

Simpósio Temático : Percursos profissionais: Arquitetos e Urbanistas, a contribuição para a teoria e a prática no Brasil, 1920-1960

Título do trabalho

Francisco Prestes Maia e o urbanismo como campo de conhecimento e de atuação profissional

Maria Cristina da Silva Leme- Professora Titular Faculdade Arquitetura e Urbanismo USP

Resumo:

Francisco Prestes Maia, engenheiro civil e arquiteto, foi professor da Escola Politécnica. De personalidade tímida, introvertida e avesso do político, foi por duas vezes prefeito de São Paulo. Na primeira vez, indicado por Getúlio Vargas, durante o Estado Novo, implanta o Plano de Avenidas e transforma de forma estrutural o sistema viário e de transportes da cidade. Este Plano ele o havia elaborado a pedido do prefeito Pires do Rio. É um trabalho de autor em que amadurece as idéias desenvolvidas pelos urbanistas que o precederam na administração da cidade. Ele faz parte da nova geração de urbanistas que atuam, a partir dos anos 20, nas cidades brasileiras, responsáveis pela consolidação do urbanismo como campo de conhecimento e de atuação profissional. Prestes Maia articula as propostas urbanísticas às diferentes escalas do território: o regional, o urbano, o bairro até o edifício. A escala de intervenção define o ponto de vista de conhecimento. Esta relação procuraremos analisar neste trabalho.

Palavras Chave – história urbanismo, urbanista paulista , planos urbanísticos.

Abstract

Born in 1896, the civil engineer Francisco Prestes Maia was part of the new generation of urbanists responsible for the urban planning of the Brazilian capital cities in the twenties. He was the author of the Plan of Avenues (Plano de Avenidas) a very important urban plan for São Paulo. Nominated by Getúlio Vargas he was the mayor of the

city of Sao Paulo, during the Estado Novo. From 1938 to 1945, as the maire, he executed a series of urban improvements and transformed the urban structure of the city. He made urban plans, urban projects for other cities in the Estado de Sao Paulo and also for other important capital cities as Recife and Curitiba. His learning as an architect and as civil engineer allowed him to develop projects in different scales, going from the project of a building to do the planning of cities and regions.. This paper aims to analyse this period of his professional trajectory.

Key words: urban plan, history of urban planning.

1. Introdução.

Francisco Prestes Maia faz parte da nova geração de urbanistas que atua, a partir dos anos vinte, nas cidades brasileiras, responsável pela consolidação do urbanismo como campo de conhecimento e de atuação profissional.

A análise compreende a inserção de Prestes Maia no meio profissional e político local e a forma como assimila e incorpora às suas propostas o conhecimento e prática profissional adquirido em cada cidade. Ele articula as propostas urbanísticas às diferentes escalas do território: do regional, ao urbano, do bairro até o edifício.

Sua obra mais conhecida foi a elaboração do Plano de Avenidas. Premiado no IV Congresso Pan Americano de Architectos, realizado no Rio de Janeiro em junho de 1930, Prestes Maia se torna conhecido e vai ser chamado para colaborar em propostas urbanísticas de varias cidades brasileiras. Ele o faz, e as atividades profissionais se dividem entre os períodos em que está na administração de São Paulo como prefeito e quando se dedica, no seu escritório, a desenvolver pareceres, planos e projetos urbanísticos. Quando prefeito pela primeira vez, indicado por Getulio Vargas, durante o Estado Novo, implanta o Plano de Avenidas e transforma de forma estrutural o sistema viário e de transportes da cidade.

Nos deteremos em particular nos conhecimentos que mobiliza e aparecem nas referencias que faz a cada cidade. Referindo-se aos saberes sobre a cidade ,

Christian Topalov afirma ser possível mostrar no detalhe o elo íntimo entre o momento cognitivo e o momento prático constitutivo destas disciplinas. É nesta relação- entre a produção de conhecimento e o ato de planejar e projetar a cidade que procuramos analisar um período da trajetória profissional de Francisco Prestes Maia, aquele que se inicia nos anos de formação, na Escola Politécnica até o final de seu primeiro mandato na prefeitura de São Paulo.

Destacamos algumas estratégias utilizadas pelo urbanista para esta análise: o conhecimento do sítio através da geologia, da botânica; as escalas utilizadas na cartografia revelando a aproximação ao objeto; o percurso do observador, a caminhada, os desenhos, croquis e finalmente as pesquisas/ survey.

Nossa hipótese é que o campo do conhecimento em urbanismo se constitui a partir de uma relação estreita entre a experiência empírica e o esforço de construção de conceitos.

2. Os anos de formação.

Em 1912, antes de completar dezesseis anos Prestes Maia inicia os estudos no curso preparatório da escola Politécnica. As disciplinas ministradas compreendiam matemática elementar, trigonometria, álgebra e geometria analítica e descritiva. Com Victor Dubugras, auxiliado por Enrico Vio, os alunos eram introduzidos ao desenho livre e geométrico. Estas primeiras noções eram depois ampliadas nas aulas de Desenho no Curso Geral, nos dois primeiros anos da Escola. Todos os alunos cursavam matemática, física, química, geometria descritiva; topografia e elementos de geodésia e de astronomia e aula de Perspectiva e de Arquitetura também lecionadas por Dubugras além de Desenho Geométrico e de Ornamentos Arquitetônicos e Desenho Topográfico e Desenho cartográfico.

Prestes Maia frequentou tanto o curso de engenheiro arquiteto como o de engenheiro civil. No primeiro ano eram as mesmas cadeiras para as duas formações Teoria da resistência dos Materiais Grafo-Estática;¹ Tecnologia das Profissões

¹ catedrático Antônio Francisco de Paula Souza até 1916.

Elementares²; “Física Industrial”³,”Arquitetura Civil, Higiene das Habitações”⁴. No segundo ano a formação se ampliava de forma significativa. Quatro cadeiras no Curso de engenheiro-arquiteto: Estabilidade das Construções (Resistência Aplicada)⁵, Tecnologia do Construtor Mecânico⁶, Elementos dos Edifícios. Composição Geral ⁷, Mecânica Aplicada às Máquinas⁸ e Projetos de Composição Geral⁹ . A estas acrescentavam-se duas cadeiras no Curso de engenheiro civil “Hidráulica. Abastecimento de Água, Esgotos e Saneamentos das Cidades” “Mecânica Aplicada às Máquinas” e uma aula “Desenho de Máquinas e Levantamento de Rascunhos”.

2 catedrático João Pereira Ferraz, tendo como substituto José Antônio da Fonseca Rodrigues até 1906 e em seguida Clodomiro Pereira da Silva.

3 catedrático Francisco Ferreira Ramos, que teve diferentes substitutos, entre os quais Edgar de Souza, que assumiu a cátedra interinamente de 1905 a 1910.

4 catedrático Francisco de Paula Ramos de Azevedo; os substitutos foram Maximiliano Emilio Hehl de 1896-7 e de 1900-1904, George Krung de 1904-1916 e Alexandre Albuquerque em 1917.

5 catedrático Paula Souza até 1916 e como substitutos Victor Freire Jr de 1898-1910 e Pujol Jr de 1911 em diante. Em 1917 Pujol Jr assume a cátedra interinamente.

6 como catedrático inicialmente Henrique Sculman e de 1907 em diante, Victor Freire Jr; como substitutos, Pujol Jr e Felix Hegg.

7 catedrático Ramos de Azevedo durante todo o período; Max Hehl como substituto de 1901-1905 e George Krug de 1905 em diante.

8 catedrático Alvaro de Menezes até 1913; teve até 1913 José Brant de Carvalho e José Maria Borges como interinos e, de 1914 em diante, Brant de Carvalho, Inglez de Souza e Robert Mange.

9 Talvez contasse com exercícios complementares à 3ª cadeira; era dada por Domiziano Rossi, provavelmente.

No terceiro e último ano as duas formações se distanciavam com crescente especialização. Apenas duas cadeiras em comum Estradas, Pontes e Viadutos¹⁰ e Economia Política. Direito Administrativo e Estatística¹¹. No curso de engenheiro arquiteto Composição Geral dos Edifícios II (Edifícios Públicos) e Estética das Artes¹² História da Arquitetura. Estudo dos Estilos Diversos¹³ e uma aula: Continuação de Projetos de Composição Geral.¹⁴ Para o engenheiro civil Rios Canais e Portos de Mar. Faróis, Estradas de Ferro (tráfego), Motores térmicos. Motores de Ar Comprimido. Moinhos de Vento.

Em 14 de dezembro de 1917, Prestes Maia solicita ao diretor da Escola Politécnica, Francisco de Paulo Ramos de Azevedo o diploma de engenheiro civil.

Inicia os trabalhos profissionais, em 1918, na fiscalização de obras no Hospício do Juquery e depois para a Secretaria do Interior no cadastro e levantamentos das obras viárias preparatórias para a Comemoração do Centenário da Independência. Um ano depois, a Secretaria do Interior forma a “Comissão Constructora da Avenida Independência”, composta pelos Engenheiros Mario Whately (Eng. Chefe), Modesto Costa Ferreira, Francisco Prestes Maia e Antonio Smith Bayma, cuja sede era na casa do ex-diretor do Museu Paulista.

Em caráter precário, sem contrato escrito, Prestes Maia participa desta Comissão, importante para sua formação como observa alguns anos depois ao realizar o Plano para Campinas. Esta situação precária só se regulariza quando é contratado

10catedrático inicialmente José Ayrosa Galvão e, a partir de 1901, Ataliba de Oliveira Valle. Até 1908 o substituto foi Adolpho Pereira, de 1908-1914, Clodomiro da Silva Pereira e Guilherme Winter em 1915.

11catedrático Brazílio de Campos, e Clodomiro Pereira da Silva como interino eventual.

12 catedrático Oliveira Valle em 1898-1900, Brant de Carvalho de 1902-1910 e, de 1911-1916, Max Hehl e George Krug como substituto. Pr

13 Max Hehl como catedrático durante todo o período, até 1916, e George Krug como substituto de 1905 em diante.

14 George Krug de 1904 a 1911, em seguida Domiziano Rossi.

Engenheiro- Architecto da Directoria de Obras Públicas da secretaria de Estado dos Negócios da Viação e Obras Públicas em maio de 1928.

Desenvolve outras atividades neste período em escritório próprio de engenharia quando realiza desde projetos para a abertura de loteamento a projetos de residência.

Na Escola Politécnica, Prestes Maia substitui inicialmente Henrique Vio como professor de Desenho Geométrico e à mão livre no período de 18 de agosto de 1924 a 15 de fevereiro de 1926 e depois substitui o Prof. Victor Dubugras na regência da aula de Desenho Arquitetônico e esboço natural e Desenho de Perspectiva de 28 de abril de 1926 a 9 de novembro de 1926. A partir de 1927 é contratado como professor.

2. O início de uma colaboração no planejamento de São Paulo.

A discussão sobre o planejamento urbano e mais precisamente a elaboração de um plano para a cidade é introduzida gradualmente na estrutura administrativa da Prefeitura de São Paulo através de duas instâncias uma proposta pela Câmara e outra pelo executivo e que teriam funções semelhantes e concorrentes. Por iniciativa do legislativo é proposta a criação de duas comissões : uma técnica composta por técnicos da Prefeitura para elaboração do Plano Geral de Conjunto e uma consultiva composta por professores das Faculdades de engenharia, medicina e direito e representantes do Instituto de Engenharia, OAB, comerciantes e industriais para acompanhar os trabalhos desta.

Na Comissão organizada na Prefeitura, se estabelece uma colaboração entre João Florence de Ulhôa Cintra¹⁵, chefe da Divisão de Urbanismo, da Seção de Cadastro e Urbanismo e o jovem engenheiro Francisco Prestes Maia. Desenvolvem uma série de estudos, publicados pelo Boletim do Instituto de Engenharia.¹⁶Os textos escritos

15 João Florence d' Ulhôa Cintra, foi nomeado, em 1925 para chefe de Divisão na Secretaria de Obras, com as seguintes atribuições : a organização do cadastro, o estudo de um plano geral de viação, remodelação , embelezamento, melhoramentos , extensão, e sistematização para regular o desenvolvimento e a vida da cidade, a fixação e fiscalização dos alinhamentos e nivelamentos e todas as questões relativas ao urbanismo.

16 "Um problema actual :Os grandes melhoramentos de São Paulo",realizado por Prestes Maia e Ulhôa Cintra junto à Comissão Técnica do Plano da Cidade, da Diretoria de Obras e Viação da

em co-autoria representam o momento de transição entre as idéias do engenheiro Victor da Silva Freire, diretor do Departamento de Obras na prefeitura e o novo modelo urbanístico adotado para a intervenção na cidade.

Segundo Ulhôa Cintra o traçado viário de São Paulo lembrava o das cidades européias "com núcleo central e vias radiais de bom traçado". Para melhorá-lo e resolver a circulação do centro da cidade adota o esquema desenvolvido por Eugène Hénard .Na comparação do traçado viário de três cidades europeias : Berlim , Londres e Moscou o urbanista francês percebe um elemento em comum "uma espécie de circuito fechado ou collector, que nos propomos chamar perímetro de irradiação e que , traçado a uma certa distancia do centro mathematico da cidade. Este perímetro representa um grande papel no plano das tres capitaes; por assim dizer , o regulador da circulação convergente , que attingiria a inextrincavel chaos , si todas as vias concorressem ... mesma praça.É elle que recebe as correntes affluentes e que as distribue em seguida,com o auxilio das pequenas ruas secundarias até o edificio ou a casa que é o escopo do movimento individual de cada elemento da circulação"¹⁷ Ele desenvolve, a partir do esquema de Hénard , um projeto de uma via circular constituindo perímetro de irradiação para São Paulo. A solução do perímetro de vias contornando a área central será proposta pelos dois urbanistas para São Paulo e reafirmada por Prestes Maia no Plano de Avenidas.

Adotam em parte as idéias de Hénard para a área central e as de Joseph Stubben para a expansão da cidade, sem atentar para o fato que partem de concepções opostas de estrutura viária. No esquema de Hénard todas as vias de expansão e penetração convergem para o núcleo central, para um círculo fechado que ele propõe chamar de perímetro de irradiação; já Stubben considera que as verdadeiras correntes de circulação são as vias radiais que conduzem do centro à periferia e vice-versa.A segunda categoria de vias , segundo Stubben , a que serve para ligar os setores divididos pelas vias radiais. Denomina de ruas anulares ou "rings" de primeira , segunda e terceira ordem. Os dois modelos têm por concepção orientações diferentes para o desenvolvimento da cidade.: o de Hénard converge,

Prefeitura de São Paulo.O trabalho foi apresentado à Câmara Municipal e publicado no Boletim do Instituto de Engenharia de outubro de 1924 a junho de 1926.

17 idem,Cintra,1924, opus cit ,p 332

adensa; o de Stubben espalha o movimento, se repete indefinidamente através do sistema radial-perimetral.

Apresentam também indicações da influência que começam a exercer no urbanismo paulista as idéias de urbanistas americanos. A mais importante é a introdução de princípios de racionalidade e eficiência da administração privada para a administração pública. Critérios como a eficiência e a eficácia dos planos urbanos passam a ser passíveis de averiguação.

No Plano de Avenidas, esta tendência de apresentar os exemplos de experiências urbanísticas americanas, como forma de apoio à argumentação, aparece com maior frequência. Os exemplos são variados e referem-se principalmente a soluções de engenharia viária. Representam a penetração de uma nova fase do urbanismo americano a do comprehensive city planning e o livro Planning the modern city de Nelson Lewis será a principal referência citada.

Nelson Lewis dedica o livro aos engenheiros municipais: "The first men on the ground in city planning as in city building in the hope that it may help them to realize their responsibilities and opportunities in determining the manner in which our cities will develop" ¹⁸ O significado desta dedicatória é desenvolvido no último capítulo do livro "The opportunities of the municipal engineer". Lewis exalta a importância do trabalho do engenheiro, segundo ele, pelas direções de crescimento da cidade e reivindica um novo campo de trabalho para o engenheiro - a administração municipal.

Ao procurar garantir um espaço profissional para o engenheiro está, também, definindo limites para esta competência. Amplia o espaço profissional ao mesmo tempo que reduz o papel ao controle e operacionalização de obras de engenharia na administração municipal. Nesta perspectiva, o casamento é perfeito, ninguém melhor que o engenheiro para ser o responsável pela administração da cidade.

A mesma idéia aparece no Plano de Avenidas, a defesa do campo de atuação profissional do engenheiro municipal. Observa-se que esta posição faz parte de um

¹⁸ Lewis, 1923, opus cit., p IV

movimento mais geral entre os engenheiros civis e arquitetos, de definir o seu espaço, não apenas na administração municipal, mas a nível da sociedade civil.

Vamos encontrar este argumento em artigos publicados na época. Em 1928, Anhaia Mello defende a criação de uma Divisão de Urbanismo no Instituto de Engenharia, inspirando-se na City Planning Division da American Society of Civil Engineers¹⁹. Em outro artigo, publicado em 1929, assinado pelo engenheiro Plínio de Queiroz, aparece a informação da criação desta divisão, o autor pretende que ela seja o embrião da Associação dos Amigos da Cidade. Os dois engenheiros justificam a criação destes espaços institucionais como forma de difusão do urbanismo junto ao grande público. Na prática este movimento resultou na consolidação de um campo de atuação profissional como podemos observar pelas transformações na estrutura administrativa da Prefeitura de São Paulo.

3.A cidade moderna do Plano de Avenidas: fluidez, descongestionamento, sem barreiras para o crescimento

Em 1930 é publicado o Plano de Avenidas. 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 quanto à remodelação e extensão do sistema viário da cidade. A execução das obras viárias transformam a estrutura urbana de São Paulo e preparam a cidade para o desenvolvimento econômico que se concretizará nas décadas seguintes. Estas características o destacam dos demais planos realizados para São Paulo. Até o final da década de 60, a estrutura viária principal da cidade é a definida neste Plano.

O sistema viário projetado no Plano compunha-se de três avenidas perimetrais articuladas por um sistema de avenidas radiais. Este sistema radial-perimetral permitia a extensão sem limites da cidade garantindo, ao mesmo tempo, uma integração mais eficiente entre os diferentes bairros. A predominância dos automóveis e ônibus em relação a outros meios de transporte é evidente no Plano. O

¹⁹ Mello, 1928, opus cit., p. 235-240

argumento da fluidez do tráfego é utilizado tanto para justificar o deslocamento de ferrovias como o impedimento do tráfego de bondes nas avenidas.

Prestes Maia defende a crescente intervenção do Estado através : da realização de obras, da produção e gestão de serviços urbanos e do estabelecimento de normas para gerir o que se constitui como uso comum e uso privado. As observações sobre a legislação que regulamentava a questão das desapropriações são um exemplo desta nova postura:"Tudo se resume em por um lado garantir o interesse público , e por outro evitar contra o particular abusos de uma legislação avançada" Remete à esfera do judiciário o arbítrio de tal questão"O juiz de carreira , esclarecido , independente , afeito as leis e a sua interpretação" afastado das pressões de interesses particulares deve substituir "o bom varão leigo e ocasional"²⁰

Para realizar o conjunto de obras viárias proposto no Plano de Avenidas, Prestes Maia propõe que os recursos financeiros venham de fundos públicos: rendas ordinárias, empréstimos e taxa de melhoria.Pode-se notar que a participação da iniciativa privada como empreendedora é totalmente deixada de lado.Na questão dos transportes urbanos, defende cada vez mais a coordenação pela Prefeitura da gestão deste serviço: definição de tarifas,de abertura e extensão de linhas de bondes e onibus etc...

No Plano de Avenidas a defesa da engenharia municipal aparece com maior clareza no capítulo referente ao sistema de transportes.É nesta área que o conflito de atribuições entre as empresas concessionárias de serviços públicos e a administração municipal começa a ganhar consistência a nível da explicitação de interesses e assume contornos de um debate público.Prestes Maia apresenta longas descrições do sistema de transportes de São Paulo e de experiências estrangeiras.Critica os pareceres de consultores estrangeiros contratados pela administração municipal ²¹ e procura demonstrar o conhecimento técnico necessário para que as novas funções venham a ser desempenhadas pelo engenheiro municipal.

²⁰ Maia,1930,opus cit ,p.16

²¹A crítica de Prestes Maia à consultoria de especialistas estrangeiros se expressa com maior contundência ao argumentar no Plano de Avenidas contra o plano da Cia Light & Power de extensão de linhas de bondes subterrâneos para a área central de São Paulo.

No decorrer da leitura do Plano de Avenidas em alguns momentos somos surpreendidos pelas propostas de criação de espaços públicos, conjuntos arquitetônicos em pontos estratégicos na cidade. Destacam-se das demais propostas a começar pela designação que recebem, o estilo ao descrevê-las e as aquarelas que as ilustram, revelando a habilidade que desenvolvia nas aulas de desenho na Escola Politécnica.

Representam um projeto de proposta estética para algumas áreas de alto valor simbólico da cidade. São conjuntos de edifícios e praças que transformariam o vale do Anhangabaú na "sala de visitas" da cidade; a praça da Sé ligada a uma pequena reprodução da Place d'Etoile na extremidade do parque D. Pedro e uma nova Estação Ferroviária, às margens do Tietê, nas "portas da cidade moderna.

Prestes Maia procura corresponder nestes novos espaços projetados as funções sociais da vida urbana: a representação política, eclesiástica, o trabalho, a circulação, o lazer. É o momento que ele projeta e sonha a cidade à Haussmann: a cidade das grandes perspectivas, a cidade dos pontos focais. Entretanto, ao procurar traduzir nestes novos espaços urbanos as redes de relações que se estabelecem e se entrecruzam na cidade moderna, demonstra um descompasso entre o planejamento urbano e o projeto arquitetônico.

A proposta de remodelação do sistema viário traduz o novo ritmo de crescimento da cidade industrial. Ele projeta a cidade moderna de sistemas de vias perimetrais que se repetem indefinidamente e lançam São Paulo extra-muros da confinção que a mantinha as barreiras representadas pelos rios Pinheiros e Tietê. Nos conjuntos arquitetônicos retorna aos valores estéticos do passado, sem vínculos com a matriz do movimento da arquitetura moderna que tem um nexos orgânico e deliberado com a sociedade industrial capitalista.

5. Novas esferas de atuação..

Após apresentar o Plano de Avenidas e ser premiado no IV Congresso Pan Americano de Arquitetura no Rio de Janeiro Prestes Maia é convidado a dar um parecer ao Plano de Recife e traçar um plano para Campinas. É um período de

grande elaboração teórica e enfrentamento de outras realidades urbanas, Recife cidade capital e Campinas uma cidade de menor tamanho.

Em 1932, uma questão delicada, lhe pedem um parecer sobre o Plano de Remodelação e Extensão da cidade de Recife que o engenheiro Nestor de Figueiredo havia elaborado como alternativa a proposta de Domingos Ferreira. A crônica de acontecimento envolvendo a elaboração deste plano era longa e envolvia engenheiros urbanistas importantes tanto do Recife, como do Rio de Janeiro, de Belo Horizonte e de São Paulo²².

Porem o desafio do parecer ao Plano de Recife não é enfrentado sozinho. Washington Azevedo também escreve um relato, que muito difere do de Prestes Maia. Apoiado integralmente no urbanismo americano ele enfatiza alguns temas não abordados pelo engenheiro paulista como a necessidade do Survey.

Prestes Maia para o Recife propõe a criação de uma Comissão da Cidade de caráter cívico e uma Comissão do Plano, de caráter técnico. Na proposta urbanística encontram-se propostas para o sistema viário semelhantes às soluções paulistanas, o mesmo acontece dois anos mais tarde, no plano para Campinas

Porem Campinas é uma realidade urbana de menor porte do que São Paulo ainda sob o impacto forte da ferrovia, mais rural do que industrial, e um terreno fértil para novas propostas. A colaboração de Prestes Maia foi combinada através da Secretaria de Estado dos negócios da Viação e Obras Publicas de São Paulo²³, A primeira correspondência estabelecia tanto o conteúdo como a forma. Para entrega

22 Em 1927, Domingos Ferreira, engenheiro da Secção Técnica da Prefeitura do Recife propoe um projeto de abertura de avenidas e desapropriações no bairro do Recife. Submetido ao parecer de uma Comissão do Clube de Engenharia, coordenada por Jose Estelita. Apresenta duras críticas. Sabendo desta polêmica o engenheiro-arquiteto, Nestor de Figueiredo, pernambucano radicado no Rio de Janeiro apresenta um esboço de um plano urbanístico para a cidade no IV Congresso Panamericano de Arquitetos, realizado no Rio de Janeiro em 1930. Este trabalho lhe vale um convite do Prefeito Lauro Borba para vir ao Recife proferir uma palestra sobre suas idéias acerca da remodelação do bairro. Nestor de Figueiredo terminou por conseguir firmar um acordo, sem ônus para a Prefeitura, no qual apresentaria um Plano para o Bairro de Santo Antônio. Em janeiro de 1932, Figueiredo apresenta seu Plano de Remodelação do Bairro de Santo Antônio. e um plano para o Recife “ Plano de Remodelação e Extensão da Cidade do Recife”

23 o Prefeito da Campinas Leite de Barros propõe as condições da colaboração de Prestes Maia nos trabalhos do Plano da Cidade. Datada de 26 de março de 1934.

no prazo de um ano. Era estipulado que elaboraria a extensão da cidade assim como remodelaria a parte antiga em plantas de conjunto na escala 1:5000 e no detalhe em 1:1000. O Plano compreenderia um survey ou inquérito. Com despesas pagas pela prefeitura, era combinado que ele faria uma viagem semanal no primeiro ano e quinzenal no segundo ano. O trabalho seria acompanhado pela Comissão do Plano e pela Prefeitura Municipal. Em 27 de março Prestes Maia concorda com as “condições de colaboração nos trabalhos do Plano”²⁴.

Utilizamos em nossa análise O “Rascunho de Exposição preliminar”²⁵, uma parte do plano, que ele denomina plano material. Em grandes linhas esta exposição não tem caráter de projeto nem proposta formal. É guia, referencia para melhor coordenação daquelas manifestações das aspirações colectivas que cabem a comissão do urbanismo”.

Como o viajante que entra em uma cidade, Prestes Maia inicia por abordar o *“primeiro aspecto que vae offerecer ao visitante rodoviário” - o trecho da rodovia São Paulo a Campinas, mais próximo a cidade que deveria ser tratado mais como alameda ou avenida do que como rodovia. “ Procurar aspecto agradável e, se possível, mesmo um pouco monumental, por se tratar da entrada da cidade” com motivo inicial ou de demarcação que poderá ser constituído por portal, pylones etc... Porem a solução técnica, com previsão de alargamento para no mínimo quatro filas de veículos de passeio, maximo espaçamento das transversais evitando o transito local de forma a permitir “ o trafego grande veloz e a grande distancia” sem interferência local. As grandes rodovias devem imitar segundo as idéias modernas os metropolitanos e as ferrovias que possuem leitos próprios e cruzamentos em desnível. Como a imitação completa é impraticavel deve haver uma conciliação, mas nunca deixar que as grandes vias tornem-se ruas absolutamente comuns. Na*

24 Carta manuscrita de Prestes Maia para Leite de Barros, prefeito de Campinas.
Assunto: Prestes Maia escreve aceitando as condições propostas pela Prefeitura de Campinas na elaboração do Plano Urbanístico. Datada de 27 de março de 1934.

25 “Rascunho de Exposição Preliminar”, estudo de Plano de Urbanismo para Campinas.
Assunto: expõe o Plano Urbanístico.. Data estimada por anotações, Janeiro de 1936. 46 páginas

*era do automóvel são consideradas defeituosas as estradas que não permitam a estes a máxima velocidade”.*²⁶

A perimetral externa campineira foi traçada com quatro objetivos, ao mesmo tempo econômicos, estéticos higienicos de trafego e de segurança : libertar do trafego de travessia o centro mais estreito e congestionado, facilitar o trafego de passagem das cidades , ligar melhor os arrabaldes e servir para passeio quando são tratados como parkways.

Os parques, apenas um apêndice no plano para São Paulo, ganham particular atenção, com cálculos cuidadosos de dimensões, coeficientes de metros quadrados de areas verdes por habitante e parques propostos. Demonstra o conhecimento adquirido na analise de solos e vegetação proposta. “ Ao fazer os estudos preliminares de Campinas dei especial atenção a muitos aspectos secundários que a primeira vista nada tinham com o urbanismo, em especial aos solos e vegetação regional. E baseado nisso e mais na pratica e na observação de 20 annos de jardinagem em S. Paulo (parques da Avenida Independência, bosque do Museu, matta da Água Funda, etc) ele propõe dois grandes parques a serem creados pelo poder publico um em Villa Industrial outro no Taquaral, destinam-se a grandes instalações , jogos collectivos, adultos, nas folgas semanais, nos passeios de automóvel.

Em Campinas “o traçado das avenidas radiaes foram indicadas pelas estradas principaes que affluem ou partem da cidade. Uma estrela radial de estradas já existentes mas a melhorar para Vallinhos, São Paulo, Itu, Vira Copos , Roseira, Limeira, Cosmópolis, Mogy, Anhumas ou Pedreiras e Souzas, oferecendo sectores em que o espaçamento é excessivo exige intercalações a prever embora no momento pouco ou nenhum trafego exista nestas direções”²⁷

Estas radiaes são artérias principaes, de grande largura, curvaturas imperceptíveis, greides suaves e bom calcamento. Podem distar entre si de 600 a 1000metros por

26 Rascunho da exposição preliminar, p 2. A pagina contém correções que não aparecem no exemplar datilografado e na anotação manuscrita na pg 46. Entregue esta ultima pagina em 6 ou 7 vias a 10/1/36.

27 Rascunho da exposição preliminar p 11

isso diferenciam-se das secundárias estas destinadas a servir áreas residenciais e não atrair tráfego, como mesmo desejam afastá-lo ou desanimá-lo - daí decorre o estreitamento e o curvamento das ruas.

Introduz a ideia de unidades residenciais., ainda recente no urbanismo paulistano “*em exposições orais anteriores insisti sobre a concepção nova que é a unidade residencial (neighbourhood unit). Funcionam como unidades self sustaining ou completas. Permitem o desenvolvimento da cidade por constituição de novas unidades e não por transformação continua dum dado local e por expansão continua das zonas comerciais*”

Entre os pontos positivos desta solução “*que quem visitou Radburn²⁸ uma das últimas palavras no assunto, voltaram encantados*” enumera : *permitir um zoneamento lógico adequando as áreas aos usos, evitar a dispersão e permitir a especialização das ruas*”.

O ponto mais delicado, como em São Paulo, era a intervenção na área central. Porém nas palavras de Prestes Maia “*Em Campinas o problema é muito diferente mais impreciso, indeterminado e difícil. Hesitei (e com o Dr Stenvenson já sucedera o mesmo) ao escolher a solução inicial. Neste assunto há duas escolas opostas: a do avestramento ou das avenidas centrais e a do anel ou das avenidas perimetrais. A primeira ataca de frente os centros acanhados e congestionados, opta-se quando há saneamento a fazer, exemplo a dar, quando as valorizações não são excessivas, quando a dilatação comercial não é de esperar tão cedo. A segunda contorna o núcleo central repeita-lhe os monumentos e aspectos tradicionais evita as expropriações em áreas valorizadíssimas, aproveita espaços baldios próximos, as vezes esquecidos. Distribui o tráfego por fora e não por dentro. Alarga o centro em vez de consagrar centros insanáveis.*

28 No conteúdo da disciplina de urbanismo que Anhaia Mello ministra desde 1927 já aparece a referência aos aspectos que considera importantes no modelo cidade jardim – a limitação da população, o cinturão rural, a indústria e o sistema de propriedade individual, o exemplo é o das cidades jardim inglesas Letchworth e Welwyn. Este conteúdo se expande para a experiência americana , inicialmente (Mello, Luiz Ignácio de Anhaia “O recreio activo e organizado das cidades modernas” Boletim do Instituto de Engenharia ,no 47, abril 1929) quando introduz a noção de unidade de vizinhança para definir os tamanhos de parques no planejamento local mas se explicita quando descreve o subúrbio jardim de Radburn .

Em São Paulo as duas concepções brigaram longamente em priscas eras do nosso urbanismo, la por 1910. Victor Freire, que e nato se dedicava a taes assumpos, preconizou e fez acertadamente vencer a solução perimetral”²⁹

Porem observa as condições são diferentes nas duas cidade: Campinas pode ser aventrada por uma avenida central, em Sao Paulo o centro é contornado.

“ as condições campineiras são diferentes: o centro e mais espalhado, a topografia é mais uniforme não ha sectores próximos isolados entre si, não ha espaços baldios annulares que facilitem as perimetraes não ha salto tão brusco de preços entre o centro e a zona media, não ha monumentos ou aspectos tradicionaes centraes a conservar, não ha forca commercial para encher ou construir condignamente dentro do prazo curto mais de uma ou duas avenidas. Assim sendo , parece preferível em Campinas a solução das avenidas centraes, desde que bem ponderada, deixando para phase muito posterior o complemento perimetral”³⁰ p 20

A reação a estas transformacoes foi imediata “Estes homens querem deitar abaixo toda a cidade” manchete do Correio Popular, Campinas, quinta feira 13 de maio de 1937. A retórica utilizada para rebater as critica reforça a polemica ao dar como exemplos de sucesso o Barão de Haussmann em Paris, as reformas empreendidas por Pereira Passos na Avenida Central no Rio de Janeiro³¹.

6.A Sociedade Amigos da Cidade de Sao Paulo.

Com a finalidade de elaborar o Plano Geral da cidade e “promover intensa propaganda dos princípios modernos de urbanismo” formou-se a Sociedade Amigos da Cidade de São Paulo. Uma sociedade fechada, formada a partir de indicações pessoais e convites individuais, só quando aprovado por todos, o novo membro passava a integrar o corpo de associados. Contou nos primeiros anos com a elite política, econômica e intelectual de São Paulo. A primeira reunião foi em 6 de

29 Rascunho da exposição preliminar p 19.

30 Rascunho da exposição preliminary p 20

31 “Estes homens querem deitar abaixo toda a cidade” Jornal Correio Popular, Campinas ,13 de maio de 1937

fevereiro de 1935, quando foram eleitos os membros da diretoria do Conselho diretor. Antonio Prado Jr eleito para presidente, declinou na segunda reunião, um mês e meio depois. Nesta sessão Francisco Prestes Maia assume a presidência e Antonio Prado a vice presidência. A associação dava seus primeiros passos.

Ao analisar o papel que esta associação desempenhou neste período em São Paulo, percebe-se uma multiplicidade de funções. Ocupava um espaço político de comunicação e intermediação podendo levar as reivindicações dos moradores à Prefeitura, em questões simples como o pedido para a melhoria de uma praça³², no protesto contra a mudança do nome de uma rua. Questões importantes eram debatidas, decidindo-se na prática o campo de atuação da Sociedade. Algumas não cabia manifestação, foi o caso das casas lotérica no centro- mas sobre outras, como a localização do aeroporto, o destino do Parque do Ibirapuera eram encaminhadas cartas, pareceres a Prefeitura. Era visto também como um fórum especial de comunicação entre a prefeitura e o Estado. A Sociedade não foi uma experiência isolada, há notícias da fundação da SAC no Rio de Janeiro em 1940, na cidade de Santos e em Buenos Aires.³³

Em São Paulo, a Sociedade se ampliou e criou comissões por temas, vinte e uma inicialmente³⁴ com membros eleitos, dois ou três por comissão, reduzidas a nove um ano depois quando foram formadas as comissões permanentes.³⁵ De forma cada

32 “moradores de Vila Cerqueira César solicitam o apoio da SAC para renovação do logradouro público existente entre as ruas Cardeal Arco Verde, Henrique Schaumann e Teodoro Sampaio” Atas da Reunião em 16/10/1935, p 7.

33 A Rangel Christoffel havia recebido a incumbência de representar a SAC perante a “Asociacion Amigos de la Ciudad de Buenos Ayres” e apresentou os resultados de sua viagem na reunião de

34 Em 26/11/35 foram criadas 21 Comissões Técnicas: de Turismo e Propaganda, de Abastecimento e Alimentação, de Higiene e Saúde Pública, de Legislação, de Imprensa e Redação, do Plano da Cidade, de Habitação, de Obras Públicas, de Arte de Administração Pública, de Parques e Jardins, de Esportes e Educação Física, de Circulação e Transportes, de Nomenclatura e Histórica, de Diversões, de Assistência Pública, de Estatística e Demografia, de Instrução Pública, de Serviços de Utilidade Pública, de Agricultura

35 Em 20/08/36 foram reduzidas a nove e nomeados os membros das Comissões Permanentes:

1ª. Comissão de Cadastro Urbano. 2ª. Comissão de Obras Públicas (Habitação Serviços de Utilidade Pública) – 3ª. Comissão de Turismo e Propaganda (Imprensa, Estatística e Demografia) 4ª. Comissão de Legislação e Fazenda (nomenclatura e História) 5ª. Comissão de Parques e Jardins (Agricultura, Silvicultura, Higiene Vegetal). 6ª. Comissão de Higiene e Saúde Pública (Alimentação, Assistência Social) 7ª. Comissão de Administração Pública (Polícia, Abastecimento e Posturas Municipais) 8ª. Comissão de Arte e Instituição Pública (Esportes, Diversão, Educação Física) 9ª. Comissão de Circulação e Transportes.

vez mais institucionalizada os assuntos eram agora encaminhados ao setor competente.

Os membros também propunham temas para opinar e funcionava como um fórum de debates e embates técnicos. Esta multiplicidade crescente de funções levanta a hipótese sobre o fato de estar ocupando um espaço político esvaziado pelo fechamento das Camaras Municipais.

Prestes Maia foi membro fundador e primeiro presidente. Defende a necessidade da organização de um Plano para São Paulo. A SAC nomeia uma Comissão do Plano da Cidade, que tem a finalidade de tratar dos assuntos do andamento do Plano. Na constituição desta Comissão, Prestes Maia defende um caráter cívico – contrariando Anhaia Mello, defensor de um caráter mais técnico para a Comissão.

Quando prefeito mantém estreito dialogo com a Sociedade, solicitando pareceres sobre planos e projetos da Prefeitura Municipal. A Sociedade atuava como intermediária, encaminhando as reivindicações da população à Prefeitura..

7. A transformação de Sao Paulo: integração dos bairros e expansão para a periferia.

No primeiro mandato de 1938 a 1945, durante o Estado Novo, Prestes Maia encontra as condições para a realização das obras -as finanças estabilizadas e um governo forte que permitia a realização das obras necessárias à cidade. E ele as faz. As fotos que ilustram o Relatório Melhoramentos de São Paulo ³⁶, mostram a transformação radical que passa a cidade nesses sete anos. Sem a oposição da Câmara ele desapropria e derruba quadras inteiras - o casario térreo ou assobradado substituído por edifícios de dez , quinze andares em avenidas largas.

A relação de obras projetadas, iniciadas e realizadas é bastante extensa. Entretanto, mais do que a quantidade, é o significado das obras o indicador da importância deste período. Ocorre uma transformação significativa nas

³⁶deste relatório foi publicada uma primeira versão Melhoramentos de São Paulo em 1942 e a segunda Melhoramentos de São Paulo em 1945 .

comunicações dos bairros entre si e com o centro da cidade. A nossa hipótese é que, a partir da realização destas obras, São Paulo se transforma de uma cidade compartimentada, em que as comunicações dos bairros entre si e com o centro se faziam através de ruas estreitas, contornando vales e várzeas, em um conjunto mais integrado e articulado por avenidas largas, pontes e viadutos. A capacidade e a rapidez de comunicação que se estabelecem entre os diferentes bairros e o centro da cidade é a condição necessária ao desenvolvimento da indústria e do comércio, propiciando o salto de desenvolvimento econômico que se dará na década seguinte.

Ocorrem neste período processos diferentes e articulados: a expansão e verticalização da área central, a articulação de bairros da cidade entre si e com o centro e a expansão para a periferia.

A área central da cidade vai receber uma atenção especial. Prestes Maia completa neste período as obras do perímetro de irradiação. A concepção é simples e menos ambiciosa do que nos projetos originais de 1924 e 1930: *"envolvimento da área congestionada por um anel, de modo a provocar ao mesmo tempo sua expansão superficial, o desvio das correntes diamétricas e uma fácil distribuição perimetral do tráfego"*³⁷

A partir de 1940 observa-se uma ampliação da área central. Segundo Muller, os fatores que concorreram para essa integração seriam a abertura de ruas no centro "novo" e a construção do viaduto do Chá. A mudança da casa Mappin para a praça Ramos de Azevedo é um indicador desta integração.³⁸

Villaça observa as transformações na área central mais no sentido de transferência de atividades do centro "velho" para o "novo" do que como uma integração entre as duas áreas. "O reinado da rua Direita ocupou aproximadamente as quatro primeiras décadas deste século. No final da década de 40, a rua que sintetizava o centro de São Paulo já era a Barão de Itapetininga"³⁹(p268)

37 Melhoramentos de São Paulo, 1945, p. 10.

38 Muller in Azevedo, Aroldo A cidade de São Paulo, vol III Associação dos Geógrafos, São Paulo, 1954, cf Somekh, Nadia A (des)verticalização de São Paulo, 1987, p.80

39 Villaça, Flavio "

A verticalização na area central que ocorre neste periodo decorre da abertura e alargamento das vias e mudanças na legislação urbanística,⁴⁰ estabelecendo gabaritos para altura das ruas da area central,não mais em relação à largura das ruas, como estabelecia o Código Sabóya, mas com exigência de um número mínimo de pavimentos, alinhamentos e escalonamento de andares com recuos. Esta legislação determina um novo padrão urbanístico e novas tipologias para os edificios de apartamento e edificios de escritorios na area central da cidade.

Ao sair da prefeitura de São Paulo, Prestes Maia passa a ser chamado pelas prefeituras de outras cidades para a elaboração de planos e projetos urbanísticos⁴¹. A década de cinquenta é um período de expansão dessa atividade propositiva no campo do urbanismo assinalando o amadurecimento deste campo de atividade profissional.

⁴⁰ Ato 1.366 de 19 fev 1938 estabelece numero de pavimentos , altura maxima e escalonamento com recuo. Ato 1.496 de 25 de outubro 1938 regulamentou construções ao longo da Av. 9 de Julho
Decreto lei nº 41 de 1940 estipulou altura mínima na Av.Ipiranga, com possível escalonamento até 80m e em casos especiais até 115 ou 135m. Prédios que não atingissem a altura mínima estabelecida arcaíam com o acréscimo de 20% no IPTU.

Decreto-lei Municipal nº 75 de 11 fevereiro de 1941 definiu alturas mínimas e regulamentos volumétricos a serem aplicados na Av. 9 de Julho.

Decreto Lei nº 92 de 2 de maio de 1941, elaborado depois da implantação do Perímetro de Irradiação, alterou o perímetro da área central (estabelecido pelo Código de Obras); ampliou alturas máximas para área Central (em função da largura das vias); e estendeu altura mínima obrigatória para 39m (10 pav.+ térreo) a uma lista de logradouros; altura mínima de 22m (6 pavimentos+térreo) a uma outra lista de logradouros.

⁴¹Encontramos referências a regulamentação de arruamentos para Votuporanga em 1951; em 1953 Plano Urbanístico para a cidade de Assis , obras viarias em 1955 em Ribeirão Preto , projeto urbanístico para um empreendimento situado na estrada Niteroi/Campos em 1950; outro estudo de urbanização em 1959 em area situada próximo a Itamontes(MG),ante projeto de urbanização para Campos de Jordão (SP) e solicitação de planos para as cidades de Belo Horizonte e Buenos Aires.