

# **IV enanparq**

Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo

Porto Alegre, 25 a 29 de Julho de 2016

**PRESTES MAIA E LE CORBUSIER: BASES TEÓRICAS COMPARTILHADAS, VISÕES  
DISTINTAS PARA SÃO PAULO**

**PIONEIROS DO URBANISMO NO BRASIL (1890-1930)  
E SUAS REFERÊNCIAS AO IDEÁRIO INTERNACIONAL**

**Guilherme Pianca Moreno**

**Mestrando na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo**

**Universidade de São Paulo**

**[guilhermepianca@gmail.com](mailto:guilhermepianca@gmail.com)**



## **PRESTES MAIA E LE CORBUSIER: BASES TEÓRICAS COMPARTILHADAS, VISÕES DISTINTAS PARA SÃO PAULO**

### **RESUMO**

O artigo aborda como as referências da urbanística europeia, datadas da virada do século XIX para o XX, são interpretadas e incorporadas no momento de enfrentamento dos problemas emergentes do primeiro grande período de urbanização da cidade de São Paulo. Esta abordagem é realizada através da análise e comparação dos planos da engenharia sanitária realizados no começo do século XX com o plano esboçado por Le Corbusier para a cidade, datado de 1929. Assim, será ladeado um conjunto de planos urbanísticos realizados por técnicos locais, desde a proposta do engenheiro Bianchi Bertoldi de retificação dos rios Tietê e Tamanduateí durante a gestão do presidente da Província, em 1887, até o estudo de Ulhôa Cintra e Prestes Maia com o plano esboçado pelo arquiteto Le Corbusier por ocasião de sua visita à cidade.

O trabalho pretende expor como algumas teorias que compõem o ideário internacional reverberam com especificidades e alterações de seus significados originais tanto na produção teórica e prática dos engenheiros locais quanto nos estudos de Le Corbusier. Também será exposto como a percepção que o suíço realiza do sítio e da geografia de São Paulo abre formas de compreensão também originais e radicais dessas teorias. Em síntese, a análise comparativa entre os planos da engenharia paulista, sobretudo o Plano de Avenidas de Prestes Maia com o plano do suíço Le Corbusier, nos fornece insumos para sublinhar como cada uma dessas vertentes interpretou os tratados urbanísticos da virada do século XIX ao XX, precisando as formas de apropriação e incorporação desses trabalhos teóricos.

**Palavras-chave:** São Paulo; Urbanismo; Le Corbusier.

## **PRESTES MAIA AND LE CORBUSIER: SHARED THEORETICAL BASES, DISTINCT VISIONS FOR SAO PAULO**

### **ABSTRACT**

The article discusses how some references of European's urbanism, dated of the late nineteenth to the early twentieth century, are interpreted and incorporated at first great period of urbanization of São Paulo through the analysis and comparison of sanitary engineering plans made at that period with the plan outlined by Le Corbusier for the same city. Thus, will be flanked this set of urban plans made by local technicians, ranging from the Bianchi Bertoldi engineer's proposal of the Tietê and Tamanduateí rivers rectification, in 1887, to the Ulhôa Cintra and Prestes Maia's Plan of Avenue with the plan outlined by the architect Le Corbusier to São Paulo, on the occasion of his visit to the city, in 1929.

The work aims to expose how the theories that compose the urbanism's international ideas reverberate with particularities and alterations of their original meanings in the local engineers, as well how the Le Corbusier's foreign perception of the São Paulo's site and geography opens unique and radical ways for understanding these theories. Thus, the comparative analysis of the plans developed by the São Paulo's engineers, especially the Prestes Maia's Plan of Avenues, with the Le Corbusier's plan provide us inputs to emphasize how each of these strands interpreted the international urbanism theories, specifying the forms of appropriation and incorporation of these theoretical works.

**Keywords:** São Paulo; Urbanism; Le Corbusier.

## 1. Introdução

O presente artigo debate como o ideário urbanístico formulado na Europa no fim do século XIX e começo do XX – em especial os escritos do francês Eugène Hénard e do alemão Joseph Stübben – repercutiu, de maneira particular e própria, em dois estudos para a cidade de São Paulo: a proposta de Le Corbusier, datada de 1929, e o Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo, assinado por Francisco Prestes Maia e João Florence de Ulhôa Cintra em 1930 – este último tomado como síntese teórica e prática de um conjunto de planos anteriores.

Esses dois projetos se inscrevem no ponto-limite do primeiro processo de industrialização e expansão da cidade de São Paulo. Essa transição, iniciada no fim do século XIX, de pequena vila a grande metrópole latino-americana, impulsionou a elaboração de teorias e práticas urbanísticas, inconsistentes na cidade até então.

As transformações da cidade foram demasiadamente concentradas no tempo: os limites de ocupação da mancha urbana ficaram durante mais de três séculos restritos unicamente à colina histórica, conforme indica Hugo Segawa, no livro *Prelúdio da Metrópole*. Os desafios para a urbanização e ampliação da cidade consistiam na superação física das depressões constituintes de sua topografia<sup>1</sup>. Assim, no começo do século XIX, os limites físicos da cidade mal transpunham as delimitações do intitulado Triângulo Histórico – figura de demarcação da fundação de São Paulo –, sendo esse o grande entrave que os influxos cafeeiros desejavam estilhaçar. E assim o fizeram. Se até meados dos Oitocentos, sua população orbitava na cifra de 20 mil habitantes, a partir do momento da expansão cafeeira, esse número foi quadruplicado<sup>2</sup>.

Assim, em 1900, a cidade de São Paulo poderia ser descrita como uma vila de dimensão média, contando com uma população de 240 mil habitantes<sup>3</sup>, cuja função econômica principal era atuar como um entreposto comercial, principalmente da produção de café,

---

<sup>1</sup> Hugo Segawa. *Prelúdio da Metrópole. Arquitetura e urbanismo em São Paulo na passagem do século XIX ao XX*. 2ª edição, São Paulo: Ateliê Editorial, 2004. p. 12.

<sup>2</sup> José Geraldo Simões Júnior. *Anhangabaú. História e Urbanismo*. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, Senac São Paulo, 2004.

<sup>3</sup> Juergen Richard Langenbunch. *A Estruturação da Grande São Paulo*. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1971, p. 123.

localizada no interior do estado, até o Porto de Santos. Durante essas primeiras décadas, São Paulo intensificou a sua industrialização e passou por um aumento da sua população, atingindo 840 mil habitantes em 1930<sup>4</sup>. Obviamente, esse salto quantitativo de população deveria ser acompanhado não só do relativo salto na quantidade de suas infraestruturas, mas também um salto qualitativo destas.

Essas mudanças e transformações estavam associadas também a choques e contradições internas para continuar seu desenvolvimento. Dessa forma, São Paulo teve de começar a desenvolver seus sistemas de infraestrutura, investindo em rodovias e ferrovias; criar órgãos técnicos no poder público para gerir obras de saneamento e infraestrutura; construir um centro da metrópole como imagem da modernização; abrir nos arredores desse centro bairros mais saudáveis, capazes de formar uma nova imagem para a cidade alinhada com as transformações da nova República e das novas bases econômicas. Assim, em poucas décadas, por meio da importação de materiais e técnicas ou da revisão de diversas disciplinas da engenharia e ciências aplicadas convocadas nesse processo, São Paulo se redesenhou e traçou os sentidos de sua expansão.

Dentro desse quadro, o ano da visita de Le Corbusier a São Paulo é significativamente o momento exato em que as contradições desencadeadas por esse processo estavam absolutamente acumuladas e ainda com suas resoluções em aberto: 1929 seria o ano que marca a constituição de dois instrumentos urbanísticos como forma de regulação e intervenção na cidade, com a criação de um código de obras de Arthur Saboya e com o Plano de Avenidas de Prestes Maia e Ulhôa Cintra, publicado em 1930.

Soma-se a essas condicionantes a inscrição desses planos no processo de consolidação das práticas urbanísticas modernas, tanto para Le Corbusier – ligado aos debates estéticos das vanguardas que rumavam cada vez mais firmemente às pautas ligadas ao urbanismo – quanto para Prestes Maia e Ulhôa Cintra – que se esforçavam em dialogar com toda a tratadística urbanística internacional para enfrentar as contingências da capital paulista. Ainda que com formações absolutamente distintas, o *corpus* teórico que o amplo espectro de arquitetos e engenheiros dispunha era ainda escasso, tornando inevitável um compartilhamento de bases teóricas na disciplina.

---

<sup>4</sup> Regina Meyer; Marta Dora Grostein; Ciro Biderman. *São Paulo Metrópole*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo / Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2004.

## 2. Breve histórico dos planos para São Paulo

O plano de Prestes Maia e Ulhôa Cintra inscreve-se em duas genealogias de projetos: uma ligada aos planos de reconfiguração da região central, atrelada, sobretudo, à consolidação dos arredores recém-expandidos do Centro Histórico e às transformações estéticas desta região; e a outra genealogia, relacionada a estudos que possuíam maior escala física, pautados pelos interesses de retificação dos principais rios da cidade, a fim de conter os problemas de cunho social e sanitário.

A primeira linhagem, ainda que tangenciasse as pautas infraestruturais, não fazia destas seu núcleo de intervenção. A gestão de Victor da Silva Freire na Diretoria de Obras da Prefeitura Municipal, mesmo quando enfrentava problemas de reestruturação viária do Centro, focava suas estratégias em embelezar a região central através da realização dos parques, jardins e de equipamentos públicos de grande porte; ou mesmo, quando dotava a cidade de elementos modernizadores associados à qualificação técnica dos espaços, o fazia visando à valorização imobiliária dos bairros que circundavam a região central<sup>5</sup>, sendo possível a associação desses aspectos com as bases teóricas do austríaco Camillo Sitte. Apenas em meados da década de 20, com a criação da Comissão de Melhoramentos do Rio Tietê, os aspectos derivados da infraestruturação dos canais do Tietê encontrariam os debates urbanísticos enredados a partir da remodelação do Anhangabaú e da Várzea do Carmo. Expressando que os desafios de São Paulo migravam para outra escala ante a urbanização crescente e a forte pressão para incorporar as terras das planícies fluviais.

Por sua vez, esses projetos de infraestruturação do território paulistano, elaborados no fim do século XIX e começo do XX, possuíam como principal pauta o problema sanitário, tendo como objetivo final a retificação de rios, a fim de aumentar sua declividade e velocidade de vazão<sup>6</sup>. Já no fim do século XIX, as constantes inundações das várzeas dos rios Tamandateí e Tietê levaram à realização, por parte da Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, de levantamentos topográficos e ao desenvolvimento de propostas para a retificação do Rio Tietê. Em abril de 1892, foi criada a Comissão de Saneamento do Estado, composta de três seções, duas atuando na capital (a seção do Tamandateí e a seção do

---

<sup>5</sup> Candido Malta Campos Neto. *Os Rumos da Cidade: Urbanismo e modernização em São Paulo*. São Paulo: Editora Senac, 2002. p. 152.

<sup>6</sup> Ver: Maria Cristina da Silva Leme (org.), *Urbanismo no Brasil. 1895-1965*. São Paulo: FAUUSP, Fupam, 1999.

Tietê) e a terceira em Santos<sup>7</sup>, ambas coordenadas pelo engenheiro João Pereira Ferraz. O grande salto qualitativo, desse período, seria encontrado no relatório do engenheiro Luis Bianchi Bertoldi, em 1887<sup>8</sup>, que utiliza as bases preparadas pelo engenheiro Eusébio Stevaux em 1883, a pedido do então presidente da Província, Domingos Antônio Raiol – o Barão de Guajará<sup>9</sup>. A regularização dos rios Tietê e Tamanduateí, já então entendida como uma ação que deveria abarcar os dois rios<sup>10</sup>, volta a ser estudada com a profundidade sugerida por Bertoldi somente após a Proclamação da República. Já durante a gestão de Antônio Francisco de Paula Souza na Comissão de Saneamento das Várzeas da Capital – criada em 1890 por Prudente de Moraes – são centrais os trabalhos do engenheiro Theodoro Sampaio, então locado na Comissão Geológica e Geográfica de São Paulo, subordinada à Superintendência de Obras Públicas. O relatório dos trabalhos, concluído em 1891, foi redigido por Sampaio, que propõe a canalização dos rios, drenagem das várzeas, obras contra enchentes, obras de “aformosamento”. Até aqui, os aspectos técnicos de resolução dos problemas parecem sobrepor-se a qualquer elaboração teórica ou lastro nas teorias urbanísticas, sendo possível um atrelamento com as teorias norte-americanas, em que as operações de infraestrutura são o carro-chefe do desenho urbano<sup>11</sup>.

Dando prosseguimento aos estudos de melhoria do Rio Tietê, em 1892, ao assumir a chefia da recém-criada Comissão de Saneamento do Estado, o engenheiro João Pereira Ferraz

---

<sup>7</sup> Sidney Piochi Bernardini. *Construindo Infraestruturas, Planejando Territórios: A Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas do Governo Estadual Paulista (1892-1926)*. Tese de doutoramento. São Paulo: FAUUSP 2007.

<sup>8</sup> Luis Bianchi Bertoldi. *Relatório sobre as observações efetuadas com o movimento das águas no vale dos rios Tamanduateí e Tietê durante a inundação de 1887*. Manuscrito (Museu do Instituto Geológico). São Paulo, 1887. p. 15.

<sup>9</sup> Eusébio Stevaux. Ofício “Saneamento das várzeas do rio Tietê e do Tamanduatehy” ao Presidente da Província de São Paulo, de 10 de Setembro de 1883. (Ahesp — Lata CO 5190)

<sup>10</sup> Maria Cecília Lucchese. “A retificação e regularização do Rio Tietê no século XIX e os interesses a elas vinculados”. In: Elane Ribeiro Peixoto; Maria Fernanda Derntl; Pedro Paulo Palazzo; Ricardo Trevisan (Org.) *Tempos e Escalas da Cidade e do Urbanismo: Anais do XIII Seminário de História da Cidade e do Urbanismo*. Brasília, DF: UnB FAU, 2014. <http://www.shcu2014.com.br/content/retificacao-e-regularizacao-do-rio-tiete-no-seculo-xix-e-os-interesses-elas-vinculados> .

<sup>11</sup> Luiz Augusto Maia Costa. *O Moderno Planejamento Territorial e Urbano em São Paulo. A presença norte-americana no debate da formação do pensamento urbanístico paulista 1886-1919*. Tese de doutoramento. São Paulo: FAUUSP, 2005.

contrariou algumas recomendações de Sampaio<sup>12</sup>. Em resumo, sua proposta reduzia o conjunto de curvas e meandros de 3 mil metros de comprimento em 580 metros de canal<sup>13</sup>.

Após longo intervalo, Pacheco e Silva, formado em engenharia nos Estados Unidos, apresenta para o prefeito uma nova proposta em 1913, que, conjuntamente com a retificação do rio, propunha a criação de parques laterais e na margem esquerda uma linha de bonde, sendo a primeira associação da obra de infraestrutura hidrológica com sistemas de transporte. No entanto, a prefeitura, dentro do campo urbanístico, estava mais preocupada com as obras de remodelagem da área central do que com o trato dos problemas da planície fluvial do Rio Tietê. Apenas no começo da década de 20, o professor da Escola Politécnica da cadeira de Portos, Rios e Canais, Fonseca Rodrigues, retoma os projetos para os rios, a pedido da Diretoria de Obras Municipais, no momento em que a cidade já havia alcançado as margens do Tietê<sup>14</sup>. A partir desse período, os desenhos viários, além de assumirem a tônica dos projetos, se associam com as operações de infraestruturação hídrica em um binômio inseparável. Com a entrada incisiva das questões de circulação viária, o debate urbanístico começa a se aproximar das teorias urbanísticas europeias.

O relatório do engenheiro Fonseca Rodrigues possuiu feições de um plano: utilizando-se de dados hidrológicos coletados pela empresa concessionária de energia e do serviço de bondes The São Paulo Tramway Light & Power Company, o autor propôs a canalização do leito do rio a fim de possibilitar a navegação e afastar rapidamente os efluentes de esgoto, sugerindo a retificação de diversos trechos do Rio Tietê. Sua seção típica consistia em dois taludes laterais paralelos de 4,5 metros de altura, com tratamento de impermeabilização em toda a extensão do canal, e nas cumeeiras destes foi planejada a implementação de duas avenidas de 20 metros de largura.

Apesar da articulação entre retificação de rios e sistema viário, a proposta do engenheiro Fonseca Rodrigues foi criticada pelo engenheiro Victor da Silva Freire, diretor do Departamento de Obras Municipal, sob o argumento de que a proposta em questão apenas

---

<sup>12</sup> São Paulo (Estado). *Relatório Annual apresentado ao Cidadão Dr. Presidente do Estado de São Paulo pelo Dr. Jorge Tibiriçá, Secretário dos Negócios da Agricultura, Commercio e Obras Públicas, sobre os serviços á cargo do respectivo Secretário no anno de 1893*. São Paulo: Typographia a Vapor de Vanordes & Comp., 1984.

<sup>13</sup> LUCCHESI, Maria Cecilia. *Op. Cit.*

<sup>14</sup> Pasquale Petrone. "São Paulo no século XX". In: Aroldo de Azevedo. *A Cidade de São Paulo. Estudos de geografia urbana*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1958.

delineava a solução hidráulica em termos gerais, desconsiderando aspectos de embelezamento da cidade. Ulhôa Cintra apresentou, então, um projeto alternativo ao de Fonseca Rodrigues, onde propôs a canalização do Rio Tietê entre duas amplas *parkways*, com extensas áreas verdes e avenidas marginais pouco menores do que aquelas idealizadas por Rodrigues. Esse projeto, diferentemente dos anteriores, manteve certa sinuosidade do canal por defesa de uma estética pitoresca. Em 1924, Saturnino de Brito, na direção da Comissão de Melhoramentos do Tietê, elaborou um plano para o aproveitamento do rio e das várzeas<sup>15</sup>. O plano desenvolvido novamente propõe a retificação do leito principal e sugere dois lagos, que forneceriam a terra necessária para os aterros projetados e serviriam para o lazer dentro da cidade e o aformoseamento urbano<sup>16</sup>.

Podemos destacar que a implementação das avenidas marginais ao redor do Rio Tietê está presente nesses planos desde 1913. Considerando os problemas de tráfego, congestionamentos e acidentes de pedestres que já haviam atingido a cidade na década de 20, Francisco Prestes Maia e João Florence Ulhôa Cintra foram comissionados pela prefeitura para realizar um novo estudo. Esse plano pretendeu responder ao intenso ritmo das inovações na cidade, que na opinião pública estavam em contraste com a paisagem de tom bucólico da São Paulo daquela época, cujas feições naturais de várzeas e o movimento da topografia ainda se faziam presentes<sup>17</sup>.

Durante a década de 20, desde as propostas de Milcíades Porchat ao então prefeito Firmiano Pinto publicadas no *Jornal do Commercio*<sup>18</sup> de substituição dos bondes pelos automóveis, até a proposta da avenida Anhangabaú, assinada pelo engenheiro Alcides Martins Barbosa, que eliminava o córrego da superfície da cidade, atestavam o rodoviarismo como cerne da imagem cosmopolita que São Paulo pretendia assumir.

---

<sup>15</sup> Para análise da obra de Saturnino de Brito, ver: C.R.M. Andrade. *A Peste e o Plano. O Urbanismo Sanitarista do Eng. Saturnino de Brito*. Dissertação de Mestrado. São Paulo: FAUUSP, 1992.

<sup>16</sup> Saturnino de Brito. *Defesa Contra Inundações. Obras completas de Saturnino de Brito, vol. XIX*. Rio de Janeiro: Imprensa nacional, 1944.

<sup>17</sup> Cândido Malta Campos Neto. *Op. Cit.*

<sup>18</sup> Luciana Travassos. "Cidade e água em São Paulo: a origem de um modelo de urbanização." In: *XVI ENANPUR – Espaço, Planejamento e Insurgências: Alternativas Contemporâneas para o Desenvolvimento Urbano e Regional*. Belo Horizonte, MG: ENANPUR, 2015. [http://xvienanpur.com.br/anais/?wpfb\\_dl=597](http://xvienanpur.com.br/anais/?wpfb_dl=597) .

### 3. O Plano de Avenidas para São Paulo

*A prosperidade de uma cidade é dada pelos esforços do povo em todos os ramos da atividade humana; a facilidade de trocas materiais ou intelectuais impõe-se como uma necessidade primária; em conformidade com a organização de um sistema racional de circulação, torna-se um dos fatores mais poderosos da riqueza pública*<sup>19</sup>. (Eugène Hénard, 1972, p. 132)

No início da década 20, Prestes Maia, quando ainda era apenas funcionário do governo estadual, e Ulhôa Cintra apresentam uma série de artigos em dupla autoria no Boletim do Instituto de Engenharia intitulado “Um problema actual. Os grandes melhoramentos de São Paulo”<sup>20</sup>. Esses artigos tinham como objetivo apresentar a situação de desenvolvimento da cidade de São Paulo, em comparação com outras cidades latino-americanas, da América do Norte e da Europa, e propor uma série de intervenções que a colocariam no caminho do progresso, corrigindo defeitos que mais tarde poderiam ser irremediáveis. Traziam palavras até então ausentes dos planos de intervenção na cidade: racionalidade, esquema teórico e metrópole.

Nesse conjunto de artigos, já está presente uma forte erudição da bibliografia internacional ligada às práticas urbanísticas. Abrangendo desde a produção americana<sup>21</sup>, em que os desafios caracteristicamente se articulam com a infraestruturação como ponta de lança para a expansão de um novo território (aspecto muito presente nos planos de saneamento anteriormente apresentados) até a produção europeia focada em estabelecer uma ampla categorização dos elementos constitutivos da cidade, como se percebe nos escritos de Josef Stübben, assim como também em definir uma estética pitoresca, notória no trabalho de Sitte, ou mesmo a circulação como tônica para a intervenção na cidade moderna aos moldes da pesquisa de Hénard.

Na análise da configuração da cidade de São Paulo, os autores, ao retratarem a relação entre sítio e tecido urbano, advogam que a cidade nasceu e cresceu destinada a

---

<sup>19</sup> Eugène Hénard. *Alle Origini Dell'Urbanistica: La costruzione della metropoli*. Padova: Marsilio, 1972. p.123.

<sup>20</sup> Francisco Prestes Maia; João Florence Ulhôa. “Um problema actual: Os grandes melhoramentos de São Paulo”. *Boletim do Instituto de Engenharia*, n. 26, 27, 28, 29, 31. São Paulo: 1924;1925.

<sup>21</sup> Luiz Augusto Maia Costa. *Op. Cit.*

desenvolver-se baseada nos esquemas de Stübben<sup>22</sup>. Associada a esse modelo radioconcêntrico, seria somada a ideia de Hénard de circunscrever a área central com um anel: os engenheiros propõem o Perímetro de Irradiação, cuja forma elíptica evitaria gastos elevados em face dos acidentes topográficos, tendo um eixo norte-sul preponderante, com as medidas próximas do eixo proposto por Hénard para os planos elaborados em Berlim e em Moscou. Assim como Victor da Silva Freire, Prestes Maia e Ulhôa Cintra não concordavam com a imposição de um plano em xadrez retilíneo na cidade, mas, ao contrário deste, consideravam a topografia de São Paulo como um fator limitante, que restringia as possibilidades de traçado das ruas<sup>23</sup>. Nesse plano já estavam presentes algumas das avenidas de fundo de vale propostas no Plano de Avenidas, como a avenida ao longo do canal do Tamanduateí, na altura do Parque do Carmo. Quanto à várzea do Rio Tietê, os autores escolhem não abordar o tema, por existir uma comissão de engenheiros o estudando – porém, indicam a necessidade de livrar suas várzeas das inundações, possibilitando a criação de bairros industriais e espaços livres<sup>24</sup>.

Se o reconhecimento do tecido e dos eixos de expansão da cidade em vias radioconcêntricas aproxima Prestes Maia e Ulhôa Cintra de Stübben e outros nomes alemães do período, a ausência de uma sistemática – onde desenho urbano era equacionado como conjunto ordenado de constituintes – afasta os brasileiros desse referencial. Em oposição às leituras que Stübben, onde a cidade era dissecada em temas e a sua concepção enunciada de acordo com a lista dos constituintes usados para desenhá-la (ruas, praças, elementos separadores de propriedade, implantação dos edifícios, vegetação etc.), Prestes Maia, em seu *Estudo de um Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo*<sup>25</sup>, apresentado em 1929, iria se concentrar nos aspectos ligados à circulação – subordinando todos os outros aspectos a este.

Dessa forma, o Plano de Avenidas parece ter mais afinidade com os postulados teóricos do francês Hénard, em que a circulação figura como elemento central de análise e proposição urbana, ainda que as áreas verdes e o problema da construção apareçam com força nos escritos do francês. Mesmo distante de se aproximar das radicalizações que Hénard propôs

---

<sup>22</sup> Benedito Lima de Toledo. *Prestes Maia e a Origem do Urbanismo Moderno em São Paulo*. São Paulo: Empresa das artes, 1996, p. 123.

<sup>23</sup> Francisco Prestes Maia; João Florence Ulhôa Cintra. *Op. Cit.*

<sup>24</sup> Francisco Prestes Maia; João Florence Ulhôa Cintra. *Op. Cit.*

<sup>25</sup> Francisco Prestes Maia. *Estudo de um Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo*. São Paulo: PMSP, 1930.

para Paris e se limitando a incorporar, sobretudo, os pontos analíticos desse auto, o Plano de Avenidas não deixa de representar uma mudança na forma de pensar a estruturação e o espaço urbano. Posicionando-se cientificamente, assumia a grande cidade como inevitável e propunha a técnica como meio eficaz de gestão do espaço e de sua expansão infinita. Haveria, nesse sentido, uma homogeneização do espaço urbano, as propostas expandiriam os limites do perímetro que até então havia interessado aos planos<sup>26</sup>.

A opção metodológica do Plano de Avenidas pela circulação e pelo sistema de transportes serve de parâmetro a todas as outras questões urbanas tratadas. O novo traçado de vias, baseado em um modelo teórico, ideal, procurava racionalizar a estrutura urbana de São Paulo. As habitações, as áreas verdes e o zoneamento, entre outras questões, embora sejam discutidos no plano, ficam subordinados à criação do sistema de vias, a cidade passa a ser qualificada em termos de integração viária e mobilidade.

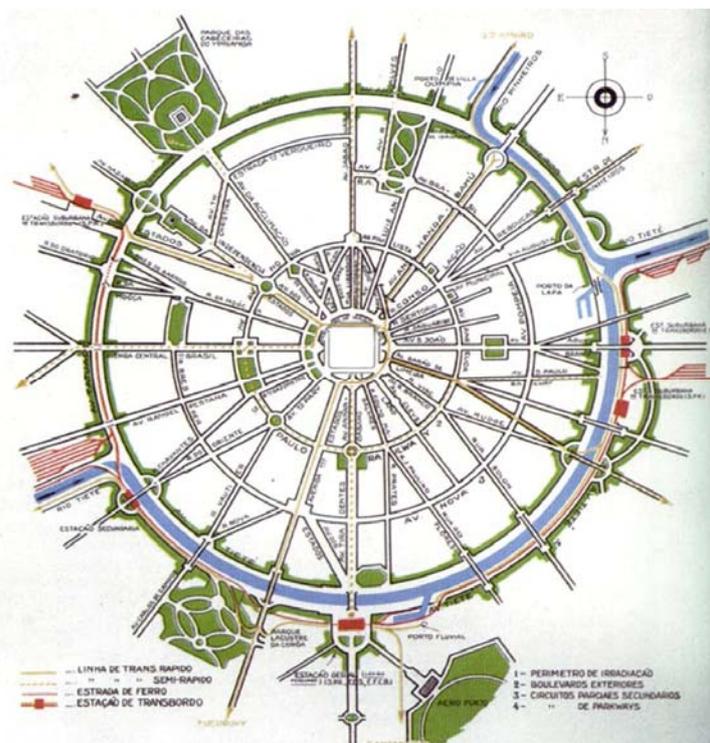


Figura 1 - Esquema teórico do Plano de Avenidas para a cidade de São Paulo.  
Fonte: Benedito Lima de Toledo, 1996, p. 160.

<sup>26</sup> Maria Cristina da Silva Leme. *Planejamento em São Paulo: 1930-1969*. Dissertação de mestrado. São Paulo: FAUUSP, 1982.

## 4. O Plano de Le Corbusier para São Paulo

Nada poderá substituir um sistema geral de grandes parques convenientemente distribuídos, aonde todo habitante – homem, mulher ou criança – possa chegar a pé, sem custos, sem cansaço e sem perder tempo, para lá encontrar um pouco de natureza com sol, uma atmosfera limpa e árvores<sup>27</sup>. (Eugène Hénard, 1972, p. 99)

À primeira vista, o ladeamento dos planos da engenharia sanitaria mencionados acima com o estudo de Le Corbusier pode parecer sem lastro: a diferença de caráter entre eles, em face da ênfase contingencial dos estudos em São Paulo em oposição ao utópico estudo de Le Corbusier, aparentemente desprendido das demandas objetivas da cidade; a diferença de formação entre esses agentes, os engenheiros, criados no cálculo e confiança na técnica, em distinção ao artista que até há poucos anos estava imerso nas discussões estéticas das vanguardas modernas da revista *L'Esprit Nouveau*. No entanto, a análise mais minuciosa do plano elaborado pelo suíço nos revela que o arquiteto não estava tão distante de sutilezas da cidade, e mesmo sua formação teórica possui grandes parentescos com os engenheiros sanitarios de São Paulo.

O historiador romano, Manfredo Tafuri, em seu artigo “Machine et Mémoire”, indica que as bases da noção de cidade do arquiteto suíço são inevitavelmente associáveis ao longo e laborioso processo de elaboração das estratégias nonocentistas de controle dos problemas e conflitos sociais<sup>28</sup>. O historiador também aponta que as leituras marcadas em sua ficha na Biblioteca Nacional de Paris entre os anos 1914 e 1915 como um possível caminho das fontes de sua elaboração teórica<sup>29</sup>. Tais fichas expõem um Le Corbusier familiar com o *Der Städtebau*, de Joseph Stübben, com textos de Raymond Unwin, com os *Études Sur les Transformations de Paris*, de Eugène Hénard, e com o *L'Esthétiques des Villes*, de Charles Buls – que em linhas gerais constituam o *corpus* teórico da recente disciplina do Urbanismo e que, como mencionados anteriormente, estavam presentes na formação dos engenheiros paulistas.

---

<sup>27</sup> Eugène Hénard, *Op. Cit.* p. 99.

<sup>28</sup> Manfredo Tafuri. “Machine et mémoire: la ville dans l'oeuvre de Le Corbusier”. In. Jacques Lucan (org.). *Le Corbusier Une Encyclopédie*. Paris: Centre Georges Pompidou, 1987.

<sup>29</sup> Philippe Duboy. “L.C.B.N. 1.9.1.5.”. *Casabella* n. 531/532, Janeiro-Fevereiro 1987, pp. 94-103. Milão: Electa, 1987.

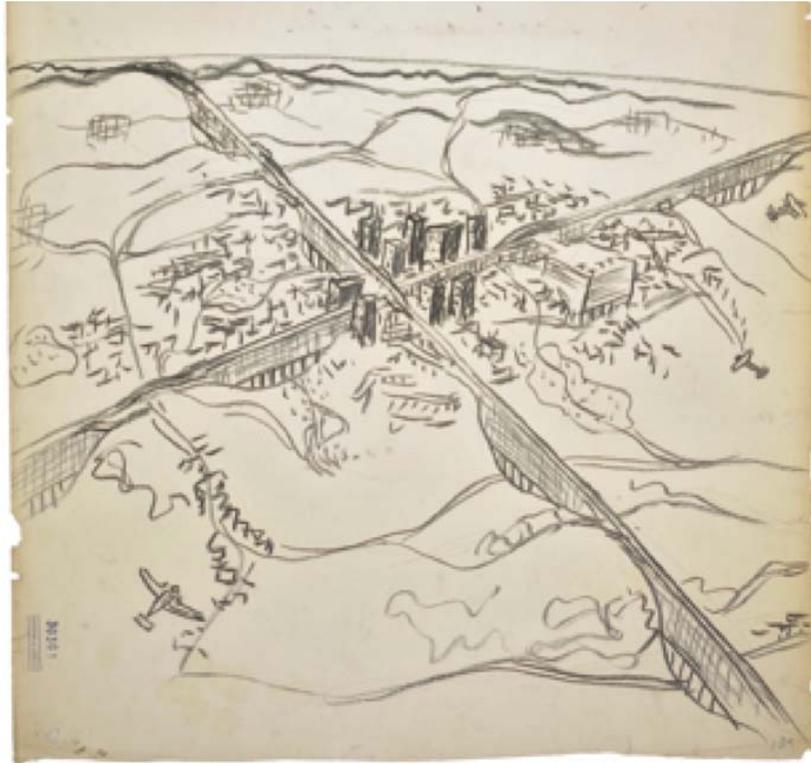


Figura 2 - Croqui da proposta de Le Corbusier para São Paulo.  
Fonte: Fondation Le Corbusier, 1929. FLC 30301

Assim como os engenheiros paulistas que trilhavam Hénard e a tônica da circulação, as preocupações de Le Corbusier com São Paulo partiam do problema viário, entendendo os problemas desse assunto como matriz da crise urbanística que a cidade atravessava. Em seu livro *Precisões sobre o Presente Estado da Arquitetura e Urbanismo*, organização teórica da experiência de sua viagem para a América Latina, narra a visão da cidade que teve do Gabinete da Prefeitura, localizado no Palacete Prates, junto ao recém-remodelado Parque Anhangabaú:

“ No gabinete do prefeito de São Paulo examino com curiosidade, no plano mural da cidade, meandros significativos. Noto algo pertinente: ruas sinuosas passam debaixo de outras ruas construídas em forma de viadutos. Pergunto ao prefeito: "Os senhores acaso estão na iminência de uma crise de circulação?" ”<sup>30</sup> (Le Corbusier, 1960, p. 232)

---

<sup>30</sup> Le Corbusier. *Precisões . Sobre um estado presente da arquitetura e do urbanismo. Coleção Face Norte, volume 06. São Paulo, Cosac Naify, 2004.*

Em alinhamento com Prestes Maia, Le Corbusier parece também intuir a vocação radioconcêntrica da cidade de São Paulo, aproximando-se dos termos sugeridos por Stübben, associando alguns desses eixos a vetores de ligação da cidade a outras cidades do País. No entanto, revela também uma atenção particular para as características da topografia da cidade:

“ Façamos o seguinte: de colina a colina, de um pico a outro, vamos implantar uma via horizontal de 45 quilômetros e em seguida uma segunda via, formando mais ou menos um ângulo reto, para servir os demais pontos cardeais. Estas vias retas são autoestradas de grande penetração na cidade e, na realidade, realizam uma grande travessia. Os senhores não sobrevoarão a cidade com seus automóveis, mas a "sobre-correrão". Essas auto-estradas que proponho são viadutos imensos. Não construam arcos onerosos para sustentar os viadutos, mas sustentem-nos por meio de estruturas de concreto armado que constituirão escritórios no centro da cidade e mora- dias na periferia..”<sup>31</sup> (Le Corbusier, 1960, p. 233)

O ponto de contraste absoluto do arquiteto suíço com o Plano de Avenidas reside na forma como se dá a estruturação desse sistema viário: Le Corbusier libera as rotas de transporte da acidentada topografia da cidade. Configurando esses eixos como grandes vias elevadas capazes de alcançar plenamente a dimensão geográfica da cidade, sem desvios ou deformações no seu curso. Atribuindo para a principal estrutura de tráfego da cidade o tamanho físico e material da própria paisagem de São Paulo. Nesse caso, as operações de estruturação viária e infraestruturação dos rios não se mesclam, mas se distinguem radicalmente. O diagnóstico e a proposta de São Paulo apresentam algumas diferenças relevantes em relação a outros planos urbanísticos desenvolvidos em sua viagem à América, conforme indicam os estudos realizados por Carlos Martins<sup>32</sup>. São Paulo é a única das quatro cidades cuja imagem não pode ser apreendida a partir do mar, sem apresentar nenhum componente topográfico significativo, como o Rio de Janeiro. Em vista do sítio marcado pelos “mares de morros”, o recente desenvolvimento adequado da cidade sugeriu a solução de viadutos para superar os inúmeros pequenos vales.

O plano para São Paulo, desta forma, marca um episódio-chave na transição que o trabalho de Le Corbusier atravessa em sua estadia sul-americana; um desenvolvimento progressivo

---

<sup>31</sup> Le Corbusier. *Op. Cit.* p. 233.

<sup>32</sup> Carlos A. Ferreira Martins. "Uma Leitura Crítica", in Le Corbusier, *Precisões*. São Paulo: Cosac Naify, 2004. p. 285.

de abstração da cidade<sup>33</sup>. A inovação aparece no fato de que essas gigantescas “régua de 45 quilômetros” não se destinam apenas a abrigar os escritórios do centro de negócios, mas também as unidades residenciais na periferia. As dimensões gigantescas do plano entram em contraste com os projetos anteriores realizados pela Câmara Municipal de São Paulo, pois essas régua tentam definir uma unidade entre diferentes territórios, como as várzeas e as colinas altas, aspectos ausentes nos planos anteriormente estudados.

No plano de Le Corbusier para São Paulo, a figura dos eixos centro-radial elaborados por Stübben assume outras dimensões e radicalidades: tal esquema se defronta com uma escala territorial assombrosa para as dimensões europeias, não se tratando mais da polaridade centro-periferia, mas sim, de eixos que se dispõem quase indefinidamente no território, reencontrando-se com as aspirações civilizatórias próximas dos romanos em suas operações *Cardo* e *Decumanus*.

Por sua vez, a forma edificada adotada para o plano de São Paulo faz inversões significativas com os modelos que Le Corbusier fazia uso em seus planos urbanos. Conforme indica Jean-Louis Cohen em seu artigo “Sulle tracce di Hénard”, o principal débito com o urbanista francês nas propostas urbanas realizadas por Le Corbusier reside nas “Ville-Pilotis”<sup>34</sup>. No entanto, esse elemento no plano do suíço também assume novas conotações: negando a planta como matriz de desenho das áreas verdes, como ocorre nos *Redents* de Hénard, a ação de destacar o edifício da irregular topografia – livrando o chão para áreas verdes, destinadas ao lazer, enfatiza os procedimentos arquitetônicas que usam o corte como matriz.

As áreas verdes não necessitam ter ênfase na naturalização do solo, mas simplesmente fazem aflorar valores já presentes no sítio geográfico de São Paulo. Além disso, em vez da necessidade de criar um anel perimetral verde para delimitar a cidade, Le Corbusier parece legar aos próprios limites da Bacia do Alto Tietê essa tarefa. Retomando a citação de Hénard anteriormente exposta, Le Corbusier parece reter desse autor também a importância das áreas verdes dentro da cidade moderna, usando esse componente para expandir as maneiras de elaboração do sistema viário.

---

<sup>33</sup> MARTINS, Carlos. *Op. Cit.* p. 285

<sup>34</sup> Jean-Louis Cohen. “Sulle tracce di Hénard”. *Casabella* n. 531/532, Janeiro-Fevereiro 1987, pp. 34-41. Milão: Electa, 1987.

## 5. Considerações finais

As aproximações entre os grandes teóricos que formam o ideário internacional com autores de planos elaborados para São Paulo no começo do século indicam as possibilidades de aprofundamento teórico para ambas as direções elencadas. Tornam-se complexas e pouco redutíveis as proposições e os sistemas de escritores como Hermann Josef Stübben ou Eugène Hénard, como também a relação de suas teorias com um amplo espectro de intérpretes e leitores. Abarcando desde propostas realizadas por engenheiros brasileiros até formulações realizadas por arquitetos com trânsito no debate das vanguardas europeias.

A revisão e o aprofundamento da leitura do texto *Études Sur les Transformations de Paris et Autres Écrits Sur L'Urbanisme*, de Hénard, jogam novas luzes nas relações entre viário, edificações e áreas verdes tanto na proposta de Prestes Maia quanto na de Le Corbusier. Mostrando algumas continuidades, como a ênfase da importância econômica da circulação em Prestes Maia, ou mesmo revelando uma interpretação radical de Le Corbusier em relação às propostas do urbanista francês no que tange ao sistema de áreas verdes da cidade. Manifesta-se, assim, uma diversidade de derivações e interpretações contidas nesses escritos da virada do século: no bojo teórico que abrange a utópica *Rua Futura* de Hénard e sua leitura atenciosa das diversas tipologias de ruas e parques da cidade de Paris, enredam-se diversas interpretações para outras cidades.

Esses trabalhos, utilizados como suporte teórico para aproximações de jovens arquitetos e urbanistas no começo do século XX, reverberam em níveis conscientes e inconscientes dessa proposta: a organização da cidade de elementos constituintes tal qual Stübben organiza seus escritos, ainda que não seguida nas propostas de Prestes Maia, tem seus ecos na forma como o engenheiro brasileiro enumera as interlocuções de seu sistema viário.

Já o plano de Le Corbusier para São Paulo, em conjunto com outros estudos para a América Latina, conforme enuncia Tafuri em *Projeto e Utopia*, forma “a hipótese teórica mais elevada da urbanística moderna, ideológica ou formalmente ainda insuperada”, uma vez que contrariam as realizações de Taut, May ou Gropius, ao quebrar “a sequência contínua arquitetura-bairro-cidade”<sup>35</sup>, parece assumir uma radicalidade maior na chave de leitura utilizada: a oposição do arquiteto suíço não se restringe apenas ao funcionalismo moderno,

---

<sup>35</sup> Tafuri, Manfredo. *Projecto e Utopia*. Lisboa: Presença, 1985.

mas também a forma analítica pressuposta pela decomposição da cidade em elementos constituintes estanques entre si.

## BIBLIOGRAFIA

Andrade, C.R.M. - *A Peste e o Plano. O Urbanismo Sanitarista do Eng. Saturnino de Brito*. Dissertação de Mestrado. São Paulo: FAUUSP, 1992.

Bernardini, Sidney Piochi. *Construindo Infraestruturas, Planejando Territórios: A Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas do Governo Estadual Paulista (1892-1926)*. Tese de doutoramento. São Paulo: FAUUSP, 2007.

Bertoldi, Luis Bianchi. *Relatório sobre as Observações Efetuadas com o Movimento das Águas no Vale dos Rios Tamanduateí e Tietê Durante a Inundação de 1887*. Manuscrito (Museu do Instituto Geológico). São Paulo, 1887.

BRITO, Saturnino. *Defesa Contra Inundações. Obras completas de Saturnino de Brito, vol. XIX*. Rio de Janeiro: Imprensa nacional, 1944.

Calabi, Donatella. *História do Urbanismo Europeu: Questões, instrumentos, casos exemplares*. São Paulo: Editora Perspectiva Paulo, 2012.

Campos Neto, Candido Malta. *Os Rumos da Cidade: Urbanismo e modernização em São Paulo*. São Paulo: Editora Senac, 2002.

Cohen, Jean-Louis, "Sulle tracce di Hénard". *Casabella* n. 531/532, Janeiro-Fevereiro 1987, pp. 34-41. Milão: Electa, 1987.

Costa, Luiz Augusto Maia. *O Moderno Planejamento Territorial e Urbano em São Paulo. A presença norte-americana no debate da formação do pensamento urbanístico paulista 1886-1919*. Tese de doutoramento. São Paulo: FAUUSP, 2005.

Duboy, Philippe, "L.C.B.N. 1.9.1.5.". *Casabella*, n. 531/532, Janeiro-Fevereiro 1987, pp. 94-103. Milão: Electa, 1987.

Hénard, Eugène. *Alle Origini Dell'Urbanistica: La costruzione della metropoli*. Padova: Marsilio, 1972.

Langenbunch, Juergen Richard. *A Estruturação da Grande São Paulo*. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1971.

Le Corbusier, *Precisões sobre um estado presente da arquitetura e do urbanismo. Coleção Face Norte, volume 06*. São Paulo, Cosac Naify, 2004.

Leme, Maria Cristina da Silva (org.). *Urbanismo no Brasil. 1895-1965*. São Paulo: FAUUSP, FUPAM, 1999.

Leme, Maria Cristina da Silva. *Planejamento em São Paulo: 1930-1969*. Dissertação de Mestrado. São Paulo: FAUUSP, 1982.

Lucchese, Maria Cecilia. "A retificação e regularização do Rio Tietê no século XIX e os interesses a elas vinculados". In: Peixoto, Elane Ribeiro; Derntl, Maria Fernanda; Palazzo, Pedro Paulo; Trevisan, Ricardo (Org.) *Tempos e Escalas da Cidade e do Urbanismo: Anais*

do XIII Seminário de História da Cidade e do Urbanismo. Brasília, DF: UnB-FAU, 2014. <http://www.shcu2014.com.br/content/retificacao-e-regularizacao-do-rio-tiete-no-seculo-xix-e-os-interesses-elas-vinculados> .

Maia, Francisco Prestes; Cintra, João Florence Ulhôa. “Um problema actual: Os grandes melhoramentos de São Paulo”. *Boletim do Instituto de Engenharia*, n. 26, 27, 28, 29, 31. São Paulo: 1924; 1925; 1926.

Maia, Francisco Prestes. *Estudo de um Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo*. São Paulo: PMSP, 1930.

Martins, Carlos A. Ferreira, "Uma Leitura Crítica", in Le Corbusier, *Precisões*. São Paulo: Cosac Naify, 2004.

Meyer, Regina; Grostein, Marta Dora; Biderman, Ciro. *São Paulo Metrópole*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo / Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2004.

Pereira, Margareth Campos da Silva; Santos, Cecília Rodrigues dos. *Le Corbusier e Brasil*. São Paulo: Tessela/Projeto, 1987.

Petrone, Pasquale. “São Paulo no século XX”. In: Azevedo, Aroldo de. *A Cidade de São Paulo. Estudos de geografia urbana*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1958.

São Paulo (Estado). *Relatório Annual apresentado ao Cidadão Dr. Presidente do Estado de São Paulo pelo Dr. Jorge Tibiriçá, Secretário dos Negócios da Agricultura, Commercio e Obras Públicas, sobre os serviços á cargo do respectivo Secretário no anno de 1893*. São Paulo, Typographia a Vapor de Vanordes & Comp., 1984.

Schnoor, Christopher. *La Construction des villes: Le Corbusiers erstes städtebauliches Traktat von 1910/11*. Zürich:GTAVerlag,2008.

Segawa, Hugo. *Prelúdio da Metrópole. Arquitetura e urbanismo em São Paulo na passagem do século XIX ao XX*. 2ª edição, São Paulo, Ateliê Editorial, 2004.

Simões Júnior, José Geraldo. *Anhangabaú. História e Urbanismo*. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, Senac São Paulo, 2004.

Simões Júnior, José Geraldo. *O Setor de Obras Públicas e as Origens do Urbanismo na Cidade de São Paulo*. Dissertação de mestrado. São Paulo, EASP-FGV.

Stevaux, Eusébio. Ofício “Saneamento das várzeas do rio Tietê e do Tamanduatehy” ao Presidente da Província de São Paulo, de 10 de Setembro de 1883. (Ahesp — Lata CO 5190).

Tafuri, Manfredo. *Projecto e Utopia*. Lisboa: Presença, 1985.

Tafuri, Manfredo. “Machine et Mémoire: La ville dans l'oeuvre de Le Corbusier”. In. Lucan, Jacques (org.). *Le Corbusier une Encyclopédie*. Paris: Centre Georges Pompidou, 1987.

Toledo, Benedito Lima de. *Prestes Maia e a Origem do Urbanismo Moderno em São Paulo*. São Paulo: Empresa das artes, 1996.

Travassos, Luciana. "Cidade e água em São Paulo: a origem de um modelo de urbanização." In: XVI Enanpur – Espaço, Planejamento e Insurgências: Alternativas Contemporâneas para o Desenvolvimento Urbano e Regional. Belo Horizonte, MG: ENANPUR, 2015. [http://xvienanpur.com.br/anais/?wpfb\\_dl=597](http://xvienanpur.com.br/anais/?wpfb_dl=597).