidade, materializam-se em propostas carregadas de valores econômicos, dentre elas, a racionalização do tempo, ou conforme a expressão do historiador inglês E.P. Thompson, na noção do tempo útil. Vejamos tais preocupações a partir destes dados apresentados para o centro das cidades norte- americanas:

*" Nestas ruas ( centro de São Luiz) podem estacionar 2.500 carros. Nos dias normaes 13 a 15 por cento dos veículos estacionados são commerciaes. Sáo os carros de recreio occupam approximadamente 20 por cento da area carroçavel. Nas horas de movimento intenso, quando toda a superfície da rua deve estar franqueada á circulação , os carros estacionados ainda occupam 20 por cento da via. A circulaçao de vehiculos assim confinada a estreitos canaes torna-se tão vagarosa que um excesso de carros accumula-se no districto. Duzentos carros vazios estacionarios fazem 75000 pessoas perder 5 a 10 minutos de tempo."*[83]

---

[82] Maia, Francisco Prestes. op.cit, p.190.

[83] Idem, Ibid, grifos nossos.

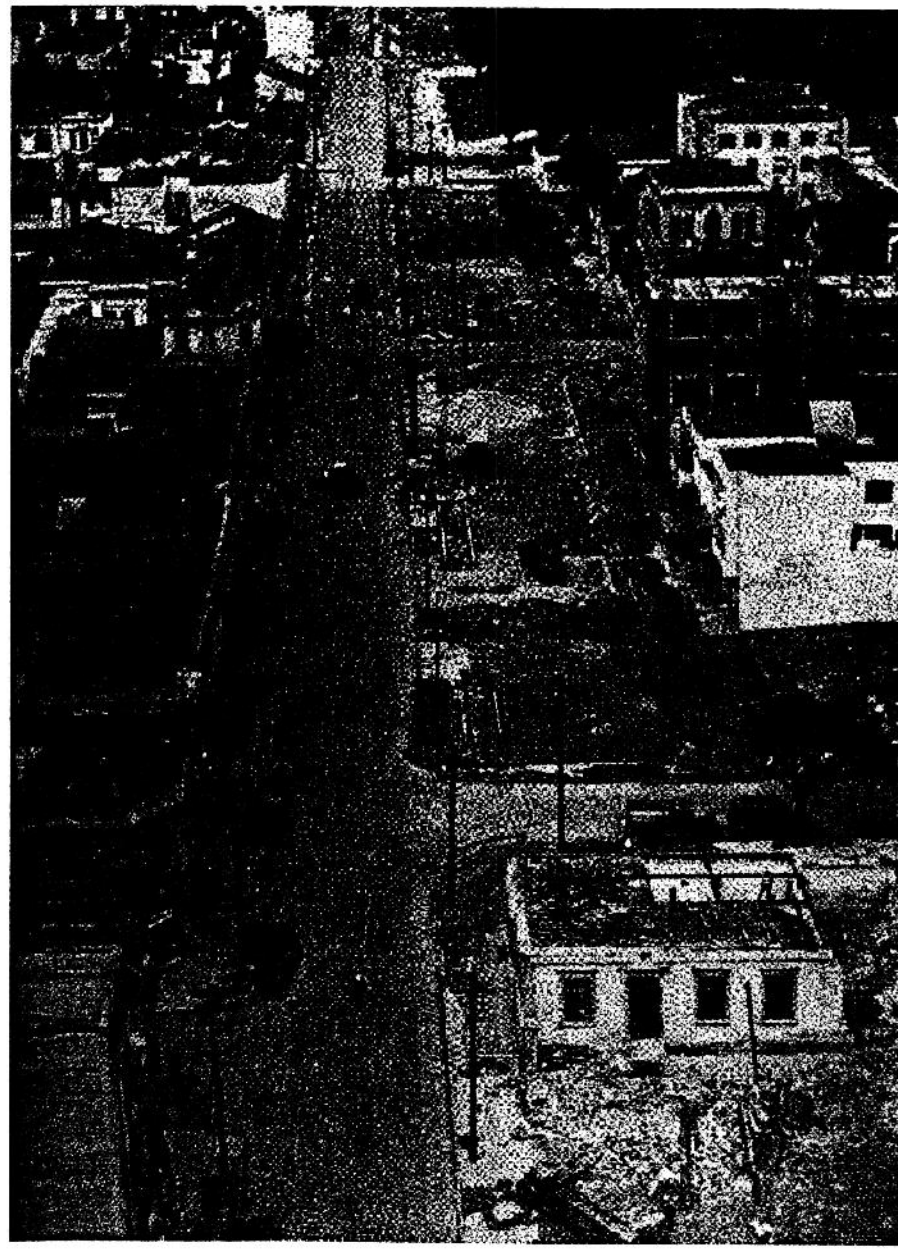


Fig. 21 - Avenida Duque de Caxias, em fase final de execução, resulta do alargamento da Rua do mesmo nome para 34 ms. Fotografia tirada da Torre da Sorocabana (31-10 -44). (legenda original)
Maia, Francisco Prestes, Os Melhoramentos de São Paulo, Prefeitura Municipal de São Paulo, janeiro de 1945, grav.42.

Não perder tempo, vencer a distância são expressões que lembra a arquiteta Telma de Barros Correia já estavam presentes na vida dos indivíduos a partir da revolução industrial.[84] Vários autores por caminhos diferentes tiveram a oportunidade de estudar as implicações da gestão do tempo na organização da cidade, dentre eles, o arquiteto Paul Virilio. Em seus estudos sobre a questão das velocidades, Telma Correia de Barros recupera as palavras de Paul Virilio ao dizer que o fenômeno da aceleração foi desencadeado no século XIX.

*"Até então, segundo o autor, a ênfase não era colocada na produção de velocidade. Havia, ao contrário, um empenho em impor freios. Assim, na guerra recorria-se a muralhas; normas e obstáculos procuravam se colocar como freios morais aos indivíduos e ao crescimento da produção. Conforme o autor com a Revolução Industrial ou Revolução dos Transportes, passa-se do freio ao acelerador. Nesse sentido, Virílio prefere definí-las como "Revolução dromocrática", entendendo que a essência está na fabricação de velocidade."*[85]

Contudo, Prestes Maia naquela ocasião não podia imaginar que hoje um dos maiores problemas dos grandes centros urbanos é o congestionamento ocasionado pelo número acentuado de veículos que além de provocarem inúmeros acidentes, são ainda responsáveis pela redução da qualidade de vida das cidades.

Conforme os integrantes da Conferência Internacional da ONU, realizada em junho de 1996 em Istambul, até o ano 2.000, metade da população do mundo deverá morar e trabalhar nas cidades.[86]O objetivo da conferência foi apresentar sugestões para a criação de

---

[84] Correia, Telma de Barros. A gestão do tempo e a organização da cidade moderna.( texto mimeo-)

[85] Virilio, Paul. O Espaço Crítico, Rio de Janeiro, editora 34, 1993,p.64. citado por Correia, Telma de Barros, op.cit.p.6.

[86] Conferência Mundial convocada pela ONU(Organização das Nações Unidas) para discutir com os países a urbanização no mundo. Este encontro aconteceu em Istambul de 3 a 14 de Junho, denominado Habitat in Folha de São Paulo, 26/05/1996.

infra-estrutura de saneamento, assistência médica, moradia e emprego suficiente para garantir um padrão mínimo de qualidade de vida aos moradores. Nesta Conferência os especialistas apontaram os prejuízos causados pelo número acentuados de veículos no grandes centros urbanos. Na opinião dos especialistas, além de poluir a atmosfera, ao lançar toneladas de CO por ano, os veículos, são os principais responsáveis pela diminuição da qualidade de vida nos centros urbanos. Nos últimos anos, os urbanistas vem enfrentando o desafio de devolver às cidades as funções da vida humana e social. Ao se mostrarem decepcionados com as práticas urbanísticas passadas, estes profissionais questionam o campo conceitual do urbanismo, além disso manifestam as mais diversas insatisfações diante da incapacidade de orientar as práticas sobre as cidades, ou seja, em procurar atingir os objetivos essenciais da própria disciplina "urbanismo".

Tais preocupações já aparecem a partir da década de 60, momento em que a busca da velocidade e os princípios técnicos centrados na implantação de túneis e viadutos são questionados no relatório *Traffic in Towns, a Study of the Long Term Problems of Traffic in Urban Areas,* publicado em 1963 pelo inglês Colin Buchnan. Este relatório procurou a partir de uma série de estudos demonstrar que nunca haveria vias suficientes para comportar o crescente número de carros, ainda que se enchesse a cidade de viadutos e avenidas larguíssimas.[87]Na mesma época a jornalista americana Jane Jacobs expressava o descontentamento com relação às teorias urbanísticas em *Muerte Y Vida de Las Grandes Ciudades*. Nesse livro Jacobs acusa os urbanistas de nos últimos anos só se terem preocupado em buscar soluções para os problemas de tráfego e com isso terem

[87] " *O problema colocado para o urbanista pela circulação nas cidades não difere fundamentalmente do colocado para o arquiteto pelo da circulação dentro de um imóvel: o princípio básico é o ilustrado pela disposição clássica dos corredores e dos cômodos.*" in O

deixado de conhecer e estudar outros aspectos relevantes da cidade.

*"Cómo es posible que alguiem sepa o que conviene hacer con el tráfico si no sabe, antes, lo que es una ciudade y lo que tiene que hacer con sus calles? "*[88]

Jacobs em seguida tenta responder esta questão no decorrer do livro, ao demonstrar que as cidades possuem problemas de ordem econômica e social extremamente graves. Concomitantemente, revela que os planejadores urbanos, os engenheiros de tráfico só correm atrás das alternativas destinadas à construção de estacionamentos, aberturas de vias, conforme as projeções futuras feitas para as cidades, ou seja, a invasão cada vez maior do número de carros. Dessa forma a jornalista concluí :

*"Las arterias destinadas al tráfico, los terrenos de aparcamiento, las estaciones de gasolina y los cines drive-in son instrumentos poderosos y tenaces de destrucción de las ciudades. Para acomodarlos, las calles han sido destrozadas y convertidas en jirines dispersos, incoherentes y sin sentido para cualquiera que vaya a pie."*[89]

Hoje recente pesquisa da OCDE( Organização para Cooperação e Desenvolvimento da Europa), que reúne também Austrália, EUA e Japão, endossa as palavras de Jane Jacobs ao declarar que 96% das cidades apontaram os carros como responsáveis pelos problemas de poluição. Além disto, essas pesquisas indicam que a poeira, os gases, a vibração e os distúrbios sonoros resultantes dos carros causam entre 300 e 2.000 novos casos de câncer por ano.[90] Como vemos, nos últimos anos urbanistas de diferentes partes do mundo enfrentam o grande desafio de devolver

---

Urbanismo, Choay, Françoise, São Paulo, Perspectiva, 1979, p.256.

[88] Jacobs, Jane. Muerte y Vida de las Grandes Ciudades, Barcelona, 2: edição, 1973, p11.

[89] Idem.p.359.

[90] Folha de São Paulo, 26-5-96.

aos homens a qualidade de vida nas cidades. Entre os inúmeros problemas por eles assinalados, mais uma vez a questão do transporte e da circulação se apresenta como fator crucial no tocante ao futuro das cidades. Segundo eles, as experiências urbanísticas passadas revelam que as construções de pontes, viadutos, bem com a abertura de ruas e avenidas não foram suficientes para acomodar o número crescente de automóveis.

Ademais acrescentam que os veículos são os grandes responsáveis pela diminuição da qualidade de vida nos centros urbanos, pois quanto mais as cidades se tornam dependentes dos carros, menos acessíveis elas se tornam para parte de sua população: idosos, crianças, deficientes e pobres.

Todavia, como pensar todos estes problemas, se nos anos 30, vários segmentos da sociedade esperavam com entusiasmo a chegada dos automóveis. Defender a prioridade de Plano de Avenidas centrado em uma visão globalizante da cidade, era algo inovador na história das intervenções até então realizadas.

A busca da economia de tempo também se expressa no Plano de Avenidas com as discussões concernentes a importância do "zonning". Se, anteriormente, encontrávamos ausente das reformas urbanas a preocupação com o zoneamento, isto é, com a divisão da cidade caracterizada em zonas de utilização, volume e altura dos edifícios, agora estes elementos são incorporados, no sentido de evitar a especulação e o crescimento desordenado da cidade. Nesta direção o Plano de Avenidas indica que,

*"(...) a escola, a biblioteca, o templo, etc, occuparão o centro da área, que é o seu ponto mais tranquillo; o mercado, as lojas, o theatro, dispor-se ão, pelo contrário, sobre o cruzamento das arterias principaes, na vizinhança das estações de alta velocidade.*[91]

[91] Maia, Francisco Prestes. op.cit, p.296.

Podemos interpretar que o zoneamento além de permitir um controle espacial, permite também um controle social, na medida que ele procura definir o lugar que cada indivíduo deverá ocupar na cidade. As crianças, os estudantes, as donas de casa, os operários, os homens de negócios, cada um deverá ocupar um local adequado para o exercício de suas funções. Quais seriam na opinião de Prestes Maia os critérios para a implantação do zonning paulista?

(...) "*restricção de alturas mais rigidas no nucleo central do que na orla do Perímetro de Irradiação; restricções ás industrias nos bairros centraes, como Braz, já liberto das vias ferreas; areas industriaes em certos pontos ao longo do Tieté (margem direita), do Pinheiros (margem esquerda), e das estradas de ferro; industrias mais nocivas e incommodas, confinadas a nucleos mais afastados, em especial no Tieté inferior; faixas e nucleos commerciaes ao longo das radiaes e nos principaes pontos de convergencia; zonas de habitações individuaes no vão dos sectores, constituindo faixas de arejamento. Próximo aos districtos industriaes serão demarcadas as residencias de segunda classe, quando possivel separadas das fabricas por uma faixa verde cheia de playgrounds.*"[92]

A instalação dos playgrounds significa, na opinião do urbanista, um instrumento pedagógico e disciplinar que deverá contribuir na formação do jovem de amanhã. " *Play for child, sport for youth, and recreation for adults are essencials for normal life*", enfatiza o presidente Colidge para justificar a importância da ciência urbanística no tocante a formação física e psíquica dos indivíduos.

Nesta perspectiva os argumentos que orientam a organização do espaço reproduzem imagens semelhantes às dos textos produzidos pelos utopistas. Nas descrições do projeto arquitetônico do Falanstério de Charles Fourier, ou no projeto da Icária de Etienne Cabet, cada lugar representa um aspecto social, ou melhor o espaço é dividido de acordo com as necessidades centradas na formação moral dos

[92] Idem, p.295.

indivíduos e nas noções do trabalho.[93] Cabe enfatizar que o " trabalho como prazer" é o cerne da filosofia societária . Estes novos princípios econômicos e sociais, na opinião destes autores, constituem a maneira eficaz de atingir a riqueza, aumentar a produtividade e eliminar a miséria. Enquanto os utopistas do século XIX procuraram reagir contra a sociedade de seu tempo, o Plano de Avenidas através do passado procurava inaugurar um novo tempo. Tempo que se transfere para o espaço da cidade - cidade do trabalho - cidade da indústria.

### *3 –Tempo - História no Plano de Avenidas*

Como todo urbanista, Prestes Maia não apenas projetou um espaço mas também um tempo. Em cada capítulo de sua obra a história gravita como elemento fundante da disciplina urbanismo. Através dela se articulam os campos conceituais que tratam a cidade, ora como um ser vivo, ora como uma máquina. Além disto, a história é a fonte reprodutora capaz de permitir ao autor apresentar todas as suas facetas de poeta, artista, técnico e político. Ao se referir à cidade como um ser orgânico, o urbanista se coloca concomitantemente como um médico na tentativa de elaborar um diagnóstico, para o chamado mal urbano. Em sua opinião, o congestionamento, a aglomeração, as habitações insalubres, a inexistência de obras sanitárias, de iluminação, de água e a falta de esgotos são elementos incompatíveis com o desenvolvimento da cidade. Ainda no seu entender esse mal é universal e dele sofrem as grandes cidades. O urbanista assim como

---

[93] Vejamos então a descrição do Falanstério: *"O centro do palácio deve dedicar-se as funções aprasíveis, restaurante, bolsa, biblioteca, salas de reunião e de estudo. Nesse centro estará o templo, a torre do vigia, o telégrafo, o observatório, jardins. Uma das alas deve reunir todos os teares ruidosos, como carpintaria, serralheria, e salas de música. Outra ala deve conter a hospedagem para viajantes com sala de baile e de reunião de estrangeiros afim de que não ocupem o centro do palácio, e nem atormentem a vida doméstica da falange."* in Fourier, Charles. El Falanstério, Madrid, 1978,p.63.

o médico deverá servir-se da técnica para afastar e prevenir os males causados pela crise do crescimento desordenado.

Entretanto, se a cidade é considerada como um corpo urbano, também como um corpo humano ela contém uma história. É no processo de interpretação dessa história que o urbanista elabora as suas projeções. Desse modo é ainda no interior do mesmo processo que podemos acompanhar estas diferentes etapas do plano: primeiramente o diagnóstico, em alguns casos os males são provenientes da má formação, em seguida o medicamento adequado, a previsão dos futuros problemas, o acompanhamento do seu desenvolvimento, e por fim o cuidado com a beleza.

A leitura histórica feita por Prestes Maia sobre a cidade de São Paulo é muito semelhante àquelas elaboradas pelos historiadores e memorialistas da época. Uma cidade pacata, sombria, provinciana, atrasada, e como ele diz , "(...) *com pouca coisa digna de ser vista pelo extrangeiro".* Prestes Maia procura reforçar essas imagens a partir das gravuras e fotografias de diferentes épocas da cidade, com o intuito de estabelecer a dialética, passado, presente e futuro .Elas iniciam com o quadro de Fundação da cidade elaborado por Oscar Pereira da Silva, retratando a primeira missa no planalto de Piratininga. Em seguida vamos encontrar um desenho de 1628 do primeiro paço, que segundo o autor, foi uma reconstituição de Wasth Rodrigues, baseada no mapa de Céspedes quando este atravessou o Estado de São Paulo. São imagens apresentando pouco movimento, que retratam a cidade até o final do século XIX com algumas casas coloniais sem recuo, provavelmente construídas de pau-a-pique ou taipa de pilão, com sistema de cobertura de telhado de duas águas.

Fig. 22 - Fundação da cidade ( Quadro de Oscar Pereira da Silva ) - Estudo de um Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo. Companhia de Melhoramentos de São Paulo, 1930. p.3

O aspecto humilde das construções se confunde com a natureza, como no bucólico cenário do Braz ou na conhecida foto das lavadeiras do Tamanduathey. O sentido de vida pacata podemos também extrair das fotos das antigas Chácaras( morro do Chá), ao lado da tranquilidade das ruas e ladeiras, curvas e estreitas, decoradas com velhos lampiões. Todavia, tal como os historiadores, para justificar o crescimento da cidade, o autor procura resgatar no passado as imagens do presente, ao revelar o caráter desbravador do povo paulistano. No primeiro artigo da série publicada no Boletim de Engenharia, em 1924, o autor associa as etapas do desenvolvimento econômico de São Paulo à presença do bandeirante. "(...) *de desbravador passou a sedentário, cultivador valente do solo, do qual fez surgir o oceano maravilhoso do café.*"[94] Nessa caminhada do "progresso" não poderiam faltar referências ao papel do imigrante e, por fim, à chegada das fábricas inaugurando uma nova era - a do industrialismo impulsionador de cidades.

O olhar do urbanista para o passado colonial é marcado pela euforia do presente, diante da chegada do progresso. Este fenômeno, que segundo as interpretações históricas de Pierre Monbeig, Jaime Cortesão e Aroldo de Azevedo foi provocado pela energia da raça (bandeirantes e imigrantes), se coloca naquele momento como responsável pelas transformações urbanas.[95] A partir daí as imagens ganham movimento e com a ajuda do texto procuram problematizar o presente. A cidade no começo do século, apresenta um cenário bem diferente do anterior, ruas pavimentadas, casas e edifícios construídos em diferentes estilos arquitetônicos procuram demarcar o poderio econômico de seus habitantes. O teatro Municipal, o prédio Martinelli,

---

[94] Cintra, João Ulhôa e Maia, Francisco Prestes. op.cit, p.56.

[95] Azevedo, Haroldo. A cidade de São Paulo, São Paulo, Companhia Editora Nacional São Paulo, vol. I, II, III, IV, 1958, Mobeig, Pierre, Aspectos Geográficos do Crescimento de São Paulo, Ensaios Paulistas, Editora Anhambi, S/A, São Paulo, 1958, Cortesão Jaime, Rapôso Tavares e a Formação Territorial do Brasil, Rio de Janeiro, 1958.

Fig. 23 - Foto das Lavadeiras - Ponte do Carmo final do século XIX -
in Toledo, Benedito Lima. Prestes Maia e as origens do Urbanismo Moderno em São Paulo, São Paulo, Empresa das Artes, 1996. p. 23.

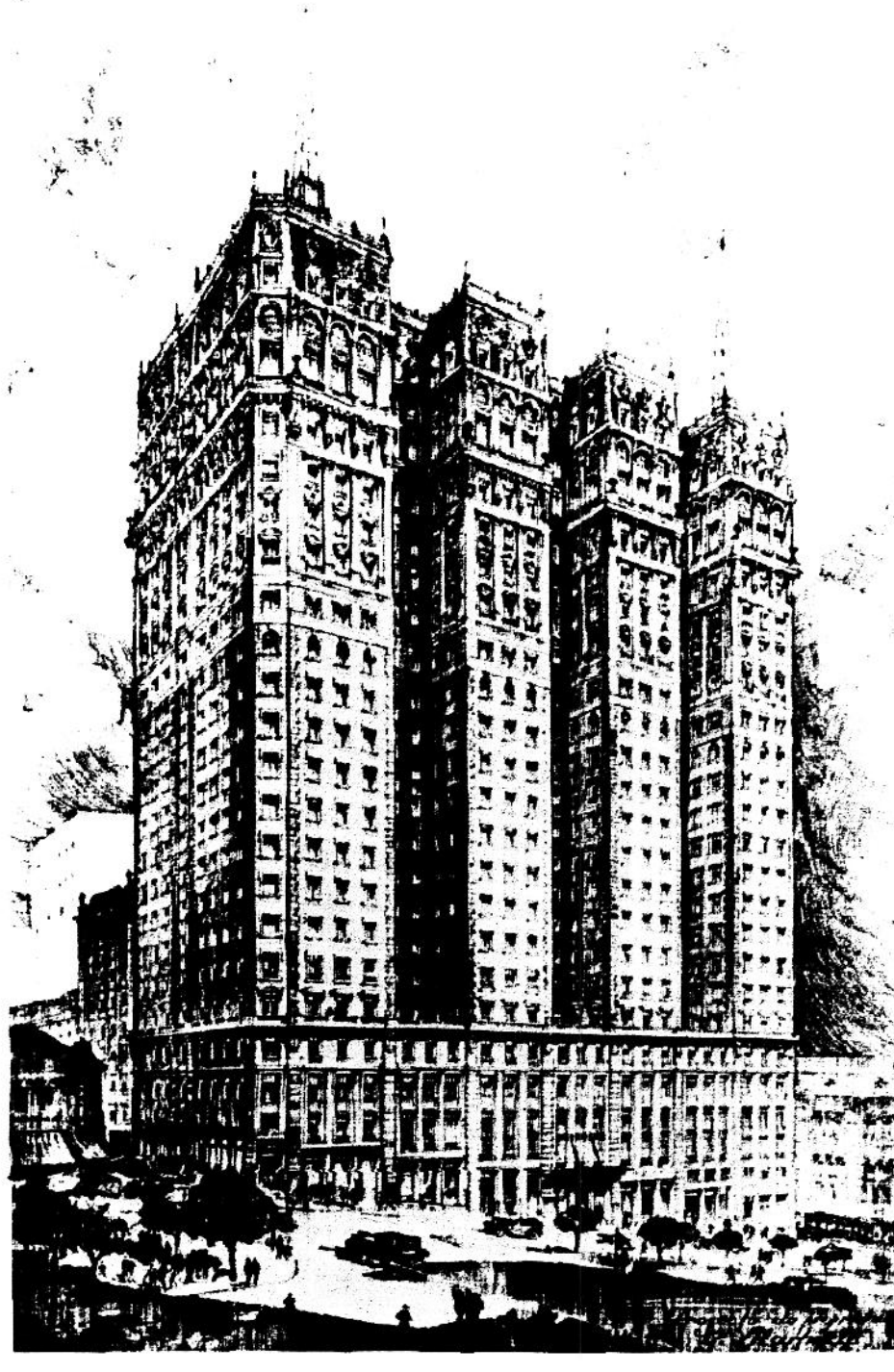


Fig. 24 - Edifício Martinelli (foto) - inaugurado em 1929
Maia, Francisco Prestes. Introdução ao estudo de um Plano de Avenidas para a cidade de São Paulo, 1930 , p. 69.

a igreja de São Bento, a Estação da Luz, o Museu Paulista, o Palácio das Indústrias. Todas essas construções, na perspectiva do autor, são valiosas enquanto forma e função, entretanto, se perdem no meio da desordem causada pelo crescimento urbano. Os exemplos estão nas fotos de uma garagem ao ar livre na Praça da Sé repleta de veículos que impossibilitam a circulação em uma área comercial; outras mostram a concentração excessiva de edifícios ou a ausência de áreas verdes, como o flagrante das Ladeiras do Ouvidor e São Francisco e da rua 15 de Novembro.

A foto da inundação do Tietê e do Pinheiros, atingindo os Bairros de Bom Retiro e Pinheiros, no ano de 1929, procura demonstrar o transtorno e o desperdício das áreas ribeirinhas. Enquanto as muralhas para as cidades européias significavam obstáculos para o seu crescimento, os dois rios foram os acidentes geográficos que a natureza ofereceu à cidade de São Paulo. Em cada página o autor recorre à história para justificar a eliminação dos vestígios do passado colonial; por outro lado constrói um presente problemático na tentativa de se desprender da história e buscar no itinerário de um sonho - as projeções de um novo tempo. Este é o ponto crucial de nossas explorações do Plano de Avenidas, pois é o instante da criação, em que o autor se vê diante da integração da razão com a paixão. Instante que se manifesta no discurso de outros urbanistas, dentre eles, o mestre Le Corbusier.

*"O trabalho da razão adiciona-se sem cessar, a sua curva é ascencional; ele cria o instrumental; é o que chamamos de progresso. Os sentimentos da paixão são constantes: São baixos ou elevados entre duas cotas que os milênios não mudaram. Podemos arriscar a hipótese de que as grandes obras emotivas, obras de arte, nascem da integração bem sucedida da paixão e do conhecimento."*[96]

[96] Le Corbusier. Urbanismo, São Paulo, 1992, p.43.

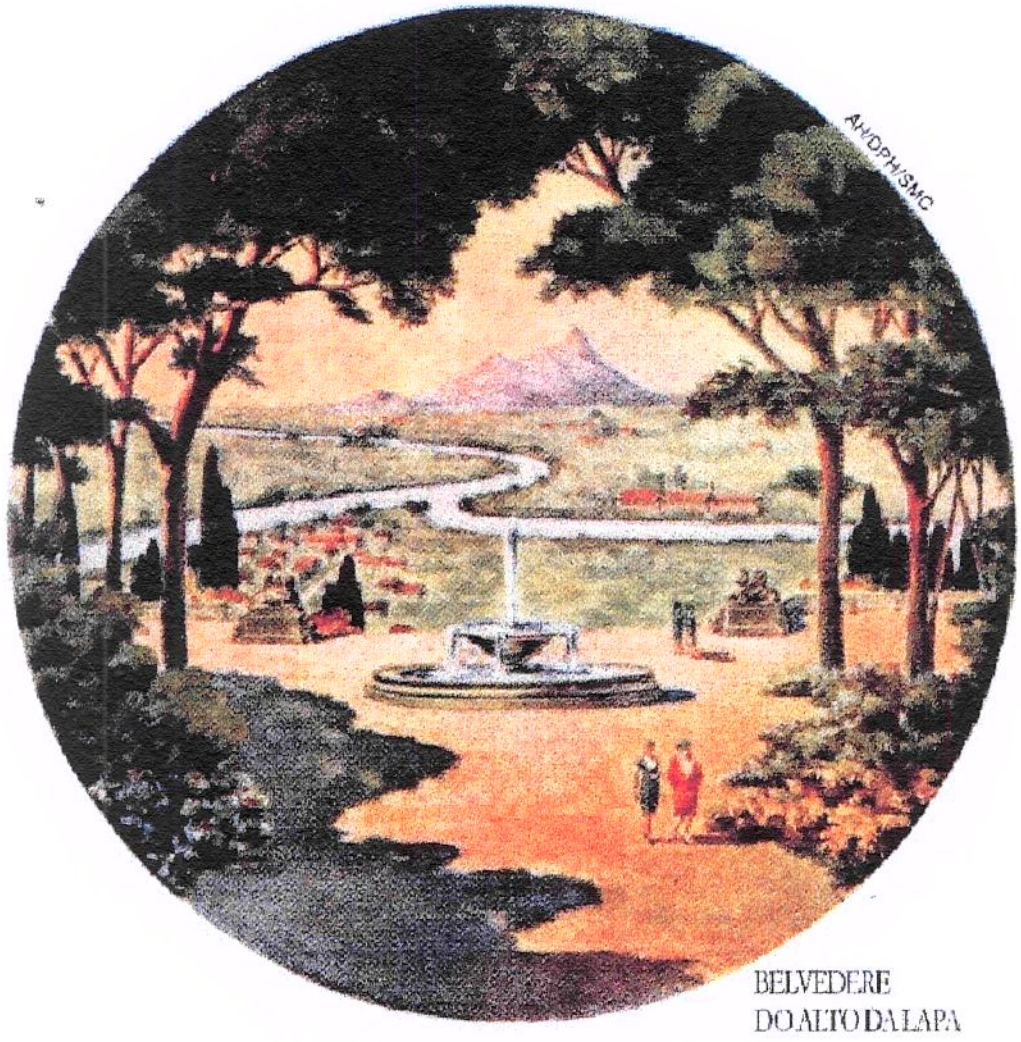



Fig. 25 - Belvedere do Alto da Lapa- Maia, Francisco Prestes. Introdução ao estudo de um Plano de Avenidas para a cidade de São Paulo, 1930 - (em estudo)
"A Saga da metrópole e seu inventor " in Cidade - Revista do Patrimônio Histórico/ Secretaria Municipal de Cultura, Ano III, n:4, 1996, p. 71.

No Plano de Avenidas encontramos esta integração nas imagens projetadas para o futuro . O discurso teórico produz imagens que se pretendem inovadoras, pois ao se desprenderem da história inauguram um outro tempo marcado pelos princípios e orientações técnicas concedidas pela disciplina urbanismo. Entretanto, no plano visual a linguagem artística revela o encontro com o passado, além disso apresenta um movimento diferente daquela racionalidade científica ao buscar na história a liberdade, o espírito criador. De acordo com Prestes Maia podemos reduzir as concepções de arte em três elementos: imitação, idealização e criação. A partir desses três elementos podemos, segundo Prestes Maia compreender ainda que ,

"(...) As *necessidades ou objetivos da manifestação artística, as circunstâncias e aspirações ambientes, o impulso ou temperamento do artista, os meios materiais de realização, etc., é que comandam as modalidades da arte e, em consequência, também as definições em cada caso."* [97]

Neste sentido, cada um poderá dizer o que é o belo ou o que é a arte sem se prender aos conceitos gerais e universais como ocorre com a ciência. Segundo ele, muitos artistas, adotando ponto de partida imprecisos ou precipitados, e querendo depois trabalhar filosoficamente, acabam por praticar as maiores heresias. Além do mais, importa para ele ressaltar que o objetivo central da arte é transmitir o sentimento e ao mesmo tempo possibilitar o traço de união entre as criaturas, "(...)*é o veículo mais eficiente e amável de idéias e mensagens humanas".* [98]

Reconhece que a ciência e a "literatura discursiva" conseguem transmitir fatos e sabedoria, sendo entretanto inaptas à comunicação de sentimentos. Prestes Maia partilha uma opinião corrente também

---

[97] Maia, Francisco Prestes. Arquitetura e arte, in Revista de Engenharia Mackenzie, ano XL, n: 126, setembro/dezembro,1955, p.67.
[98] Idem,p.68.

expressa por Lewis Mumford em seu livro Arte e Técnica, onde interpreta a linguagem expressiva da arte como,

*"....o lado interior e subjetivo do homem; todas as suas estruturas simbólicas são outros tantos esforços para inventar um vocabulário e uma linguagem através da qual o homem possa exteriorizar e projetar os seus estados íntimos e, mais particularmente, dar uma forma concreta e pública às suas emoções, sentimentos e intuições dos significados e valores da vida."*[99]

Emoções e sentimentos também estão presentes no Plano de Avenidas sendo a arquitetura o veículo simbólico capaz de evocá-los através da imponência dos edifícios cívicos, com sua aparência de solidez e beleza. Como já dissemos, estes efeitos foram extraídos da linguagem arquitetônica herdada do mundo antigo e aplicados na Renascença e em outras épocas. Podemos reconhecer essa linguagem em elementos, tais como, as colunas, pilastras, capitéis, cornijas, pórticos, frontão, arquitrave, frisos e em seus ornamentos. Essa linguagem aparece no Plano na forma de desenhos que falam por si, diferente das longas e detalhadas explicações do texto escrito. Em cada página, pontes, viadutos, edifícios públicos, praças e monumentos ganham uma nova vestimenta confeccionada com os motivos da Renascença.

O Viaduto da Boa Vista foi contemplado com um arco triunfal romano emoldurado por pilastras e meias-colunas; na fachada, pilastras dóricas são marcadas pela presença de capitéis e base servindo de molduras para as figuras esculpidas dos Davis de Donatello e de Michelângelo; além disso, para completar o cenário destaca-se ao fundo a vista do Palácio do Governo. Como um poeta, Prestes Maia buscava no passado clássico as origens verdadeiras e imaculadas da beleza arquitetônica, com o intuito de sensibilizar a

[99] Mumford, Lewis. Arte e Técnica, São Paulo, Martins Fontes, 1952.p. 32.

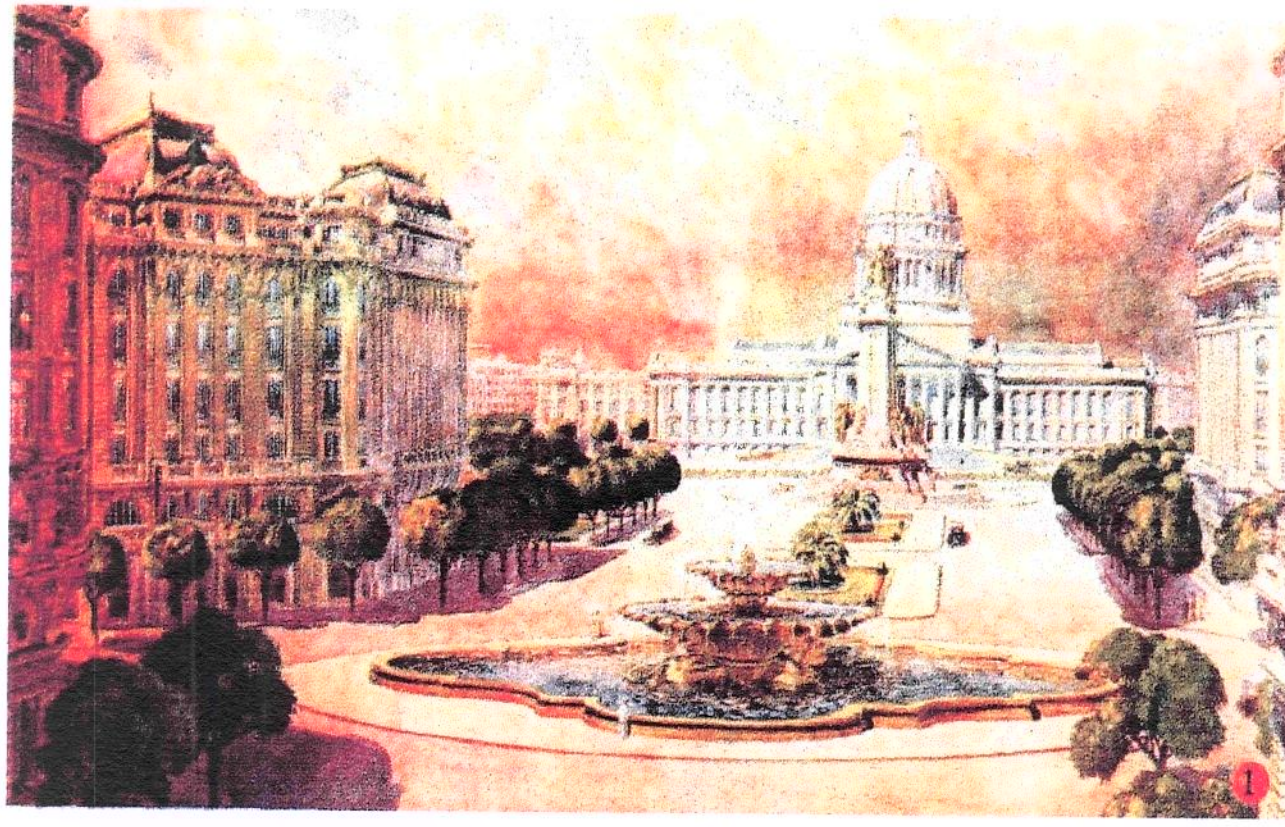


Fig. 26 - Remodelação da Praça da República - *" No refúgio circular imaginamos o monumento da república, que assinalará fortemente o centro de intersecção dos três eixos (Timbiras, Itapetininga e Vieira de carvalho). No fundo, um grande edifício destinado a substituir a Escola Normal dominará a praça com sua massa e fechará com sua cúpula a perspectiva da Avenida Principal. Cenário comparável à Praça do Congresso Buenairense e talvez mais bem proporcionado."* Maia, Francisco Prestes. Introdução ao estudo de um Plano de Avenidas para a cidade de São Paulo, 1930 in "A Saga da metrópole e seu inventor " in Cidade - Revista do Patrimônio Histórico/ Secretaria Municipal de Cultura, Ano III, n:4, 1996, p. 71.

alma do leitor. Ao propor a abertura e o prolongamento da avenida Tabatinguera, artisticamente seu pincel desenha um espaço aberto ou,

"(...)*percée fronteira à rua e à igreja da Boa Morte, no caso da reconstrução desta. Um dos desenhos exemplifica o tratamento do local. É porém cousa muito secundaria e sem outro fim que mostrar a conveniencia de estudar sempre em conjuncto os edifícios importantes, publicos ou não, e o local em que se elevam."*[100]

Neste espaço o artista evoca a beleza dos edifícios existentes, como a igreja da Boa Morte, e ainda oferece uma praça margeada de edifícios e em destaque uma parede rústica construída de pedra como no Cortille della Cavallerizza de Giulio Romano(1538-39).[101] Uma outra maneira de difundir o gosto pela arte clássica foi espalhar pelos locais públicos da cidade reproduções de esculturas célebres, como o Davi de Miguelângelo ( originalmente estava no Estádio do Pacaembu) e o Moisés desse mesmo artista ( na galeria Prestes Maia), ou com a escultura de um cavaleiro romano no monumento em homenagem ao arquiteto Ramos de Azevedo nas margens do Tietê. Essas imagens procuravam transportar o observador a um foco central: o espaço servia como cenário para dar relevo aos edifícios que o cercavam.

Assim como nos estudos de Carl Schorscke com relação os diferentes estilos arquitetônicos que predominaram em Viena no fin-de - siècle XIX, será que também a falta de uma tradição histórica levou este urbanista e artista a emprestar da antiguidade seus heróis?

---

[100] Maia, Francisco Prestes. op.cit, p.42.

[101] Ibid, Ibidem. Consulta realizada na obras de Sumerson, John. A Linguagem Clássica da Arquitetura, São Paulo, Martins Fontes, 1994.p.49

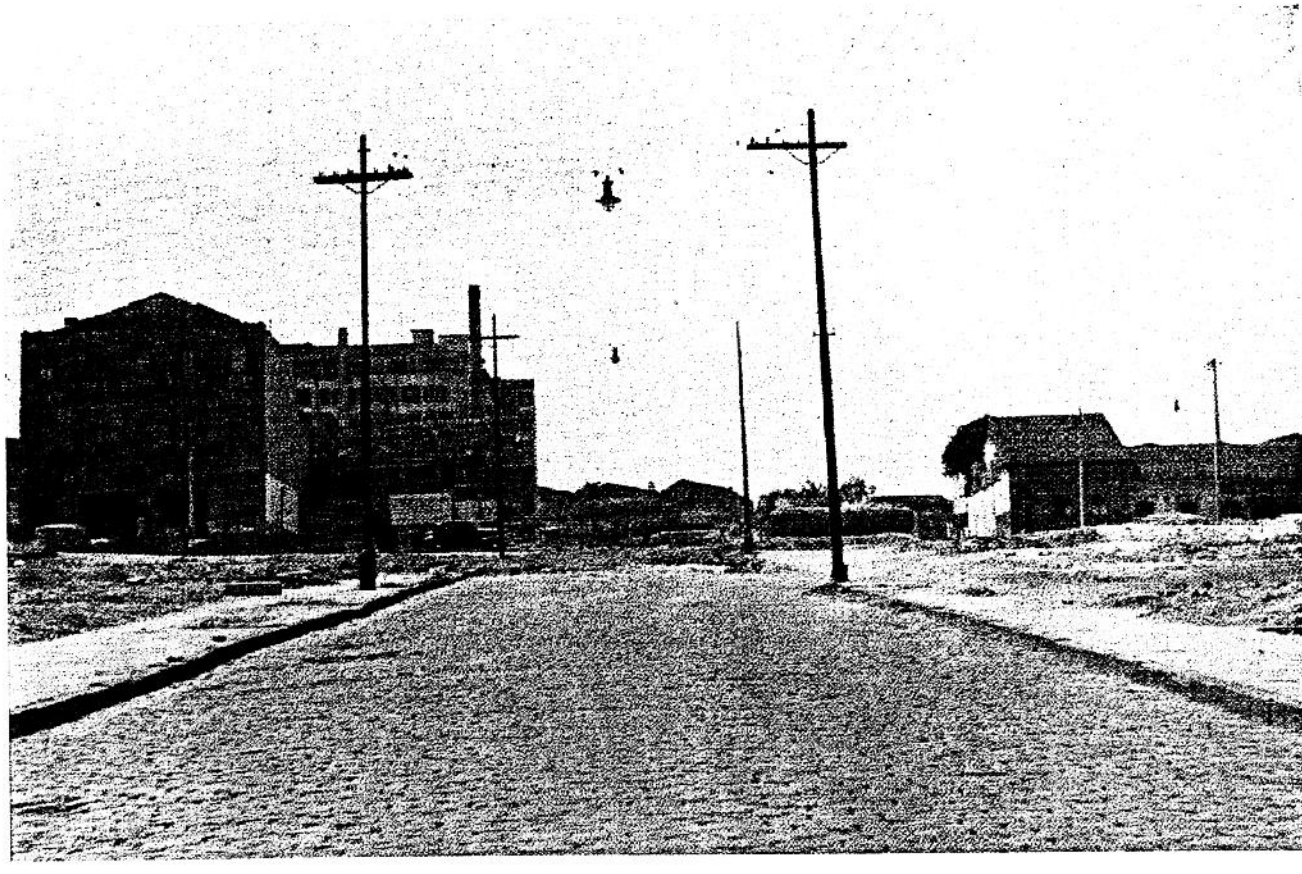


Fig. 27 - As primeiras demolições para a abertura da Avenida Anhangabaú inferior (legenda original)
Maia, Francisco Prestes, Os Melhoramentos de São Paulo, Prefeitura Municipal de São Paulo, janeiro de 1945, grav.39.

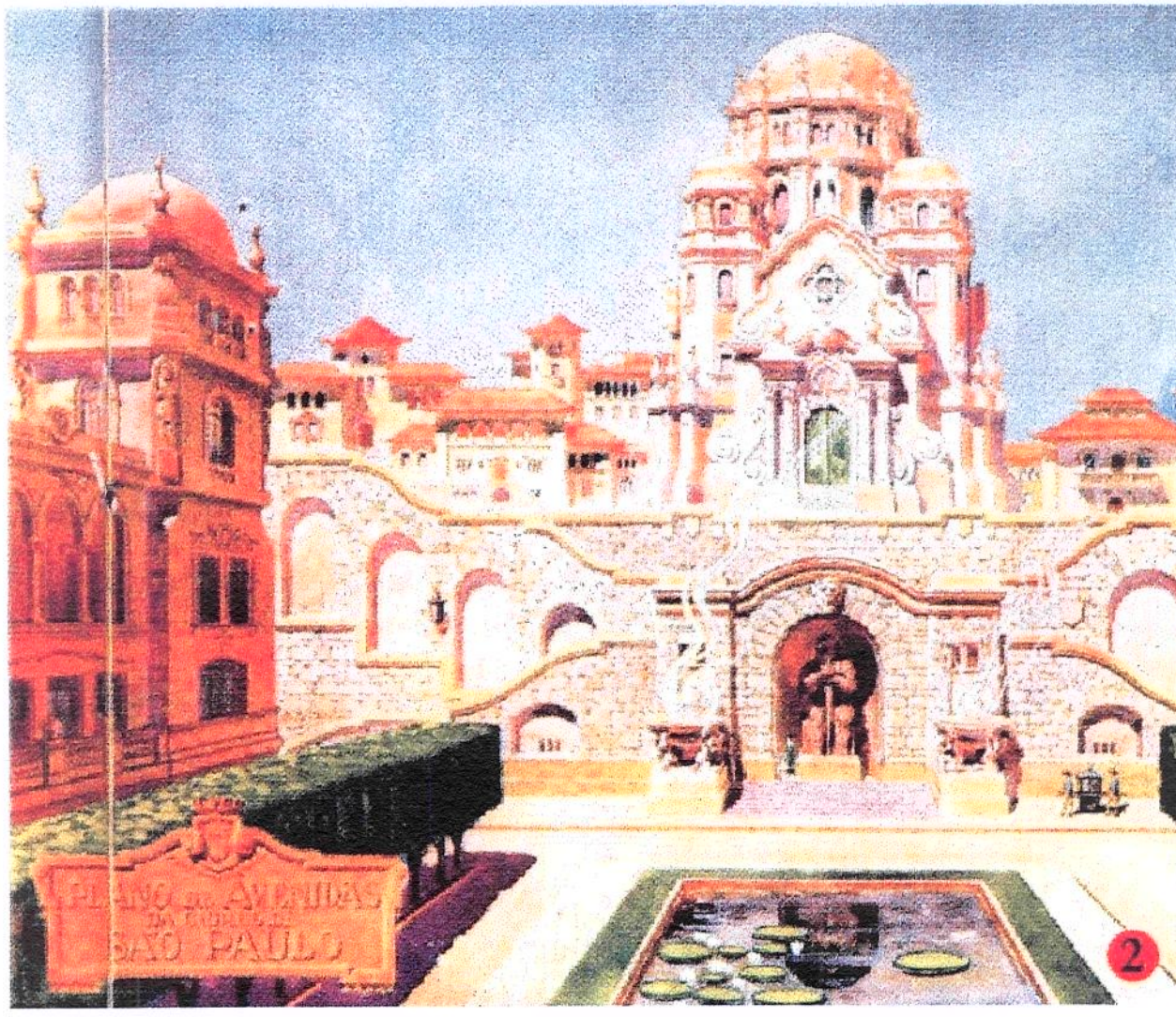



Fig. 28 - Tabatingüera -"*Supusemos uma aperta* ***percée*** *fronteira à rua e à Igreja da Boa Morte, no caso da reconstrução desta.*" - Vejamos sua preocupação estética ao introduzir nos desenhos os edifícios públicos. "A Saga da metrópole e seu inventor " in Cidade - Revista do Patrimônio Histórico/ Secretaria Municipal de Cultura, Ano III, n:4, 1996, p. 75.

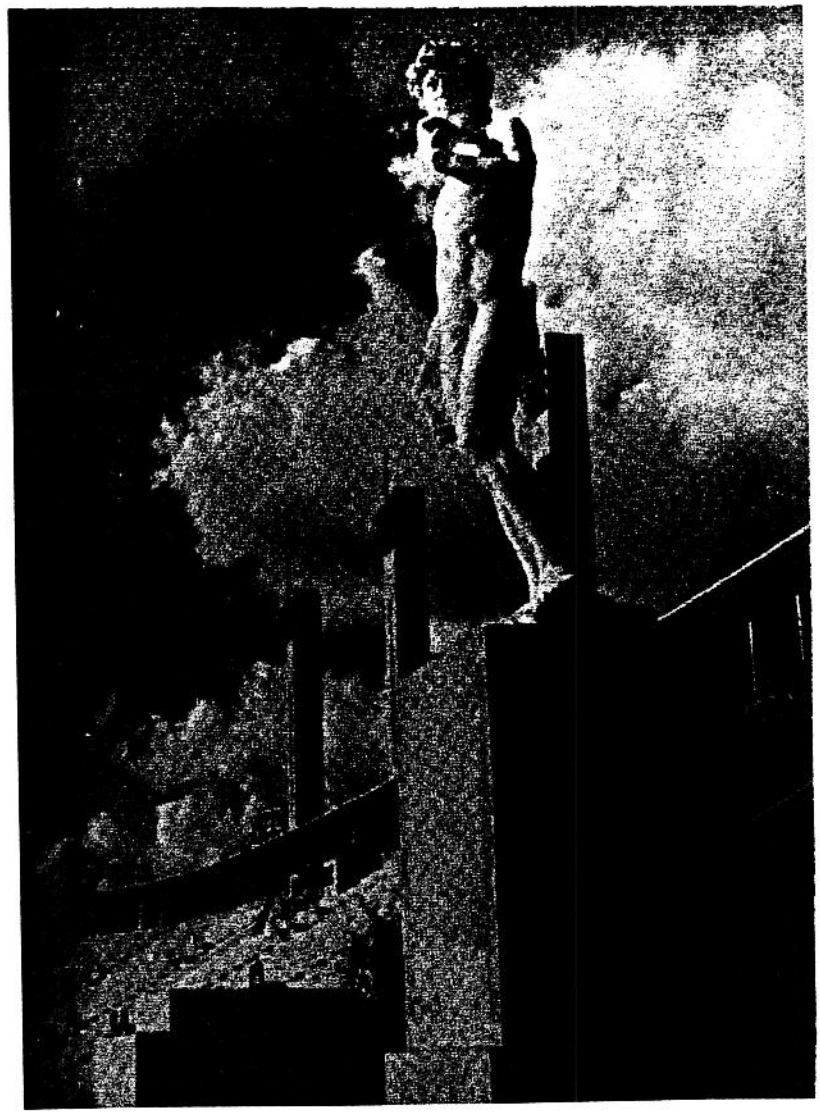


Fig. 29 - Estadio Municipal - Uma reprodução de Miguel Angelo in Maia, Francisco Prestes, Os Melhoramentos de São Paulo, Prefeitura Municipal de São Paulo, janeiro de 1945, grav.202.

Para Viena, segundo Schorscke, os parlamentares austríacos preferiam compor seus edifícios com os heróis e símbolos da mitologia grega no sentido de representar a unidade liberal entre política e cultura racional.[102] Ainda no seu entender os parlamentares,

*"... não se sentiram atraídos por uma figura tão carregada de um passado revolucionário como a Liberdade. Palas Atenas, protetora da pólis, deusa da sabedoria, era um símbolo mais seguro. era também uma divindade adequada para representar a unidade entre política e cultura racional, unidade expressa pelo lema do Iluminismo tantas vezes repetidos..."*[103]

Não podemos esquecer que a arquitetura expressa no Plano de Avenidas estava na verdade procurando dialogar com as recentes construções na cidade, dentre elas, o Mercado Municipal (1925-1933), o Palácio da Justiça(1920-1933), a Estação Sorocabana (1926-1938), a Catedral da Sé, a Faculdade de Medicina de São Paulo, o edifício Martinelli. E estes por sua vez representavam os conceitos e valores que predominavam na época - a monumentalidade como forma de expressar o crescimento, a riqueza e o poder da sociedade industrial. Dessa maneira, não podemos deixar de ressaltar a preocupação do autor em registrar em meio as figuras romanas a bravura dos heróis paulistas. Não foi à toa que para estes heróis o autor escolheu as Pontes como local adequado para prestar-lhes uma homenagem, pois ainda no seu entender elas caracterizam a individualidade das grandes Capitais.

---

[102] Schorscke, Carl. Viena Fin- De- Siècle, Campinas, Editora Unicamp e Companhia das Letras, 1988,p.61.

[103] Idem, ibidem

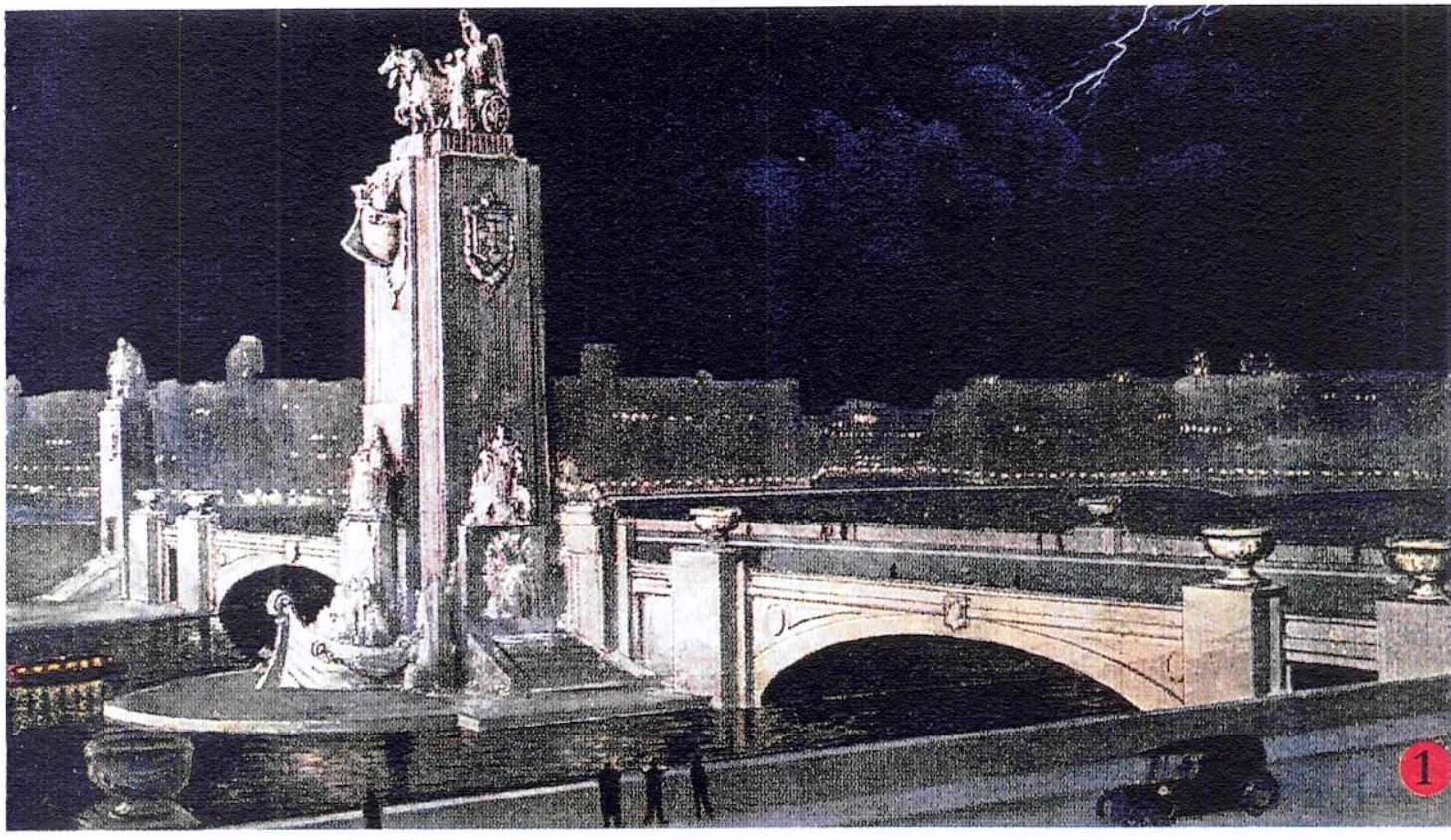


Fig. 30 - Ponte Grande - Um marco arquitetônico - *"Os acontecimentos memorados pela Ponte Grande são as* ***bandeiras"***. Um monumento moderno conforme afirma Prestes Maia. Introdução ao estudo de um Plano de Avenidas para a cidade de São Paulo, 1930 . p. 350.

*"As pontes de Paris, Roma, Florença, Veneza, etc. ligam-se indissoluvelmente á lembrança dessas cidades. Em Londres, de Blackfriars á Torre, ha a serie magnifica de estructuras e panoramas, que culminam em Westminster(...)Em Madrid el puente de Toledo interessa mais que todos os monumentos modernos. Tower Bridge, ponte Alexandre, Brooklyn, não obstante o ar de confiserie da primeira, os festões da segunda e a apparente instabilidade da terceira, são inolvidáveis. Gard, Avignon, Toledo, Alcantara, etc, conhecem-se sobretudo por suas pontes."i*[104]

A Ponte Grande será, localizada no eixo da maior artéria paulista (Av. Tiradentes), será o mais importante acesso à margem direita do Tietê e ainda próxima da Estação geral, do aeroporto e do porto fluvial constituindo a principal entrada da cidade. Os acontecimentos rememorados pela Ponte Grande são as bandeiras. Mais uma vez a história inspira o artista na projeção de um monumento, desta vez em homenagem ao passado que marcou a história da cidade - o percurso das Bandeiras. Neste momento seus desenhos se complementam no texto emocionado:

*"Agora imaginamol-o não á margem, em situação secundária, mas no centro mesmo do rio, como uma grande proa a emergir das aguas, voltada para jusante, justamente na direcção do sertão, que o paulista devassou e que é ainda, dentro do Estado, a <terra prometida.>*[105]

Desta vez tal projeto apresenta uma outra linguagem arquitetônica em estilo Art-Déco ou moderno como ele mesmo se refere. Os Pilones e o monumento principal reduzem-se a uma casca de pedra ou granilito sobre esqueleto de cimento armado.

*"Tudo liso e simples, o que fará valer as esculpturas. Mas não a nudez ou a esteril abstenção decorativa do pseudo racionalismo. Como diz o professor de Viena, << nem todo necessario é bonito, nem todo o superfluo é feio. "* [106]

Como arquiteto, urbanista e político, as palavras e as imagens

[104] Maia, Francisco Prestes. op.cit.p.350.
[105] Idem, p.351.

de Prestes Maia no Plano de Avenidas indicavam ao leitor uma direção - a transformação da cidade em futura metrópole. Nesta perspectiva a bravura dos Bandeirantes representava o símbolo do trabalho, da riqueza e a conquista política e econômica de São Paulo perante as demais cidades brasileiras. Importa ressaltar que essas imagens "proféticas" atravessaram os anos 50, e foram utilizadas por diferentes discursos no sentido de justificar o crescimento acelerado, representado pelo slogan da "cidade que mais cresce no mundo", ou o chamado "fenômeno urbano".

Embora tenha realizado grande parte da sua proposta viária, o único exemplar arquitetônico construído foi a ponte das Bandeiras, já os outros "figurinos" apresentados não correspondiam com as imagens projetadas para a capital no decorrer da implantação do Plano.[107] Entretanto, como poucos planejadores de cidades no mundo, Prestes Maia procurou buscar a perfeição ao integrar em sua formação os lados científico, político e artístico. Este foi o motivo do descompasso entre a linguagem discursiva e a projectual como diria a arquiteta Maria Cristina Leme, e vários estudiosos do Plano de Avenidas. No entanto, aqui nós podemos entende-lo como parte dos caminhos que atravessam a relação entre a razão e a paixão. E nesta

---

[106] Idem, p.355.

[107] O jornal A Gazeta, 25-08-1954, apresenta uma propaganda com os seguintes dizeres: " Na prefeitura sob a sua administração Prestes Maia fez de São Paulo antiquada a cidade mais bela da America do Sul. Prestes Maia transformou a paulicéia ao fazer isto: No Centro: as avenidas Ipiranga e Anhangabaú; as reformas da praça da República, das ruas São Luiz, Maria Paulo e Anita Garibaldi, do Parque Pedro II e da ladeira do Carmo; os melhoramentos das ruas Senador Queiroz, Mercurio, Santa Rosa, Vieira de Carvalho, Xavier de Toledo e da Liberdade; a remodelação do Piques e do parque Anhangabaú; a abertura da praça do Carmo; a ampliação das praças João Mendes e Clovis Bevilaqua; a modernização das praças Ramos de Azevedo do Patriarca e do Arouche. Nos Bairros: a av. Nove de Julho; a canalização do Tietê; abertura e construção das praças Cornélia, na Agua Branca, Guianas, no Jardim America, Fernando Prestes, na Luz, Rudge, no Tatuapé, General Polidoro, na Aclimação, Nossa Senhora da Aparecida, em Indianópolis, Nossa Senhora da Conceição, no Cambuci, e Anajás, no fim da avenida Brigadeiro Luiz Antonio; o bosque publico, junto ao Museu do Ipiranga; o prolongamento das avenidas Paulista, Pacaembú, Rebouças, Rangel Pestana e Anhangabaú, (inferior); os jardins do Trianon e da alameda Jaú; a conclusão e alargamento da avenida São João; a avenida do Café, ligando a avenida Jaguaré, entre a Lapa e a estrada de Osasco. Etc, etc, etc.

perspectiva, concluir que enquanto a história representou a fonte de inspiração para as projeções arquitetônicas, e esta por sua vez significou o veículo transmissor da expressão sentimental, essa mesma história foi capaz de transformar em arte o sonho de um urbanista e em política a imaginação do artista.

# IV- Capítulo

## "Da Ponte das Bandeiras - ao novo figurino"

*1- A Cidade como canteiro de obras*

"É noite. E tudo é noite. Debaixo do arco admirável
Da Ponte das Bandeiras o rio
Murmura num banzeiro de água pesada e oleosa.
É noite e tudo é noite. Uma ronda de sombras,
Soturnas sombras, enchem de noite tão vasta
O peito do rio, que é como si a noite fôsse água,
Água noturna, noite líquida, afogando de apreensões
As altas tôrres do meu coração exausto"( A meditação sôbre o Tietê - Mário de Andrade)

Neste poema "A meditação sôbre o Tietê" o poeta Mário de Andrade apresenta imagens diferentes daquelas produzidas pelo urbanista. Imagens que procuram expressar angústias e insatisfações com relação as transformações da cidade de São Paulo. Versos repletos de amargura encontram cumplicidade no solitário rio Tiête com a tentativa de juntos denunciarem os efeitos negativos do chamado progresso. As águas do rio se transformam em espelho ao refletirem, nos anos 40, as seguintes imagens da cidade:

*"(...)lares, palácios e ruas, ruas, ruas, por onde os dinossauros caxingam*
*Agora, arranha-céus valentes donde saltam*
*Os bichos blau e os punidores gatos verdes,*
*Em cânticos, em prazeres, em trabalhos e fábricas, Luzes e glória. É a cidade...É a emaranhada forma Humana corrupta da vida que muge e se aplaude."*[1]

No curso das águas do Tiête o poema descerra as implicações

[1] Andrade, Mario. "Meditação sôbre o Tietê"in Poesias Completas, São Paulo, Livraria Martins, 1966, p.305.

políticas e sociais decorrentes da implantação do Plano de Avenidas; além disso desfaz o sonho do urbanista ao eleger a Ponte das Bandeiras como um marco solitário e perdido nas águas barrentas do rio. Importa lembrar que as obras de construção da Ponte, tiveram inicio no ano de 1941 por ocasião da visita de Getúlio Vargas à cidade de São Paulo e, junto com ela, outras obras foram também implementadas, como, as obras de retificação do Tietê além das aberturas de inúmeras ruas e avenidas.[2]

Este capítulo pretende demonstrar, a partir das intervenções de Prestes Maia, a introdução de novas preocupações urbanísticas por parte dos engenheiros - arquitetos tendo em vista o crescimento desmensurado da cidade. Estas preocupações serão abordadas em diferentes níveis, através da ocupação do espaço urbano por parte de companhias privadas e dos construtores imobiliários e através da presença marcante de outros nomes na história do urbanismo em São Paulo. Como representantes da arquitetura moderna no Brasil e no mundo, estes profissionais através de suas obras divulgadas nos Congressos Internacionais de Arquitetura e Urbanismo e nas principais revistas de arquitetura, delinearam novos contornos para a cidade de São Paulo desenhando-lhe uma nova vestimenta - dotada de formas puras e geométricas, assentadas nos discursos do planejamento urbano. Por fim, acompanharemos as discussões urbanísticas e arquitetônicas da cidade na década de 50, vinculadas aos discursos desenvolvimentistas ao lado das projeções internacionais da metrópole. Para tanto, as comemorações da Semana Mundial do Urbanismo e mais os preparativos das Comemorações do IV Centenário se apresentam como estratégias políticas importantes, dentro do processo de legitimação do ideário progressista através da "formação e

[2] "A ponte está sendo construída em seco, a margem direita do rio Tieté e a cem metros a juzante da atual, levando já em conta o deslocamento do canal e da avenida Tiradentes." "Ponte das Bandeiras"in Acrópole, ano III, N:34, fevereiro, 1941.

conscientização" da população para os problemas urbanísticos. A partir desta caminhada novamente comprovamos a importância do Plano de Avenidas na construção da metrópole nos anos 50.

Conforme os dados apresentados pela revista Acrópole, no o ano de 1938, isto é, o mesmo do início da implantação do Plano de Avenidas, a capital apresentou os mais altos índices em matéria de construções - 8.425 casas, equivalente a uma área de 722.000 metros quadrados.[3] Dessa forma, o Departamento de Estudos e Estatística da Bolsa de Imóveis, ao comparar o ritmo das construções nas cidades de São Paulo e Rio de Janeiro, chegou a seguinte conclusão:

*"(...) , enquanto São Paulo vem construindo uma média de 28 casas por dia útil, o Rio de Janeiro edifica somente 10,7, embora o movimento de transmissões de immoveis não esteja nessa mesma extraordinária desproporção."*[4]

Este fenômeno não se deve apenas a velocidade do crescimento da população do município que atinge aproximadamente 1.350.000 habitantes em 1940, mas sobretudo a corrida ao lucro, ao capital especulativo ( principalmente com o parcelamento do solo) ou o surgimento de novas atividades produtivas. Cada abertura de rua e avenida oferecia novas áreas para a ocupação urbana e ao mesmo tempo abria a passagem para os veículos.

*"Entre os novos melhoramentos, que a Prefeitura da capital pretende atacar proximamente, figura a ligação direta da avenida Rangel Pestana com a Praça da Sé. O projeto para a execução desta obra já foi cuidadosamente estudado, integrando-se no plano geral de remodelação da cidade que o Sr. Prestes Maia está levando a efeito."*[5]

Nesta perspectiva, podemos imaginar naquele momento a

---

[3] " De 1911 ao anno findo, assim se desenvolveu o movimento de novas construcções nesta capital: 1911-4.147, 1912-4.771, 1913-5.791, 1914-3.152, 1915, 1284, 1916-1.094, 1917-1.043, 1918-610, 1919-1.125, 1920-1.875, 1921-2.112, 1922-2.875,1923-4.242, 1924-4.295,1926-4.603, 1927-5.995, 1928-6.867, 1929-5.618, 1930-2.922, 1931-1.716, 1932-1.687, 1933-2.616, 1934-4.194, 1935-5.324, 1936-7.017,1938-8.425" in Acrópole, anoII, n:14, junho de 1939,p.24.

[4] Idem, Ibidem.

[5] "Ligação direta da Avenida Rangel Pestana com a Praça da Sé" in Acrópole, ano IV, N:41, setembro de 1941.

cidade como um grande canteiro de obras, com várias residências antigas sendo demolidas e substituídas por avenidas margeadas por um corredor de edifícios.[6] Como aponta a reportagem de Vinícios Torres Freire, essas transformações foram vivenciadas pelo poeta Mário de Andrade quando ainda podia se dedicar a arte de andar pelas ruas da cidade:

*"Almoço no café Brandão, na rua 15 de Novembro. Conversas. " quando vão acabar a nova Catedral na Sé? Aquilo não acaba nunca". Aproveita para buscar os sapatos encomendados na Casa Guarany. Na praça do Patriarca José Bonifácio, mais poeira. Estão demolindo tudo e alargando ruas para os carros."*[7]

O próprio Francisco Prestes Maia conta que para a abertura da Avenida Ipiranga foram demolidos 92 prédios, totalizando 173 habitações; já o alargamento da rua Vieira de Carvalho e da rua Conceição motivou a derrubada de 26 casas. Por outro lado, enfatiza o surgimento nestes locais dos chamados arranha-céus triplicando assim o número de residências antes existentes.[8] Mesmo enfrentando dificuldades concernentes ao alto custo dos materiais de construção os lucros extraordinários alimentavam o mercado da construção civil.[9]

---

[6] Lembramos que em 1932 o Café Brandão já havia sido substituído pelo Martinelli.

[7] Freire, Vinicius Torres, " A arte de andar pelas ruas da cidade com Mário de Andrade in Folha de São Paulo, 3/10/93.

[8] Maia,Francisco Prestes. 'Casas Populares" in Digesto Economico, vol.VII, n:29-abr/1947,p.27/28.

[9] *"A areia, que custava 20 cruzeiros, pulou para 80; o pedregulho subiu de 30 para 200; o tijolo de 80 para 450; o vidro, de 16 para 60; a tábua, de 40 para 160; o taco, de 12 para 50, a telha francesa, de 330 para 1.7; a cal, de 5 para 20, o servente passou de 0,80 a 3,50 a hora; o pedreiro, de 1,40 a 6,00 e mais."in Maia, Francisco Prestes. op. cit, p.28.*

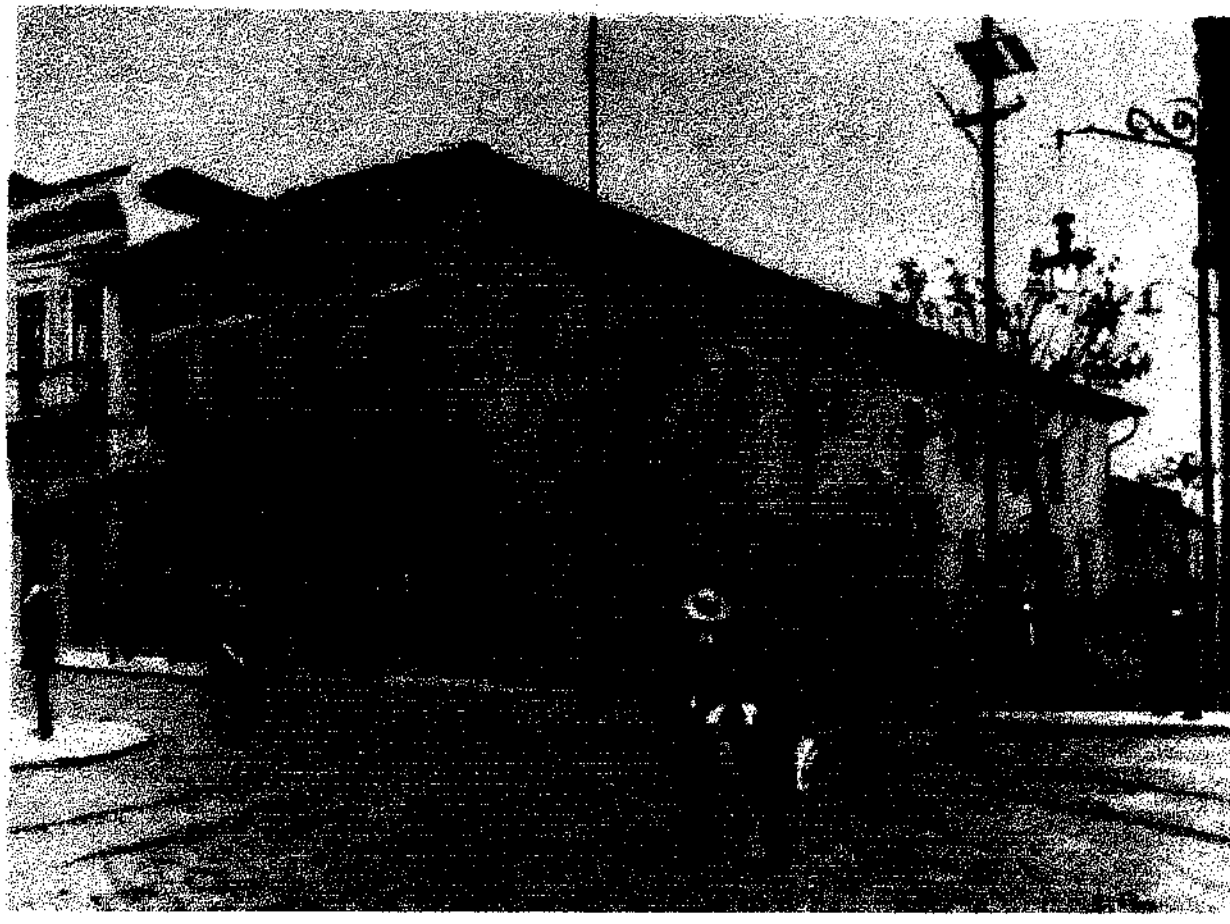


Fig. 30 - "Café Brandão" ( 1904 ) - O mesmo ponto em que hoje está situado o **Prédio Martinelli**.
Nasce uma Metrópole - Contribuição da Companhia Antarctica Paulista - Indústria Brasileira de Bebidas e conexos - às Comemorações do IV Cenenário da Fundação, Livraria Martins, 1954. P.

Enquanto alguns estavam preocupados com as conseqüências sociais e a destruição dos vínculos afetivos com o espaço causados por essas transformações, outros vivenciavam eufóricamente a fase das construções. É o caso da indústria imobiliária, ou seja, os proprietários fundiários urbanos, os promotores imobiliários ou incorporadores, os detentores de capital que investem na produção imobiliária, os compradores de terrenos e de habitações, os produtores dos materiais de construção. Ao procurar identificar os agentes produtores do espaço urbano em São Paulo, a geógrafa Maria Adélia Aparecida de Souza esclarece que,

*"(...) os agentes produtores do espaço urbano ainda estão por ser identificados, pois se dividem em pelo menos três tipos : os incorporadores, os construtores e os vendedores. É preciso conceituá-los melhor. O que torna a tarefa mais complexa é que o mesmo agente pode assumir os três tipos ou um ou dois deles."*[10]

Como exemplo a autora demonstra que na formação do bairro Higienópolis, as próprias famílias, promotoras dos loteamentos, eram as promotoras (incorporadoras) imobiliárias, realizando simultaneamente vários papéis. Maria Adélia Aparecida de Souza ainda ajuda a definir o papel do incorporador, como aquele que compra e vende a mercadoria produzida.

*"É o incorporador, como já ficou visto, quem compra o terreno, quem contrata o arquiteto para a elaboração do projeto, quem paga os emolumentos à Prefeitura e ao cartório e quem, quando vai fazer uma venda, deverá pagar a campanha de venda. Ele arca, portanto, com o maior número de custos do processo de produção do edifício, mas também realiza o maior lucro, exatamente na transação da venda do terreno embutida no preço do imóvel ( tendo como base a fração ideal)."*[11]

Para o engenheiro Henrique Dumont Villares foram vários os

---

[10] Souza, Maria Adélia Aparecida de. A identidade da Metrópole, São Paulo, Editora Hucitec, 1994, p.189.
[11] Idem, p.192.

fatores que elevaram o preço dos imóveis na capital, dentre eles, o crescimento populacional e os melhoramentos urbanos, além das novas avenidas asfaltadas, o desenvolvimento do parque industrial, a alta dos salários, a elevada importância em saldos de caixa nos Bancos e nas Caixas econômicas, o provável aumento do papel-moeda, a entrada de dinheiro estrangeiro.[12] Por outro lado o imposto criado pelo Ato N: 1.151, de 7 de julho de 1936 procurou incentivar as edificações e ao mesmo tempo estabelecer critérios para a fixação do imposto baseado no valor da propriedade urbana. Conforme o Relatório do Departamento da Fazenda no exercício de 1936 , na sub - divisão central, onde a taxa de renda do solo é maior, foi adotada a base de 1,2%, base que, na 2: sub-divisão, é de 1,1% e, na 3:, de 1%. "*Além das taxas acima, os proprietários estão sujeitos á contribuição por metro linear deferente, variável conforme a situação nas 3 sub-divisões e a natureza do fecho, bem como ás taxa relativas a edificações paradas por mais 6 mezes ou em ruinas.*"[13]

Importa considerar que no final deste relatório encontramos um quadro da receita municipal, apontando não ter o Imposto territorial produzido no ano de 1936 uma renda satisfatória. Quadro que se altera em 1938 e se estende na década de 40, quando encontramos no mercado imobiliário um interesse por parte dos incorporadores pela construção vertical. Conforme os estudos de Maria Adélia Aparecida de Souza, nesta década foram construídos edifícios com o intuito de aplicar recursos para obter renda. Podemos justificar tal afirmação através do depoimento proferido pelo arquiteto Roberto Cerqueira Cesar ao rastear a experiência dos sessenta e dois anos do Escritório Rino Levi.

"*No começo (1941), no escritório Rino Levi, o cliente era, em grande parte, o particular, o capitalista, o homem de recursos que*

[12] Villares, Henrique Dumont. São Paulo Industrial, São Paulo, 1937, p.178.
[13] Hermann, Frederico Jr. Relatório do Município de São Paulo Exercício, 1936, Câmara Municipal, p.84.

*aplicava na construção como um investimento. Hoje a aplicação é na Bolsa de Valores, no open. O imóvel se constituía numa aplicação privilegiada."*[14]

Importa ressaltar a lista de alguns edifícios construídos para habitação coletiva pelo Escritório Rino Levi Arquitetos Associados, sendo que a grande maioria guarda o nome daquele que o encomendava:

*"1934- Edifício Nicolau Shnesser;*
*1935- Edifício Sarti;*
*1935- Edifício Wancolle;*
*1935- Edifício Henrique Jovino;*
*1936- Edifício Guarany;*
*1939- Edifício para Luiz Medici;*
*1940- Edifício para Otávio Marcondes Ferraz;*
*1941-Edifício Trussardi (...)"*[15]

Além do escritório Rino Levi encontramos no indicador profissional, em 1941, publicado na revista Acrópole, propaganda dos seguintes escritórios: Eduardo Keneese de Mello (engenheiro - arquiteto), Henrique Mindlin ( engenheiro- arquiteto), Alfredo Ernesto Becker ( engenheiro-arquiteto), Jayme Fonseca Rodrigues(engenheiro-arquiteto), Escritório tecnico de A. B. Pimentel (engenheiros-arquitetos-urbanistas ), Companhia Construtora Capua&Capua S/A (engenharia-arquitetura-construções ) e outros.[16]

De acordo com os estudos de Nadia Somekh sobre o processo de verticalização em São Paulo, a construção desses edifícios teve inicio nos anos 20, aumentando em ritmo e intensidade nos anos 30

*"Em meados dos anos 30, a cidade de São Paulo já era considerada uma metrópole. a produção de prédios novos intensifica-se entre 1920 e 1928. a recessão econômica, no início do período, atinge a produção imobiliária até 1933, quando se registra uma retomada de uma mudança no padrão de crescimento da cidade."*[17]

A mesma autora revela que até 1929, a verticalização se

[14] Idem, p. 200
[15] Idem, ibidem.
[16] Acrópole, ano III, N:33, janeiro de 1941.
[17] Idem, Ibidem.

localizava no triângulo histórico e no chamado centro novo, misturando uso terciário com residencial. Aos poucos a verticalização se estende para outros quadrantes da cidade, e da mesma forma os edifícios construídos em estilos ecléticos foram substituídos pelo Art-Déco e em seguida pela arquitetura moderna. O próprio prefeito Prestes Maia, em 1939, incentivou a construção de edifícios, ao assinar o ato n:1.573, instituindo concursos bienais com prêmios para os mais belos edifícios construídos na cidade.[18] Tais práticas se estendem na forma de decreto -lei que o mesmo prefeito procurou aplicar no sentido de regulamentar as edificações nas avenidas. É o caso do decreto-lei n:75 de 11 de fevereiro de 1941 apresentado pela Prefeitura do Município de São Paulo tentando orientar as construções na Avenida 9 de Julho.

Aspectos técnicos, como altura dos edifícios, tamanho dos lotes, definição e classificação das áreas residenciais e comerciais permitidas nos diferentes trechos da avenida completavam os artigos referentes as preocupações estéticas calcados na funcionalidade das edificações.

Vejamos como os artigos 9*:, 10*: e 11*, apontam estas características:

*"Art 9*-(...) os prédios a serem construídos nos trechos C e D obedecerão ao recúo mínimo de 8,00 metros.*

*Art. 10*- A altura mínima dos edifícios, no alinhamento da fachada anterior, deverá ser de 29,00ms. no trecho A, correspondendo normalmente a V pavimento térreo e 7 pavimentos superiores e de 22,50 ms. no trecho B, correspondendo normalmente a 1 pavimento térreo e 5 pavimento superiores, subsistindo os trechos C e D sem prescrição especial a esse respeito.*

*Art.11*- em função da altura obedecerão as construções às seguintes prescrições:*

*1)- a construção não ultrapassará a linha inclinada tirada de um ponto situado à altura de 45,00 mts. no alinhamento anterior da fachada fixado no corpo do art.6:, cuja inclinação corresponde a 1 de recúo para 3 de altura(...)*

---

[18] "*A 31 de dezembro ultimo terminou o concurso do primeiro bienio, que inclue os anos de 1939 e 1940, e referente aos pedidos de construção feitos a partir de 1939 e edificados até fins de 1940. Diversos proprietários e projetistas já inscreveram os seus prédios para o interessante concurso instituído pela Prefeitura.*" in Acrópole, ano III, N:34, fevereiro, 1941.

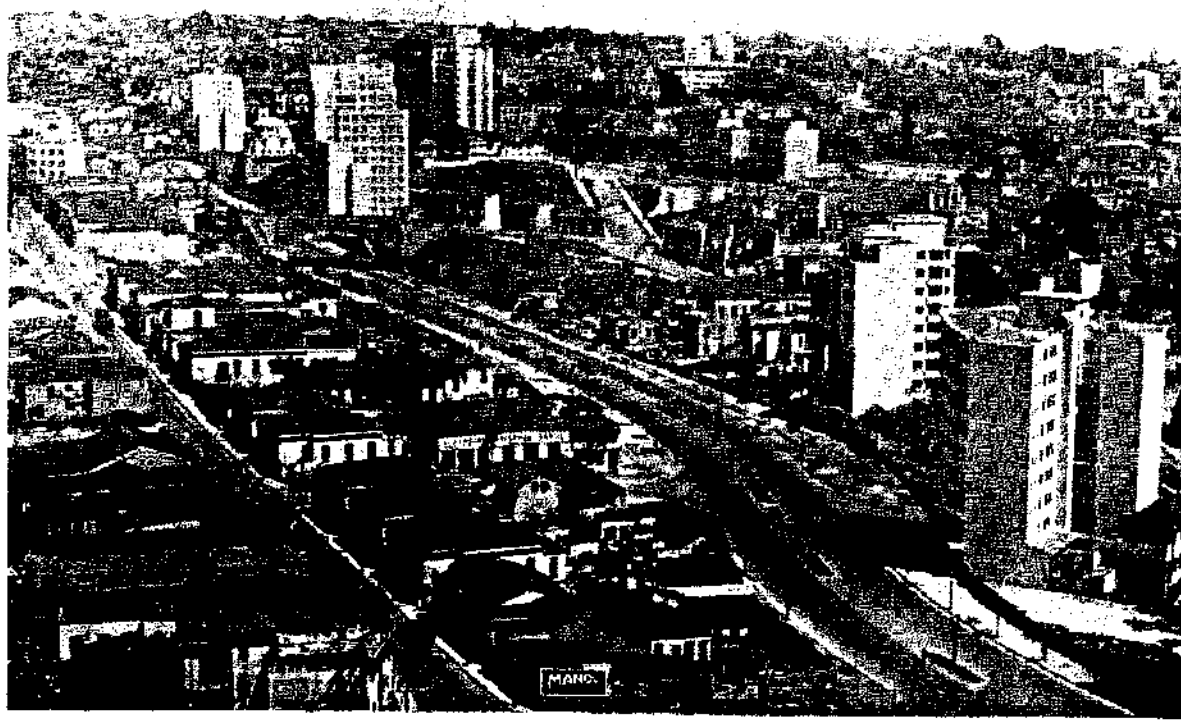


Fig. 31 - Avenida Nove de Julho. Trecho inicial.
Maia, Francisco Prestes, Os Melhoramentos de São Paulo, Prefeitura Municipal de São Paulo, janeiro de 1945, grav.80.

*Parágrafo único- As partes superiores dos edifícios, recuados nos têrmos dêste artigo, terão todas as suas faces tratadas arquitetonicamente em harmonia com a fachada principal."* [19]

Na opinião de Nadia Somekh, o tratamento global das fachadas é um dos principais elementos introduzidos pela arquitetura modernista que passa a competir com o ecletismo anterior, privilegiando muito mais a fachada principal, deixando cegas as laterais.[20] Assim a linguagem arquitetônica e decorativa dos edifícios construídos no histórico Vale do Anhangabaú, como o Edifício Saldanha Marinho(Estrada de Ferro Paulista), Prédio Alexandre Mackenzie (Light ), Prédio Conde Francisco Matarazzo, Prédios Conde de Prates e nas Praças do Patriarcha e Antonio Prado foram substituída por uma estética despida de ornatos. Os criadores dessa expressão arquitetônica foram McIntosh, na Inglaterra; Hans Poelzig, Peter Behrens e Walter Gropius, na Alemanha; Otto Wagner e Josef Hoffman na Austria e Le Corbusier na França. Estes profissionais buscaram na linguagem geométrica a forma monumental dos edifícios construídos com os modernos materiais, como o aço, o vidro e o concreto

*1.1-"Uma nova era"- a febre da construção*

Sabemos que na mesma época da publicação do Plano de Avenidas, e dez anos antes da inauguração da Ponte das Bandeiras ( o monumento em Art -Déco de Prestes Maia ), a cidade de São Paulo recebe das mãos do arquiteto russo Gregori Warchavchik, as formas puras e geométricas da Casa Modernista. Os preceitos da Bauhaus e De Stijl presente na obra de Warchavchik apontam a soberania do arquiteto com relação a criação do espaço. [21] Assim o fundamento

---

[19] **Decretos -Prefeitura do Município de São Paulo-** Decreto-lei N: 75 de 11 de Fevereiro de 1941- Regulamenta as construções na Avenida ( de Julho e dá outras providências).

[20] Somekh, Nadia.op. cit, p.74.

[21] Bauhaus era uma escola de arquitetura fundada pelo arquiteto Walter Gropius em 1918 na Alemanha e em 1925, Gropius constrói uma sede em Dessau. A sua arte é toda ela técnica, livre de qualquer ideologismo, ligada aos princípios da industrialização. além de Gropius podemos apontar outro expoente da arquitetura ligado as tradições da escola Mies Van Der Rohe(1886-1969) Na opinião de Giulio Carlo Argan, é impossível separar na história de

urbano da arquitetura reduz a relação interior/exterior, isto é, permite a comunicação dos ambientes internos e externos a partir da utilização do vidro e dos recursos paisagísticos. Atrás dessa relação está a lição cubista da decomposição analítica do espaço. Nas interpretações do jornalista Geraldo Ferraz, a Casa Modernista aponta essas diferenças:

*"...os volumes cúbicos decompostos por planos assentam diretamente no solo; uso da cor, acabamentos industriais - pintura a duco, esmalte prateado, madeira compensada; as primeiras esquadrias de ferro, luminárias, móveis de tubo e madeira."* [22]

Para construir a Casa Modernista, Warchavchik procurou superar uma série de dificuldades relacionadas a falta de materiais padronizados e produzidos em grande escala; por esse motivo procurou desenhar e mandar fabricar as esquadrias e os caixilhos metálicos das janelas, as grades, as lanternas e outros acessórios, inclusive o mobiliário, a fim de que sua linguagem correspondesse à sua arquitetura. A Casa Modernista além de apresentar uma forma geométrica revela também características da Bauhaus no uso dos revestimentos e acabamentos industriais.

*" (... o uso da cor surpreende se pensarmos nas superfícies secas e nos materiais aparentes, constantes na arquitetura brasileira pós- Corbusier. Warchavchik usa o verde-limão, o vermelho e o branco, preto, cinza e prateado, roxos e laranjas."*[23]

---

Gropius, " *momento teórico do momento criativo ou do momento pedagógico: cada um dos seus edifícios, dos seus programas urbanísticos, das suas intervenções práticas e polemicas a favor de uma renovação radical dos métodos produtivos na arquitetura e na arte aplicada, ou a favor de uma reforma do ensino formal, tudo é simultaneamente formulação teórica, aplicação prática, ato criativo."in* Argan, Giulio Carlo. Walter Gropius e a Bauhaus, Lisboa, Editorial Presença, 2: edição, 1990. p. 7. Quanto ao movimento chamado DeStijl , aparece em 1917, liderado por Theo Van Doesburg. De Stijl é o nome da revista fundada pelos holandeses Van Doesburg e Mondrian.Este movimento deixou oficialmente de existir em 1928, quando a revista interrompeu suas publicações. A finalidade deste movimento era desenvolver uma atividade criativa sem contar com a história. Significava eliminar todas as " formas históricas" como se procedessem de um ambiente impuro, sob suspeita de trazerem os germes da infecção nacionalistas. Na forma pura e geométrica o artista deverá demonstrar as sua arte. Verificar a obra de Argan Giulio Carlo in Arte Moderna, São Paulo, Companhia das Letras, 1992,p.286.

[22] Ferraz, Geraldo. A arquitetura modernista- um espaço sem lugar,Texto mimeo publicado na apostila do curso Introdução à arquitetura moderna- PUCCAMP- FAU- 1996.

[23] Idem, Ibidem.

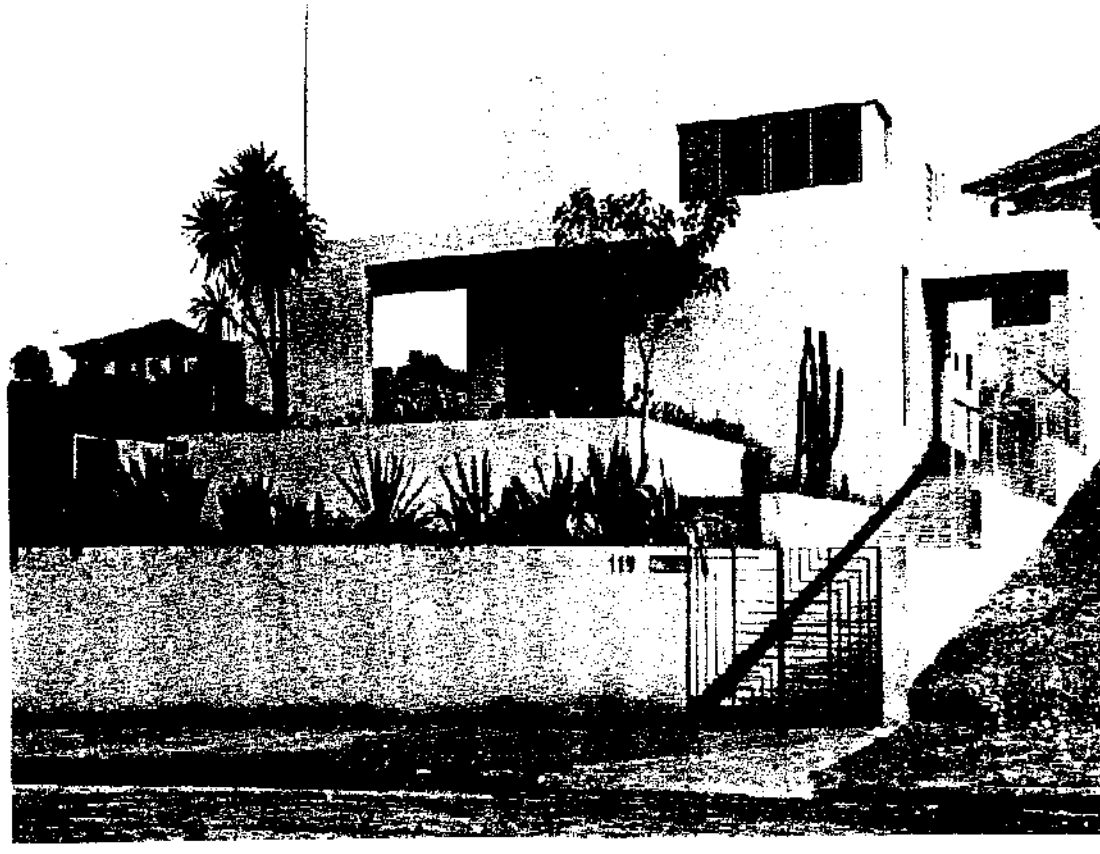


Fig. 32 - São Paulo. 1930. A Casa Modernista á Rua Itápolis exposta ao público na mais famosa exposição da arte paulistana. In Warchavchick e as origens da Arquitetura Moderna no Brasil, Museu de Arte de São Paulo "Assis Chateaubriand".

Geraldo Ferraz ainda salienta os detalhes do teto luminoso de vidro vermelho e amarelo na melhor tradição De Stijl e dos jardins que o projeto de Warchavchik incorporou a partir da escolha de plantas e arbustos tropicais. Na sala de estar e em outros compartimentos da Casa figuravam obras dos principais integrantes da Semana de Arte Moderna; Tarsila do Amaral, Regina Gomide Graz, Oswaldo Goeldi, Menotti del Picchia, Lasar Segall, Emiliano di Cavalcanti, Victor Brecheret, Anita Malfatti .

A simpatia de Warchavchik pelos integrantes da Semana de 22 foi logo retribuída pelo escritor Mário de Andrade ao tecer uma série de elogios aos princípios que norteiam a Casa Modernista . Neste artigo, Mário de Andrade destacava as qualidades do edifício, acentuando que mais uma vez, um passo decisivo pela renovação das artes no Brasil havia sido dado em São Paulo.[24]O mesmo artigo critica a falta de criatividade dos edifícios construídos pelos arquitetos Ramos de Azevedo e Dácio de Moraes.

*"Acontece uma coisa também interessante e que esclarecerá ainda mais o que afirmo: se um engenheiro qualquer construísse uma casa parecida com as de Ramos de Azevedo ou do Sr. Dácio de Moraes, todos saberiam que esse um era plagiário. Foi mesmo o que se disse muito na sombra, e aliás sem razão, a respeito do nosso Teatro Municipal, por adotar o seccionamento em três corpos da Ópera de Garnier. Pois se alguém quiser casas no estilo das de Warchavchik, ninguém dirá dele que é um plagiário. É um arquiteto modernista. Está fazendo arquitetura."*[25]

Comentários como esse suscitaram uma série de polêmicas, particularmente, para o arquiteto Dácio de Moraes que através dos artigos publicados no jornal Correio Paulistano aconselhava os colegas a adotarem uma política de prudente expectativa diante da nova

[24] Bruand, Ives. Arquitetura Contemporânea, São Paulo, Perspectiva, 2: edição, 1991, p. 67.
[25] Andrade, Mário de. Exposição duma Casa Modernista (considerações), publicado no Diário Nacional, 5/04/1930.

arquitetura. Em 1929, na revista Architectura e Construcções, Dácio de Moraes ataca de maneira severa os partidários da arquitetura moderna ao dizer que:

*"....da ridícula e pretenciosa arte dos cabotinos e pseudo-modernistas nada temos que esperar, a despeito da furia dos seus cartazes berrantes e esforço de sugestão á humanidade ainda attónita e passiva, na sua maioria, com seu confusionismo, felizmente já periclitante."* [26]

Essa mesma opinião sobre a arquitetura modernista, era compartilhada pelo arquiteto Christiano S. das Neves. No artigo escrito, na mesma época, para o Diário de São Paulo e divulgado na revista Architectura e Construcções, o arquiteto procurou combater os princípios da arte moderna ao dizer:

*" Si surgissem hoje genios como Phidias, Miguel Angelo, Bernini e outros, suas obras seriam ridicularisadas por esses phenomenaes apologistas de uma arte caricata, capazes de produzirem uma estylisação do mandacarú superior á que se fez com o acantho. Essas obras de <<arte>> só poderão ser acceitas pelos povos que não possuem <<aquelles dões cuja falta os torna duros e robustos>>".* [27]

Cabe lembrar que Christiano das Neves, como foi citado no primeiro capítulo, era filho de um dos profissionais que se destacaram em São Paulo na virada do século- o engenheiro agrônomo Samuel das Neves. Além de ter participado no Plano de Melhoramentos de São Paulo em 1910, este profissional, através de seu escritório técnico, projetou e construiu centenas de prédios, desde residências simples ou de luxo, até escolas, fábricas, escritórios, os primeiros prédios de apartamentos, hospitais e penitenciárias.[28]

---

[26] Moraes, Dacio A. de. " O traço do Architecto", in Architectura e Construções,outubro, vol.1, n:3, 1929, p.18.

[27] Neves, Christiano S. " A Pretensa Architectura Moderna" in Achitectura e Construcções, 1929, p.17.

[28] Construiu algumas indústrias, como a Companhia Fabril Paulistana em 1892, a Fábrica de Calçados Clark, a Casa de Saúde para Alienados em 1907, a Penitenciária do Estado, verificar o texto de Sampaio, Maria Ruth Amaral de. Alguns dados sobre a participação de engenheiro Samuel das Neves no Plano de Melhoramentos de São Paulo., texto mimeo, s.d.

Fig. 33 - Vista do Centro ( Avenida São João - Anhangabaú ) in Acrópole - Edições Urbanismo , ano XIII , novembro de 1950.

Ainda jovem e recém formado Christiano das Neves junta-se ao escritório do pai e inicia seu trabalho participando das obras de um dos maiores proprietários de terrenos no centro de São Paulo, o Conde de Prates. Ao pesquisar o Acervo Samuel / Christiano S. das Neves a socióloga Maria Ruth Amaral de Sampaio em seu artigo " Alguns dados sobre a participação do Engenheiro Samuel das Neves no "Plano de Melhoramentos de São Paulo", revela uma série de questões importantes, dentre elas, o envolvimento destes profissionais com as transações vinculadas à especulação imobiliária. Podemos notar estas relações, conforme Maria Ruth Amaral de Sampaio, a partir das correspondencias entre o Conde Prates e o Engenheiro Samuel das Neves.

*"O que chama atenção na análise desses fatos é a atuação de Samuel das Neves, prestando serviços ao Conde e ao mesmo tempo aos poderes públicos, evidenciando nesse processo o zelo com que ele defendia os interesses particulares do conde, principalmente relacionados com desapropriações."* [29]

Como vemos, as preocupações de Cristiano das Neves estavam além de uma simples defesa da linguagem clássica da arquitetura; defendiam sim uma maneira de continuar os projetos iniciados pelo Escriptório Samuel das Neves, isto é, procuravam atender e defender os interesses dos empreendedores da cidade. Tais intenções se tornam evidentes ao constatarmos uma série de propagandas dos escritórios de Christiano das Neves e Dácio de Moraes nas páginas da revista Acrópole, principal veículo de publicidade dos projetos vinculados à arquitetura moderna no Brasil.

O fato é que eles estavam começando a dividir sua clientela de investidores imobiliários com outros profissionais É sabido que desde o final do século XIX, a cidade contava também com o serviço do escritório Ramos de Azevedo, Severo & Villares. Este escritório foi

[29] Idem, p. 12.

responsável pela construção dos principais edifícios públicos, como, hospitais, quartéis, igrejas, escolas, mercados, teatros e ainda residências particulares.[30] Ao lado destes escritórios operavam também na cidade Companhias de Melhoramentos e de Credito Predial. Dentre eles, a Companhia de Melhoramentos do Bráz, a Companhia City a Companhia Cidade Jardim, a Companhia Predial, Companhia Urbana Predial Firmino de M.P Filho, a A. Paulista Economizadora, a Companhia Parque da Várzea do Carmo. Tais Construtoras procuravam concorrer com os escritórios através da propaganda em revistas e jornais estimulando o comprador com anúncios como este:

*"A companhia City acaba de pôr a venda estes magníficos terrenos, situados num dos mais belos recantos desta Capital, ligados ao centro da cidade por meio de amplas avenidas asfaltadas. Descontos especiais aos que adquirirem terrenos sob compromisso de imediata construção de prédios residenciais."* [31]

A chamada "febre da especulação imobiliária" não foi um fenômeno exclusivo da cidade de São Paulo e nem sequer uma característica do nosso século. Lembramos que as reformas desencadeadas em Paris (1859) , em Londres (1848) e Viena (1860-1893), geraram uma fonte de enriquecimento para os investidores da época. Ao analisar as implicações das reformas de Haussmann na cidade de Paris, o arquiteto Leonardo Benévolo afirma que as obras públicas por ele iniciadas, valorizaram os terrenos e influíram no desenvolvimento da cidade. [32] Da mesma forma ao acompanhar o

---

[30] Vejamos então os principais edifícios construídos pelo escritório Ramos de Azevedo: Palácio da Agricultura e Industrias, Palácio do Comercio, Secretari da Justiça, Secretaria da Fazenda, Secretaria da Agricultura, Hospital Militar da Força Publica, escola Polytécnica, Escola Eletrotécnica , Escola Normal da Praça da República, Escola Norma do Bráz, Faculadade de Medicina de São Paulo, Hospital de Juquery, Penitenciária do Estado de São Paulo, Mercado Municipal de São Paulo, Edifício Federal dos Correios e Telégrafos.

[31] Acrópole, ano V, n:53, setembro de 1942.

[32] Importa consultar os livros de Benévolo, Leonardo, Historia de la arquitectura moderna, Barcelona, Editorial Gustavo Gilli, 7: edición, 1994. Schorske, Carl, Viena Fin - Siècle, Campinas, Companhia das Letras, 1988

plano de expansão para a cidade de Barcelona apresentado, em 1859, pelo engenheiro Ildefonso Cerdà, o catalão Narcís Oller Moragas, em seu romance A Febre do Ouro, procurou demonstrar as implicações políticas e sociais decorrentes da ganância dos grandes empreendedores.

*" Oller se mostrava eloqüente ao falar do sonho que parecia ser a febre d'or: os bancos cresciam como cogumelos.[..]Cada vez mais parecia existir um para cada empresário arrojado. As pessoas fundavam bancos a pretexto de executar reformas ou grandes obras públicas que só existiam na cabeça de seus promotores.[...] As entidades e autoridades públicas recebiam diariamente enxurradas de planos e mais planos novos, acompanhados de longos memoriais cujos motivos hipócritas de especulação vinham envoltos em ardente patriotismo, em solicitude previdente e paternal"*[33]

Oller criticava o consumismo desenfreado, a vida social da nova burguesia barcelonesa e a ganância dos grandes empreendedores, que usavam o plano de expansão como novas fontes de investimento. Os arquitetos Puig I Cadafalch, Miguel Garriga I Roca, Antoni Gaudí, Domènech I Montaner foram os principais autores dos projetos arquitetônicos financiados pela burguesia catalã, no final do século XIX, entre eles destacamos o industrial Eusebí Guëll.[34] Da mesma forma, nosso olhar se desloca para a cidade de Viena " Fin -de- Siècle", particularmente, no ano de 1893, quando o arquiteto austríaco Otto Wagner ganhou o concurso de projetos para o novo desenvolvimento desta cidade. Conforme Carl Schorske, a carreira de arquiteto e empresário foi a característica marcante de Otto Wagner, lembrando que este construiu muitos prédios residenciais na área do Ringstrasse.[35]

Todavia, como a cidade aqui em discussão é São Paulo e já

---

[33] Oller, Narcís. Obres completescitado por Hughes, Robert.Barcelona, São Paulo, companhia das Letras, 1995,p.362.

[34] Encontramos a casa Lléo Morera, de Domènech, Casa Amatler de Puig, a Casa Milà, Casa Batló de Gaudí.

[35] Verificar a obra de Schorske, Carl E. Viena Fin- De- Siècle, São Paulo, Companhia das Letras, 1988.

estamos nas primeiras décadas deste século, verificamos uma acirrada competição entre os arquitetos e engenheiros que procuravam se organizar através de associações com o intuito de regularizar suas profissões. Em 1920 os integrantes do Instituto de Engenharia de São Paulo, através de uma comissão formada pelos professores Alexandre Albuquerque, Ranulpho Pinheiro Lima e Arthur Lima Pereira, apresentaram junto a Câmara de Deputados uma ementa destinada a regulamentar a profissão do engenheiro. Estes profissionais alegaram que devido à falta de vontade em aplicá-la sobretudo frente as dificuldades concernentes ao conteúdo apresentado, a profissão acabou sofrendo uma série de desvantagens.

Entretanto, o mesmo documento aponta que após os anos 30, iniciou-se na capital Federal uma grande campanha em pról da regulamentação e nela alistaram - se as seguintes associações: Clube de Engenharia de Pernambuco, Associação dos Agrônomos e Veterinários do Paraná, Sociedade Mineira dos Engenheiros, a Sociedade de Engenheiros Civis da Bahia, o Club de Engenharia do Rio de Janeiro, o Instituto Central de Architectos, o Centro dos Constructores de São Paulo, o Instituto Mineiro de Architectos e vários outros.[36] Este movimento culminou no decreto n:23.569, de 11 de Dezembro de 1933, do Governo Provisório, que regulou de forma definitiva, o exercício da profissão do Engenheiro no Brasil. Este regulamento procurou definir em seu artigo IV as atribuições de engenheiro civil, arquiteto, mecânico eletricista, industrial, geógrafo, agrônomo e para o agrimensor delimitando o campo de ação de cada um desses profissionais

Interessa ressaltar que, se por um lado, esta lei procurou reconhecer a profissão do engenheiro e das demais categorias diretamente vinculadas à construção civil, por outro lado, os

[36] Annuario do Instituto de Engenharia , São Paulo, 1934, p.117.

profissionais questionavam os limites impostos em seus artigos, dentre eles, aqueles que regulamentavam a construção civil. De acordo com o engenheiro José M. de Carvalho, presidente do sindicato dos Engenheiros do Rio Grande do Sul,

*"A indústria da construção civil, fórma de atividade economica da nossa profissão, na sua qualidade de empregador ou de feição patronal, acha -se enquadrada no 3: Grupo- industria da Construção e Mobiliario, na categoria da Confederação Nacional de Industria."*[37]

Segundo as especificações profissionais concernentes ao artigo 28°do capítulo IV, são competência do engenheiro civil: trabalhos topográficos e geodésicos, estudo, projeto, direção, fiscalização e construção. Nestes estudos estão incluídos, projetos, direção, fiscalização e construção das estradas de rodagem e de ferro. além de construção das obras de captação e abastecimento de água.[38] Lembramos que até a década de 40 , a Escola Politécnica de São Paulo era a principal responsável pela formação do engenheiro-arquiteto. A separação entre arquitetura e engenharia só vai ocorrer a partir de 1948, com a criação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. [39] Todavia, desde os anos 20 o Instituto de Arquitetos do Brasil em suas assembléias realizadas na cidade do Rio de Janeiro já se preocupava com os assuntos condizentes a discriminação dos serviços prestados pelos arquitetos.[40] Estas preocupações se estendem para os Congressos Brasileiros de Arquitetos cujo o primeiro deles foi realizado no ano de 1945 em São Paulo, o segundo no ano de 1948 em Porto Alegre, o terceiro em 1951

---

[37] Carvalho, José M. de. *A profissão de engenheiro, disciplina, seleção e defesa.* in Acrópole, ano V, n: 53, setembro de 1942.

[38] Capítulo IV " Das Especificações" in Annuario do Instituto de Engenharia, São Paulo, '1934,

[39] Podemos acompanhar o debate entre as posições tomadas pelo curso de arquitetura do Mackensie, voltado para uma formação academicista em oposição ao curso de engenheiro-arquiteto oferecido pela Escola Politécnica. Consultar a tese de Sylvia Fisher, *Ensino e Profissão: o curso de engenheiro-arquiteto da Escola Politécnica de São Paulo,* FFCH/USP, 1989

[40] Instituto de Arquitetos do Brasil, Honorários do Arquiteto em percentagem do custo total da obra, tabela básica in Acrópole, ano VI, n:68, dezembro de 1943.

em Belo Horizonte e o quarto por ocasião do IV Centenário(1954) da cidade de São Paulo.

Defender os interesses da "classe" era o lema preconizado pelos integrantes do III Congressos Brasileiro. Tais interesses eram defendidos através de uma série de temas, tais como, atribuições do arquiteto e seus direitos, posição do arquiteto no serviço público, formação universitária, prática profissional, interesses associativos. Entre estes temas importa destacar a importância das discussões relativas a definição dos conhecimentos necessários à formação do arquiteto e a sua relevância na organização do *curriculum* das Escolas de Arquitetura. Estas discussões apontam diretrizes e campos conceituais predominantes que por sua vez irão definir as concepções técnicas e artísticas dos cursos. Sem contar a presença de regulamentos que apontavam a obrigatoriedade da presença de arquitetos na composição de júris de concursos de arquitetura e sua oficialização. Neste caso cabe ressaltar os nomes dos principais integrantes do IAB e ainda dos responsáveis pela organização dos respectivos Congressos: Ícaro de Castro Mello, Oswaldo Corrêa Gonçalves, Rubens Gouvêa Carneiro Vianna, Wilson Maia Fina, Rino Levi; sem falar dos Congressos que contavam com a participação dos arquitetos estrangeiros, como, Gropius e Alvar Aalto, Le Corbusier. Isto significa um espaço para a introdução da arquitetura moderna no Brasil, particularmente, em São Paulo.[41]

---

[41] Rino Levi executou entre outros os seguintes edifícios: Cinemas- Art Palácio, Ipiranga, Piratininga, Art Plácio de Recife, Hospitais- Maternidade da Universidade, Hospital da Cruzada Pró- Infância, etc, desde 1928 possui escritório próprio de arquitetura. Ícaro de Castro Mello, arquiteto do Departamento de Esportes do Estado de São Paulo, sócio da Construtora Paulistana, Oswaldo corrêa Gonçalves projetou e executou várias residências, grupos escolaes, parques infantís, pertenceu também ao Júri de Seleção e Premiação do Salão Paulista de Belas Artes. Participou do primeiro e do segundo congresso Brasileiro de Arquitetos e do Pan-Americano realizado no México. Rubens Gouvêa Carneiro Vianna, foi membro da Comissão de Estudos sobre o Código de Edificações para a cidade de São Paulo e Estudo do Zoneamento da Cidade de São Paulo.Wlson Maia Fina diretor técnico da Sociedade Construtora Arnaldo Maia Lello e da comercial e Administradora Santa Rita. in Acrópole, 1953,"A nova Diretoria do Instituto de Arquitetos do Brasil, Departamento de São Paulo, Biênio 1953-1954."

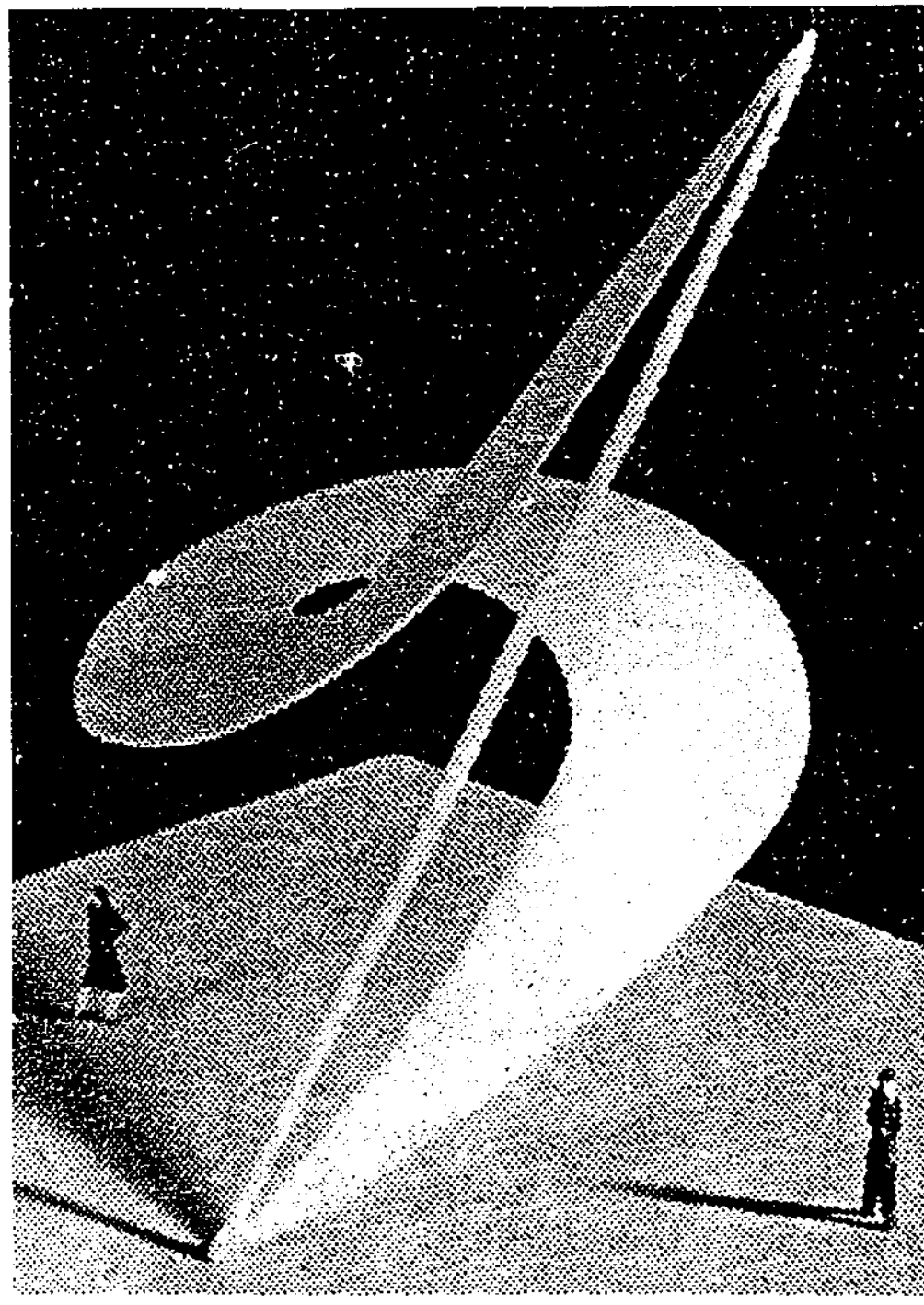


Fig. 34 – O símbolo do IV Centenário- Oscar Niemeyer

*2- A vestimenta moderna*

Com o objetivo de apresentarem soluções para os problemas das cidades brasileiras estes profissionais se reuniram, em 1954, no IV Congresso dos Arquitetos. Ou como afirmou o presidente deste congresso, arquiteto Léo Ribeiro de Morais,

"... *o congresso se destina a debater com espírito crítico as realizações da arquitetura e do urbanismo no Brasil, a discutir a influencia da cultura popular e das tradições brasileiras na criação da arquitetura nacional, propor debates no sentido de buscar soluções urbanísticas que focalizem objetivamente a realidade brasileira; a analisar o ensino de Arquitetura e Urbanismo a participação de arquitetos urbanistas na sociedade."*[42]

Nesta ocasião, enquanto a imprensa e outros meios de comunicação comemoravam com entusiasmo o crescimento acentuado da cidade de São Paulo, estes profissionais aproveitaram para fazer um diagnóstico do chamado fenômeno urbano:

"*A desintegração da cidade seu desenvolvimento não organizado, este seu crescimento excessivo, muito acima das necessidades, geram fenomenos complexos, alguns paradoxais, como o agravamento da necessidade de morar. Esta gera a especulação desenfreada em tomo dos lotes a prestações, que transformaram em poucos anos a cidade nessa imensa colcha de retalhos, que se extende por montes e vales, criando os mais complexos problemas urbanos que se tem notícia na história do desenvolvimento das cidades."*[43]

Este diagnóstico poderia ser aplicado para qualquer cidade brasileira, no entanto, os participantes do Congresso tomavam como exemplo a cidade de São Paulo.

"-*Tendo a cidade de São Paulo, área loteada, segundo a estimativa, dez vezes maior do que a necessária, assim mesmo estamos vendo dia a dia agravar-se o fenomeno da superlotação de determinados setores urbanos."*[44]

---

[42] " IV Congresso dos Arquitetos: Instrumento de Conhecimento da realidade" in jornal Correio Paulistano, 24/01/1954

[43] Idem, ibidem

[44] Idem, ibidem.

Na perspectiva destes profissionais, as linhas claras e nítidas da arquitetura moderna, bem como as diretrizes apontadas pelo urbanismo em direção a elaboração de um plano diretor seriam os instrumentos necessários de combate aos problemas urbanos. A Casa Modernista de Warchavichk representou para estes profissionais a resposta adequada, do ponto de vista arquitetônico, para os problemas condizentes à viabilização da construção. Ao mencionar as linhas da arquitetura moderna, devemos lembrar a passagem do mestre Le Corbusier, em 1929, pelo Brasil. Como sabemos este arquiteto francês pregava em suas palestras a renovação da arquitetura, este aspecto possibilitou a formação de um grupo de arquitetos brasileiros que naquela ocasião procurava romper com as expressões e estilos internacionais do passado .

Este grupo defendia suas idéias a respeito da arquitetura brasileira em oposição aos partidários do desenho neocolonial. Os Neocolonialistas recorriam à tradição colonial como expressão da cultura nacional. Enquanto os modernistas respondiam dizendo ser a leitura neocolonial do passado totalmente superficial, restrita a pastiches arquitetônicos. Segundo o estudioso Lauro Cavalcanti, a arquitetura moderna brasileira surgiria, nos anos 40, através da ligação entre os princípios estruturais da arquitetura colonial isto é, as estruturas de madeira das casas coloniais substituídas pelo esqueleto do concreto armado.

*"Desse modo, a arquitetura moderna brasileira, embora caracterizada pelas condições técnicas e sociais novas, se proporia, segundo seus adeptos, a reinterpretar a tradição construtiva brasileira."*[45]

Segundo ainda Lauro Cavalcanti, os arquitetos modernos argumentavam que suas construções eram, a um só tempo, novas,

---

[45] Cavalcanti, Lauro. "*Le Corbusier, o Estado Novo e a formação da arquitetura moderna brasileira*"in Projeto Revista Brasileira de Arquitetura, Planejamento Desenho Industrial, construção, agôsto de 1987.p.162.

nacionais e estruturalmente ligadas ao passado. Ao acompanharmos os projetos apresentados na revista Acrópole nas décadas de 40/50 percebemos que a cidade de São Paulo experimentou todos estes figurinos: neoclássico, neocolonial, art-déco e por fim o moderno. Todavia, qual deles a capital vestiria para comemorar seus 400 anos?

Já dissemos que nos anos 30 o concreto armado começa a ser empregado e divulgado na capital de forma racional permitindo na arquitetura a busca de uma praticidade e economia, traduzida na redução dos elementos decorativos das fachadas, como nas obras de Warchavichk e depois de Rino Levi. Aluno de Marcello Piacentini na Escola Superior de Roma, Rino Levi traz para São Paulo uma arquitetura preocupada em revelar a "alma brasileira." Tanto a arquitetura como as propostas urbanísticas realizadas por Levi nos anos seguintes procurariam interpretar as especificidade do clima, natureza e costumes da população brasileira. No IV Congresso dos Arquitetos em São Paulo, os paulistas fazem questão de enfatizar a cidade como precursora dessa " nova tradição em arquitetura". O fato é que tanto na arquitetura de Warchavichk fiel ao princípios inspirados na teoria de Le Corbusier, como nas interpretações dos postulados Corbusianos vinculadas a análises estéticas do ambiente de Rino Levi, a cidade abre um espaço para as futuras gerações de arquitetos que procuram investigar novas formas para a arquitetura moderna brasileira.

## *2.1-A arquitetura como expressão de um novo homem*

*Uma grande época acaba de começar. Existe um espírito novo*
*Le Corbusier, 1920*

É impossível deixar de falar da arquitetura moderna sem inseri-la no momento político, marcado pelo "Governo Provisório" e o Estado Novo (1930-1937), quando intelectuais e políticos encararam o trabalho como o meio de servir à pátria e de formação da cidadania. De acordo com os estudos de Sérgio Miceli em *Intelectuais e classes dirigentes no Brasil (1902-1945),*

*"[...] a política desenvolvida por Vargas, abriu espaço para a colocação de intelectuais, oficializando a cultura e o saber como instrumento necessário na constituição e poder do Estado."*[46]

Estes intelectuais, recrutados pelo governo de Vargas, procuravam atuar como autênticos mediadores entre o Estado e a sociedade civil. É ainda nos anos 30 que o Governo Provisório inaugura um novo tratamento para a questão social, criando o Ministério do Trabalho Indústria e Comércio. Este orgão, na tentativa de esvaziar os conflitos sociais até então existentes, incorpora o discurso racional e neutralizador dos especialistas. Um ano depois de criado este ministério, todas as medidas e discussões que vinham sendo encaminhadas no campo da legislação social passaram a ser divulgadas nos boletins desse ministério, onde, com freqüência, discutia-se em artigos as condições de vida do trabalhador urbano e, ao mesmo tempo anunciava-se um novo momento na história social do Brasil.[47] Para o Estado Novo, moradia e constituição de um lar estavam

---

[46] Miceli, Sérgio. Intelectuais e classe dirigente no Brasil (1920-1945), São Paulo, Difel,1979,p.13.

[47] Verificar Capintéro, Marisa Varanda Teixeira. A construção de um sonho-os engenheiros-arquitetos e a formulação da política habitacional no Brasil, Campinas, UNICAMP, 1997, p.82.

intrinsecamente ligados. Assim por meio da moradia, procurava-se introduzir o trabalhador às regras e aos valores estabelecidos pelos setores dominantes.

A simpatia do governo Vargas em relação a arquitetura moderna pode ser avaliada pelo retorno, em 1936, de Le Corbusier ao Brasil. Apesar das reações dos arquitetos defensores da linguagem clássica na produção arquitetônica, as idéias de Le Corbusier tiveram enorme ressonância entre os políticos e intelectuais brasileiros. Lauro Cavalcanti aponta vários pontos coincidentes entre o discurso de Le Corbusier e os dos intelectuais ligados ao Estado Novo.

*"No Brasil falava-se em "construção do homem novo", ao passo que o arquiteto franco-suíço se referia a um "espírito novo" e à necessidade de criar novas mentalidades de morar. Para os intelectuais e ideólogos do Estado Novo, o trabalho seria ' o meio por excelencia de superação dos graves problemas sócio-econômicos', a revalorização do homem para evitar o caos; no reformismo corbusieriano a categoria arquitetura substitui a categoria trabalho: A engrenagem social, profundamente pertubada, oscila entre uma melhoria de importância histórica ou uma catástrofe."*[48]

Além disso o aspecto pedagógico, nas interpretações de Lauro Cavalcanti, também une os discursos de Corbusier e do Estado-Novo: enquanto o primeiro quer "ensinar a morar", os ideólogos brasileiros falam em civilizar. Em suas palestras no Rio de Janeiro, Le Corbusier reafirmava a importância da moradia em sua articulação com a natureza como programa para o desenvolvimento das cidades modernas: *"A cidade cresceu de forma descomunal, e possui extraordinários recursos paisagísticos. meu sonho é permitir que cada um dos habitantes desta capital, usufrua seus explendores naturais: o mar, as montanhas[..]Essa felicidade penetrará suas casas e corações".*[49]

O último ponto de ligação entre Le Corbusier e o Estado - Novo apontado por Lauro Cavalcanti, é a busca de homogeneidade:

---

[48] Cavalcanti, Lauro. op.cit.p.163.

[49] Harris, Elizabeth. Le Corbusier, riscos brasileiros, Rio de Janeiro, Nobel, 1987,p.34.

enquanto no Brasil se buscava construir uma nacionalidade em oposição ao regionalismo, Le Corbusier almejava o estilo internacional de larga aplicação que terminasse com interpretações construtivas nacionalistas.

Desse modo, a convite do ministro Gustavo Capanema, intermediado pelo amigo Monteiro de Carvalho, Le Corbusier, viaja de Paris ao Rio, em julho de 1936, com a missão de proferir uma série de conferências e avaliar o projeto elaborado pelos arquitetos, Lúcio Costa, Oscar Niemeyer, Affonso Reidy, Jorge Machado Moreira, Carlos Leão, Ernani Vasconcelos para o edifício-sede do Ministério da Educação e Saúde . Ao contrário da primeira estadia do mestre-suíço, em 1929, a segunda teve outras repercussões pois a partir daí, a arquitetura moderna brasileira conquista o campo de projeção internacional. O próprio Le Corbusier apontava as características da arquitetura moderna brasileira e ao mesmo tempo procurava distinguí-la de suas obras como nos relata Ítalo Campofiorito.

*"[...] É engraçado, vocês brasileiros são delicados, vocês são quase femininos. O Rodrigo, o Lúcio, o Oscar". 'Aí olhava para mim e dizia:' até você, Ítalo, é muito delicado. Eu sou bruto: aqui, eu não teria feito dessa forma, as colunas são muito delicadas, o chão é muito delicado."* [50]

Neste comentário o mestre suíço incluía as obras dos jovens arquitetos cariocas como Lúcio Costa, Oscar Niemeyer, Attílio Correa Lima, Raphael Galvão, Paulo Antunes Ribeiro, Marcelo e Milton Roberto e Affonso Reidy. Enquanto neste período do Estado Novo, em São Paulo, a arquitetura moderna se desenvolve através de obras particulares, no Rio de Janeiro o poder público passa a ser o principal cliente e patrocinador de obras marcantes, como: Ministério da Educação e Saúde, Estação de hidraviões, Aeroporto Santos Dumont e o Prédio da Associação Brasileira de Imprensa.

Conforme as interpretações de Ives Bruant a crise econômica e a

---

[50] Segawa, Hugo. "Entrevista e Depoimentos - A viagem de Le Corbusier ao Brasil, em 1962.in

falta de um apoio decisivo por parte do governo federal, associadas ao completo desinteresse das autoridades e da elite paulistana foram responsáveis pela paralisação das construções públicas. O autor ainda justifica que,

*"[...]ocasionalmente foram realizados alguns concursos, sem que jamais fossem construídos os projetos premiados, em geral, tradicionalistas."*[51]

Para Bruant, "tradicionalistas" são os discípulos do arquiteto Ramos de Azevedo e ex-alunos da Escola Politécnica de São Paulo. O fato é que a arquitetura moderna brasileira, conforme os pressupostos dos Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna, foi apropriada pelos governantes paulistas a partir do final do Estado Novo, no chamado processo de redemocratização.[52] Lembramos que naquele momento a capital paulista era responsável por 43% da produção industrial brasileira. O impacto dessa mudança sobre a vida urbana foi intenso, refletindo principalmente no crescimento das áreas periféricas da cidade. Com a multiplicação dos bairros e vilas populares, cresce também a luta de seus moradores por melhores condições de moradia, transportes urbanos, calçamento de ruas e saneamento básico. Desse modo, os técnicos da administração pública, os que participavam da produção do espaço urbano, engenheiros e arquitetos, enfim, todos os que participavam da produção do espaço urbano estavam cada um do seu modo preocupados com a nova ordem social

Segundo os dizeres do arquiteto Vilanova Artigas,

*"o período que se inicia em 1945, tem uma certa semelhança para o caso brasileiro com as aspirações européias da década de 20, que viam através da revolução Russa um novo mundo que se abria,*

---

Projeto Revista Brasileira de Arquitetura. op.cit. p.112.

[51] Bruant, Ives. op.cit.p.80. *"O principal desses concursos foi o do Paço Municipal, em 1939, para a escolha de um projeto, para a construção da Prefeitura. Os dois projetos apresentados, um de Warchavichk e Villanovas Artigas e outro de Flávio Carvalho, foram preteridos em favor da solução apresentada pela firma Severo e Villares, cuja originalidade não era, em absoluto, a nota dominante.".*

[52] Diêgoli, Leila Regina. "Arquitetura Oficial e o estado Novo"in Revista do Departamento do Patrimônio Histórico, ano III, Secretaria Municipal de Cultura, 1996,p.53.

*que se descortinava frente a nossos olhos. Também nós em 45 víamos a democracia brasileira organizada, com a queda de Vargas, como se fosse a oportunidade de se fazer uma revolução social no Brasil."*[53]

Já o arquiteto Oscar Niemeyer em seu artigo publicado em Arte em Revista, no ano de 1955, toma como exemplo o caráter humano da arquitetura soviética no sentido de reforçar os aspectos coletivos como forma de possibilitar o bem comum Desse o modo o arquiteto avalia a participação do arquiteto na sociedade brasileira e ao mesmo tempo critica a ausência de uma arquitetura voltada para os aspectos sociais.

*"Dentro desse ambiente restrito, exercemos durante vinte anos a nossa profissão, limitada em geral a casas burguesas, construções para o governo, edifícios de renda e alguns conjuntos residenciais. Obras que- muitas vezes apreciáveis sob o ponto de vista arquitetônico- refletem invariavelmente o desequilíbrio social do país, constituindo, não raro, verdadeiro acinte a esta maioria esmagadora que privada dos mais elementares recursos, vive ainda nos miseráveis barracos que todos nós conhecemos."*[54]

Importa também ressaltar que a criação das faculdades de arquitetura da Universidade de São Paulo em 1948 e da Universidade Mackensie contribuíram para a implantação da arquitetura moderna em São Paulo. Além disso, já falamos acerca da distinção das atribuições profissionais dos engenheiros civis, que atuavam hegemonicamente no campo da construção civil, e dos arquitetos, que se viam cerceados em seu exercício profissional. Foi quando surgiram também as novas entidades de classe: a profissão do arquiteto foi regulamentada e criados o Conselho Regional de Engenharia e Arquitetura e o Instituto de Arquitetos do Brasil.

Ora, quem diria que, em 1955, o próprio Prestes Maia reconhece e elogia os elementos funcionalistas da arquitetura moderna na

---

[53] Caio Prado Júnior. Evolução Política do Brasil; São Paulo, Brasiliense, 1961, citado por Fonseca, Nuno de Azevedo,.Estudo comparativo das propostas de cidade contidas em edifícios dos anos 1945/1965-1965-1985.(dissertação de mestrado apresentada USP- São Carlos) 1992, p.18

[54] Niemeyer, Oscar. " O Problema Social na Arquitetura" in Arte em Revista , n: 4, São Paulo,

construção de edifícios públicos ao dizer:

*"Na arquitetura as tendências modernas conduziram a resultado diferente e mais sadio, devido ao caráter muito concreto, determinado e realístico das obras e programas. Uma coincidência casou o geometrismo, que já vinha da pintura, com as teorias funcionalistas e com as formas mecânicas suscitadas pelo industrialismo e pelo tecnicismo da época. A arquitetura escapou, por isso, às arbitrariedades, à fantasia e frivolidade de soluções encontradiças na escultura e na pintura, sem entretanto comprometer a harmonização com estas artes. O princípio da simplicidade, a descoberta ou reconhecimento da beleza dos materiais e das superfícies lisas a preocupação economica e também certo preconceito não têm permitido todavia maior utilização das artes plásticas na arquitetura. Temos impressão que dúvidas teóricas subsistem e têm concorrido para abstenção da parte de proprietários e administradores. Por outro lado, só agora começam os nossos artistas plásticos a se compenetrar mais fundamente das regras e sacrifício necessários na conjugação das artes. No surto progressista de nossa terra, onde edifícios monumentais se sucedem, há imenso a esperar dessa* ***colaboração, principalmente no setor das obras públicas."***[55]

Não podemos esquecer que neste momento, Prestes Maia se coloca também como candidato a prefeito para a futura eleição na capital paulista. Portanto, as suas diversas facetas (técnico-artista - político) apresentam- se desta vez marcadas pelo interesse político. Ao proferir essas palavras Prestes Maia já reconhecia a atuação dos arquitetos paulistas que através do IAB vinham conquistando um espaço de participação e discussão junto ao governo, nas decisões e projetos para a cidade de São Paulo. Entre eles, os projetos para as Faculdades de Arquitetura e Urbanismo, de J. Vilanova Artigas; de História e Geografia, de Eduardo Corona, de Filosofia, Ciências Sociais e Letras, de Carlos Barjas Millan, de Matemática, de Joaquim Guedes, do Departamento de Filosofia e Sociologia de Paulo Mendes da Rocha na cidade Universitária da Universidade de São Paulo.[56] Sem contar

1955, publicado Centro de Apoio Didático , FAUPUCCAMP, História, 3, 1980, p.48.

[55] Maia, Francisco Prestes. "Arquitetura e Arte"in Revista de Engenharia, Mackensie, ano XL-n:126- setembro/dezembro/1955.p.70.

[56] Campos, Ernesto de Souza. História da Universidade de São Paulo, São Paulo, 1954.

com as edificações idealizadas pelos arquitetos, Oscar Niemeyer, Zenon Lotufo, Eduardo Keneese de Mello, Hélio Uchôa, para servir como sede às inúmeras festividades reservadas ao IV Centenário de São Paulo. Construções de prédios para esse fim como, Palácio das nações, Palácio dos Estados, Grande marquise, Auditório, Palácio da Epicultura, Palácio das Exposições, Palácio das Indústrias foram então iniciadas no Parque Ibirapuera.[57]

Nos anos 50, a arquitetura moderna apresenta o figurino da cidade marcando a construção de edifícios públicos e privados. Construído no centro da cidade de São Paulo pelo arquiteto Oscar Niemeyer, o edifício Copan com sua fachada ondulada é o marco simbólico na paisagem paulistana. Todavia, o Copan não estava só, para acompanhá-lo outras obras surgiam vestidas com o mesmo "traje"- o Museu de Arte Moderna, o Colégio Estadual Penha, Edifício Japurá, Sociedade Esportiva Palmeiras, Esporte Clube Sírio, Fábrica Duchen, Instituto dos Arquitetos do Brasil, entre outros. Importa ressaltar, que todos estes projetos acrescidos daqueles espalhados em diversas capitais brasileiras foram divulgados no livro Modern Architecture in Brazil, organizado pelo arquiteto Henrique E. Mindlin.[58]

Estes representantes da arquitetura moderna ressaltam a importância das iniciativas anteriores com relação as intervenções na cidade de São Paulo, ou seja, as de 1911, com a implantação do perímetro de irradiação proposto pelo engenheiro Victor da Silva Freire, o Planos de Avenidas de Prestes Maia, ou os estudos realizados por Anhaia Melo. Apontam todavia a necessidade de pensar arquitetura associada as resoluções urbanísticas.[59] Além disso, estes técnicos em palestras proferidas nos Congressos Brasileiros de Arquitetos

---

[57] Acrópole, ano 16-n:191, 1954.

[58] Mindlin, Henrique E., Modern Architecture in Brazil, New York, Reinhold Publishing Corporation, 1956.

[59] Problemas Urbanos da Capital - Planejamento Geral Legislação Urbanística, Secretaria de Obras- Departamento de Urbanismo- Divisão de Pesquisas, Regulamentaçaão e Divulgação,

procuravam debater o conceito e as práticas do planejamento urbano em São Paulo e simultaneamente apontavam a importância do Plano Geral . Em uma palestra realizada pelo urbanista Carlos Lodi-Chefe do Planejamento Geral de São Paulo, afirma:

*"[...]é preciso insistir na necessidade de planejamento prévio, antes de atender problemas particulares. Devemos ir além das meras considerações de melhorias viárias por demais focalizadas, como é excessivamente considerado, ou mesmo sómente considerado entre todos, o problema da circulação no planejamento urbano "*[60]

Carlos Lordi diz que até então as cidades modernas vinham sofrendo intervenções pautadas apenas na circulação rápida e, com isso, os técnicos apontavam o tráfego sobre rodas como o primeiro objetivo do urbanismo. O mesmo conclui que essa era a mentalidade dos engenheiros que transformavam o planejamento em pura engenharia rodoviária. O Planejamento de São Paulo até os anos 40, visava essencialmente, os projetos de melhoramentos no centro urbano, e se ocupava com a legislação sobre arruamentos. Na opinião deste autor:

*"A centralização da administração municipal e a maior atenção voltada para a urbanização do centro ou dos elementos convergentes para o centro - como as radiais diretamente ligadas- davam como resultado uma relativa falta de controle do desenvolvimento da periferia da capital, esquecendo-se de que é a periferia que atua sobre o centro e determina sua pressão urbana, dela se originando o dinamismo e pulsação característica da vida urbana..."*[61]

Quais seriam as diretrizes do Planejamento Geral?

De acordo com este urbanista, o Planejamento compreende um complexo de normas, medidas e projetos, incluindo todos os aspectos da vida urbana, tais como, a legislação, o zoneamento, a limitação do crescimento da cidade em extensão, organização dos serviços de topografia e cadastro para a elaboração da planta cadastral da cidade,

---

1951.

[60] Lodi, Carlos. " Aspectos básicos atuais do planejamento urbano" in Acrópole, n:173, 1952.p.409.

[61] Idem, Ibidem.

preparo das bases legais e técnicas para a aplicação da taxa de melhoria, expropriação marginal e reloteamento.

*2.2-Em busca de um Plano Diretor*

Devemos lembrar também que estes profissionais assinalavam a para a cidade de São Paulo importância de um Plano Diretor atrelado a necessidade da "formação e conscientização" da população para os problemas urbanísticos. Neste instante, podemos acompanhar a relação entre os discursos urbanísticos e às projeções de futuro que tentavam dar à cidade de São Paulo o caráter de metrópole brasileira do progresso e da modernidade.

Durante todo ano de 1950 engenheiros e arquitetos encontravam na revista especializada em arquitetura e urbanismo Acrópole um canal importante para divulgar suas pretensões com relação a necessidade de elaborar o "Plano Diretor" da cidade. Seus argumentos partiam de uma visão abrangente e globalizante da cidade no sentido de viabilizar o crescimento e sanar os problemas cruciais.

Os estudos apresentados pela arquiteta Regina Maria Meyer na tese de doutorado " Metrópole e Urbanismo- São Paulo anos 50", demonstram que já a partir da década de 40, existe um crescente interesse por parte do poder público pelos problemas urbanos. No entender de Regina Meyer,

*"a prefeitura vinha também se preparando para desempenhar um papel mais relevante na organização da cidade, através de seu corpo técnico, legislativo e executivo. Em 1947 foi criado na prefeitura paulistana o Departamento de Urbanismo ( decreto N: 431). Sua principal atribuição era realizar o* ***Plano da Cidade.***[62]

[62]Meyer, Regina Prosperi, *Metrópole e Urbanismo - São Paulo anos 50*, Tese de Doutorado defendida na Faculdade da Arquitetura e Urbanismo, USP, 1991,p.85.

Para tanto, cria-se uma Comissão de estudo do Plano Diretor da cidade liderada pelo arquiteto Cristiano das Neves.

Naquele momento as preocupações da prefeitura se estendiam para além da reorganização do sistema viário da área central, procurando uma abordagem globalizante da cidade e apontando a necessidade urgente do zoneamento. Em 1949, o prefeito da cidade, Linneu Prestes, contrata a "International Basic Economy Corporation"- com sede em Nova York, dirigida por Nelson Rockefeller - para realizar um estudo sistemático e racional das necessidades de equipamentos coletivos da cidade de São Paulo. Tal sociedade ( IBEC) envia à São Paulo uma equipe de técnicos americanos, entre eles, o engenheiro Robert Moses, um dos principais responsáveis por uma série de obras públicas realizadas nos Estados Unidos durante as primeiras décadas do século XX.

No ano de 1950 a equipe de Moses encaminha à Prefeitura o "Programa de Melhoramentos Públicos para São Paulo". Conforme a análise de Regina Meyer, o Programa apresentado por Moses e sua equipe técnica,

*".... não perdeu nunca a sua condição de* ***relatório-*** *proposta. Como tantos outros projetos e diagnósticos, este também cumpriu parte importante de sua função política no ato de sua estratégica solicitação. É aliás, muitas vezes, inerente à ação burocrática esgotar parte importante de seus objetivos no gesto inicial e demonstrativo do "estude-se" ou "proponha-se".*[63]

Um dos principais problemas apontados pelos consultores norte-americanos era a ausência de uma planta da cidade. Segundo o relatório, o mapa aéreo do centro da cidade estava desatualizado e cheio de inexatidões.

*"Desde a data em que foi feito, a cidade se expandiu vertiginosamente, excecutaram-se numerosos arruamentos clandestinos, e não há um registro completo do presente sistema de*

[63]Meyer, Regina, op.cit. p.84.

*ruas que indique a localização de todas as edificações."*[64]

O relatório apresenta também uma série de considerações concernentes a falta de um zoneamento amplo e minucioso. Até os anos 50, o zoneamento existente em São Paulo encontrava-se no "Código de Obras" Arthur Saboya de 1929. Conforme os estudos realizados pela equipe americana o Código,

"[...]*não segue as práticas estabelecidas de zoneamento, e, geralmente, em salvo em casos excepcionais, não prescreve a formação de áreas separadas para residência, comércio e indústria."* [65]

Indignado com o diagnóstico e as orientações do Relatório Moses, Prestes Maia, em artigo publicado no Digesto Ecónomico, em 1953, tece uma série de criticas enfatizando que o Relatório norte-americano nada acrescentou em matéria de urbanismo. Assim, de forma irônica acrescenta:

*"Em regra, as 'recomendations' americanas reproduzem exatamente o que aqui já estava diagnosticado, resolvido ou em execução. Repetido isso em inglês e apresentado oficialmente, a gente sem leitura ou desatenta às cousas da terra tem suposto tratar-se de novidades e descobertas."*[66]

O respeito e o passado de Moses como técnico e político em Nova York não foram suficientes para que Prestes Maia escondesse a insatisfação com relação aos diagnósticos apresentados. dentre eles, as considerações sobre a falta de uma planta aérea da cidade. Na época em que foi realizado, comenta o autor do Plano de Avenidas (1929), o município terminava no rio Pinheiros e no córrego da Traição, por isso o relator americano relembra a necessidade de estender o levantamento para o sul. O descontentamento prossegue no decorrer do artigo e o urbanista paulista não deixa sequer passar os descuidos

---

[64] Moses, Robert. Programa de Melhoramentos Publicos para a cidade de São Paulo- Program of Public Improvements. New York, 1950,p.20.

[65] Moses, Robert. op.cit. 23.

[66] Maia, Francisco Prestes. " O Programa norte-americano de melhoramentos para São Paulo"in

da redação e da tradução do Relatório ao apontar que, .

*"Á página 20, ' um metro' é dado como equivalente de ' dois pés'; ' dois metros', de cinco pés'."*[67]

O que nos intriga é que Prestes Maia acompanhou as intervenções de Moses em várias cidades norte-americanas.Tanto é que, ao elaborar o Plano Regional de Santos, ele não só elogiou o trabalho de Moses como também mencionou as soluções apresentadas para a cidade de Nova Orleans .[68] Então qual seria o verdadeiro motivo que levou Prestes Maia a criticar severamente o dignóstico realizado pela equipe americana em São Paulo?

Talvez porque o relatório tenha ignorado as intervenções realizadas a partir dos estudos do Plano de Avenidas. Por outro lado, as criticas na verdade não eram para o urbanismo de Moses, mas sim para os políticos e administradores da cidade. Lembramos que a cidade vivia uma fase de efervescência política; portanto, trazer um técnico reconhecido mundialmente significava uma forma propagandística com o objetivo de conquistar a opinião pública. O próprio Prestes Maia não consegue disfarçar tais intenções quando diz:

*"A confusão reinante provém da ingenuidade de alguns cidadãos de boa vontade, que, alheios ao urbanismo moderno e ao nosso em particular, supunham que qualquer novidade e contribuição pudesse advir de tal expedição, e, por outro lado, da esperteza oficial, sempre pronta para transformar em propaganda pessoal os mais simples incidentes."*[69]

O período não era propício aos planos de médio e longo prazo, justifica Regina Meyer, já que desde 1930 a prefeitura de São Paulo era ocupada por prefeitos nomeados pelos interventores, e entre 1945 e 1955 a prefeitura sofreu mudanças consecutivas por parte dos nove

---

Digesto Económico, Associação Comercial de São Paulo, 7(4/1951), p.7.

[67] ibid, p.12.

[68] Maia, Francisco Prestes. "O Plano Regional de Santos", in O Digesto Económico,1948,p.20

[69] Maia, Francisco Prestes. op. cit.

nomes que ali ocuparam o cargo de prefeito.[70] Esta instabilidade política gerou uma descontinuidade administrativa acompanhada de um descontentamento por parte da população frente aos problemas urbanos.

Além disso, a vitória internacional sobre o fascismo e a legalização do Partido Comunista do Brasil (PCB) criaram um clima de euforia onde as massas populares eram chamadas a participar. Neste momento as palavras "participação e conscientização" ganhavam espaço nas falas proferidas por diferentes setores da sociedade paulista, dentre elas, políticos, intelectuais, empresários, profissionais liberais e urbanistas, no sentido de preparar e educar o povo para as mudanças, ou melhor, um vir-a-ser incessantemente renovado no dinamismo da permanente reconstrução da metrópole. A idéia de mobilização e conscientização predominava entre os segmentos da sociedade, que apostavam, por motivos diferentes, na superação dos problemas sociais. Era, portanto, necessário "mobilizar e conscientizar o povo; essas eram as condições entendidas por diferentes segmentos sociais, que por sua vez, apostavam na eficácia da propaganda como forma de alcançar os ideais democráticos.

### *2.3-A formação da consciência urbanística*

Embora embuídos da euforia do ideário desenvolvimentista, havia diferenças por parte dos diferentes setores da sociedade paulista em torno da palavra conscientização. Para os políticos que atuavam junto

[70]Verificar Meyer, Regina, op.cit. José Pires do Rio foi o último prefeito eleito na Primeira República(1926-1930). Até 1953, com a eleição direta de Jânio Quadros, uma grande quantidade de nomes ocupou o cargo. Com exceção do período 1938/1945 quando Prestes Maia permaneceu por longos sete anos e de Fábio Prado(1934à 1938), os demais passaram rapidamente pelo posto.

as associações de bairro significava uma forma de estabelecer um canal de diálogo entre o poder municipal e a população, ou ainda, formar uma base de apoio político eleitoral. Já para os técnicos, particularmente os urbanistas, significava uma maneira de convencer a população da necessidade do planejamento urbano.

É importante registrar a passagem do Padre Lebret, que desde a sua primeira viagem ao Brasil, em 1947, estabelece um contato com intelectuais brasileiros no sentido de estudar a "realidade brasileira". São precisamente estes estudos e pesquisas que introduziriam teorias e metodologias decorrentes da doutrina de Economia e Humanismo, introduzindo um novo paradigma no planejamento urbano em São Paulo. Os estudos realizados por Vanilda Pereira Paiva apontam que,

. *"[...]este padre inspirado no jesuíta alemão Heirinch Pesch, buscava uma maneira de superar o dilema capitalismo-socialismo através da solidariedade, da humanização das relações entre os indivíduos e entre as classes sociais, defendendo a associação entre capital, trabalho e Governo com vistas a um fim comum, a interesses comuns, como sócios de uma mesma empresa."*[71]

Os métodos urbanísticos aplicados conforme as diretrizes do Padre Lebret resultaram na elaboração de vários dossiês que informavam as condições locais dos equipamentos e serviços urbanos e seus âmbitos de atendimento; os níveis de vida pelo grau de satisfação de suas necessidades, e sobretudo a opinião das autoridades e lideranças sobre as principais carências dos bairros. Padre Lebret buscava uma consciência cristã para um problema que mobilizava toda a sociedade brasileira na época: o desenvolvimento. O movimento em torno das idéias de Lebret no Brasil se corporificou na constituição do SAGMACS, que, em 1956, realizou algumas pesquisas sobre condições de vida, dentre as quais se destaca um diagnóstico sobre a cidade de São Paulo, cujas conclusões deveriam orientar a

[71] Paiva, Vanilda Pereira. Paulo Freire e o nacionalismo-Desenvolvimentista, Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1986, p.58.

proposta de um plano diretor.[72]

Encontramos ainda a preocupação com a participação e a conscientização das camadas populares no debate entre os filósofos e cientistas políticos da época que, preocupados com a rápida transformação da sociedade brasileira, afirmavam que os planos promovidos pelo Estado dependiam do convencimento das diferentes classes sociais. Ao estudar a razão dualista presente na análise das propostas apresentadas pelos intelectuais do ISEB ( Instituto Superior de Estudos Brasileiros), Vanilda Pereira Paiva acompanha o pensamento culturalista de Hélio Jaguaribe que, em seu livro O nacionalismo na atualidade brasileira, reafirma as palavras de Alfred Weber sobre a importância da intelectualidade no processo de formação da cultura nacional.

"[...]*os corpos insertos que são as culturas-afirmava Alfred Weber- estão insertos num grande movimento cultural progressivo e uniforme que se processa por etapas e que abarca a humanidade, nele teríamos um processo de domínio intelectual e teórico da existência que caminharia progressivamente e necessariamente da ingenuidade para a consciência reflexiva, da apatia ao conhecimento. O homem seria, portador, neste movimento progressivo que implica o processo civilizador, cada vez mais consciente do que ocorre na sua cultura."* [73]

Dentro destas colocações é possível entender os trabalhos de conscientização da população desencadeado pelos profissionais urbanistas no sentido de ensinar os preceitos fundamentais do urbanismo. A tarefa, porém, não é das que se realizam facilmente, dizia um artigo publicado no jornal Estado de São Paulo.

*"Depende do tempo e coragem. Libertar o homem do povo da*

---

[72] Consultar os artigos de Lamparelli, Celso Monteiro, "Louis- Joseph Lebret e a pesquisa urbano-regional no Brasil*Crônicas tardias ou história prematura" in Espaço &Debates, Revista de Estudos Regionais e Urbanos, ano XIV, 1994-Ribeiro, Luiz Cesar de Queiroz e Cardoso Adauto Lúcio. "da cidade à nação : genêse e evolução do urbanismo no Brasil in Cidade, povo e nação, Rio de Janeiro, Civilização brasileira, 1996. Além disso podemos consultar o Guide Pratique de l'Enquête Sociale par L.J.Lebret, Presses Universitaires de France, 1955. Neste guia encontramos as instruções de Lebret para realizar a pesquisa urbana.

[73] Paiva, Vanilda Pereira. op.cit.p. 38.

*ignorância em que se encontra em assuntos urbanísticos é labor que exige tenacidade por parte do governo."*[74]

Os arquitetos e engenheiros chamavam a atenção da população e das autoridades para a necessidade premente de reurbanizar a capital paulista. Segundo eles a metrópole já contava com mais de dois milhões de habitantes e as projeções indicavam aproximadamente cinco milhões para o ano de 1960. "*Esse crescimento colossal de que tanto se orgulham os paulistanos é uma ameaça terrível que paira sobre suas próprias vistas*", alertava, no ano de 1950, o engenheiro arquiteto Eduardo Kneese de Melo em conferência realizada no Instituto de Arquitetos.[75]

Insatisfeito com a falta de iniciativa das autoridades no combate a uma série de problemas que a capital vinha enfrentando, entre eles, o congestionamento do tráfego, a proliferação dos cortiços, a poluição, a falta de esgotos, o calçamento precário, a ausência de ar e de sol provocadas pelos arranha- ceus, Kneese de Mello também aproveita para criticar o contrato assinado entre a prefeitura e a International Basic Economy Corporation para a elaboração do plano diretor.

"Não sou nacionalista ao extremo", alega o engenheiro - arquiteto, *"... de julgar que sómente brasileiros devem fazer um tal estudo, embora não compreenda porque não lhes foi oferecida opportunidade em primeiro lugar, mas, o que me faz descrer desse plano importado é que seus planejadores não nos conhecem; não sabem como vivemos, como sentimos nossos problemas, como usamos nossas cidades".*[76]

Para este engenheiro-arquiteto, cada cidade tem seus problemas, seu clima, sua topografia, seus costumes: *"Problemas que só podem ser resolvidos por quem os conhece de perto, vivendo-os."*[77] Neste sentido, urbanismo não pode ser prefabricado e o plano diretor deve ser elaborado por aqueles que vivem na cidade. O mesmo se refere ao

---

[74] Urbanismo in jornal "Estado de São Paulo" 12/02/1954.p.5.
[75] Mello, Eduardo Kneese de, "O dia do Urbanismo", in Revista Acrópole, ano X III, novembro 1950
[76] Idem, Ibidem.
[77] Idem, Ibidem.

exemplo do Plano Diretor da cidade de Salvador.

" *É o homem baiano que réza "pro Sinhô do Bonfim", que bebe agua de côco que vara a noite no candomblê, quem determina as medidas de todas as cousas no novo plano da cidade de Salvador.É a baiana do taboleiro de quitutes, mãe de santo, com suas saias rodadas rendadas, quem vai ditar aos planejadores da cidade o sentido de suas ruas e parques, suas escolas, seus hospitais, suas residencias.*"[78]

A preocupação de informar o povo sobre as resoluções, tomadas junto ao poder público concernentes aos problemas da cidade, aparece de maneira enfática nos discursos pronunciados pelos engenheiros-arquitetos durante as comemorações do Dia Mundial do Urbanismo. O Engenheiro chefe da Divulgação Urbanística da Prefeitura de São Paulo, Heitor A.. Heiras Garcia, ressalta que o povo era o último a tomar conhecimento das providências do poder público, no sentido de aperfeiçoar as condições de vida da cidade.

*"Hoje em dia, pensa-se de forma diferente. Se há alguém que deva saber dos planos idealizados pelo urbanista, antes de executá-los, êste, é o povo, não só porque tem êsse direito, senão porque deve colaborar eficientemente na realização dos mesmos.*"[79]

Nesta direção o autor chama a atenção dos urbanistas ressaltando que a opinião pública se conquista mediante o preparo conveniente e esclarecedor incluindo este trabalho como uma das principais responsabilidades do urbanismo. Lembramos que estamos atravessando um período chamado de "populista", portanto ao aclamar a participação do "povo" na resolução dos problemas urbanísticos, o autor na verdade reforça um discurso presente em diferentes falas, dentre elas, dos político e dos intelectuais da época.

[78]Idem, Ibidem

[79]Garcia, Heitor A. Heiras, "As responsabilidades do urbanismo" in Acrópole, novembro 1950.

*2.4- O dia mundial do urbanismo*

Foi com esse propósito que realizou-se em São Paulo, de 8 a 16 de novembro de1950, a Semana do Urbanismo, evento promovido e repleto de atividades sob o comando de várias entidades. Entre elas, o governo do Estado e a prefeitura de São Paulo, o Instituto de Engenharia, a Sociedade de Engenheiros Municipais de S.Paulo, o Instituto dos Arquitetos do Brasil, a Sociedade Amigos da Cidade, o Sindicato da Construção Civil e a Associação Comercial de São Paulo. Os jornais "A gazeta" e "Estado de São Paulo", além da Revista Acrópole através de uma edição especial dedicada ao Urbanismo, procuraram divulgar as solenidades e as conferências realizadas em várias localidades da cidade.[80]

Ao percorrer os discursos proferidos pelos eng-arquitetos durante esta solenidade constatamos as seguintes preocupações: a urgência de um Plano Diretor no sentido de evitar que a cidade de São Paulo fosse destruída pelo próprio progresso, em segundo lugar garantir a execução desse Plano a partir de um trabalho de conscientização da população dos problemas urbanos. Esta tentativa de criar uma nova imagem dos trabalhos urbanísticos, que de agora em diante seriam objetivos e eficazes, tendo em vista os frutos colhidos pela propaganda urbanística, nasce no começo do século XX no interior das práticas do urbanismo norte-americano. Cabe lembrar que tais iniciativas foram divulgadas no final dos anos 20 pelo professor da Escola Politécnica de São Paulo, Luiz de Anhaia Mello, no sentido de reforçar a importância da propaganda na formação cívica do cidadão. Todavia, é nos anos 50 que o adagio americano: **"What you wish your citizen to be to-morrow, to do to-morrow, teach that to him in the schools of to-day"** se coloca

[80]Almoço de confraternização no salão do Clube Pinheiros, inauguração da Exposição Municipal de Urbanismo no hall da biblioteca Municipal, sessão solene na Sociedade Amigos da Cidade, sessão solene no Instituto de Arquitetos do Brasil, sessão solene no Instituto de

de maneira enfática na fala dos urbanistas por ocasião das comemorações do Dia Mundial do Urbanismo.

O engenheiro chefe da Divisão de Divulgação Urbanística ( orgão vinculado ao Departamento de Urbanismo da Prefeitura Municipal de São Paulo), Heitor A. Eiras Garcia apresenta em seu artigo intitulado "Data dos Urbanistas", publicado na Revista Acrópole a seguinte moção aprovada no Quinto Congresso Histórico Municipal Interamericano, realizado em abril de 1950, na cidade de Turjilo da República Dominicana,

*"...que se recomende às municipalidades da América a conveniência de serem incluídos nos programas do ensino primário e secundário elementos de urbanismo e que seja comemorado nas escolas todos os anos, o Dia do Urbanismo, a 8 de novembro; que aproveitem os departamentos técnicos das municipalidades aquele dia para apresentar em exposições públicas, conferências e outros atos de divulgação, os estudos, projetos e melhoramentos urbanos que tiverem sido realizados durante o ano."*[81]

Em novembro desse mesmo ano, o Departamento de Urbanismo se inspira na referida moção promovendo uma exposição no saguão da Biblioteca Municipal Mario de Andrade no sentido de divulgar aos visitantes os Projetos de Melhoramentos urbanos, plantas, fotografias e outros documentos de valor histórico da capital, com o intuito de difundir os princípios da ciência do urbanismo. Além disso, a portaria número 35, baixada pelo diretor geral de Educação, professor Thales Castanho de Andrade, determinando que girassem em torno do urbanismo as atividades escolares naquele dia, complementa a outra parte das intenções manifestadas no Quinto Congresso Histórico Municipal Interamericano.

Ao constatar a insistência dos urbanistas paulistas no trabalho de conscientização da população com relação aos problemas da cidade, deparamos com uma série de preocupações, entre elas, de que o êxito

---

Engenharia.

[81]Garcia, Heitor Eiras, "Data dos Urbanistas", in Acrópole, ano XV, n: 173, 1950

do urbanismo depende em parte da cooperação do público. Conforme a definição do presidente do Instituto dos Arquitetos do Brasil, Rino Levi,

*"... a experiência urbanística tem demonstrado que nenhuma realização urbanística é possível sem que todos estejamos convencidos de sua utilidade e de sua necessidade. E para se chegar a esse clima é necessário haver uma consciência urbanística generalizada clara e firme."*[82]

Na verdade estava em jogo a possibilidade de planejar a cidade que "mais cresce no mundo". Este fato trazia consigo um simples desafio para estes profissionais, pois de um lado, seus discursos ressaltavam a importância do poder privado, sobretudo porque no entender dos mesmos as transações imobiliárias geravam lucro e beneficiavam o poder público, mas do outro, permitia a questão de controlar a iniciativa particular e ainda regular o crescimento da capital. Entre os problemas por eles apontados constava os males causados pelos arruamentos clandestinos e a ocupação desordenada da zona rural. Para os técnicos somente uma campanha bem orientada poderia fazer esse mal desaparecer. Neste sentido, a educação do povo seria importante para evitar a compra de lotes clandestinos. Outro aspecto considerado relevante foi a falta de cuidado na conservação dos passeios e limpeza dos terrenos não edificados, além disso a falta de cuidado dos pedestres nos cruzamentos das ruas.

De acordo com o engenheiro Heitor A. Eiras Garcia a indisciplina notória marcava boa parte dos motoristas e dos pedestres.

*"Se não houver bôa vontade, tanto dos motoristas como dos pedestres, não serão as leis, nem os regulamentos, nem as multas e outras penalidades, nem a sinalização, nem a largueza das ruas que hão de por cobro à desordem e a indisciplina, de tão mau aspecto".* [83]

Os técnicos, preocupados com o destino da metrópole paulista, procuravam justificar a importância do Plano Diretor ao relatar as mudanças sofridas no cotidiano dos habitantes. Ainda no tocante a

---

[82]Garcia, Heiras A. Eiras, op.cit.
[83]Idem, ibidem

questão do trânsito, alega Heitor Eiras Garcia,

*"...os cidadãos devem entender que, mesmo a pé, precisam respeitar as determinações do transito, uma vez que ocupam espaço e prejudicam a marcha dos veículos quando se afastam das faixas que lhes são reservadas."*[84]

Estas observações semelhantes serão feitas pela jornalista americana Jane Jacobs nos anos 60 em seu livro A morte e vida das grandes cidades Americanas Jacobs alerta os urbanistas de que os automóveis não são responsáveis pelos males das cidades: as cidades têm problemas econômicos e sociais muito mais complexos que o do tráfego afirma. No seu entender, é necessário pensar uma forma de preservar a vida nas cidades a partir da integração entre pedestres e automóveis.

*"Pensar nos problemas da circulação urbana em termos simplistas- pedestres contra automóveis- e propor como objetivo a completa segregação das duas categorias é colocar o problema inverso. Pois o destino dos pedestres nas cidades não pode ser dissociado da diversidade, da vitalidade e da concentração das funções urbanas."*[85]

Nesta direção Jacobs indica os problemas não resolvidos no projeto da Cidade Radiante de Le Corbusier. Para esta arquiteta os parques, arranha-céus e as vias livres para os veículos, conforme projetado por Le Corbusier, não foram suficientes para acomodar um número grande de automóveis. Por outro lado, as calçadas livres e os espaços verdes e os demais serviços se transformaram em uma vasta selva de estacionamento para veículos. Jacobs conclui que, *"a atual relação entre cidades e automóveis representa, em suma, uma dessas brincadeiras que a história faz com relação ao progresso."* [86] Ao analisar uma série de soluções preconizadas pelos urbanistas para as cidades norte - americanas, Jacobs critica a separação vertical, ou

---

[84]Idem, ibidem

[85]Jacobs, Jane, Muerte y vida de las grandes ciudades, Madrid, Península,1967, p.359.

[86]Idem, ibidem, p.363.

seja, as ruas de nível superior colocando os pedestres em cima dos carros e a abertura de ruas nas dimensões requeridas pelos veículos. Na sua opinião, a melhor solução se encontra na possibilidade de reduzir o número de automóveis nas áreas centrais e o estímulo aos sistemas de transportes públicos.

Entretanto, não eram essas as intenções dos urbanistas brasileiros quando diziam que,

"*...o indivíduo a pé, ao cruzar uma rua, sem contar o espaço livre que deve existir na frente e aos lados, ocupa meio metro quadrado de rua. Em automóvel, essa superfície atinge a cerca de 2,50metros quadrados e de onibus, a 0,66 metros quadrados. Como vê, o cidadão, isoladamente é responsável por uma boa parcela do congestionamento do tráfego em certos pontos da cidade.*"[87]

O modo de vida urbano pautado pela vitalidade e a diversidade do uso da rua proposto por Jacobs encontrava-se ainda distante dos debates dos urbanistas paulistas, pois estes centravam suas atenções nas resoluções apresentadas na Carta de Atenas.

Nas comemorações do Dia do Urbanismo o arquiteto Keneese de Mello faz um apelo aos responsáveis pelo Governo Municipal, no sentido de que o Plano Diretor seja traçado dentro dos verdadeiros princípios do urbanismo moderno e que não sejam esquecidas as recomendações da Carta de Atenas.

"*O ciclo das funções cotidianas, habitar, trabalhar, divertir-se, será regulamentado pelo urbanismo, na economia de tempo mais restrita, sendo considerada a habitação como o próprio centro das preocupações urbanísticas e o ponto de conjunção de todas as medidas.*"[88]

---

[87]Garcia, Heitor Eiras, op.cit.
[88]Mello, Eduardo, Keneese, op.cit.

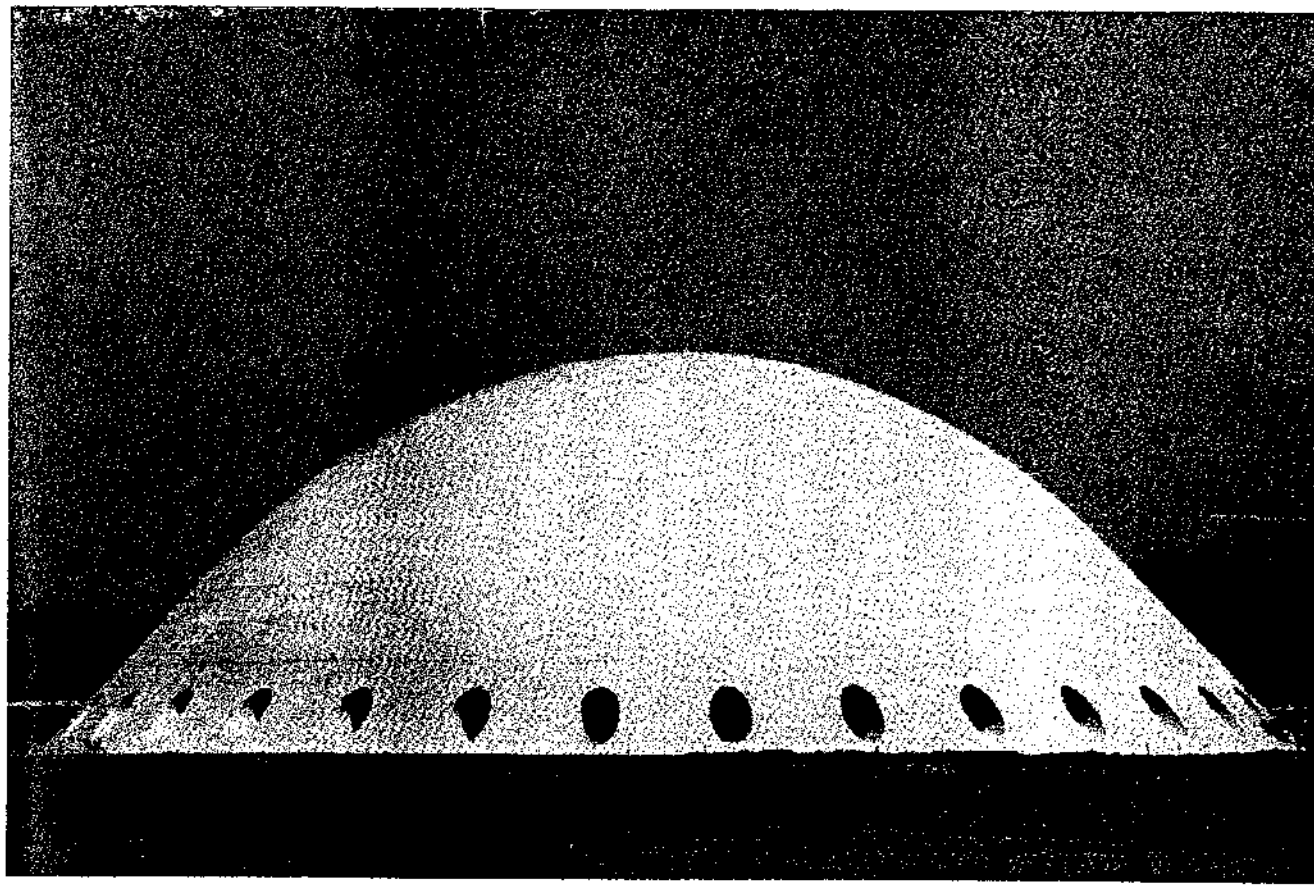


Fig. 35 - Palácio das Exposições no Parque Ibirapuera - Oscar Niemeyer, Zenon Lotufo, Hélio Uchôa e Eduardo Keneeese de Mello. 1954.
Mindlin, Henrique E.- Modern Architecture in Brazil, New York, Reinhold Publishing Corporation, 1956, p.189.

Embuídos dos pressupostos do urbanismo moderno, estes engarquitetos se colocavam como defensores do interesse coletivo e responsáveis pela educação do povo acreditando no poder onipotente do Plano Diretor.

*3- Imperfeita e inacabada metrópole*

Neste momento, o Rio de Janeiro era considerado a cidade mais bela do mundo, enquanto São Paulo exibia orgulhosamente a imagem de "cidade do mais rápido desenvolvimento". Através do censo de 1950, Pasquale Petrone, apresenta um balanço numérico da vida material paulistana.

*"Nas 20.000 fábricas paulistanas trabalham 440.000 operários, o que significa que, em cada grupo de 7 habitantes um é operário. Em 8.000 ruas existem 36.000 casas de comércio. Trafegam pela cidade cerca de 150.000 veículos, 75.000 dos quais são automóveis, 40.000 bicicletas, 22.000 caminhões, 5.000 de tração animal(pouco mais de 3%), 3.000 ônibus, 2.000 motocicletas, 800 bondes."*[89]

Viadutos, túneis, sinais luminosos, guardas de trânsito procuravam dar conta de uma interminável torrente de automóveis exigindo dos técnicos novas soluções para os problemas de uma cidade ainda "imperfeita" e "inacabada".

"Imperfeita e Inacabada" , conforme o prefácio do guia Isto é São Paulo, (elaborado na ocasião do IV Centenário da cidade) pois,

*"...onde ontem havia andaimes e tapumes a encobrir a vista, erguem-se hoje imponentes frontarias enfileirando centenas de alegres e reluzentes janelas. As casas e ruas dos tempos antigos não conseguem deter o vertiginoso ritmo progressista de São Paulo. Ao mesmo tempo que no centro urbano a necessidade de espaço é satisfeita à custa de demolições, a cidade alarga cada vez mais o seu*

[89]Petrone, Pasquale, *A evolução Urbana de São Paulo in* A cidade de São Paulo - Estudos de Geografia Urbana. Vol. III. Aspectos da Metrópole Paulista, Companhia Editora Nacional, São Paulo, citado por Meyer, Regina, op.cit, p.33

*perímetro. Onde há poucos anos atrás existiam campos abertos e inóspitos, surgiram novas indústrias e núcleos residenciais modernos. Casas com apenas metade de existência útil caem implacavelmente sob a ação demolidora da picareta, toda vez que assim o exija a marcha triunfante dos arranha- céus."*[90]

O objetivo central dos defensores do Plano Diretor no tocante a formação da consciência urbanística era sobretudo educar e preparar o povo para as mudanças, ou melhor, um vir - a - ser incessantemente renovado no dinamismo da permanente reconstrução da metrópole. Pôr outro lado, em sintonia com a arquitetura moderna estes profissionais projetavam edifícios para a cidade a partir de novas tecnologias construtivas, "pilotis", " brise-soleil", "panneaux de verre".

*"Os exemplos mais significativos, tendo em vista não apenas a qualidade arquitetônica mas também a sua participação no novo contexto da vida metropolitana são: o Edifício Copan( 1951-1952) projeto de Oscar Niemeyer localizado no centro; o Edifício Nações Unidas(1953) projetado por Aberlado de Souza localizado na esquina da Av. Paulista com a Av. Brigadeiro Luiz Antonio; o Edifício Lausane (1953) projeto de Adolf Franz Hep localizado na Av. Higienópolis; o Edifício João Ramalho(1953) de Plinio Crocce..."*[91]

Tais edifícios ornavam a cidade com uma nova vestimenta, apagando da memória as acanhadas construções do antigo e pacato vilarejo.

Os trabalhos em torno da conscientização urbanística se estendiam nos preparativos para a comemoração dos 400 anos da cidade. No dia 23 de janeiro de 1954, a Comissão do IV Centenário inicia as festividades com o hasteamento das bandeiras no Viaduto do Chá. Todos os cidadãos paulistanos, ricos e pobres, todas as instituições, públicas ou privadas, como, fábricas, escolas, igrejas deveriam saudar o dia do nascimento da cidade. Nessas comemorações o ideário nacional estava presente pois tais

---

[90]Isto é São Paulo, elaborado com o propósito de fixar o que de belo ou grandioso possui a grande cidade tendo em vista as comemorações do IV Centenário, Edições Melhoramentos, 1963.

[91]Meyer, Regina, op. cit, p.37.

manifestações aspiravam uma forma de associar o crescimento da "indústria paulistana" com o desenvolvimento do país.

"*É proibido sonhar,* dizia uma propaganda do IV Centenário, *São Paulo torna-se a primeira cidade do Brasil, a quarta da América e a décima primeira do mundo.*[92]

Momento, sem dúvida, oportuno para os engenheiros-arquitetos que desde o início da década de 50 vinham se ocupando do trabalho de conscientização da população no que tange a formulação do Plano Diretor.[93] Os colaboradores da revista Acrópole, assim como os partidários do movimento da arquitetura moderna estavam preparados para vestir a capital com uma nova estética, e além disso solucionar tecnicamente o impacto de viver na cidade - metrópole.[94]

### *3.1-A dupla silhueta da capital paulista( 1950-1954)*

Ser Paulista

***Ser paulista é ser grande no passado!***
***E ainda maior nas glórias do presente!***
***É ser imagem do Brasil sonhado,***
***E ao mesmo tempo, do Brasil nascente!( Martins Fontes- A Gazeta-25-01-54)***

*"Dia 25 de janeiro de 1954. São 8 h da manhã. A névoa e a tradicional garoa começam a se dissipar, quando o presidente Getúlio Vargas deposita flores junto ao Monumento à Fundação de São Paulo, no Pátio do Colégio. Nesse dia, quatrocentos anos antes, os jesuítas Anchieta e Nóbrega começaram a erigir uma aldeia que se tornaria a metrópole do café. As festividades do IV Centenário tomam conta da cidade. Bandas civis de todo o Estado apresentam-se nas praças. Aviões jogam sobre São Paulo uma chuva de triângulos de papel prateado. Às 11 horas começam desfiles do Exército, Marinha,*

---

[92]Revista Manchete, N:93, janeiro de 1954.

[93]Com o objetivo de preparar a cidade para as comemorações do IV Centenário, criou-se em 1951, a Comissão do IV Centenário da Cidade de São Paulo.Inúmeras sub-comissões e equipes de trabalho foram organizadas , dentre estas inúmeras equipes de trabalho encontramos a Equipe de Planejamento composta pelos arquitetos Icaro de Castro Melo, Oscar Niemeyer, Zenon Lotufo, Helio Uchôa e Eduardo Kneese de Mello ( participantes do corpo editorial da Revista Acrópole).

[94]Entre o programa de obras do IV Centenário, encontramos a construção do Parque do Ibirapuera projetado pelo arquiteto Oscar Niemeyer.

*Aeronáutica e Força Pública, na praça da Sé, diante da catedral duas horas antes. Com o povo todo nas ruas, os festejos se prolongaram até a noite, quando Dom Jaime Câmara, cardeal-arcebispo do Rio de Janeiro, oficiou missa campal e ação de graças no Pátio do Colégio, diante de 30.000 pessoas. A seguir, houve desfile cívico no Anhangabaú, aberto por Assis Chateaubriand, Orlando Vilasboas e índios de várias tribos do Xingu. Defronte ao palanque oficial, o cacique Krumare(botocudo) entregou uma borduna (arma usada na guerra e em cerimônias) ao governador de São Paulo, Lucas Garcez. Depois, vieram carros alegóricos da Capital e do interior, desfiles da indústria, comércio e lavoura. Enxames de fogos de artifícios colorindo os céus e iluminando a cidade completaram a noite."( Coleção Nosso século, São Paulo, abril Cultural, 1945-1960, 1985)*

Nesse dia as vitrines das lojas enfeitadas com motivos alusivos ao acontecimento celebrado inspiravam os moradores para ornamentarem as fachadas de suas residências fortalecendo o espírito festivo. Afinal de contas a capital paulista comemorava os seus 400 anos. São Paulo ingressava no seu quadringentésimo ano de vida como a primeira cidade do Brasil, dizia de forma propagandística a reportagem publicada pela revista O Cruzeiro, acrescentando que o índice de crescimento da população, (2.679.000) habitantes não encontrava similar em outra cidade no mundo inteiro. [95] Na verdade as comemorações do IV Centenário de São Paulo já estavam sendo preparadas desde 1953, quando o prefeito Armando Arruda Pereira criou a Comissão de Festejos presidida por Francisco (Cicilio) Matarazzo Sobrinho. Neste mesmo ano o primeiro Boletim Informativo da Comissão procurou divulgar as atividades deste orgão incumbido do planejamento e execução dos festejos de 1954.[96]

---

[95] Revista O Cruzeiro, 233-01-1954.

[96] -realização da Exposição do IV Centenário, I Feira Internacional( Ibirapuera), Palácio das Nações, dos Estados, das Indústrias e Comércio, Pavilhão das Exposições, Simultaneamente outras edificações se erguerão, com um teatro de três mil lugares.
--Entrega da nova Catedral de São Paulo, calendário Esportivo com competições de quase todas as modalidades de esporte.-Haverá visitas e excursões de trabalhadores, bailes populares nos bairros, festas típicas. in-Publicação da Biblioteca do IV Centenário. *Boletim Informativo da comissão do IV Centenário, abril de 1953.*

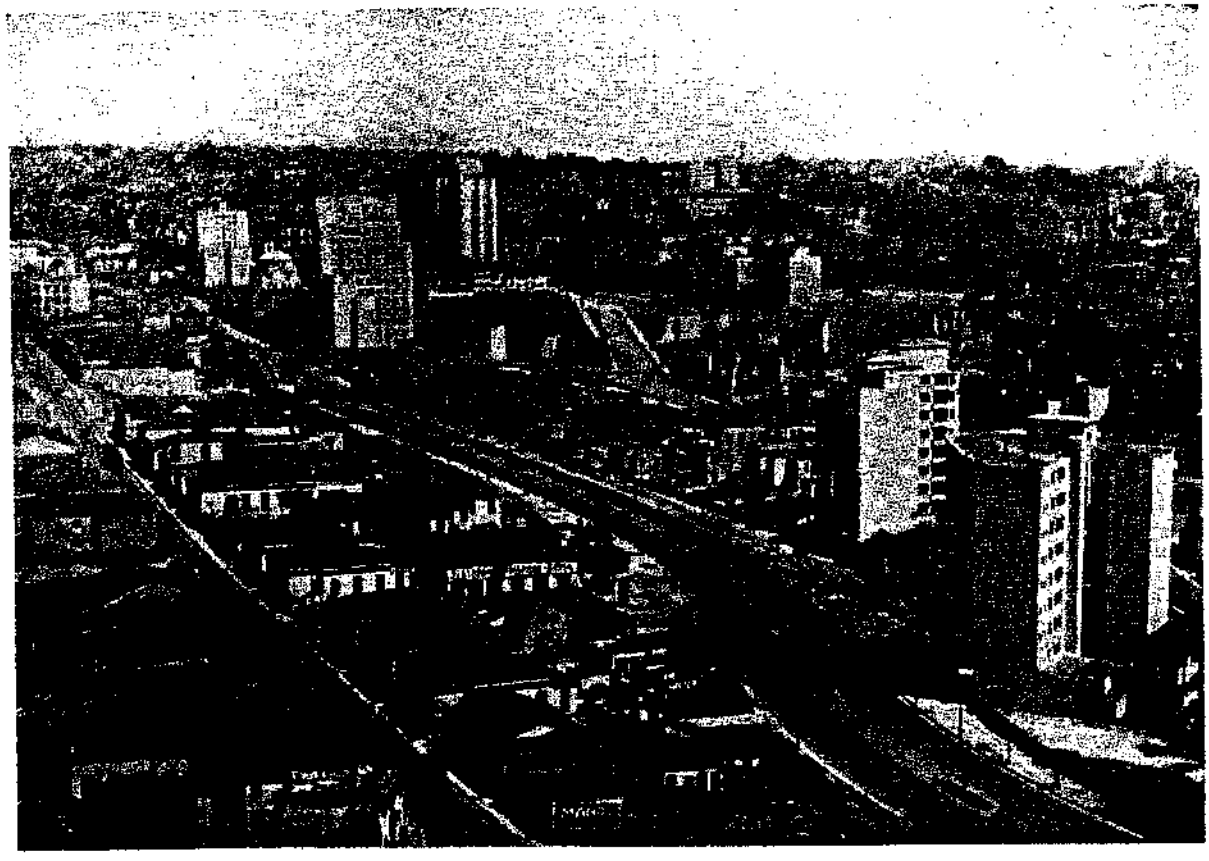


Fig. 36 - Avenida Nove de Julho. Trecho inicial.
Maia, Francisco Prestes, Os Melhoramentos de São Paulo, Prefeitura Municipal de São Paulo, janeiro de 1945, grav.80.

Tais programações se estendiam para outras cidades brasileiras e estrangeiras, dentre elas, a cidade de Lisboa, que no dia 25 de Janeiro inaugurou no Palácio Galveias uma Exposição Histórica da Fundação de São Paulo.[97] Os jornais, Correio Paulistano, A Gazeta, O Estado de São Paulo, Folha de São Paulo e o Diário Popular apresentaram neste dia um suplemento especial em homenagem ao aniversário da cidade com informações diversas concernentes ao passado e futuro da capital "bandeirante". Todos estes jornais, com a ajuda de historiadores e cronistas da época, estamparam nas primeiras páginas a história da antiga e pacata vila dos jesuítas e terminaram o relato falando do maior centro industrial da América Latina. Ao lado dos textos, inúmeras " Imagens", extraídas das ruas, largos, avenidas, logradouros, edifícios públicos, com as indicações de antes e depois, procuravam comprovar as transformações da cidade.

Todavia o que mais nos surpreende nos artigos e nas propagandas do IV Centenário são as estatísticas. As palavras e as imagens apenas ilustravam aquilo que os números enfaticamente apresentavam, isto é, o crescimento acelerado da cidade. Como apresenta Pasquale Petrone neste balanço da vida material paulistana, nos anos 50

*" ...nas 20.000 fábricas paulistanas trabalham 440.000 operários, o que significa que, em cada grupo de 7 habitantes um é operário. Em suas 8.000 ruas existem 36.000 casas de comércio. Trafegam pela cidade cerca de 150.000 veículos, 75.000 dos quais são automóveis, 40.000 bicicletas, 22.000 caminhões, 5.000 de traçado animal ( pouco mais de 3%), 3.000 ônibus, 2.000 motocicletas, 800 bondes. O número de telefones ascende a 140.000 e os aparelhos de radio chegam a 40.000, existindo 12 estações de rádio e 33 de televisão. O município possui 44 estações de estradas de ferro e 135 Km de trilhos. O aeroporto de Congonhas recebe anualmente, a média de 40.000 aviões. Existem 200 templos católicos, 98 protestantes, 13 sinagogas, 5 greco-cismáticos e um budista. Nada menos de 804 estabelecimentos primários, 111 ginásios, 56 colégios, 19 escolas normais, 18*

[97] Festejos em Portugal do IV Centenário de São Paulo in Correio Paulistano, 24-01-1954.

*estabelecimentos de ensino superior, 3 universidades, 15 estabelecimentos de ensino agrícola e industrial, 398 escolas de corte costura e arte culinária... Existem 449 tipografias, 203 revistas, 106 livrarias, 91 jornais( em várias línguas) e 45 editoras. O mercado central da cidade pode ser considerado um dos mais variados do mundo, chegando a oferecer mais de 300 produtos diferentes... A população consome 315 toneladas de carne por dia, 10 milhões de duzias de ovos, 2.000 toneladas de manteiga, 720.000 sacas de farinha por ano e 18.000 sacas de arroz e 60.000 sacas de feijão cada mês."*[98]

Uma vez passada pelo crivo dos números, a cidade é tratada pelos especialistas como um fenômeno urbano, motivo de orgulho e preocupação diante da complexidade de questões presentes nas grandes metrópoles. O slogan "São Paulo não pode parar" impulsionava todos a associarem as palavras crescimento e progresso, trabalho e riqueza.

Este item pretende acompanhar a construção das imagens da metrópole nos anos 50 a partir dos diferentes discursos proferidos pelos historiadores, políticos, arquitetos e urbanistas, por ocasião das Comemorações do IV Centenário da Cidade de São Paulo. Trataremos ainda de descortinar uma outra face da cidade, isto é, o seu duplo, são imagens produzidas pelos depoimentos de seus moradores, operários, trabalhadores, poetas, literatos, que lançam outros olhares para a cidade, desvendam suas ruas, falam das festas, das estórias dos bairros operários, das greves e da luta pela sobrevivência na cidade do trabalho.

### *3.2-Os Historiadores e a Cidade no IV Centenário*

*"...milhares de chaminés, incessantemente fumarentas, impregnaram o céu e acabaram com a poesia que poderia haver. O rosto dos habitantes tornou-se sério, a responsabilidade era enorme: conduzir a terra que seria o coração a alavanca, o ponto de apoio do Brasil inteiro."( poema* ***O Paulistano do IV Centenário)*** *Henriqueta Soares*

---

[98] O texto intitulado São Paulo prepara-se para o IV Centenário" , foi publicado pela Divisão de Pesquisas, Regulamentação e Divulgação do Departamento de Urbanismo de São Paulo, no ano de 1952. Verificar em Regina Mara Prosperi Meyer in *Metrópole e Urbanismo - São Paulo, anos 50, Tese de doutorado da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo- USP-1991, p.33.*

A literatura dos anos 50 anunciava que, enquanto as demais cidades brasileiras procuravam preservar o seu passado arquitetônico, como Ouro Prêto que até hoje conserva o seu casario intacto, Salvador, Recife e Olinda que ostentam as suas igrejas seculares, a capital bandeirante apresentava -se para o Brasil e para o mundo como a cidade do futuro.

" *O orgulho dos paulistas jamais será o de possuir a Igreja de S. Francisco, como os baianos e sim o de construir 6 casas por hora e sustentar o título de ' cidade que mais cresce no mundo'.*[99]

O passado servia apenas de contraste para construir a imagem gloriosa e dinâmica do presente, fortalecer o espírito de vanguarda de seus habitantes e dar à cidade o caráter de metrópole brasileira do progresso e da modernidade. Os antigos casarões coloniais, as ruas estreitas e de terra batida, o bonde puxado a burro, as pequenas pontes de madeira, as carroças e charretes, a produção artesanal em pequena escala, o pequeno fluxo de transeuntes, o ritmo pacato e provinciano de vida, tornam-se rapidamente traços que referem-se a um tempo que passou Essas imagens estão presentes nos 4.000 trabalhos escritos por historiadores, geógrafos, sociólogos e economistas, ao lado dos poemas que também procuravam contar a história da cidade de São Paulo. Importa lembrar que, todas essas publicações mereceram destaques especiais no ano do IV Centenário. [100]

As Bandeiras e o Café, eram os temas favoritos de escritores como Afonso E. Taunay com sua obra clássica *História Geral das Bandeiras Paulistas, cujo o* primeiro volume é de 1924 e o décimo segundo de 1950. *História da cidade de São Paulo,* outra obra importante de Afonso Taunay, representa uma síntese geral da história da Metrópole até 1922. Cabe ressaltar outros estudos representativos que da mesma forma procuraram construir as imagens do presente a

---

[99] " 400 anos sem Rugas", in Manchete, n: 92, 1954,p.23

[100] A Gazeta, 25-01-1954.

partir do contraponto com o passado extraído dos fatos históricos da terra de Piratininga como os de José Joaquim Machado d' Oliveira, Azevedo Marques, Jacinto Ribeiro, Aureliano Leite, Ernani da Silva Bruno, Jaime Cortesão, Aroldo de Azevedo. Estes trabalhos reproduziam a imagem de São Paulo do século passado como uma cidade pacata, uma vila tímida que nada tinha a ver com a exuberância do Rio de Janeiro. Imagens que por sua vez foram extraídas dos relatos dos viajantes ou através dos versos e correspondência do poeta Alvares de Azevedo, como nesta carta escrita no ano de 1848 sobre a cidade de São Paulo:

*" Nunca vi um lugar tão insípido como hoje está São Paulo. Nunca vi cousa tão tediosa e mais inspiradora de "spleen"... a vida aqui é um bocejar infinito... Não há passeios que entretenham, nem bailes, nem sociedades, parece isto uma cidade de mortos... Nem cara bonita em janelas, só rugosas caretas desdentadas e o silêncio das ruas é quebrado pelo ruído das bestas sapateando no ladrilho... Esse silêncio convida mais o sono que ao estudo, enlouquece e entorpece as imaginações."*[101]

Lembramos que Alvares de Azevedo era carioca, portanto, ao descrever o tédio e a imagem sombria da cidade de São Paulo, estava provavelmente comparando-a com outras cidades brasileiras, ou até mesmo com o próprio Rio de Janeiro .Este espetáculo melancólico se estendia pelas ruas desertas margeadas de algumas construções em taipas, com cercas de taguaras, com número reduzidos de transeuntes masculinos pelas vias públicas e raras mulheres cobertas com uma mantilha até os olhos. Conforme os estudos realizados por Eni de Mesquita Samara sobre a estrutura da família paulista, encontramos no

[101] "Cartas", 1848. Álvares de Azevedo citado por Montóia, Ana Edite. Cidade e política: São Paulo no século XIX. Dissertação de mestrado, História, IFCH, 1990, p. 37.

século XVIII, uma cidade só de mulheres, mulheres viúvas chefe de família, já que seus maridos buscavam o caminho do sertão. Neste caso acrescenta Cassiano Ricardo, as mulheres tinham um papel fundamental , pois cuidavam da casa e permitiam a epopéia das bandeiras. Entretanto, enquanto a cidade nos primeiros séculos revelava imagens pouco movimentadas, o mesmo não acontecia com a sua população flutuante caracterizada como corajosa, inventiva, teimosa que vivia contrariando as autoridades.[102]

São Paulo tinha o ritmo dos tropeiros, cidade passagem, como diziam alguns, passagem para se chegar ao interior, nas cidades de Sorocaba, Campinas, Santos. Cidade lenta, da troca da subsistência miúda do cinturão caipira, dos passeios eventuais da Marqueza de Santos ou dos encontros do Marechal Arouche com o Brigadeiro Jordão; com poucas oficinas, costureiras, ferreiros, marceneiros , ourives, serradores, barbeiros, oleiros. Entretanto, não pensem que esta calmaria durou muito tempo. Já no final do século XIX, a cidade recebe outros personagens e a dinâmica se altera, ao lado dela, a constituição de outras imagens. De acordo com Raquel Rolnik, esta transformação para grande parte de nossa historiografia trazia consigo um cheiro bem forte de café. É no rastro do café que chegam as ferrovias, a abolição, a imigração e a república. Este movimento fica patente no próprio depoimento de seus contemporâneos que procuram decifrar seus novos contornos.

*" Pobrezinha!... tétricamente iluminada pelos lampiões de azeite, cujo bruxolear das luzes transformavam em duendes gigantes a sombra das comas dos coqueiros. Era calma a tua vida, quando calma era tua rua. O próprio rumor dos sapatorras tu o não ouvias, porque nem lagedo tinhas para que nele ressoassem os passos da marcha dos caminhantes."(...) " E o milagre se operou. Hoje, garbosa e civilizada, magnificamente edificada e feéricamente iluminada, és a opulenta*

[102] Samara, Eni Mesquita, *As Mulheres, o Poder e a Família- São Paulo, século XIX*, Secretaria de Estado da Cultura de São Paulo, 1989, p. 172.

*avenida São João".*[103]

Imagens como essa estão presentes em diferentes trabalhos escritos por sociólogos, arquitetos, economistas, historiadores e memorialistas que trataram de acompanhar a evolução urbana da cidade de São Paulo. Essa produção revela que somente a partir de 1890 é que a cidade de São Paulo principia a apresentar algum desenvolvimento e a modificar significativamente o seu aspecto. Dessa São Paulo triste, monótona e desanimada não há sequer vestígio, dizem as propagandas do IV Centenário.

*" Hoje, o que espanta estrangeiros e nacionais é justamente a sua vibração, a incrível mobilidade de sua população que parece viver na rua, turbilhando a cidade. E por mais que ela cresça parece sempre pequena para conter os seus habitantes. Os estádios esportivos tornam-se pequenos antes da construção chegar ao fim. O tribunal de Justiça, um palácio descomunal dois anos depois de concluído precisou sofrer obras de ampliação. O hospital da Clínicas quando em construção era tão grande que os jornais oposicionistas costumavam perguntar ao governo se iria importar doentes para enchê-lo."* [104]

Para explicar esse crescimento vertiginoso se fazia necessário atrelar a história dos primeiros povoadores do planalto. Nas comemorações do IV Centenário, essas imagens ganham força no sentido de cobrar da nação o reconhecimento político e moral da obra do povo paulistano. Lembramos que a partir da década de 50 todo o cenário nacional vive sobre o lema da famosa frase de Jucelino Kubitsckhek "Cinquenta anos em Cinco", que também preconiza uma apologia do progresso. São Paulo, sob esse signo, coloca-se ao lado da capital da república como uma das mais importantes cidades brasileiras. Nesse caso, o passado é utilizado para legitimar o papel predominante de São Paulo na configuração física moral e intelectual do país. Conforme afirma Mucio Leão em seu artigo publicado no jornal

---

[103] Marques, Cícero. *De Pastora a Rainha: Memórias,* SP, ed da Radio Panamericana S;A, p.227.

[104] Manchete, 23-01-1954, n: 93.

Gazeta:

*"Na configuração física, porque foi ao paulista que o Brasil ficou devendo os seus limites atuais. Não fosse a fibra desses Femões Dias, desses Afonsos Sardinhas, desses Borbas Gatos(...) o nosso país teria permanecido o que foi na determinação do Tratado de Tordesilhas uma frágil costa de mar..."*[105]

Quanto à configuração moral, Mucio Leão atribue ao paulista o caráter ambicioso e violento que nunca esteve disposto a cumprir os tratados diplomáticos ou as bulas-sacro-santas. O autor provavelmente se refere à atitude dos Bandeirantes, que lutaram para expulsar os jesuítas do território paulista e com isso fortaleceram as relações com o governo real. O sociólogo Oliveira Vianna reforça os aspectos morais e eugênicos da população paulistana dizendo o seguinte:

*" Os velhos paulistas foram sempre uma raça exhuberantemente fertil em typo moral e physicamente eugenicos- é este, prescisamente, um dos traços que mais o distinguem dos outros grupos nacionaes. O affluxo moderno dos colonos europeus deixara ainda mais essas aptidões eugenísticas da gente paulista."*[106]

Ainda conforme a opinião de Antoine Renard, o Brasil deve a São Paulo a maior parte de suas conquistas, pois foi de lá que partiram os bandeirantes em busca da riqueza,. Além disso

*"... ele 'é o cerne da raça que desbravou os sertões, alargou os horizontes e criou a nacionalidade."*[107]

Todavia a alardeada bravura dos bandeirantes se mistura com o lado empreendedor dos imigrantes e desse acasalamento, conforme os estudiosos da cidade, é que surgiu a grandeza de São Paulo. Uma grandeza que se projeta nos anos 50 , de maneira diferenciada das

---

[105] Leão, Múcio, *São Paulo na evolução do brasil*, A Gazeta, 25-01-54

[106] Impressões de São Paulo, entrevista com o sociólogo Oliveira Vianna in O Estado de São Paulo, 17-02-1924.

[107] Renard, Antoine. São Paulo é isto!, janeiro de 1933,p.82. Trata-se de uma obra escrita com a intenção de apresentar a importância política e econômica do Estado de São Paulo. Uma propaganda de São Paulo e uma homenagem aos paulistas que participaram da Revolução

demais cidades brasileiras, com as características de cidade cosmopolita.

" *São Paulo surgiu inteiramente do padrão tropical, para assemelhar-se ás cidades européias e norte-americanas. Tem, no aspecto, semelhanças notáveis com Londres, Paris, Chicago, Hoston ou Milão, diferindo totalmente do Rio de Janeiro, Santos, Recife ou Salvador.*" [108]

Nesta perspectiva, esse caldeirão de raças representa, para diferentes setores da sociedade paulista, a sua maior "riqueza", ou seja, a particularidade conquistada pela capital a partir do esforço e do trabalho.

"*Os italianos vieram fazer a América, é verdade, mas foram eles que salvaram o café no século passado, substituindo o negro escravo na lavoura. Depois, contribuíram para a expansão da indústria. Os portugueses no passado foram chacareiros, jardineiros. Hoje, começam como condutores de bonde e acabam donos de botequim. Sua capacidade de trabalho é espantosa. Os japoneses vieram como lavradores, trouxeram seiva nova a terras cansadas...Os sírios, Armênios, Libaneses, todos os povos de origem arábica genéricamente chamados de "turcos" pelo povo, foram eles os primeiros caixeiros-viajantes estrangeiros que as nossas populações interioranas conheceram : o mascate....Hoje, dominam a indústria textil, o maior parque manufatureiro de São Paulo Os alemães também concorreram com seus esforços para a grandeza da cidade.* Por fim, *...os nordestinos não entram nesta galeria como estrangeiros, mas como os homens sobre cujos ombros, desde 1937, repousa a construção civil..*" [109]

Todavia, para que todos os cidadãos paulistanos pudessem conhecer e se orgulhar desse passado heróico, a Comissão do IV Centenário sob a organização do professor Jaime Cortesão organizou uma exposição sobre a História de São Paulo. O objetivo dessa exposição era tornar-se uma lição histórica e cívica para o grande público. Para isso o evento contava com um caráter figurativo expresso

---

Constitucionalista de 1932.

[108] Revista O Cruzeiro, 23-01-1954

[109] "Heróis anônimos da grandeza de São Paulo" in Revista Manchete, n:92, 16/01/1954.

a partir de imagens construidas em painéis artísticos com a finalidade de demonstrar a importância da história da cidade de São Paulo no desenvolvimento do Brasil. Neste sentido, criou-se um roteiro composto a partir dos seguintes temas: descobrimento do Brasil, a cultura indígena, a fundação de São Paulo e o Pré-Bandeirismo, São Paulo e a formação do Bandeirismo, A capitania de São Paulo e a expansão mineradora, São Paulo e a formação dos Limites do Brasil, São Paulo e a Independência, São Paulo e a República, São Paulo e os imigrantes, São Paulo e os caminhos da industrialização.[110] Foram também apresentados ao público alguns documentos concernentes à história de São Paulo, entre eles, o destaque para as cartas geográficas, particularmente as que patenteiam a expansão dos paulistas nas fronteiras do Brasil. Além disso não poderiam faltar quadros, retratos, e fotografias de personagens vinculados com a memória histórica da cidade.

*3.3-A construção da cidadania mundial*

*"O Paulista trabalha, o carioca se diverte, o mineiro faz política, o gaúcho governa. Mas agora São Paulo descobriu que também quer governar" ( Revista Manchete - 1954 )*

Ao lado das autoridades, outros profissionais, dentre eles os engenheiros e os arquitetos, também recuperavam as imagens do passado da cidade paulista na tentativa de explicar o tal fenômeno urbano. Para o ex- prefeito da cidade, o engenheiro Francisco Prestes Maia, o desenvolvimento da cidade foi muito lento a princípio, entretanto a sua rápida evolução está relacionada primeiramente ao clima e à situação geográfica e em segundo lugar,

*"...mais que tudo, o paulista, que de desbravador passou a sedentário, cultivador valente do solo, do qual fez surgir o oceano*

[110] A Grandiosa Exposição da História Paulista, in Estado de São Paulo, 12-05-54.

*maravilhoso de café. Depois o immigrante activo, elemento precioso de nosso progresso..."* [111]

Desde as primeiras décadas do século XX esses profissionais procuravam encontrar nos princípios do urbanismo moderno as orientações para as intervenções urbanas. É claro que este olhar para o passado nada mais era que uma forma de legitimar as projeções futuras, afinal de contas como viabilizar o sonho da metrópole que mais cresce no mundo prevenindo-a dos inúmeros problemas decorrentes desse crescimento. No entanto, em meio a euforia das comemorações do IV Centenário os problemas pareciam distantes das falas que apenas se ocupavam em reforçar a imagem milagrosa do trabalho calcada na vitalidade do seu povo.

As movimentações em torno do IV Centenário ultrapassavam o caráter de uma simples comemoração cívica; constituiam na verdade uma resposta do governo paulistano aos demais estados brasileiros. Para isto, os números e as estatísticas se faziam necessários como forma de apontar a posição importante de São Paulo junto à economia nacional. Isto se dá no momento em que a economia brasileira sofria poderosos condicionamentos oriundos da conjuntura internacional . Concluídos os planos de reconstrução do pós-guerra, afirma Sonia Regina de Mendonça,

*"....os centros capitalistas adquiriram uma dada estabilidade econômica que os levou a buscar novas oportunidades lucrativas de exportação de capitais, redescobrindo-se, aí, os ditos " países periféricos": a reemergência dos países do Mercado Comum Europeu e do Japão pressionou pela abertura do Terceiro Mundo a seus investimentos."*[112]

---

[111] Maia, Francisco Prestes e Cintra João Florence d'Ulhôa in "*O problema actual: Os grandes melhoramentos de São Paulo*", Boletim do Instituto de Engenharia,, vol. VI, Números 26 e 27

[112] Mendonça, Sonia Regina de, *Dez anos de economia brasileira: História e historiografia(1954-1964)*, ***Revista Brasileira de História, Brasil 1954-1964,*** São Paulo, Marco Zero, 1994. P.89.

Nesse contexto, os recursos externos a baixos juros contribuíram decisivamente para a reorientação da política econômica do Estado brasileiro, delineada na gestão de Jucelino Kubitscheck. Entre as orientações na política econômica do presidente estava a tentativa de encontrar novas estratégias capazes de viabilizar o financiamento da industrialização brasileira e na redefinição do novo setor industrial a ser privilegiado pelo Estado. No tocante a este aspecto, elegeu-se o setor produtivo de bens de consumo duráveis como setor de ponta da acumulação, isto é, o favorecimento da produção de automóveis, eletrodomésticos e similares.

São Paulo, na década de 50, participava ativamente deste cenário político e econômico: a implantação da indústria automobilística contribuiu com a consolidação do desenvolvimento industrial da região complementado nos últimos anos pela contínua emergência de outros ramos de base, tais como a eletrônica e a petroquímica. Conforme os dados fornecidos pelo jornal A Gazeta, no ano de 1954, em São Paulo, operavam 20.000 firmas industriais que davam trabalho a 769.186 operários. Para completar estes dados, o jornal afirmou que São Paulo produzia 46, 78% sobre o valor total da produção industrial do Brasil, ou seja, aproximadamente 60 bilhões de cruzeiros.[113] O aspecto marcante desse chamado processo de desenvolvimento é a preocupação em demonstrar a hegemonia industrial paulista em relação aos demais Estados. Neste caso importa também apontar os. dados relativos à contribuição financeira de São Paulo na receita federal.

Já em seu livro *São Paulo é isto!*, Antoine Renard preocupado em mostrar a importância da riqueza econômica de São Paulo observava que, desde 1929, a capital vinha contribuindo anualmente com 700 mil contos de impostos fiscais para o tesouro nacional. Ainda para este autor, a economia paulista,

---

[113] A Gazeta, *25-01-54*

*"... se vê, deste modo, todos os annos, desfalcada de uma fabulosa somma, que é acrescida ainda da cerca de 300 mil contos, correspondente á renda total das empresas industriaes que a União explora no Estado, taes como a Estrada de Ferro Central, o Correio, o Telegrapho, o Lloyd Brasileiro."*[114]

Tais contribuições parecem aumentar com o passar do tempo. Segundo uma reportagem do jornal O Estado de São Paulo, de 1969, em 1967, o município participara com 36,4% da receita do Estado e 20,8% da União. Conforme o mesmo jornal, a expansão industrial paulista esta relacionada com a integração de vários fatores da produção, tais como, mão de obra, capacidade empresarial, água, energia, e a sua localização privilegiada.[115] No entanto, o desenvolvimento e a importância de São Paulo eram visto com "despeito e inveja" por alguns Estados da Federação como nos conta Antoine Renard em uma conversa com diversos representantes dos Estados do Rio Grande do Sul e de Minas Gerais. De acordo com Renard,

*"...notávamos que o assumpto não lhes agradava, chegando a ouvir de quasi todas ellas objeções que deixavam transparecer, claramente, resaibos de azedume ou contrariedade."* [116]

A necessidade de defender São Paulo e a sua população das acusações feitas por outros Estados, também aparece nas comemorações do IV Centenário, como no artigo publicado pela revista O Cruzeiro:

*"Atribuem ao paulista um egoísmo extremado, mas talvez seja ele o único brasileiro a raciocinar em têrmos universais. O seu cosmopolitismo é evidente em todos os aspectos de sua vida."*[117]

Vejam como essa imagem de cidade cosmopolita se encontra

---

[114] Renard, Antoine, op.cit, p.34.
[115] O Estado de São Paulo, 29-03-1969.
[116] Renard, Antoine, op.cit,p.32
[117] O Cruzeiro, 23-01-54.

com as diretrizes políticas do momento, dentre elas, a "internacionalização" da economia, a abertura ao capital estrangeiro, e a convivência com a produção cultural mundial. Nesta perspectiva uma cidade construída a partir da diversidade cultural dos imigrantes permitia romper o isolamento e ainda diminuir a distância entre o Brasil e o resto do mundo.

*"Nada existe, no mundo, que não esteja representado em São Paulo"*, diziam as propagandas do IV Centenário, referindo-se também ao número de estrangeiros que circulavam nas suas ruas. Além disso, a mesma reportagem ressaltava que,

*"....é esta consciencia cívica tão evoluída, tão compacta, tão vigorosa, que lhe permite impor ao alienígena, naturalmente, sem tropeços ou violência, mas através da conquista do poder de convicção da capacidade de absorção da simpatia, do acolhimento, da hospitalidade, os sentimentos de brasileirismo, de acaboclamento, de nacionalização radical."*[118]

Portanto, "pertencer ao mundo", " ser homem do mundo", era a construção de um ideal que se manifestava na sociedade paulistana da década de 50.[119]

Todavia este ritmo de progresso exigia da cidade formas distintas e marcas profundas de contemporaneidade, assim , a famosa alusão a picareta do progresso que apagava os vestígios do passado arquitetônico e vangloriava-se de construir 6 casas por hora. A mesma guerra que destruía a Europa construía São Paulo, anunciava a revista Manchete, declarando que já estava preparado o terreno para o " rush" imobiliário.

*" Calcula-se em dez milhões de metros a área que se incorpora anualmente ao organismo urbano. Dez milhões de metros- prontos para a sua função urbana, preparados para a singular deglutição do*

[118] Idem, Ibidem.
[119] Meyer, Regina Prosperi, op.cit, p.49.

*voracissimo moloch!"*[120]

A destruição do passado arquitetônico da cidade legitimava a busca de uma nova vestimenta, isto é, uma roupa para a cidade espiritualmente moderna. Desse modo aproveitando as condições propícias do momento, nos anos 50, a arquitetura moderna através de seus representantes , Vilanova Artigas, Oscar Niemeyer, Jacques Pillon e outros[121], erguem na capital vários edifícios fincados em novas resoluções técnicas.

### *3.4-A cidade e seu duplo*

*"São Paulo é a cidade da gente sem tempo para nada ou com tempo para tudo. Já se disse que a pressa está transformando o paulista numa máquina de comer frituras em pé.*

As palavras, crescimento, progresso, trabalho e riqueza tinham outros significados, para parte da população paulistana, especialmente para aqueles que ainda pisavam na terra por falta de calçamento, que sentiam a falta de água, luz e esgoto e lutavam para poder sobreviver na cidade.[122] A imagem de precariedade substituía os números e as estatísticas através dos depoimentos emocionados dos moradores que vivenciavam um outro lado do progresso. Registros semelhantes aos dos moradores, encontramos, nos versos dos poetas e literatos que procuravam uma forma de expressar as insatisfações diante das representações utilitaristas da metrópole.

---

[120] "São Paulo por hora", in Revista ***Acrópole***, julho de 1939, p.27.

[121] Edifício "O Estado de São Paulo( projeto de 1946)- Arqu. Jacques Pillon e Franz Heep, Galeria Califórnia-Arq.Oscar Niemeyer, Edifício Louveira- (1946)-Arq-Villanova Artigas e Carlos Castaldi.

[122] *"Reclamações quanto a falta de ônibus para servir o Bairro Salete(alto de Santana), pois só há um por dia, enquanto os provinentes de outros bairros já chegam lotados, obrigando os moradores a nadar até 2 Km. A empresa alegaria que este onibus viaja sozinho, mas na verdade são os interessados que não recorrem a empresa."* in Estado de São Paulo. 12 / 01/1954. Encontramos ainda reclamações dos moradores com relção a falta de coleta de lixo,

Lembramos que desde o final do século XIX os operários e trabalhadores reivindicavam o direito a melhores condições de vida na cidade.[123] Tais reivindicações se ampliam nos anos 40, a ponto de suscitar a necessidade dos habitantes do bairro Bosque da Saúde em São Paulo escreverem para o presidente Getúlio Vargas denunciando a ausência de pavimentação e outros serviços de infra-estrutura do bairro. Conforme o artigo escrito pelo professor Joel Wolfe na Revista Brasileira de História, os habitantes deste bairro operário criticavam às autoridades da cidade pelo descaso com a população pobre. Além disso diziam que a elite de São Paulo estava impedindo-os de gozarem dos benefícios que o governo de Vargas concedia aos trabalhadores. Na opinião desses moradores, isso se devia ao fato de que a elite paulistana contrariara as diretrizes do regime Vargas ao provocar o conflito da guerra civil de 1932.[124] A desigualdade social, a partir das condições de vida nos bairros operários, acrescida das dificuldades da população trabalhadora no tocante aos problemas de transporte, salários, empregos e moradia não deixaram de sensibilizar o prefeito de Nova York Fiorello La Guardia, quando em visita ao Brasil ,"...*durante a Segunda Guerra, ele notou essas divisões, do alto de um edifício no centro. Olhando para o Brás e Moóca, disse:" Nessa parte o povo trabalha." Então virou - se em direção `a Avenida Paulista e outros bairros da elite e disse : "Lá, eles comem."*[125]

O contraste na leitura espacial da cidade, isto é, o lado rico e o pobre, se repete nos protestos da população contra as condições de vida urbana. O arquiteto Nabil Bonduki revela que, o fim do Estado

---

iluminação e outras.

[123] Consultar o livro de Bertucci, Liane Maria, Saúde arma revolucionária. São Paulo- 1891-1925. Coleção Tempo&Memória, Campinas, 1997, Rago, Margareth. Do cabaré ao lar- a utopia da cidade disciplinar-1890-1930, Rio de Janeiro:Paz e Terra,1985.

[124] Wolfe, Joel, ***"Pai dos pobres"ou "Mãe dos ricos": Getúlio Vargas, industriários e construções de classe, sexo e populismo em São Paulo, 1930-1954*** in Revista Brasileira de História, Brasil 1954-1964, n:27,São Paulo, Marco Zero, 1994,p.47

[125] Idem, p. 40

Novo (1937-1945) marcou o início do chamado processo de redemocratização, no qual as camadas populares eram chamadas a participar de forma restrita na política.[126] Dentro deste quadro o autor acompanha a crise de habitação durante a década de 40 em São Paulo ao lado da mobilização popular em torno das ações de despejos. Bonduki salienta que o problema dos despejos se constituiu, no período pós-guerra e no período populista, no mais importante e angustiante problema habitacional surgido nos bairros tradicionais e consolidados de São Paulo.

"*Os despejos unem os paulistanos*", afirma a manchete do jornal Correio Paulistano, em 28-08-1946, "*...As ações de despejo unem a população da Paulicéia. Diariamente sobe e desce as escadarias do Palácio da Justiça uma multidão de velhos, moços, homens e mulheres que ali vão com notificações em punho; nos lábios a pergunta inquieta:'onde morar?*" [127]

Na verdade, as ações de despejos procuravam expulsar a população de baixa-renda das moradias de aluguel situadas em áreas bem equipadas próximas ao centro. Bonduki calcula que entre 1945-1946 cada ação de despejo atingia uma média de duas famílias, por tratar-se de cortiços ou casas coletivas, uma única ação podia significar o despejo de dezenas de famílias. Sendo assim, conclui ,

"*...teríamos para estes dois anos mais de 15.000 famílias despejadas, ou seja, aproximadamente 75.000 pessoas.* "[128]

Em relação a essa valorização das áreas urbanizadas o Digesto Econômico aponta que um lote de terreno sem benfeitorias custava, em 1944, cerca de 36 vezes mais que em 1940, em cinco anos os terrenos urbanos em geral valorizaram-se 255%, o que dá uma média anual de 51,00%. Já os lotes edificados tiveram um aumento médio anual de

---

[126] Bonduki, Nabil , *Crise na habitação e a luta pela moradia no pós-guerra in*, As lutas sociais e a cidade, org. Lúcio Kowarick, Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1988,p.95.
[127] O Correio Paulistano 28-07-1946, citado por Bonduki Nabil, op cit, p.110.
[128] Idem, Ibidem.

14,15%, devido as limitações da lei federal que proibiu os aumentos dos aluguéis.[129]

Desse modo podemos entender a vinculação do movimento das ações de despejos a Lei do Inquilinato e ainda completar tal afirmação acrescentando um outro componente importante - o início das intervenções urbanas desencadeadas na cidade pelo prefeito Francisco Prestes Maia. Nesta direção entendemos que a implantação do sistema viário, as demolições, as transações imobiliárias, e a busca de outras alternativas na construção, como a verticalização, provocaram uma acentuada elevação nos preços dos terrenos nas áreas da cidade atingidas pela "cirurgia urbana".

O ex- prefeito Francisco Prestes Maia ao escrever sobre a crise da habitação popular em São Paulo, no ano de 1947, isto é logo após findar a sua primeira gestão de prefeito da capital, aproveitou a oportunidade para se defender das acusações relacionadas às demolições causadas pela abertura das avenidas. De acordo com o ex-prefeito,

> "*...essas demolições foram mínimas diante do decréscimo geral das construções; na maioria das vêzes atingiram prédios obsoletos, insalubres e cortiços condenados, cuja eliminação apenas anteciparam. Por outro lado, os novos melhoramentos provocaram imediatamente, nos mesmos pontos, elevação de arranha-céus com capacidade total muito superior à eliminada, e o próprio material das demolições facilitou e incrementou a construção de casas nos subúrbios.*"[130]

---

[129] Varela, Alvaro Maurício, ***Por que os valores imobiliarios subiram tanto,*** in Digesto Econômico, 11-10-1945.

[130] Maia, Francisco Prestes, ***"Casas Populares"***, Digesto Económico, n:29, abril de 1947, p. 27.

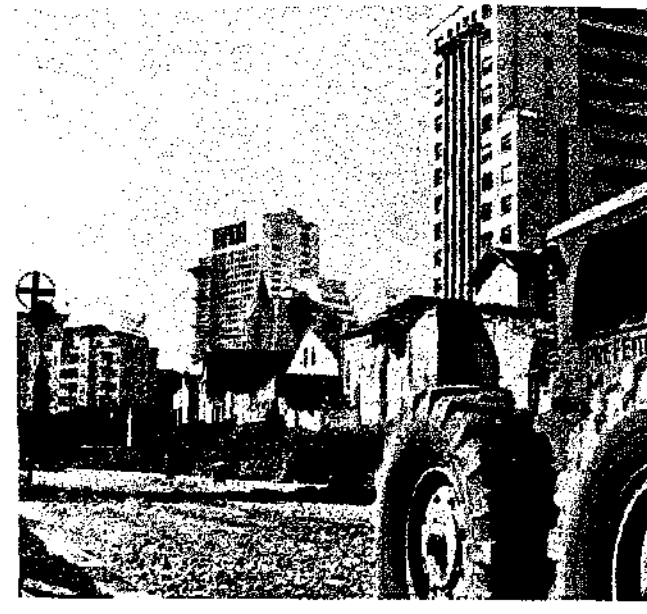


Fig.37-*" O edifício em construção... os operários fazendo reparos na via pública... o trator em atividade..Provas da faina em prol do progresso..."* (legenda original) in Isto é São Paulo, São Paulo, Melhoramentos, 6: Edição, 1963. p. 77

Fig. 38 - "O paulista tem seus hábitos : toma café em pé " in Isto é São Paulo, São Paulo, Melhoramentos, 6: Edição, 1963. p. 28.

Fig. 39 - O namoro no Brás - foto do DPH - Secretaria de Cultura de São Paulo

Todavia, esclarece o IBGE que essas casas construídas nos subúrbios, não contavam com os serviços de infra-estrutura como água, luz, esgoto, pavimentação, transportes e outros serviços básicos.

*"Em 1947, dos logradouros( ruas e praças) conhecidos do Município de São Paulo, apenas 976 (20,1%) eram pavimentados, 677(19%) arborizados, 1750(36,4%) abastecidos de água encanada, 1680(34,8% tinham iluminação domiciliar, 2.673(55,3%) eram servidos por coletas de lixo domiciliar e 1.087(22,45) eram limpos pelo serviço de limpeza pública."*[131]

A própria população nos ajuda a localizar os problemas de infra-estrutura dos bairros ao denunciar em vários jornais o descaso da prefeitura com o setor desfavorecido da cidade.

*"Vocês já moraram em um bairro pobre. Ah!, meu Deus, chuá! em Vila Mariana nas imediações do largo Luís Góis. Pois, neste lugar, onde só o ar é bom, sofremos todos os dias com a falta de Luz e Força. Por que não falta luz na Aclimação e outros bairros grã-finos, onde nas reuniões sociais que duram até alta madrugada usa-se e abusa-se da iluminação."*[132]

Sabemos ainda que as famílias desalojadas dos casebres demolidos nas áreas centrais da cidade, ou seja, nos locais de abertura das avenidas, não foram as mesmas que abrigaram os modernos edifícios ali construídos. Já para os setores imobiliários, ampliar a área construída, transformar a terra em arruamentos, construir 6 casas por hora significou uma ação civilizadora e enriquecedora, traduzia os slogans, " São Paulo a cidade que mais cresce no mundo", " São Paulo não pode parar". Porém, nem todos partilhavam o desejo de ver a capital retaliada e sua paisagem modificada em função da especulação imobiliária. Alguns moradores procuravam denunciar o trágico destino da cidade dizendo que ela:

*"...parece fadada a ser uma eterna " oficina de trabalho", de onde os homens têm que fugir, às vezes se quizerem repousar os olhos num pedaço de céu sem chaminés industriaes ou no quadrangulo de*

---

[131] Dados do IBGE in Kowarick, Lúcio, ***Espaço urbano e espaço político:do populismo à redemocratização*** op.cit, p.138.

[132] Carta Aberta, jornal ***Última Hora***, 3-3-1953.

*um jardim, florido apparentemente inutil. Já se disse, exagerando, que o nosso erro é justamente, sermos excessivamente úteis."*[133]

A feição de metrópole utilitarista procurava encobrir os espaços da poesia, a partir da disciplinarização do dia a dia de seus moradores, aos poucos os espaços de lazer, as praças, os cafés ou restaurantes foram substituídos pelas ruas, vias largas, estreitas, exíguas repletas de carros e de pessoas apressadas. Henriqueta Vertinali em seu poema " O paulistano do I V Centenário" procurou identificar as transformações da metrópole com as marcas deixadas na expressão de seus habitantes:

*"o povo paulistano caminha ligeiro, apressado, e no seu olhar, sombrio e parado, já não há demonstrações de lirismo. É que cada indivíduo permanece alheio a seu redor, às belezas da natureza, pelo espírito pratico que o assomou."*[134]

Essas imagens de pessoas apressadas e inquietas que se comprimem e se empurram nas ruas centrais da cidade de São Paulo, conforme a leitura da arquiteta Telma de Barros Correia já aparecem, no final dos anos 30, nos relatos de Erasto Toledo. Os comentários de Erasto Toledo acerca de São Paulo, no entender da arquiteta,

*"...evocam a imagem de um 'turbilhão artodoante' para descrever a crescente aceleração dos ritmos que penetrava nos diferentes domínios da vida metropolitana".*[135]

Assim os cafés servidos no balcão, as filas dos ônibus, os imponentes edifícios, o intenso movimento nas ruas, os túneis, as rodovias , e em todas as cenas do cotidiano o autor encontra a mesma ânsia de trabalho, a mesma febre de ganhar tempo e de vencer a distância.[136]

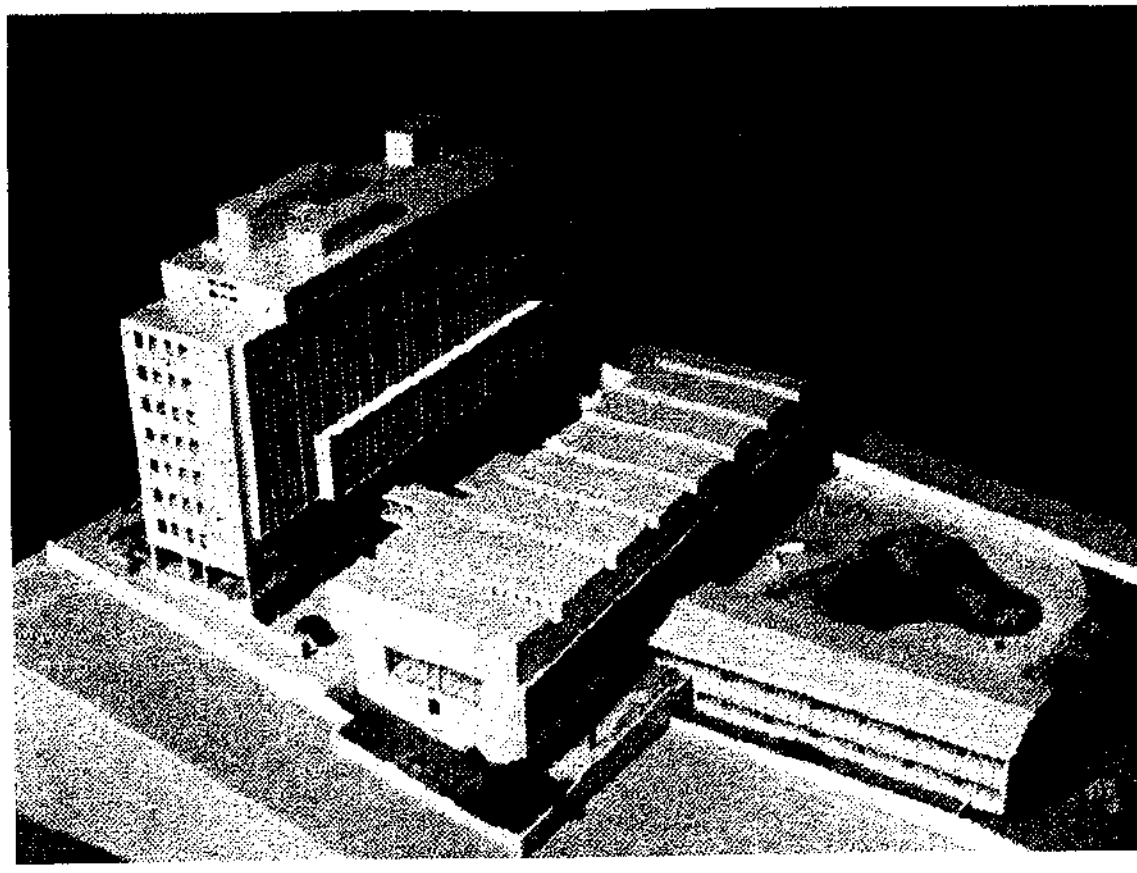
---

[133] ***Jardim de São Paulo***, Estado de São Paulo, 28-06-1938

[134] Vernali, Henriqueta, ***O Paulistano do IV Centenário,*** op. "cit.

[135] Correia, Telma de Barros, ***A gestão e a organização da cidade moderna,*** p.2, texto mimeo, verificar a indicação de Toledo Erasto, *A cidade moderna*, São Paulo, Cultura Moderna, 1937.

[136] Toledo Erasto, op.cit, p.61-62.



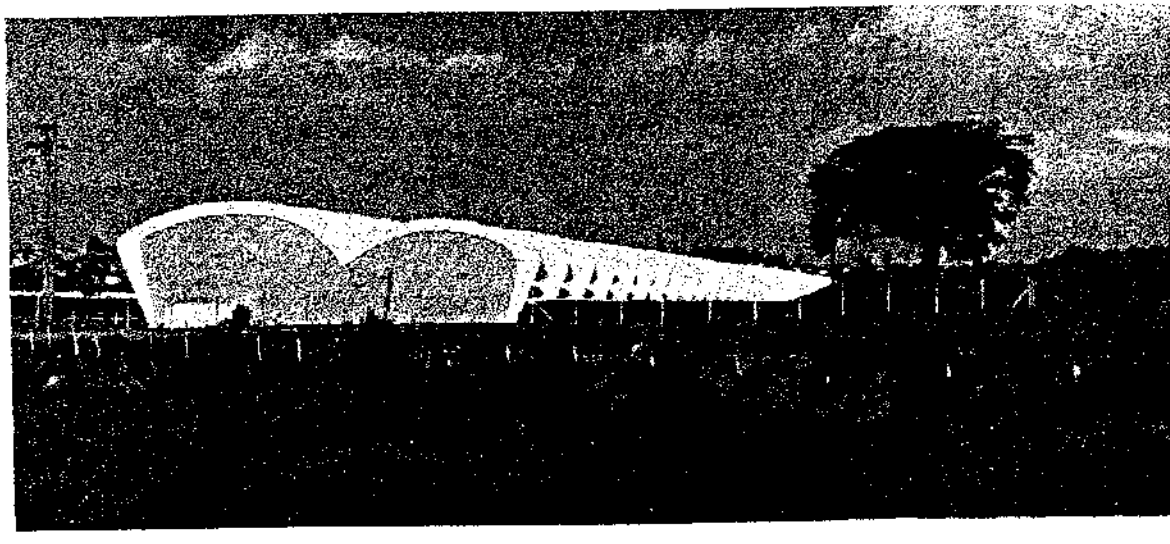


Fig. 40 - Hospital do Câncer (1954 ), e Fábrica Duchen ( 1950 ) dos arquitetos Oscar Niemeyer e Hélio Uchôa
Acrópole, N: 191, ano 16, agôsto de 1954.

*"O paulista tem seus hábitos: toma café em pé, lancha em pé, almoça em pé e janta em pé. Dá a impressão de que São Paulo não pode sentar."*[137]

Do mesmo modo, preocupados com os delírios causados pela febre do progresso poetas e cronistas recorrem as saudosas lembranças do passado, dos passeios de barcos ao longo do rio Tiête, ou dos torneios de pesca e do futebol de várzea, do alegre cantarolar dos vendedores ambulantes e das aventuras nos bondes puxados por burros. Com o intuito de expressar a perda de referenciais importantes na cidade, este antigo morador da paulicéia evoca imagens que questionam o "crescimento" e sobretudo as transformações "impostas" pelas novas diretrizes do chamado progresso:

*"Quem se lembra hoje daquele riacho de águas claras e borbulhantes, que brincava na baixada do Carmo, dando sete voltas e formando uma ilha pitoresca, pequenina mas muito querida da juventude de outrora. O riacho se chamava Tamanduateí( rio do Tamanduá) e a ilhota -" Ilha dos Amores".*[138]

Como num piscar de olhos, o autor descortina as imagens desaparecidas da Ilha, e em meio a descrição entram em cena dezenas de mulheres que ali se achavam todas as manhãs batendo roupa e cantando, eram as lavadeiras da cidade. Enquanto nos pontos mais afastados, surgem os garotos e caixeiros que aos domingos nadavam nas águas limpas e mansas do Tamanduateí. Nesse tempo longíguo, salienta o morador, não havia esgoto, os detritos das habitações iam para fossas cavadas nos quintais, portanto não poluíam como hoje os rios da cidade.[139]

---

[137] Fatos e Fotos, n:26, julho de 1961.

[138] ***O Tamanduateí e a ' Ilha dos Amores"***, A Gazeta, 25-01-1954.

[139] Conforme o parecer do engenheiro Plinio Penteado Whitaker, "*... atualmente, verifica-se que as águas do Tieté estão poluídas até cerca de 150 quilometros a juzante da cidade. A zona de depressão do oxigêncio dissolvido começa logo depois da ponte de Guarulhos junto à Penha,*

No mesmo ano do IV Centenário o morador indignado com o tal progresso, olha para o canal de água, suja e fétida do Parque D.Pedro II e pergunta:

*"Será o mesmo Tamanduateí de nossos avós?. Não. É o cadáver de um riacho em putrefação assassinado por esse monstro implacável que destrói as tradições de um povo- o Progresso."* [140]

Essas lembranças, sem dúvida, registraram mudanças que podemos interpretar através das palavras de Maurice Halbwachs. A lembrança, conforme este autor, é uma reconstrução do passado com a ajuda de dados do presente e preparado aliás por outras reconstruções feitas em épocas anteriores e de onde a imagem do passado também é alterada. Nestes registros, fica clara a idéia de que o homem cria laços, afetivos com o espaço que habita, que produz referências que permitam-lhe identificá-lo, que ele cristaliza cada peça que compõe o cenário urbano, tornando-o reconhecível aos seus olhos. Por isso a medida em que estes laços parecem mais tênues, as referências mais frágeis, há uma tentativa, quase desesperada, de tentar preservar o antigo espaço da corrosão do tempo alterado pelas transformações urbanas.[141]

Após conhecer a dupla silhueta da metrópole, podemos agora entender a importância da propaganda no decorrer das Comemorações do IV Centenário. Nesta ocasião as imagens da cidade misturavam-se com a grandeza dos números, além disso procuravam ocultar o seu duplo, isto é, o sonho de uma parte dos habitantes que lutavam para sobreviver na "cidade que mais cresce no mundo". Entre

---

*aumentando a degradação das águas do rio dentro do perímetro urbano, onde são feitos os lançamentos dos esgotos..."*Com relação ao Tamanduateí o mesmo engenheiro ressalta que a poluição é proveniente dos despejos dos resíduos industriais, não descarregados pelas rêdes sanitárias mas coletores independentes. in Boletim da Repartição de Águas e Esgotos- Secretaria da Viação e Obras Públicas de São Paulo, Sub- Prefeitura de Santo Amaro, ano 8, novembro de 1946. p.118.

[140] Idem, ibid.

os habitantes descontentes com a força propagandística dessas imagens encontramos o "político" Prestes Maia, apresentando-se em 1954 como candidato ao governo do estado de São Paulo.[142] Interessante é que ele, parece não acreditar nas imagens que ele mesmo ajudou a construir - São Paulo/ A cidade metrópole.

Em sua coluna no jornal Última Hora (5/01/1954) o candidato procura desmistificar o sentido das frases, "a cidade que mais cresce no mundo", "a maior cidade da América do Sul", que, no seu entender, não passam de histerismo em moda e produto de propaganda política.

"*O desenvolvimento demográfico da capital bandeirante é realmente muito forte, máximo se levarmos em conta o seu tamanho pois o índice de crescimento geralmente reduz-se com o vulto das aglomerações. Por isso mesmo não há motivos para exageros e para atribui-lhe uma prioridade que ela não tem. Não ostenta ela nem o maior aumento absoluto, nem o maior aumento relativo no mundo como se tem repetido, mas nem sequer no País.* "[143]

Ao escrever esta coluna, Prestes Maia denúncia as estratégias políticas em torno das estatísticas demográficas que alguns Estados utilizavam no sentido de tornar mais plausíveis as votações decisivas com que concorriam aos pleitos nacionais. Quanto a imagem de primeira cidade industrial da América do Sul, ele admite que tem sido notável seu crescimento industrial, entretanto seria para ele um exagero designar São Paulo nessa classificação. Estas palavras revelam o lado político ao procurar desmascarar as intenções de seus adversários, da mesma forma elas se voltam para os urbanistas que naquele momento discutiam o planejamento da cidade fincados na elaboração do Plano Diretor.

No entanto, entre o político, o técnico e o artista encontramos agora o 'habitante'. Dessa vez, Prestes Maia abandona a régua e o

---

[141] Halbwachs, Maurice. ***A memória Coletiva,*** São Paulo, Editora Vértice, 1990.

[142] Nós já sabemos que só em 1961 que o nosso urbanista consegue através do voto se reeleger prefeito da capital paulista.

[143] Maia, Francisco Prestes. "Demografia" in jornal Última Hora, 5/01/54.

compasso, diminui a escala do desenho, ainda deixa de lado os referenciais teóricos para traçar o mapa afetivo das ruas da cidade. Ruas que eram antigos caminhos, ruas repletas de histórias e lembranças, ruas esquecidas, ruas do jogo de bola, ruas do comércio, ruas que serviam de porto para as canoas que navegavam nos rios, ruas da corrida de touros, ruas da quitanda, ruas do mata a fome, ruas da alegria. Como habitante o urbanista se assusta com a velocidade das transformações e com isso nos apresenta mais uma de suas facetas.

*" Os velhos nomes pitorescos, que em tantas cidades européias ainda constituem grande encanto ou, pelo menos, curiosidade, desapareceram totalmente em São Paulo: beco do Inferno (travessa do correio), beco do Sapo (travessa do Seminário), rua do Mata - Fome ( Ipiranga ), largo dos Curros (praça da República), ladeira do Quebra - Bunda (morro da Liberdade- Pires da Mota), todos eles substituídos ou esquecidos. Substituídos recentemente ou em vias de esquecimento: morro do Piolho, ladeira do Barulho (Cambuci ), etc."* [144]

Na busca das antigas nomenclaturas das ruas, o habitante chama a atenção do urbanista ao lembrar que um dia estas ruas deixaram de ser ruas para transformarem em imponentes avenidas.

[144] Maia, Francisco Prestes. " São Paulo de ontem de hoje e do futuro"- Nomenclatura Urbana in Ultima Hora, 6/03/1954.

# Conclusão

*"Aprender uma cidade é, na verdade, uma coisa lenta*
*É preciso, entretanto, saber algumas coisas, e precisamos andar distraídos,*
*bem distraídos, para reparar nessa alguma coisa."( Rubem Braga)*

Ao viver num espaço-tempo racionalizado e dessacralizado diferente do espaço-tempo mítico da antigüidade, o cidadão contemporâneo foi aos poucos dando conta de uma ruptura definitiva com o passado. Por outro lado, o presente para estes cidadãos não passa de um terreno nebuloso, fragmentado, ausente de teorias e profecias sobre o futuro. Neste sentido, o século XXI passa a ser uma incógnita. E a cidade se transforma num reflexo físico depositária do medo, angústia mas ao mesmo tempo repleta de sonhos e aspirações.

Nos últimos anos, os "urbanistas" vem enfrentando o desafio de devolver às cidades a boa qualidade de vida humana e social. O urbanista já não sonha em fazer o mundo. Nos projetos para a cidade do futuro( a cidade tecnológica) nos dizeres de Giulio Carlo Argan, "...*é concebida infinitivamente grande; mas ao infinitivamente grande para a massa corresponde o infinitivamente pequeno, o mínimo para o indivíduo*".[1] Esse é um dos motivos que levaram os urbanistas contemporâneos a propor soluções pontuais para as cidades e incorporar " os indivíduos" como parte integrante do cenário urbano. Entretanto, preocupados ainda em responder aos problemas de trânsito, sistema viário, saneamento, meio ambiente, poluição e segurança, estes profissionais planejam o futuro das cidades a partir da

[1]Ver Giulio Carlo Argan. "O Espaço Visual da cidade" e "Urbanismo, espaço e Ambiente" in História da Arte como História da cidade, São Paulo, Martins Fontes, 1984.

elaboração de um Plano Diretor.

Hoje ao se mostrarem decepcionados com as práticas urbanísticas passadas, estes profissionais questionam o campo conceitual do urbanismo; além disso, manifestam as mais diversas insatisfações diante da incapacidade de orientar as práticas sobre as cidades, ou seja, em procurar atingir os objetivos essenciais da própria disciplina "urbanismo".

Em nossos estudos tivemos a oportunidade de mostrar que desde o começo do século, a cidade de São Paulo vem representando motivo de preocupação por parte dos engenheiros-arquitetos que procuravam organizar o espaço urbano fincados nos preceitos do urbanismo. Em 1911, foram apresentados três planos de melhoramentos, no entanto, todos tinham suas preocupações voltadas para a solução dos problemas de circulação do centro com os bairros periféricos.

É contudo em 1930, que a cidade de São Paulo inaugura uma nova política de organização do espaço, a partir do Plano de Avenidas elaborado pelo engenheiro Francisco Prestes Maia. Neste Plano, o engenheiro revela uma política de intervenção urbana calcada no controle da administração pública, na eficiência, na economia e na facilidade para a realização dos negócios, e ainda aponta como principais elementos constitutivos da vida da cidade a circulação e a habitação. Para traçar este Plano, o autor recupera as experiências realizadas em várias cidades européias e norte americanas com o intuito de analisar as diferentes propostas urbanísticas apresentadas pelos seus respectivos autores. Idéias, experiências, que sem dúvida priorizaram aspectos tecnicamente diferentes e foram utilizadas de forma seletiva e parcial em cada item do Plano. Prestes Maia diferentemente dos urbanistas de hoje projetou otimisticamente o futuro da metrópole paulista. O sonho de uma cidade ideal projetada a partir das novas técnicas de transporte e de comunicação completava-se com

a linguagem visual. Neste sentido inúmeras aquarelas ricas em detalhes ornamentais vestiam a cidade com um figurino inspirado nas cidades renascentistas.

Todavia o descompasso entre o discurso teórico e as projeções visuais indicavam no Plano a existência do paradoxo razão e paixão. Para entender a complexidade dessas imagens procuramos acompanhar a trajetória política e intelectual do seu autor e paralelamente estudar os diferentes momentos políticos que marcaram a passagem do Estado Novo ao chamado período de redemocratização do país. Momentos importantes vividos por este urbanista que conseguiu por duas vezes ocupar o cargo de prefeito da cidade de São Paulo e com isso implantar o Plano proposto em 1930. Foi descobrindo suas várias facetas de político, intelectual e artista que decidimos fazer uma leitura específica do plano como fruto da utopia e deslocar para um outro trabalho uma análise pontual e descritiva da obra fincada nas práticas e realizações. Tudo isso com o intuito de responder a seguinte questão: qual a relação entre o Plano de Avenidas e a construção da "imagem" da cidade nos anos 50?

Sabemos que até o princípio dos anos 70, as direções apontadas no Plano de Avenidas nortearam as discussões concernentes aos projetos urbanísticos para São Paulo. Cada rua e avenida aberta, propiciava novos investimentos imobiliários a partir da substituição dos antigos casarões pelos edifícios verticais construídos com novas tecnologias construtivas e projetados pelos partidários da arquitetura moderna. Ao implantar o Plano de Avenidas, Prestes Maia, permitiu a entrada destes novos profissionais, dentre eles destacamos, Rino Levi, Eduardo Kennese de Melo, Zenon Lotufo, Oscar Niemeyer, Vilanova Artigas. Como "político", nosso urbanista reconhecia que as imagens simbólicas apresentadas no Plano de Avenidas, inspiradas na arquitetura monumental dos edifícios atrelada as experiências norte-americanas em torno da formação dos centros cívicos, não

correspondiam com as expectativas políticas e econômicas dos anos 40 e 50. Projeções eufóricas colocavam a cidade de São Paulo ao lado da capital da República como uma das mais importantes cidades brasileiras, vivendo uma época de grande desenvolvimento urbano, de avanço econômico e de significativo aumento populacional. Neste contexto, na tentativa de mostrar através da arquitetura as marcas profundas de contemporaneidade, a capital se apresentava para o Brasil e para o mundo como uma vestimenta moderna.

Demonstramos que durante o período de implantação do Plano de Avenidas, uma nova visão de plano se forjava no meio técnico. Tais preocupações se apresentaram nos anos 50, na fala dos engenheiros-arquitetos partidários dos princípios da Carta de Atenas e defensores da arquitetura moderna. Lembramos que a frase "São Paulo é a cidade que mais cresce no mundo" trazia consigo um desafio para os urbanistas paulistas: de um lado seus discursos ressaltavam, a importância do poder privado, sobretudo porque no entender dos mesmos as transações imobiliárias geravam lucro e beneficiavam o poder público; do outro, encontramos nestes desafios a questão de como controlar a iniciativa particular e ainda regular o crescimento da capital. Com a intenção de sensibilizar os corretores imobiliários do relevante papel dos urbanistas no que tange os conflitos de direitos envolvendo as iniciativas do poder público e particular, o engenheiro-arquiteto Carlos Alberto Cardim Filho em palestra proferida na Câmara de Valores Imobiliários e Sindicato dos Corretores de Imóveis em 1954, assevera que tanto os corretores como os engenheiros e arquitetos ficavam confusos na orientação dos seus clientes diante da má atuação da Comissão de Obras e Urbanismo da cidade.

Nessa perspectiva, o mesmo salienta que, o preparo da grande metrópole exige a presença de homens especializados: "*Estes, com os arquitetos, são indicados a propor as medidas acauteladoras do crescimento harmonioso com as intervenções e planificações que se*

*fizerem necessárias..."* [2]

Entre estas medidas Cardim Filho propõe a necessidade de uma revisão no Código de Obras da Prefeitura, particularmente, no capítulo destinado às edificações. Antes de finalizar a palestra, faz um apelo às autoridades municipais no sentido de que se restabeleça os estudos condizentes ao zoneamento, arruamento e loteamento da cidade, temas amplamente debatidos pelos integrantes da antiga Comissão do Código de Obras.[3] Além disso, este profissional não esquece de vincular suas justificativas sobre a revisão do Código de Obras a uma etapa crucial dos preparativos frente as comemorações do IV Centenário de São Paulo. Em suas palavras, tais medidas seriam capazes de *"...dotar, São Paulo, no seu IV Centenário, de uma legislação sobre construções: legislação moderna, simples e prática."* [4]

Entretanto, o que significava uma legislação moderna, simples e prática? No seu entender, significava uma forma de controlar o crescimento, a partir da implementação de um zoneamento eficaz, capaz de estimular novos investimentos imobiliários.

Desse modo, os preparativos do IV Centenário assinalavam a materialização de um projeto político desenvolvimentista que procurava encontrar legitimidade no campo da produção de imagens fornecidas a partir do discurso urbanístico e das projeções da arquitetura moderna. Lembramos que estas grandes edificações foram idealizadas para servir como sede às inúmeras festividades reservadas ao IV Centenário de São Paulo, dentre elas, a cúpula esférica onde deveria funcionar o Palácio das Exposições idealizadas pelos arquitetos Oscar Niemeyer, Zenon Lotufo, Eduardo Keneese de Mello, Hélio Uchôa.

Todas estas construções, sem dúvida, chamaram a atenção do

---

[2] Cardim, Carlos Alberto Gomes filho. "Urbanismo-Agente de Progresso" in Revista Acrópole, ano 16, n:191, p.522

[3] O novo Código de Obras , aprovado pela Lei n: 4.615, de 13 de janeiro de 1955. O antigo Código de Obras "Arthur Saboya"(1934)

[4] Idem, ibidem.

arquiteto Walter Gropius, fundador do Instituto Staatliches Bauhaus, que veio em 1954 para participar do júri da II Exposição Internacional de Arquitetura em São Paulo e também receber o Prêmio da Fundação Andrea e Virgínia Matarazzo, uma espécie de Prêmio Nobre da Arquitetura Moderna. Em meio a solenidade da entrega de prêmios da II Bienal, Gropius não esconde seu entusiasmo ao parabenizar o Brasil, especialmente os arquitetos brasileiros, pelo pioneirismo em aplicar a arquitetura moderna em seus edifícios.

*"Nesta primeira visita ao Brasil, fiquei fascinado pela enorme vitalidade de sua população pela fertilidade de sua terra, pelas suas imensas e ainda não exploradas riquezas, pela sua maneira de viver em amizade e paz com vizinhos, tanto ao Norte como ao Sul. Tudo isso prenuncia para o Brasil, um futuro extremamente promissor. Como arquiteto, fiquei enormemente impressionado com as vastas atividades construtivas em São Paulo e no Rio de Janeiro, muito mais vastas do que vi em qualquer país."* [5]

As palavras de Gropius correspondiam aos anseios de diferentes personagens públicas que ali se encontravam para comemorar o aniversário da cidade, entre eles, o Prefeito Jânio Quadros, o presidente da República Getúlio Vargas, a Comissão Organizadora do IV Centenário, e claro os engenheiros-arquitetos. No tocante a arquitetura, Gropius ainda propõe que,

*"... o próximo passo que poderia ser dado, no caminho para a consecução de uma unidade orgânica de vossas cidades, é a elaboração de planos mestres e a designação de comissões de planejadores e arquitetos com poderes legislativos para executá-los."* [6]

Gropius reforça com essas palavras o desejo de um grupo de engenheiros-arquitetos que já no início dos anos 50 reivindicavam para São Paulo um Plano Diretor, tendo como referência as coordenadas da Carta de Atenas. É o caso do engenheiro-arquiteto Eduardo Keneese de Mello, que em uma conferência realizada no Instituto de Arquitetos nos diz:

---

[5] Boletim Informativo da Comissão do IV Centenário de São Paulo, janeiro de 1954.

*"...que a medida de todas as cousas, no dispositivo urbano não pode reger-se senão, pela escala humana...As bases do urbanismo são as quatro funções: habitar, recrear, trabalhar, divertir-se, circular."* [7]

Antes porém, de elaborar o Plano Diretor, estes profissionais assinalavam a importância dos trabalhos de "conscientização" da população para os problemas urbanísticos. Neste sentido acompanhamos, no ano de 1950, as comemorações do Dia Mundial do Urbanismo em São Paulo promovida por várias entidades, entre elas, o governo do Estado, prefeitura de São Paulo, Instituto de Engenharia, Sociedade de Engenheiros Municipais de São Paulo, Instituto dos Arquitetos do Brasil, Sociedade Amigos da Cidade, Sindicato da Construção Civil, Associação Comercial de São Paulo. Enquanto para os defensores do Plano Diretor conquistar a opinião pública é uma das principais metas do urbanismo, naquela mesma ocasião para os líderes populistas é uma forma de conquistar para o voto as camadas mais despojadas da população.

Por fim, em contraposição aos defensores do Plano Diretor e a todo o ideário desenvolvimentista, alguns moradores denunciavam a feição utilitarista da metrópole traçando um mapa afetivo da cidade, entre eles, encontramos o saudoso habitante Francisco Prestes Maia. Ao relatar as histórias que marcaram a nomenclatura das antigas ruas paulistanas, Prestes Maia se mostrava preocupado com o impacto das transformações urbanas que aos poucos encobriam os antigos referenciais da cidade. Desta vez, era o habitante desafiando o urbanista a incorporar seus valores ao caráter coletivo da cidade.

---

[6]Idem, ibidem.
[7]"Jardim de São Paulo", O Estado de São Paulo, 28/06/1938.

# BIBLIOGRAFIA

AGACHE, Alfred. Cidade do Rio de Janeiro; extensão e embelezamento. Organizações projectadas pela administração de Antônio Prado Jr. AMD.P.L.G-S>F>U, Foyer Brésilien,1926.

ALBUQUERQUE, Alexandre de. As novas avenidas. São Paulo, Casa Vanordem, 1910.

ANDRADE, Carlos Roberto Monteiro. Arquitetura e Urbanismo, "Saturnino de Brito; um projetista de cidades". ano 12-jun/jul 97. 1997.

ANDRADE, Carlos Roberto Monteiro. Espaços &Debates, "O plano de Saturnino de Brito para Santos e a construção da cidade moderna no Brasil". número 34, 1991.

ANDRADE, Mário de. Diário Nacional, "Exposição duma Casa Modernista (considerações)". 5/04/1930.

ANDRADE, Mario. Poesias Completa, "Meditação sôbre o Tietê". São Paulo, Livraria Martins, 1966.

ANDRADE, Oswald. Arte em Revista, "A casa modernista, o pior crítico do mundo e outras considerações". N;4. São Paulo, agosto de 1980.

ANDRADE, Oswald. Diário da Noite, "A casa modernista, o pior crítico do mundo e outras considerações". São Paulo, julho de 1930.

ANELLI, Renato L. S. "Arquitetura e Cidade na obra de Rino Levi" in

Espaço & Debates, Revista de Estudos Regionais e Urbanos, ano XVII, N:40, 1997

.ARGAN, Giulio Carlo. História da arte como história da cidade. São Paulo, Martins Fontes, 1992.

ARGAN, Giulio Carlo. Arte Moderna, São Paulo, Companhia das Letras, 1992.

ARTIGAS, Vilanova. Módulo, "A Semana de 22 e a arquitetura". N: 45, março/abril, 1977.

ASSUMPÇÃO, Silvana. Cidade, "O Inventor da Metrópole". Revista do Patrimônio Histórico/ Secretaria de Cultura, ano III, N:4, 1996.

AZEVEDO, Haroldo. A cidade de São Paulo. São Paulo, Companhia Editora Nacional São Paulo, vol. I, II, III, IV. 1958.

BACON, Francis. Os Pensadores , "A Nova Atlântida". São Paulo, editora abril.

BACZKO, Bronislaw. Lumières des L'Utopie. Paris, Payot, 1978.

BADARÓ, Ricardo. Campinas o despertar da Modernidade. Campinas, Unicamp, 1996.

BÉGUIN, François. Espaço & Debates, "As maquinarias inglesas do conforto". n:34, Ano XI, 1991.

BENÉVOLO, Leonardo. História da Cidade. São Paulo, Perspectiva, 1983.

BENÉVOLO, Leonardo. Historia de la arquitectura moderna.

Barcelona, Editorial Gustavo Gilli, 7: edición, 1994.

BENICHOU, Paul. Les Temps des Prophètes. Doctrine de L'Âge Romantique. Paris, 1977.

BERMAN, Marshall. Tudo que é sólido se desmancha no ar. São Paulo, Companhia das Letras, 1987.

BERTUCCI, Liane Maria. Saúde arma revolucionária em São Paulo - 1891/1925. Coleção Tempo & Memória, Campinas, 1997.

BICCA, Paulo. Arquiteto a Máscara e a Face. São Paulo , Projetos Editores Associados, 1984.

BONDUKI, Nabil. As lutas sociais e a cidade, "Crise na habitação e a luta pela moradia no pós-guerra". org. Lúcio Kowarick. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1988.

BORGES, V. H.F. P. Getúlio Vargas e a oligarquia paulista: História de uma esperança e de muitos deseganos através dos jornais da oligarquia. São Paulo, Brasiliense, 1979.

BORGHI, Hugo. A força do destino. Rio de Janeiro, Editora Forense, 1995.

BRESCIANI, Maria Stella Martins. A questão urbana, técnica e política ( texto apresentado para discussão do Grupo de pesquisa sobre cidades da ANPUH, núcleo, São Paulo, Sessão de 29-3-98, mimeo.

BRESCIANI, Maria Stella. "Permanência e Ruptura no Estudo das Cidades" in Cidade & História - Modernização das Cidades

Brasileiras nos Séculos XIX e XX, org. Fernandes, Ana e Gomes, Marco Aurélio A. de Filgueiras, UFBA, 1990.

BRESCIANI, Maria Stella. História e Utopia, "Razão e Paixão na Política". org. Ilana Blaj e John Monteiro, Revista Brasileira de História. ANPUH, São Paulo, 1996.

BRESCIANI, Maria Stella. "História e Historiografia das Cidades, um Percurso" in Historiografia Brasileira em Prespectiva, org. Freitas, Marcos Cezar. Instituto Franciscano de Antropologia, e Editora Contexto, 1998.

BRUAND, Ives. Arquitetura Contemporânea. São Paulo, Perspectiva, 2: edição, 1991.

CALVINO, Italo. As cidades invisíveis, São Paulo, Companhia das Letras, 1991.

CAMPOS, Ernesto de Souza. História da Universidade de São Paulo. São Paulo, 1954.

CAMPOS, Eudes. Cidade, "São Paulo na visão classista de Prestes Maia". Revista do Patrimônio Histórico Secretaria Municipal de Cultura, Ano III, 1996.

CANO, Wilson. Raízes da Concentração Industrial em São Paulo. São Paulo, Editora Hucitec, Terceira Edição, 1990.

CARDOSO, Fernando Henrique. Capitalismo e escravidão no Brasil meridional. São Paulo ,Difel, 1962.

CARPINTÉRO, Antonio Carlos. "Quatro traduções"- trabalho

programado apresentado ao Programa de Pós-graduação - FAUUSP- 1996.

CARPINTÉRO, Marisa Varanda Teixeira. A construção de um sonho; Os engenheiros - arquitetos e a formulação da política habitacional no Brasil(1917-1940). São Paulo, UNICAMP , 1997.

CARPINTÉRO, Marisa Varanda Teixeira. História & Utopia, "Utopia Urbanística e o Urbanismo Utópico". org. Ilana Blaj e John Monteiro, São Paulo, Revista Brasileira de História.

CARVALHO, José M. de. Acrópole, "A profissão de engenheiro, disciplina, seleção e defesa". Ano V, n: 53, setembro de 1942.

CAUCQUELIN, Anne. Essai de philosophie urbaine, "Le lieu de temps". Paris, Universitaire de France, 1992.

CAVALCANTI, Lauro. Projeto Revista Brasileira de Arquitetura, Planejamento Desenho Industrial, construção, "Le Corbusier, o Estado Novo e a formação da arquitetura moderna brasileira". Agosto de 1987.

CERDÁ, Ildefonso. Teoría General de La Urbanización(1867), organizada e apresentada por Lopez Abersturi, tradução para o Francês por Antonio Lopez Aberasturi e Jacques Boulet, Paris, Seuil, 1979.

CHOAY, Françoise. A regra e o modelo. São Paulo, Perspectiva, 1985.

CHOAY, Françoise. O urbanismo. São Paulo, Perspectiva, 1979.

CHOAY, Françoise. Cerdà I El seu Eixample a Barcelona, "L' Ordre Critic. Ajuntament de Barcelona". Ministério de Obras públicas, 1992 .

CHOAY, Françoise. Imagens da Cidade , "A história e o método em urbanismo". org. Maria Stella Bresciani. Marco Zero, 1994.

CINTRA, João Florence d'Ulhôa & MAIA, Francisco Prestes. Boletim do Instituto de Engenharia. "Um problema actual; os grandes melhoramentos de São Paulo". n:29. 1924.

CLOTA, Miguel Domingo I. Treballs sobre Cerdá, I seu Eixample a Barcelona, "Consideracions el pla Cerdá". Ministério de Obras Públicas e Transportes, 1992.

CORREA, Telma de Barros. Pedra: plano e cotidiano operário no Sertão. O projeto urbano de Delmiro Gouveia., Tese de doutorado FAU/USP, 1995.

CORREIA, Telma de Barros. A gestão do tempo e a organização da cidade moderna. ( texto mimeo-) 1996.

CORTESÃO, Jaime. Rapôso Tavares e a Formação Territorial do Brasil. Rio de janeiro, 1958. ?

DAVIS, Horace. Revista do Arquivo Municipal, Padrão de vida dos operários da limpeza na cidade de São Paulo". São Paulo, Departamento de Cultura e Recreação, N:13, 1935.

DECCA, Maria Auxiliadora Guzzo. A vida fora das fábricas. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1987.

DIÊGOLI, Leila Regina. Revista do Departamento do Patrimônio Histórico, "Arquitetura Oficial e o estado Novo". ano III, Secretaria Municipal de Cultura, 1996.

FAERMAN, Marcos. Cidade, "Os Livros de um Humanista". Revista do Departamento do Patrimônio Histórico- Secretaria Municipal de Cultura. 1996.

FARIAS, Agnaldo Aricê. *Gregori Warchavchick - Introdutor da Arquitetura Moderna no Brasil,* dissertação de mestrado. Unicamp, 1990.

FERRAZ, Geraldo. *A arquitetura modernista- um espaço sem lugar,* publicado na apostila do curso Introdução à arquitetura moderna, texto mimeo. PUCCAMP- FAU, 1996.

FISCHER, Sylvia. *Ensino e Profissão: o curso de engenheiro-arquiteto da Escola Politécnica de São Paulo,* tese de doutoramento. FFCH/USP, 1989.

FONSECA, Nuno de Azevedo. .*Estudo comparativo das propostas de cidade contidas em edifícios dos anos 1945/1965-1965-1985,* dissertação de mestrado. USP- São Carlos, 1992.

FOUCAULT, Michel. Vigiar e Punir: nascimento da prisão. Petrópolis, Vozes, 1983.

FOUCAULT, Michel. Microfísica do poder. Rio de Janeiro, Graal, 1986.

FOURIER, Charles. El Falanstério. Madrid, 1978.

FOURIER, Charles. La harmonia del nuevo mundo. Madrid, 1973.

FREIRE, Victor da Silva. Revista Politécnica , "Melhoramentos de São Paulo". 6(33); 115, fevereiro - março de 1911.

FREIRE, Vinicius Torres. Folha de São Paulo, " A arte de andar pelas ruas da cidade com Mário de Andrade". 3/10/93.

FURTADO, Celso. Formação Econômica do Brasil. Rio de Janeiro, Fundo de Cultura, 1961.

GARCIA, Heitor A. Heiras. Acrópole, "As responsabilidades do urbanismo". Novembro 1950.

GARCIA, Heitor Eiras. Acrópole, "Data dos Urbanistas". Ano XV, n: 173, 1950.

GINZBURG, Carlo. O queijo e os vermes: o cotidiano e as idéias de um moleiro perseguido pela inquisição. São Paulo, Companhia das Letras, 1987.

GLEZER, Raquel. Imagens da Cidade, "Visões de São Paulo" org. Maria Stella Bresciani. São Paulo, Marco Zero, 1994.

GROSTEIN, Marta Dora. *A cidade clandestina; os ritos e os mitos, o papel da "irregularidade" na estruturação do espaço urbano no município de São Paulo, 1900-1987"*, tese de Doutoramento. FAU-USP, 1987.

GROSTEIN, Marta Dora. Revista Pós, "A presença da História e a Intervenção na cidade existente" in O estudo da história na formação do arquiteto,. número especial, FAUUSP, 1994.

GUNN, Philip. "O paradigma de cidade-jardim na via fabiana de reforma urbana" in Espaço & Debates, Revista de Estudos regionais e Urbanos, São Paulo, Núcleo de Estudos regionais e Urbanos, 1981.

HALBWACHS, Maurice. A memória Coletiva. São Paulo, Editora Vértice, 1990.

HARRIS, Elizabeth. Le Corbusier, riscos brasileiro. Rio de Janeiro, Nobel, 1987.

HARVEY, David. Condição Pós- Moderna, São Paulo, Edições Loyola, 1989.

HERMANN, Frederico Jr. Relatório do Município de São Paulo Exercício. 1936, Câmara Municipal.

HOBSBAWN, Eric. A era dos extremos, São Paulo, Companhia das Letras, 1995.

HOBSBAWN, Eric. Revista Brasileira de História, " O ressurgimento da narrativa. Alguns Comentários", inverno. Campinas, IFCH/UNICAMP, 1991.

HUGHES, Robert. Barcelona, São Paulo. Companhia das Letras, 1995.

IANNI, O. O colapso do populismo no Brasi. 4: edição. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1978.

JACOBS, Jane. Muerte y Vida de las Grandes Ciudade. Barcelona, 2: edição, 1973.

KASUMI, Munakata. A legislação trabalhista no Brasil. São Paulo, Brasiliense, 1981.

KOWARICK , Lúcio & BONDUKI, Nabil. As Lutas sociais urbanas, "Espaço urbano e espaço político : do populismo à redemocratização". São Paulo, Paz e Terra, 1988.

KRUECKEBERG, D.A. Introduction The Planning History in the United States, "The Culture of Planning". New Brunswick, Hutgers University, 6: impressão, 1993.

La Carta de Atenas. Buenos Aires, 1957.

LAMPARELLI, Celso Monteiro. Espaço &Debate, "Louis- Joseph Lebret e a pesquisa urbano-regional no Brasil * Crônicas tardias ou história prematura". Revista de Estudos Regionais e Urbanos, ano XIV, n: 37, 1994.

LAPA, José Roberto do Amaral. A Cidade - Os cantos e os Antros, São Paulo, EDUSP, 1996.

LE CORBUSIER. Planejamento Urbano. São Paulo, Perspectiva, 1971.

LE CORBUSIER. Urbanismo. São Paulo, 1992.

LEÃO, Múcio. A Gazeta, "São Paulo na evolução do Brasil". 25-01-54.

LEME, Maria Cristina. Cidade & História, "O Plano de Avenidas e a formação do pensamento urbanístico em São Paulo nas três primeiras décadas do século XX". org. Marco Aurélio Filgueiras

Gomes e Ana Fernandes. Faculdade de Arquitetura - Mestrado em Arquitetura e Urbanismo.

LEME, Maria Cristina da Silva. Revisão do Plano de Avenidas- Um Estudo sobre o Planejamento Urbano, Tese apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo para obtenção do título de Doutor, 1990.

LEMOS, Carlos A.C. Alvenaria Burguesa. São Paulo, Nobel, 1989.

LEVI, Rino. A arquitetura e a estética das cidades, Arquitetura Moderna Brasileira: Depoimento de uma Geração. Coletânea de textos organizada por Alberto Xavier, São Paulo. ABEA/FVA/Pini- Projeto Hunter Douglas, 1987.

LEVI-STRAUSS, Claude. Tristes Trópicos. São Paulo, Anhembi, 1957.

LIRA, José Tavares, Mocambo e cidade. regionalismo na arquitetura e ordenação do espaço habitado. Tese doutorado, FAU/USP, 1997.

LODI, Carlos. Acrópole, " Aspectos básicos atuais do planejamento urbano". N:173, 1952.

LOWRIE, Samuel H. Revista do Arquivo Municipal, " Pesquisa de padrão de vida das famílias dos operários da limpeza pública da municipalidade de São Paulo. N:51, 1938.

MAIA, Francisco Prestes & CINTRA, João Florence d'Ulhôa. Boletim do Instituto de Engenharia, "Um problema actual - Os grandes melhoramentos de São Paulo. Vol VI, números 26 e 27.

MAIA, Francisco Prestes. Correio Paulistano, "Prestes Maia : Nunca fui Anti-Janista". 07-02-1961.

MAIA, Francisco Prestes. Introdução ao Estudo de um Plano de avenidas para a cidade de São Paulo, 1929.

Maia, Francisco Prestes. Os Melhoramentos de São Paulo. São Paulo, Sub- Divisão Gráfica da prefeitura do Município de São Paulo, segunda tiragem, 1945.

MAIA, Francisco Prestes. Ultima Hora, "São Paulo de ontem de hoje e do futuro". Nomenclatura Urbana, 6/03/1954.

MAIA, Francisco Prestes. Ultima Hora, " O Paço de São Paulo". 12/01/1954.

MAIA, Francisco Prestes. Digesto Econômico, "O Programa norte-americano de melhoramentos para São Paulo". Associação Comercial de São Paulo, 7(4/1951).

MAIA, Francisco Prestes. Digesto Econômico, "Casas Populares". Vol. VII, n:29- abr/1947.

MAIA, Francisco Prestes. Digesto Econômico, "Os grandes problemas urbanísticos de São Paulo". maio/1953.

MAIA, Francisco Prestes. Estudos de um Plano de Avenidas para a cidade de São Paulo. São Paulo, Melhoramentos, 1930.

MAIA, Francisco Prestes. Jornal Última Hora, "Demografia". 5/01/54.

MAIA, Francisco Prestes. O Digesto Económico, "O Plano Regional de Santos". Associação Comercial de São Paulo, 1948.

MAIA, Francisco Prestes. Revista de Engenharia Mackenzie, Arquitetura e arte. Ano XL, n: 126, setembro/dezembro,1955.

MAIA, Francisco Prestes. Revista de Engenharia, "Arquitetura e Arte". Mackenzie, ano XL-n:126- setembro/dezembro/1955.

MARQUES, Cícero. De Pastora a Rainha: Memórias. São Paulo, ed da Radio Panamericana S.A.

MELLO, Eduardo Kneese de. Revista Acrópole, "O dia do Urbanismo". ano X III, novembro 1950.

MELLO, Luís de Anhaia. "São Paulo e a necessidade de um Plano - Diretor", conferência na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. São Paulo, s/d .mimeo

MELLO, Luis de Anhaia. Boletim do Instituto de Engenharia, "A Sociedade Amigos da Cidade e sua função no quadro urbano". num.115- vol. XXI. 1935.

MELLO, Luiz Anhaia. Boletim do Instituto de Engenharia, "A cidade, Problema de Governo". Vol. IX, n:43, dezembro, 1928.

MELLO, Luiz Anhaia. Instituto de Engenharia, "Piere L'Enfant e o Plano da Cidade Federal". Vol. XXVI, n: 130, 1937.

MELLO, Luiz Anhaia. Instituto de Engenharia, "Urbanismo e suas normas para organização de planos". Vol. XVII, n:89, abr. 1933.

MELLO, Luiz de Anhaia. Boletim do Instituto de Engenharia de São Paulo, "Problemas de Urbanismo- bases para a resolução do

problema téchnico". 1929.

MELLO, Luiz de Anhaia. Boletim do Instituto de Engenharia, "A cidade celular". N: 91, vol. XVIII. 1933.

MELLO, Luiz de Anhaia. Boletim do Instituto de Engenharia, "Urbanismo". Vol.10, n: 47. 1929.

MELLO, Luiz de Anhaia. Boletim do Instituto de Engenharia, O Governo das Cidades. Vol. X, n: 44. São Paulo, 1929.

MELLO, Luiz de Anhaia. Publicação do Boletim do Instituto de Engenharia de São Paulo, "Problemas de Urbanismo, Bases para a Resolução do Problema Técnico". São Paulo, 1929.

MELLO, Luiz de Anhaia. Revista Polytechinica "Um grande urbanista francez, Donat- Alfred Agache". Ano XXV, maio-julho, números 85-86. São Paulo, 1928.

MENDONÇA, Marcelo Taylor Carneiro. Anais do Congresso de Habitação, "Casas Populares; Cidades Jardins". São Paulo, Publicação Oficial, 1931.

MENDONÇA, Sonia Regina de. Revista Brasileira de História, "Dez anos de economia brasileira: História e historiografia(1954-1964) Brasil 1954-1964". São Paulo, Marco Zero, 1994.

MESQUITA, Samara, Eni. As mulheres, o poder e a família; São Paulo, século XIX. Secretaria de Estado da Cultura de São Paulo, São Paulo, 1989.

MEYER, Regina M. P. *Metrópole e Urbanismo - São Paulo, anos 50,*

tese de doutorado. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo-USP, 1991.

MICELI, Sérgio. Intelectuais e classe dirigente no Brasil(1920-1945). São Paulo, Rio de Janeiro, Difel, 1979.

MICHELET, Jules. História da Revolução Francesa, 1847. São Paulo, Círculo do Livro, 1989.

MINDLIN, Henrique E.. Modern Architecture in Brazil. New York, Reinhold Publishing Corporation, 1956.

MOBEIG, Pierre. Ensaios Paulistas, "Aspectos Geográficos do Crescimento de São Paulo". São Paulo, Editora Anhambi, S/A, 1958.

MONTÓIA, Ana Edite Ribeiro. *Cidade e política: São Paulo no século XIX*, dissertação de mestrado. Unicamp, 1990.

MORAES, Dacio A. de. Architectura e Construções, "O traço do Architecto". outubro, vol.1, n:3, 1929.

MORAES, Fernando. Chatô o rei do Brasil, a vida de Assis Chateubriand. São Paulo, Companhia das Letras, 1994.

MORSE, Richard. Formação histórica de São Paulo. Difusão européia do livro. *1970.*

MOSES, Robert. Programa de Melhoramentos Publicos para a cidade de São Paulo- Program of Public Improvement. New York,1950.

MOTA, Carlos Guilherme. Encontros com a Civilização Brasileira,

"Cultura e política no Estado Novo : 1937-1945". N:7, p.87-94. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1994.

MUMFORD, Lewis. Arte e Técnica. São Paulo, Martins Fontes, 1952.

MUNFORD, Lewis. A cidade na História. Itatiaia, 1961.

NEVES, Christiano S. Achitectura e Construcções, " A Pretensa Architectura Moderna". 1929.

NEVES, Samuel. O Plano de Melhoramentos da capital. Edição de 23 de janeiro do Correio Paulistano.

NIEMEYER, Oscar. Arte em Revista, " O Problema Social na Arquitetura". N: 4. São Paulo, 1955. Centro de Apoio Didático - FAUPUCCAMP, História, 3, 1980.

PAIVA, Vanilda Pereira. Paulo Freire e o nacionalismo-Desenvolvimentista. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1986.

PETITFILS, Jean-Christian. Os Socialismos Utópicos. Rio de Janeiro, Zahar, 1978.

PETRONE, Pasquale. A cidade de São Paulo - Estudos de Geografia Urbana , "A evolução Urbana de São Paulo". Vol. III. Aspectos da Metrópole Paulista, Companhia Editora Nacional, São Paulo.

PONTES, José Alfredo. Cidade, "O Vidigal, Francisco Prestes Maia; o político que não gostava de política". Ano III, Revista do

Departamento do Patrimônio Histórico - Secretaria Municipal de Cultura.

PRADO JUNIOR, Caio. Evolução Política do Brasil. São Paulo, Brasiliense, 1961.

PRADO, Antonio. Correio Paulistano, "Melhoramentos do centro da cidade de São Paulo", apresentado pela Prefeitira Municipal de São Paulo, tio. Brasil de Rothschild & Cia, 1911 ( Projeto Freire- Guilhem)., 23 de janeiro de 1911.

RAGO, Margareth. Do cabaré ao lar - a utopia da cidade disciplinar- 1890-1930. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1985.

RAFFARD, Henrique. Revista Trimestral do Instituto Histórico e Geográfico, "São Paulo, alguns dias na Paulicéia". Vol. LV, 1882.

RAGO, Margareth. Do Cabaré ao Lar-A utopia da Cidade disciplinar, 1890-1930. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1985.

RAMOS, Dr. Theodoro Augusto & TORRE, Ary F. Revista do Instituto de Engenharia, "Observação sobre a escolha de typos de secções para arqueductos em concerto armado". Vol. IX, número 43, dezembro. São Paulo, 1928.

REIS FILHO, Nestor Goulart . Contribuição ao estudo da evolução urbana do Brasil (1500-1720). São Paulo, Pioneira/EDUSP, 1968.

REIS FILHO, Nestor Goulart. Urbanização e Teoria- Contribuição ao Estudo das Perspectivas atuais para o conhecimento dos

fenômenos de urbanização. Tese apresentada ao concurso n:22- História da Arquitetura II, da faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 1967.

RENARD, Antoine. São Paulo é isto!. Janeiro de 1933.

RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz & CARDOSO, Adauto Lúcio. Cidade, povo e nação, "da cidade à nação : genêse e evolução do urbanismo no Brasil". Rio de Janeiro, Civilização brasileira, 1996.

ROLNIK, Raquel. A cidade e a lei, legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo. São Paulo, Studio Nobel, 1997.

ROLNIK, Raquel. "*Cada um no seu Lugar (São Paulo, início da industrialização; Georafia do Poder)*". Dissertação de mestrado apresentada na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo.

RONCAYOLO, Marcel. La ville et ses territoires, Éditions Gallimard, 1982.

ROSSI, Aldo. La arquitectura de la ciudad. Barcelona, Gustavo Gilli, 1982.

SAGATTO, José Antonio. Memória, "São Paulo em Armas". Publicação do Departamento de Patrimônio Histórico da Eletropaulo- julho/agosto/ setembro, ano IV- N:15. 1992.

SAMARA, Eni Mesquita. As Mulheres, o Poder e a Família- São Paulo, século XIX. Secretaria de Estado da Cultura de São

Paulo, 1989.

SAMPAIO, Maria Ruth Amaral de. Alguns dados sobre a participação de engenheiro Samuel das Neves no Plano de Melhoramentos de São Paulo, texto mimeo, s.d.

SAMPAIO, Maria Ruth Amaral. Cristiano Stockeler das Neves- O opositor do Futurismo em São Paulo. Texto apresentado no seminário Origens das Políticas Urbanas Modernas: Europa e América Latina, Empréstimos e Traduções. 1994.

SANTOS, Maria Cecília Loschiavo. Escola Politécnica 1894-1984. São Paulo, Universidade de São Paulo, 1985.

SCAVONE, Míriam. Veja, "O Homem que deu a São Paulo a cara do século XX". São Paulo, 28 de fevereiro de 1996.

SCHMIDT, Benito Bisso. Estudos históricos- Indivíduo, biografia, história, "Construindo biografias... historiadores e jornalistas; aproximações e afastamentos". Vol. 10, N:19. Rio de Janeiro, Fundação Getulio Vargas, 1997.

SCHORSCKE, Carl. Viena Fin- De- Siècle. Campinas, Editora Unicamp e Companhia das Letras, 1988.

SEGAWA, Hugo. *Construção de ordens; um aspecto da arquitetura no Brasil 1808-1930,* Dissertação de mestrado. FAU- USP, 1987.

SEGRE, Roberto. Revista do Patrimônio Histórico e Cidadania, "Havana: o Resgate Social da Memória". São Paulo, DPH, 1992.

SESSO, Geraldo, Retalhos da Velha São Paulo, Maltesse, 3: edição, 1987.

SEVCENKO, Nicolau. Orfeu Extático na Metrópole, São Paulo, Companhia das Letras, 1992.

SIES, Mry Corbin & SILVER, Christopher. Planning the Twentieth-Century American City. Harrisonburg, Virgínia, The Jonhs Hopkins University Press, 1996.

SIMMEL, George. " A metrópole e a vida mental", in O Fenômeno Urbano, org. Velho, Otávio Guilherme, Rio de Janeiro, Zahar, 1967.

SINGER, Paul Israel. Desenvolvimento Econômico e evolução urbana. São Paulo, Nacional, EDUSP, 1968.

SITTE, Camillo. A construção das cidades segundo seus princípios artísticos. São Paulo, Editora ática, 1992.

SOMEKH, Nadia. A cidade vertical e o urbanismo modernizador. São Paulo, EDUSP, FAPESP, Nobel, 1997.

SOUZA, Maria Adélia Aparecida de. A identidade da Metrópole. São Paulo, Editora Hucitec, 1994.

SUBIRATS, Eduardo. Utopía y subversión. Barcelona, Editorial Anagrama, 1975.

SUMMERSON, John. A Linguagem Clássica da Arquitetur. São Paulo, Martins Fontes, 1994.

TOLEDO, Benedito Lima de. Prestes Maia e as origens do

Urbanismo Moderno em São Paulo. Associação Brasileira de Cimento Portland. 1996.

TOLEDO, Benedito Lima de. São Paulo: Três cidades em um século. São Paulo, Duas Cidades, 1983.

TOLEDO, Benedito Lima de. Revista Cidade, "O Prefeito, Razões e Desrazões". Revista do Departamento do Patrimônio Histórico/ Secretaria Municipal de Cultura, Ano III, 1996.

TOLEDO, Benedito Lima. Prestes Maia e as origens do Urbanismo Moderno, 1996.

TOLEDO, Erasto. A cidade moderna. São Paulo, Cultura Moderna, 1937.

TREVISAN, Maria José. 50 Anos em 5- A Fiesp e o desenvolvimentismo. Petrópolis, Rio de Janeiro, Vozes, 1986.

TREVISAN, Maria José. Sociedade & Cultura, Revista Brasileira de História, "Anos 50: Os empresários e a produção cultural". V.8,n:15,87. São Paulo, ANPUH, Marco Zero, 1987.

UNWIN, Raymond. Étude Pratique Des Plans De Villes, Introduction a L'arte de dessiner les Plans d'aménagement et extension. Traduction par León Jaussely. Paris, Livrarie Centrale des Beaux-Arts, s.d.

VARELA, Alvaro Maurício. Digesto Econômico, "Por que os valores imobiliarios subiram tanto". 11-10-1945.

VEYNE, Paul. Como se escreve a história, Foucault Revoluciona a

história. Brasília, Editora Universidade de Brasília, 1982.

VILLARES, Dumont Henrique. Revistas dos Tribunais, "Urbanismo e indústria em São Paulo". 1946.

VILLARES, Henrique Dumont. São Paulo Industria. São Paulo, 1937.

VIGARELLO, Georges. O limpo e o sujo. Uma história da Higiene Corporal, São Paulo, Martins Fontes, 1996.

VIRILIO, Paul. Folha de São Paulo, "A Catástrofe urbana", 28/09/1997.

VIRILIO, Paul. O Espaço Crítico. Rio de Janeiro, editora 34, 1993.

WEFFORT, Francisco. O Populismo na Política Brasileira. Rio de Janeiro, Paz e Terra,1980.

WILHEIM, Jorge. São Paulo Metrópole 65, São Paulo, Difusão Européia do Livro, 1965.

WILHEIM, Jorge. Projeto São Paulo: propostas para a melhoria da vida urbana, Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1982

WHITE, Hayden. Meta-história, a imaginação; histórica do século XIX. São Paulo, EDUSP, 1973

WOLFE, Joel, Revista Brasileira de História, Brasil 1954-1964, "'Pai dos pobres' ou 'Mãe dos ricos': Getúlio Vargas, industriários e construções de classe, sexo e populismo em São Paulo, 1930-1954". N:27,São Paulo, Marco Zero, 1994.

## ÁLBUNS

Isto é São Paulo, Edições Melhoramentos, 1954.

KARFELD, Peter Kurt. São Paulo: álbum de fotografias em cores. São Paulo, Melhoramentos, 1954.

## ANUÁRIOS

Annuário do Instituto de Engenharia, " Das Especificações". São Paulo, 1934.

Annuário do Instituto de Engenharia , São Paulo. 1934

## CONGRESSOS e SEMINÁRIOS

Congresso de Habitação, 1931, Divisão de Arquitetura do Instituto de Engenharia de São Paulo e padrocinado pela Secretaria de Viação e Obras Públicas e Prefeitura Municipal da capital.

Seminário Origens das Políticas Urbanas Modernas: Europa e América Latina, 1994.

## Boletins e Decretos

Boletim do Instituto de Engenharia de São Paulo, "Problemas de Urbanismo- bases para a resolução do problema téchnico". 1929.

Boletim do Instituto de Engenharia, "A cidade celular". n: 91, vol. XVIII. 1933.

Boletim do Instituto de Engenharia, "A cidade, Problema de Governo"Vol. IX, n:43, dezembro, 1928.

Boletim do Instituto de Engenharia, "A Sociedade Amigos da Cidade e sua função no quadro urbano". num.115- vol. XXI. 1935.

Boletim do Instituto de Engenharia, "Um problema actual - os grandes melhoramentos de São Paulo". Vol VI, números 26, 27 e 29. 1924.

Boletim do Instituto de Engenharia, "Urbanismo". vol.10, N: 47. 1929.

Boletim do Instituto de Engenharia, O Governo das Cidades. vol. X, n: 44. São Paulo, 1929.

Boletim Informativo da comissão do IV Centenário. Publicação da Biblioteca do IV Centenário, abril de 1953.

Instituto de Engenharia," Urbanismo e suas normas para organização de planos". vol. XVII, n:89, abr. 1933. ?

Decretos - Prefeitura do Município de São Paulo - Decreto-lei N: 75 de 11 de Fevereiro de 1941- Regulamenta as construções

na Avenida 9 de Julho e dá outras providências

## JORNAIS

A Gazeta, "São Paulo na evolução do Brasil". 25-01-54.

*Correio Paulistano* " Nunca fui Anti-Janista". 07/02/1961

Correio Paulistano, " IV Congresso dos Arquitetos: Instrumento de Conhecimento da realidade". 24/01/1954.

Correio Paulistano, "Prestes Maia: Nunca fui Anti-Janista". 07-02-1961.

Correio Paulistano, 18-02-1961

Diário da Noite, "A casa modernista, o pior crítico do mundo e outras considerações". São Paulo, julho de 1930.

Diário da Noite, "IV Congresso Pan-Americano de Arquitetura e Urbanismo". 01/07/1930.

Diário Nacional, "Exposição duma Casa Modernista (considerações)". 05/04/1930.

Folha de São Paulo, " A arte de andar pelas ruas da cidade com Mário de Andrade". 03/10/93.

Folha de São Paulo, "Conferência Mundial convocada pela ONU(Organização das Nações Unidas) para discutir com os

países a urbanização no mundo. Este encontro aconteceu em Instambul de 3 a 14 de Junho, denominado Habitat". 26/05/1996.

Jornal da USP, 23 a 29 de setembro de 1996.

O Estado de São Paulo, "A arquitetura e a estética das cidades". 15 de outubro de 1925.

O Estado de São Paulo, "A Grandiosa Exposição da História Paulista". 12-05-54.

O Estado de São Paulo, "Impressões de São Paulo, entrevista com o sociólogo Oliveira Vianna". 17-02-1924.

O Estado de São Paulo, "Jardim de São Paulo". 28-06-1938.

*O Estado de São Paulo*, "Marcado pelo exito o início da campanha do candidato Prestes Maia". 30-05-1954.

O Estado de São Paulo, "Urbanismo" 12/02/1954.

O Estado de São Paulo. 12 / 01/1954.

O Estado de São Paulo. 04/05/54.

Última Hora , " O Paço de São Paulo". 12/01/1954.

Última Hora, " São Paulo de ontem de hoje e do futuro"- Nomenclatura Urbana. 06/03/1954.

Última Hora, "Demografia. 05/01/54.

Última Hora, "Depoimento de Prestes Maia". 25-08-54.

## PLANOS E PROJETOS DE MELHORAMENTOS

A novas avenidas; ALBUQUERQUE, Alexandre de. São Paulo, Casa Vanordem, 1910.

Cidade do Rio de Janeiro; extensão e embelezamento; AGACHE, Alfred. Organizações projectadas pela administração de Antônio Prado Jr. AMD.P.L.G-S>F>U, Foyer Brésilien,1926.

Étude Pratique Des Plans De Villes, Introduction a L'arte de dessiner les Plans d'aménagement et extension; UNWIN, Raymond. Traduction par León Jaussely. Paris, Livrarie Centrale des Beaux-Arts, s.d.

Guide Pratique de l'Enquête Sociale par L.J.Lebret; Presses Universitaires de France, 1955.

Introdução ao Estudo de um Plano de avenidas para a cidade de São Paulo; MAIA, Francisco Prestes., *1929*.

La Carta de Atenas. Buenos Aires, 1957.

Melhoramentos de São Paulo; FREIRE, Victor da Silva. In: *Revista Politécnica*, 6(33)\;115, fev-março de 1911.

O Plano de Melhoramentos da capital; NEVES, Samuel. Edição de 23 de janeiro-1911 do Correio Paulistano.

O Plano Regional de Santos, MAIA, Francisco Prestes. O Digesto

Económico, Associação Comercial de São Paulo, 1947.

Panorama a Cidade Revelação que São Paulo oferece ao Brasil, Impressão Casa do Livro Azul, Campinas, s.d.

Problemas Urbanos da Capital - Planejamento Geral Legislação Urbanística; Secretaria de Obras- Departamento de Urbanismo- Divisão de Pesquisas, Regulamentaçaão e Divulgação, 1951.

Programa de Melhoramentos Publicos para a cidade de São Paulo - Program of Public Improvement; MOSES, Robert. New York,1950.

Teoria General de La Urbanización(1867); CERDÁ, Ildefonso. Organizada e apresentada por Lopez Abersturi, tradução para o Francês por Antonio Lopez Aberasturi e Jacques Boulet, Paris, Seuil, 1979.

Um problema actual: os grandes melhoramentos de São Paulo; CINTRA, João Florence d'Ulhôa & MAIA, Francisco Prestes. In: *Boletim do Instituto de Engenharia*, n:29. 1924.

## RELATÓRIOS

Melhoramentos de São Paulo, MAIA, Francisco Prestes. São Paulo, Gráfica da Prefeitura, 1942.

Os Melhoramentos de São Paulo, MAIA, Francisco Prestes. São Paulo, Sub- Divisão Gráfica da prefeitura do Município de São

Paulo, segunda tiragem, 1945.

Relatório do Município de São Paulo Exercício, HERMANN, Frederico Jr. Câmara Municipal, 1936.

## REVISTAS

Achitectura e Construcções, " A Pretensa Architectura Moderna". 1929.

Acrópole , "As responsabilidades do urbanismo". Novembro 1950.

*Acrópole*, "A profissão de engenheiro, disciplina, seleção e defesa". Ano V, n: 53, setembro de 1942.

Acrópole, "Elogio do Engenheiro Sr. Dr. Francisco Patti". Ano 1944- ano VI- agôsto- n: 69.

Acrópole, "Ligação direta da Avenida Rangel Pestana com a Praça da Sé". Ano IV, N:41, setembro de 1941.

Acrópole, "São Paulo por hora". Julho de 1939.

Acrópole, "São Paulo por hora". N: 172, ano XV.

Acrópole, "As responsabilidades do urbanismo". Novembro 1950.

Acrópole, " Aspectos básicos atuais do planejamento urbano". N:173, 1952.

Acrópole, "A nova Diretoria do Instituto de Arquitetos do Brasil, Departamento de São Paulo, Biênio 1953-1954". 1953.

Acrópole, "A profissão de engenheiro, disciplina, seleção e defesa". ano V, n: 53, setembro de 1942.

Acrópole, "Data dos Urbanistas". Ano XV, n: 173, 1950.

Acrópole, "O dia do Urbanismo". ano X III, novembro 1950.

Acrópole, "Ponte das Bandeiras". Ano III, N:34, fevereiro, 1941.

Acrópole, ano 16-n:191, 1954.

Acrópole, ano II, n:14, junho de 1939.

Acrópole, ano III, N:33, janeiro de 1941.

Acrópole, ano III, N:34, fevereiro, 1941.

Acrópole, ano V, n:53, setembro de 1942.

Acrópole, ano VI, n:68, dezembro de 1943.

Anhembi, diretor Paulo Duarte, agosto de 62, vol. 47, número 141, ano XII.

Architectura e Construções, " O traço do Architecto". Outubro, vol.1, n:3, 1929.

Arte em Revista, " O Problema Social na Arquitetura". n: 4. São Paulo, 1955. Centro de Apoio Didático - FAUPUCCAMP, História, 3, 1980.

Arte em Revista, "A casa modernista, o pior crítico do mundo e outras considerações". N;4. São Paulo, agosto de 1980.

Arte em Revista," O Problema Social na Arquitetura". N: 4. São Paulo, 1955. Centro de Apoio Didático - FAUPUCCAMP,

História, 3, 1980.

Cidade, "O Prefeito, Razões e Desrazões". Revista do Departamento do Patrimônio Histórico/ Secretaria Municipal de Cultura, Ano III, 1996.

Cidade, "O Inventor da Metrópole norte-americano de melhoramentos para São Paulo". Associação Comercial de São Paulo, 7(4/1951).

Digesto Econômico, " O Programa norte-americano de melhoramentos para São Paulo". Associação Comercial de São Paulo, 7(4/1951).

Digesto Econômico, "Casas Populares". vol.VII, n:29- abr/1947.

Digesto Econômico, "Casas Populares". n:29, abril de 1947.

Digesto Econômico, "O transporte individual e coletivo na cidade moderna". Vol. VII, n: 29, abr/1947.

Digesto Econômico, "Os grandes problemas urbanísticos de São Paulo". maio/1953.

Digesto Econômico, "Por que os valores imobiliarios subiram tanto". 11-10-1945.

Espaço & Debates, "As maquinarias inglesas do conforto" 34.

Espaço &Debate, "Louis- Joseph Lebret e a pesquisa urbano-regional no Brasil * Crônicas tardias ou história prematura". Revista de Estudos Regionais e Urbanos, ano XIV, 1994.

Espaços &Debates, "O plano de Saturnino de Brito para Santos e a

construção da cidade moderna no Brasil". número 34, 1991.

Fatos & Fotos, ano I, n:9, 1961.

Fatos & Fotos, ano I-8 de abril 1961.

Fatos &Fotos, "São Paulo escolheu Prestes Maia". Ano I, n: 8, abril de 1961.

Fatos &Fotos, ano I, N:6, 11-03-1961.

Instituto de Engenharia, " Pierre L'Enfant e o Plano da Cidade Federal". vol. XXVI, n: 130, 1937.

Instituto de Engenharia, "Natureza, classificação, caracteristicas econômicas dos serviços de utilidade publica". Vol. XII, n: 58, março 1930.

Instituto de Engenharia," Urbanismo e suas normas para organização de planos". vol. XVII, n:89, abr. 1933.

Manchete, " 400 anos sem Rugas". N: 92, 1954.

Manchete, "Heróis anônimos da grandeza de São Paulo". N:92, 16/01/1954.

Manchete, 23-01-1954, n: 93.

Manchete, N:93, janeiro de 1954.

Manchete. "São Paulo sem rugas". N: 52, 1954.

Módulo, "A Semana de 22 e a arquitetura". N: 45, março/abril, 1977.

O Cruzeiro, 23/1/54, ano XXVI, N: 15

O Cruzeiro, 23-01-1954.

Os 50 anos da revista do Arquivo Municipal, "Entrevista: Rubens Borba de Moraes- por Dona Margarida Cintra Gordinho ( Socióloga e Assistente da Diretora do Departamento do Patrimônio Histórico da Secretaria Municipal de Cultura". Departamento do Patrimônio Histórico da Secretaria Municipal de Cultura. 1984.

Revista Brasileira de História, " O ressurgimento da narrativa. Alguns Comentários", inverno. Campinas, IFCH/UNICAMP, 1991.

Revista Brasileira de História, "Dez anos de economia brasileira: História e historiografia(1954-1964)". Brasil 19554-1964. São Paulo, Marco Zero, 1994.

Revista Brasileira de História, Brasil 1954-1964, "'Pai dos pobres' ou 'Mãe dos ricos': Getúlio Vargas, industriários e construções de classe, sexo e populismo em São Paulo, 1930-1954". N:27,São Paulo, Marco Zero, 1994.

Revista de Engenharia Mackenzie, "Arquitetura e arte". Ano XL, n: 126, setembro/dezembro,1955.

Revista de Engenharia, "Arquitetura e Arte". Mackenzie, ano XL- n:126- setembro/dezembro/1955.

Revista do Arquivo municipal ( Divisão do Arquivo Histórico), São Paulo, 1984.

Revista do Arquivo Municipal, "Padrão de vida dos operários da limpeza na cidade de São Paulo". São Paulo, Departamento

de Cultura e Recreação, N:13, 1935.

Revista do Arquivo Municipal, "Pesquisa de padrão de vida das famílias dos operários da limpeza pública da municipalidade de São Paulo. n:51, 1938.

Revista do Departamento do Patrimônio Histórico, "Arquitetura Oficial e o estado Novo". ano III, Secretaria Municipal de Cultura, 1996.

Revista do Patrimônio Histórico e Cidadania, "Havana: o Resgate Social da Memória". São Paulo, DPH, 1992.

Revista Forma. 1930/1931, setembro 1930, n: 1

Revista Politécnica , "Melhoramentos de São Paulo". 6(33); 115, fevereiro - março de 1911.

Revista Polytechinica, "Um grande urbanista francez, Donat- Alfred Agache". Ano XXV, maio-julho, números 85-86. São Paulo, 1928.

Revista Polytécnica, "Um grande Urbanista francez". Escola Livre de Sciencias Sociais (1914), os cursos das Universidades Inglesas e Americanas, de Town-Planning, Landscape Arqchitecture, Civic Art ou Civic Design, curso de Urbanismo da Universidade de Paris in Mello, L. de Anhaia. São Paulo- ano XXV, maio-julho, 1928, n:85-86.

Revista Trimestral do Instituto Histórico e Geográfico, "São Paulo, alguns dias na Paulicéia". vol. LV, 1882.

Revistas dos Tribunais, "Urbanismo e indústria em São Paulo". 1946.

Veja, "O Homem que deu a São Paulo a cara do século XX". São Paulo, 28 de fevereiro de 1996.