

# O TERRITÓRIO COMO **NEGÓCIO**

**PRESTES MAIA**

ENTRE O **PLANEJAMENTO REGIONAL** E O **URBANISMO**

KAUÊ FELIPE PAIVA





KAUÊ FELIPE PAIVA

## **O Território como Negócio**

Prestes Maia: entre o Planejamento Regional e o Urbanismo

Tese apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo para obtenção do título de Doutor em Ciências.

Área de Concentração: História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo

Orientadora: Profa. Dra. Beatriz Piccolotto Siqueira Bueno.

EXEMPLAR REVISADO E ALTERADO EM RELAÇÃO À VERSÃO ORIGINAL, SOB RESPONSABILIDADE DO AUTOR E ANUÊNCIA DA ORIENTADORA.

A versão original, em formato digital, ficará arquivada na Biblioteca da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo.

São Paulo, 02 de maio de 2024.

São Paulo  
2024

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

e-mail do autor: [kauepaiva@usp.br](mailto:kauepaiva@usp.br)

Catálogo na Publicação  
Serviço Técnico de Biblioteca  
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo

Paiva, Kauê Felipe

O Território como Negócio. Prestes Maia: entre o Planejamento Territorial e o Urbanismo / Kauê Felipe Paiva; orientadora Beatriz Piccolotto Siqueira Bueno. - São Paulo, 2024.

524 p.

Tese (Doutorado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. Área de concentração: História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo.

1. Francisco Prestes Maia. 2. História do Planejamento. 3. História do Planejamento Urbano e Regional. I. Bueno, Beatriz Piccolotto Siqueira, orient. II. Título.

Elaborada eletronicamente através do formulário disponível em: <<https://fichacatalogfica.fau.usp.br>>



Nome: PAIVA, Kauê Felipe.

Título: O Território como Negócio. Prestes Maia: entre o Planejamento Territorial e o Urbanismo

Tese apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo para obtenção do título de Doutor em Ciências, pelo Programa de Arquitetura e Urbanismo.

Aprovada em: 02/05/2024

### Comissão Julgadora

**Profa. Dra. Beatriz Piccolotto Siqueira Bueno**  
Julgamento: **aprovado**

Universidade de São Paulo  
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (FAU-USP)

**Profa. Dra. Maria Cristina da Silva Leme**  
Julgamento: **aprovado**

Universidade de São Paulo  
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (FAU-USP)

**Profa. Dra. Eulalia Portela Negreiros**  
Julgamento: **aprovado**

Universidade de São Paulo  
Instituto de Arquitetura e Urbanismo (IAU-USP)

**Prof. Dr. Fernando Atique**  
Julgamento: **aprovado**

Universidade Federal de São Paulo  
Escola de Filosofia, Letras e Ciências Humanas

**Profa. Dra. Roseli Maria Martins D'Elboux**  
Julgamento: **aprovado**

Universidade Presbiteriana Mackenzie  
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo



*Dedico esta tese à Ciência, por nos livrar do vírus e de uma página infeliz da nossa história.*



## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço à Universidade de São Paulo e à sua Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, pelo privilégio de ter cerrado suas fileiras.

À Profa. Dra. Sylvia Ficher, pela contribuição no exame de qualificação.

À Profa. Dra. Maria Cristina da Silva Leme, por ter-me aberto as portas e os caminhos da pós-graduação, além das contribuições na qualificação e em tantos outros momentos.

À Profa. Dra. Beatriz Piccolotto Siqueira Bueno, pela orientação paciente, generosa e precisa, e, sobretudo, pelo entusiasmo contagiante de sempre. Muito obrigado, Bia!

Aos meus familiares e amigos. E a todos aqueles que, de alguma forma, contribuíram para que esta tese se realizasse.



*A perfect judge will read each work of wit.*

*With the same spirit that its author writ.*

(Alexander Pope)





# O TERRITÓRIO COMO NEGÓCIO

## PRESTES MAIA: ENTRE O PLANEJAMENTO REGIONAL E O URBANISMO

### RESUMO

Esta tese investiga a atuação do urbanista Francisco Prestes Maia sob o ponto de vista da urbanização do território, do ideário e das práticas de planejamento regional e transnacional, especialmente dos negócios mobilizados pelo capitalismo industrial em escala regional e internacional. Busca estabelecer conexões entre a atuação profissional do urbanista e as redes institucionais e de organização do capital e dos negócios envolvidos na produção do território do estado de São Paulo, considerando suas articulações macrorregionais e transnacionais. Além disso, examina o papel do urbanista como agente na troca de saberes entre os Estados Unidos da América e o Brasil no segundo pós-guerra.

**Palavras chave:** Francisco Prestes Maia; História do Planejamento Urbano e Regional; História da Urbanização.



# **THE TERRITORY AS BUSINESS**

## **PRESTES MAIA - BETWEEN REGIONAL PLANNING AND URBANISM**

### **ABSTRACT**

This thesis investigates the role of urbanist Francisco Prestes Maia from the perspective of territory urbanization, ideology, and regional and transnational planning practices, particularly those driven by industrial capitalism on a regional and international scale. It seeks to establish connections between the urbanist's professional activities and the institutional networks and organizational structures of capital and businesses involved in shaping the territory of the state of São Paulo, considering its macro-regional and transnational dimensions. Additionally, it examines the urbanist's role as a facilitator in the exchange of knowledge between the United States of America and Brazil in the post-World War II era.

**Keywords:** Francisco Prestes Maia; History of Urban and Regional Planning; History of Urbanization.



## LISTA DE FIGURAS

<b>Figura 1:</b> Mapa do estado de São Paulo e os “alicerces econômicos” de cada região. ....	41
<b>Figura 2:</b> Capa e recorte do prefácio de Francisco Prestes Maia ao livro <i>São Paulo – Álbum Fotográfico</i> . ....	41
<b>Figura 3:</b> Quadro de formandos em Engenharia na Escola Politécnica, com destaque para o diretor Francisco de Paula Ramos de Azevedo e Francisco Prestes Maia – único a se formar engenheiro civil, com ênfase em arquitetura, em sua turma (1917). ....	59
<b>Figura 4:</b> Secretaria de Viação e Obras Públicas. Diretoria de Obras Públicas-DOP. 2ª Seção. Sala dos Engenheiros. ....	60
<b>Figura 5:</b> Projeto de ampliação do prédio da Secretaria de Viação e Obras Públicas. Fachada Sul. Edifício Campos Salles, à rua Riachuelo 115, no centro de São Paulo. Construído, em 1928, com projeto de Siciliano & Silva, foi vendido ao Governo do Estado em 1929. ....	62
<b>Figura 6:</b> Mapa da Viação Férrea em 01/01/1932. Estado de São Paulo. Secretaria de Viação e Obras Públicas. Directoria de Viação. ....	63
<b>Figura 7:</b> Ampliações presentes Mapa da Viação Férrea de 1932. Evidencia as áreas urbanizadas de Campinas, São Paulo e Santos e suas redes hídrica, ferroviária e rodoviária. ....	64
<b>Figura 8:</b> Feira Nacional das Indústrias, 1942. Prestes Maia ao centro e Roberto Simonsen ao seu lado direito, de terno claro. ....	67
<b>Figura 9:</b> Prestes Maia fala sobre a construção do viaduto Ana Paulina ao presidente Getúlio Vargas, em 1944. ....	69
<b>Figura 10:</b> Cartaz da Marcha para o Oeste. ....	71
<b>Figura 11:</b> Carta Geral do Estado de S. Paulo. Com indicações sobre agricultura, comércio, instrução pública, indústria e colonização. Organizada pela Comissão Geográfica e Geológica sob a chefia do Eng. João Pedro Cardoso. 1915. ....	85
<b>Figura 12:</b> Legenda da Carta Geral do Estado de S. Paulo de 1915, acima. ....	85
<b>Figura 13:</b> <i>Carte Générale de L’État de São Paulo</i> . Organizada pela Comissão Geográfica e Geológica sob a chefia do Eng. João Pedro Cardoso. 1910. ....	92
<b>Figura 14:</b> Vapor Jaguará, que inaugurou o serviço de navegação da Cia. Mogiana no rio grande, em 1887. ....	94
<b>Figura 15:</b> Cais do porto de Porto Ferreira para a baldeação de cargas entre as lanchas e os vagões da Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes. ....	95
<b>Figura 16:</b> Vapor Conde D’Eu rebocando duas lanchas pelo rio Mogi Guaçu. Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes. ....	96
<b>Figura 17:</b> Vapor Conde D’Eu em porto do rio Mogi Guaçu. Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviaes. ....	96
<b>Figura 18:</b> Vapor Rio Bonito da Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviaes. ....	96

<b>Figura 19:</b> “Mappa da Provincia de São Paulo. Mandado organizar pela Sociedade Promotora de Imigração de S. Paulo”. .....	97
<b>Figura 20:</b> “Mappa da Provincia de São Paulo. Mandado organizar pela Sociedade Promotora de Imigração de S. Paulo”, 1886. Destaques para as rotas fluviais a vapor em funcionamento à época.....	97
<b>Figura 21:</b> Legenda do “Mappa da Provincia de São Paulo”, 1886. Destaque para os rios com Navegação fluvial a vapor.....	98
<b>Figura 22:</b> Mapa da Exploração do Extremo Sertão do Estado, 1905. ....	101
<b>Figura 23:</b> À esquerda, capa do Relatório da Exploração do Rio Paraná, 1905. À direita, Jorge Tibiriçá (1855-1928). ....	101
<b>Figura 24:</b> Acima, detalhe em planta do levantamento do encontro do rio Tietê com o rio Paraná e o Sato do Urubupungá. Abaixo, seção transversal do rio Paraná, junto à foz do Tietê. Os levantamentos também compreendiam a profundidade dos rios vislumbrando as possibilidades de navegação.....	102
<b>Figura 25:</b> Fotografia do Regresso da pescaria no Salto de Urubupungá, próximo da confluência entre os rios Tietê e Paraná. Hoje submerso, o Salto dá nome ao Complexo formado pelas Usinas Hidrelétricas de Jupuíá, Ilha Solteira e Três Irmãos.....	103
<b>Figura 26:</b> Caminhão da Cia. de Viação São Paulo-Mato Grosso transportando pessoas. Data desconhecida. ....	108
<b>Figura 27:</b> Mappa da Viação Ferrea de São Paulo e partes dos Estados Vizinhos. Organizado no escritório técnico da Comissão de Prolongamentos e Desenvolvimento da Estrada de Ferro Sorocabana, 1910. Destacamos o desenho da Estrada Boiadeira, implementada pela Cia. de Viação São Paulo-Mato Grosso .....	108
<b>Figura 28:</b> À esquerda, rebanho de gado zebu, invernado na margem esquerda do alto Paraná. À direita, balsa, com capacidade para duzentas rezes, desembarcando o gado em Presidente Epitácio, Porto Tibiriçá. ....	109
<b>Figura 29:</b> O “Tibiriçá”, principal “gaiola” dos que navegam o alto Paraná, recebendo lenha em um dos “portos” marginais.....	109
<b>Figura 30:</b> Mapa da Bacia do rio da Prata. ....	110
<b>Figura 31:</b> Os coronéis Arthur Diederichsen (esq.), Francisco Schmidt (centro) e Francisco de Freitas Ramos, em 1920.....	112
<b>Figura 32:</b> Acima, <i>Chicago’s Meatpacking District</i> , 1890. Abaixo, o labirinto de currais e passarelas de gado em <i>Union Stock Yards</i> , em 1947, Chicago, Illinois, EUA. A <i>Union Stock Yard &amp; Transit Co.</i> , ou <i>The Yards</i> , foi o distrito de empacotamento de carne em Chicago por mais de um século, a partir de 1865. O distrito era operado por um grupo de empresas ferroviárias que adquiriram áreas pantanosas e as transformaram em uma área de processamento centralizada. ....	114
<b>Figura 33:</b> Mapa que demonstra a convergência das estradas de ferro para a capital paulista e desta para o porto de Santos. Mapa presente na publicação de Henrique Dumont Villares de 1937. ....	118
<b>Figura 34:</b> Gravura de artigo sobre a produção de carne no Brasil. ....	119

<b>Figura 35:</b> Anúncio da Cia. Sorocabana de Material Ferroviário sobre o primeiro vagão frigorífico brasileiro construído pela empresa em 1933. ....	119
<b>Figura 36:</b> Frigorífico de Santos em anúncio publicado no Brasil Ilustrado em 1920. ....	120
<b>Figura 37:</b> Localização do Frigorífico Continental/Wilson, em Osasco, 1930. Implantado próximo à várzea do rio Pinheiros e a linha da Estrada de Ferro Sorocabana. ....	121
<b>Figura 38:</b> Vista do Curral do Frigorífico Wilson em Osasco, nos anos 1940. ....	122
<b>Figura 39:</b> Fotografia aérea do complexo do Frigorífico da Cia. Wilson em Osasco, em 1938. ....	123
<b>Figura 40:</b> À esquerda, interior da câmara fria do Frigorífico Wilson de Osasco. À direita, lata de banha enlatada produzida pela Cia. Continental/Wilson. ....	123
<b>Figura 41:</b> Localização do Frigorífico Armour e seu bairro residencial operário, a Vila Anastácio, 1930. Implantado próximo ao rio Tietê e as linhas das estradas de ferro Sorocabana e <i>São Paulo Railway</i> . ....	124
<b>Figura 42:</b> Notícia no jornal <i>O Imparcial</i> , de 01 de janeiro de 1921, sobre a inauguração do Frigorífico Armour na Vila Anastácio. ....	125
<b>Figura 43:</b> Fotografia aérea do complexo do Frigorífico Armour, em Vila Anastácio, São Paulo, em 1938. ....	125
<b>Figura 44:</b> Propaganda da. Mostrando a fábrica da Cia. Swift em Campinas. ....	126
<b>Figura 45:</b> Localização do Frigorífico Armour e seu bairro residencial operário, a Vila Anastácio, 1930. Implantado próximo ao rio Tietê e as linhas das estradas de ferro Sorocabana e <i>São Paulo Railway</i> . ....	128
<b>Figura 46:</b> Anúncio publicitário da Companhia City, de terrenos destinados ao uso industrial nas proximidades do Frigorífico Armour e da Vila Anastácio. <b>Fonte:</b> Jornal O Estado de S. Paulo de 16/07/1936. ....	128
<b>Figura 47:</b> Usina de Parnaíba, a primeira hidrelétrica da São Paulo Light, situada no rio Tietê, junto a cidade de Santana do Parnaíba. ....	129
<b>Figura 48:</b> A esquerda, recorte de publicação da Ata da Assembleia Geral Ordinária da Cia. Luz e Força de Guaratinguetá de 09/04/1945. A direita, recorte de publicação da Ata da Assembleia Geral Ordinária da Cia. Força e Luz de Jacareí e Guararema de 22/04/1947. ....	132
<b>Figura 49:</b> Recorte de publicação da Ata da Assembleia Geral Extraordinária da Empresa de Electricidade São Paulo e Rio de 03/09/1929. ....	132
<b>Figura 50:</b> A esquerda, Guilherme Dumont Villares. A direita, Guilherme e sua esposa, D. Maria de Miranda. ....	133
<b>Figura 51:</b> A esquerda, o engenheiro Edgar Egydio de Souza. Grupo de dirigentes da Light na casa de força da Usina de Parnaíba, em 14 de maio de 1901. ....	134
<b>Figura 52:</b> Usina Hidrelétrica de Itupararanga. Foto: Guilherme Gaensly (1916)...	135

<b>Figura 53:</b> Reportagem anunciando que professores da Escola Politécnica convidam o Interventor Adhemar de Barros para a instalação do Instituto Eletrotécnico da USP. ....	137
<b>Figura 54:</b> Escritório da <i>S. Paulo Light &amp; Power</i> , em 1901, à rua Direita, nº 7. ....	139
<b>Figura 55:</b> Interior da loja de materiais elétricos do inglês James Mitchell, em 1900, à rua Direita, nº 7. ....	139
<b>Figura 56:</b> Salto industrial. Indústria de transformação no estado de São Paulo. ...	140
<b>Figura 57:</b> Relief Map of The Vicinity of S. Paulo and Santos Department of Agriculture, Commerce and Public Works of the State of São Paulo. Comissão Geográfica e Geológica. ....	142
<b>Figura 58:</b> Planta Geral do Aproveitamento Hidro Elétrico das Imediações de São Paulo e perfis do Projeto da Serra. ....	144
<b>Figura 59:</b> À esquerda, Homens trabalhando nas obras no alto da Serra do Mar, na colocação do primeiro tubo das linhas adutoras da Usina de Cubatão, 1926. À direita, Homens descarregando material para as obras da Usina, no Porto de Santos, 1935. ....	144
<b>Figura 60:</b> Barragem do Rio das Pedras, integrante do complexo do Projeto da Serra, 1929. ....	145
<b>Figura 61:</b> A retificação: primeiro corte do Canal do Rio Pinheiros em direção sul da Avenida Cidade Jardim. No lado esquerdo, trabalhadores na margem do rio, 1936. ....	146
<b>Figura 62:</b> À esquerda, contracapa da revista <i>The American City</i> citada por Prestes Maia no Plano de Avenidas e presente em sua biblioteca pessoal. À direita, contracapa do <i>Regional Plan of New York and Its Environs – RPNYE</i> , de 1929. ....	148
<b>Figura 63:</b> Fotografia da várzea do rio Tietê em 1929, presente no Plano de Avenidas. ....	150
<b>Figura 64:</b> Aquarela de Prestes Maia presente no Plano de Avenidas. Trecho do circuito de <i>Parkways</i> . Região da várzea do rio Tietê, a montante da ponte grande. Ao fundo o denominado Parque Lacustre da Coroa. ....	150
<b>Figura 65:</b> “Schema do Systema de Parkways e Parques Maiores” de São Paulo, presente no Plano de Avenidas. ....	152
<b>Figura 66:</b> Fotografias do Plano de Avenidas. A esquerda: inundação do rio Tietê a jusante da Ponte Grande, 1929. À direita: inundação do rio Tietê no Bom Retiro, 1929. ....	153
<b>Figura 67:</b> Fotografias do Plano de Avenidas. A esquerda: O Ypiranga inundado	154
<b>Figura 68:</b> Unidade industrial do Frigorífico Armour, em Vila Anastácio. ....	156
<b>Figura 69:</b> Aquarela de Prestes Maia presente no Plano de Avenidas. Trecho do circuito de “ <i>Parkways</i> e Parques Maiores”. Região da Ponte Grande e Estações Reunidas..	157
<b>Figura 70:</b> Aquarela de Prestes Maia presente no Plano de Avenidas. Circuito de “ <i>Parkways</i> e Parques Maiores”. Região da Ponte da Cantareira. ....	157



<b>Figura 71:</b> Recorte do Estudo de um Plano Geral de Urbanização das Várzeas do Rio Tietê, de 1922, presente no Plano de Avenidas. ....	159
<b>Figura 72:</b> Esquema Teórico do Plano de Avenidas. Destacados, em vermelho, a delimitação de três portos fluviais. ....	162
<b>Figura 73:</b> Esquema Teórico do Plano de Avenidas. Destaque para o Porto de Villa Olympia, junto ao rio Pinheiros. ....	162
<b>Figura 74:</b> Esquema Teórico do Plano de Avenidas. Destaque para o Porto da Lapa, na confluência dos rios Pinheiros e Tietê. ....	163
<b>Figura 75:</b> Esquema Teórico do Plano de Avenidas. Destaque para o Porto Fluvial. ....	163
<b>Figura 76:</b> Esquema “Plano das principais artérias a serem melhoradas”. Presente no Plano de Avenidas. ....	164
<b>Figura 77:</b> Genealogia de Guilherme, Arnaldo e Henrique Dumont Villares. ....	166
<b>Figura 78:</b> À esquerda, Família Santos Dumont. À direita, título da <i>Dumont Coffee Company</i> comercializado na Bolsa de Londres. ....	168
<b>Figura 79:</b> Fotografia – <i>A Cigarra</i> (1917). ....	170
<b>Figura 80:</b> Diagramas do Centro Industrial Jaguaré, de Henrique Dumont Villares. ....	178
<b>Figura 81:</b> O esquema do Plano de Avenidas presente no livro “São Paulo Industrial”, de Henrique Dumont Villares, 1937. ....	178
<b>Figura 82:</b> Segundo legenda: “Inauguração de placa na Avenida Billings, em São Paulo. À Esquerda o Dr. Henrique Dumont Villares, grande amigo de Billings”. ....	180
<b>Figura 83:</b> Torreão com mirante (farol) e relógio construído por Henrique Dumont Villares, no Centro Industrial do Jaguaré. ....	180
<b>Figura 84:</b> Planta do Centro Industrial Jaguaré. Destaque para o porto fluvial junto ao canal retificado do rio Pinheiros. ....	181
<b>Figura 85:</b> Ponte sobre o rio Pinheiros inaugurada no final da década de 1930. ....	182
<b>Figura 86:</b> Anúncio publicitário do Centro Industrial Jaguaré, de Henrique Dumont Villares, em 1942. ....	183
<b>Figura 87:</b> Planta do Centro Industrial Jaguaré, início da década de 1940. ....	185
<b>Figura 88:</b> Anúncio do Centro Industrial Jaguaré e do autódromo que seria parte do empreendimento. Ocupam as duas primeiras páginas do <i>Correio Paulistano</i> em 1936. ....	188
<b>Figura 89:</b> Da esquerda para a direita, o Interventor Federal em São Paulo Fernando de Sousa Costa (3º), o presidente Getúlio Vargas (4º) e o presidente da FIESP, Roberto Simonsen (5º), sobre a maquete de “Interlagos: a cidade balneária satélite da capital”. ....	189
<b>Figura 90:</b> Propaganda de estímulo à industrialização de Campinas. ....	191
<b>Figura 91:</b> Planta da Cidade de Campinas (1929). Levantada quando prefeito o Exmo. Sr. Orosimbo Maia. Escala 1:5.000. Planta elaborada Jorge de Macedo Vieira, Carl A. Oelsner. ....	193

<b>Figura 92:</b> Relatório dos Trabalhos realizados pela Prefeitura de Campinas durante o exercício de 1934 e “Exposição de Preliminares sobre o Plano de Urbanismo em elaboração pelo Francisco Engenheiro Prestes Maia.....	196
<b>Figura 93:</b> Nota do jornal <i>Correio Paulistano</i> sobre a primeira reunião da Comissão de Urbanismo de Campinas, em 1935. ....	197
<b>Figura 94:</b> À esquerda, capa da Revista e, à direita, Adhemar de Barros inaugurando a Feira.....	199
<b>Figura 95:</b> Políticos presentes na abertura da Exposição do Bicentenário de Campinas, em 03 de setembro de 1939.....	200
<b>Figura 96:</b> Croqui do plano de remodelação proposto por Prestes Maia para Campinas em 1935. ....	202
<b>Figura 97:</b> Vista aérea do Jardim Chapadão. Campinas, década de 1940.....	207
<b>Figura 98:</b> Reportagem publicada na <i>Folha da Manhã</i> de 06 de abril de 1938. ...	208
<b>Figura 99:</b> Mapa das Estradas de Ferro Estado de São Paulo, 1913.....	209
<b>Figura 100:</b> Detalhe do Mapa das Estradas de Ferro Estado de São Paulo, 1913..	209
<b>Figura 101:</b> Ofício religioso celebrado a pedido do presidente da Fundação Brasil Central. Aragarças, 20 de janeiro de 1945. ....	212
<b>Figura 102:</b> Mapa da Bacia navegável do Rio Paraná, com indicação dos principais portos.....	213
<b>Figura 103:</b> Fotografias do Livro <i>O Rio Paraná no roteiro da marcha para o oeste</i> , 1941.....	214
<b>Figura 104:</b> Mapa que relaciona o avanço do ramal ferroviário da Alta Paulista e o período de formação dos núcleos urbanos atravessados pela ferrovia.....	216
<b>Figura 105:</b> Segundo legenda “O Dr. Prestes Maia – Planificador de Panorama – tendo a sua esquerda os Srs.: Quintino Almeida Maudonnet, Dr. Júlio Revoredo, Dr. Quintino de Paula Maudonnet e a sua direita os Srs.: J. Ribeiro de Almeida, Dr. Nelson Noronha Gustavo Filho, Dr. Aníbal de Andrade, e Dr. Arthur de Paula Maudonnet. Autor e data desconhecidos.....	220
<b>Figura 106:</b> A esquerda, na sala de sua casa Washington, Nelson Rockefeller faz o dever de casa trazido do escritório.....	224
<b>Figura 107:</b> Reunião na “sala secreta de conteúdo” do escritório do Coordenador. Nelson Rockefeller, na cabeceira da mesa, discute planos com associados do <i>Office</i> . ....	225
<b>Figura 108:</b> À esquerda, o Edifício Frei Santana Galvão, São Paulo, década de 1940. Sede do escritório regional de São Paulo do <i>Office of the Coordinator of Inter-American Affairs</i> – OCIAA. À direita, a planta do escritório que operava no 8º andar. ....	230
<b>Figura 109:</b> A esquerda, anúncio publicitário da <i>Pan American World Airways</i> , na revista <i>O Cruzeiro</i> , em 1945. À direita, Nelson Rockefeller desembarca pela segunda vez no Brasil, em setembro de 1942. ....	232
<b>Figura 110:</b> Nelson Rockefeller no palanque oficial da Presidência da República, no desfile de 7 em setembro de 1942, no Rio de Janeiro. ....	233

<b>Figura 111:</b> Recortes do filme “São Paulo: a cidade que mais rápido cresce no mundo” (1944), produzido pelo <i>Office of Education</i> da <i>Federal Security Agency</i> dos Estados Unidos.....	234
<b>Figura 112:</b> Nota jornalística sobre almoço oferecido pelo Ministro da Guerra, o general Dutra, a Nelson Rockefeller, em 1942.....	235
<b>Figura 113:</b> Reportagem do jornal <i>Correio Paulistano</i> anunciando a chegada de Nelson Rockefeller a São Paulo em 10 de setembro de 1942.....	236
<b>Figura 114:</b> Jornal <i>Correio Paulistano</i> de 11 de setembro de 1942 destacando a chegada e a agenda de Nelson Rockefeller em São Paulo. ....	238
<b>Figura 115:</b> Jornal <i>Correio Paulistano</i> de 12 de setembro de 1942, destacando a presença de Nelson Rockefeller em São Paulo e o jantar oferecido pelo prefeito Prestes Maia.....	241
<b>Figura 116:</b> Diagrama do Programa Integrado de Navegação, Controle de Enchentes e Defesa Nacional da Bacia Hidrográfica do Rio Tennessee.....	246
<b>Figura 117:</b> Diagrama do sistema de controle das águas da TVA e mapa do rio Tennessee. ....	247
<b>Figura 118:</b> Páginas do livro <i>Brazil on the March: A Study International Cooperation. Reflections on the report of the American Technical Mission to Brazil</i> (1944), do engenheiro norte-americano Morris Llewellyn Cooke. ....	251
<b>Figura 119:</b> Capa e página 177 da publicação de <i>A Missão Cooke no Brasil: relatório dirigido ao Presidente dos Estados Unidos da América pela Missão Técnica América enviada ao Brasil</i> . Consta no acervo pessoal de Prestes Maia. ....	255
<b>Figura 120:</b> Páginas do livro <i>Brazil on the March: A Study International Cooperation. Reflections on the report of the American Technical Mission to Brazil</i> (1944) do engenheiro norte-americano Morris Llewellyn Cooke. ....	256
<b>Figura 121:</b> Páginas do livro <i>Brazil on the March: A Study International Cooperation. Reflections on the report of the American Technical Mission to Brazil</i> (1944) do engenheiro norte-americano Morris Llewellyn Cooke. ....	257
<b>Figura 122:</b> Páginas do livro <i>Brazil on the March: A Study International Cooperation. Reflections on the report of the American Technical Mission to Brazil</i> (1944) do engenheiro norte-americano Morris Llewellyn Cooke. ....	258
<b>Figura 123:</b> Diagrama do Relatório do Comitê do Vale do Mississippi da Administração de Obras Públicas. ....	259
<b>Figura 124:</b> Páginas do livro <i>Brazil on the March: A Study International Cooperation. Reflections on the report of the American Technical Mission to Brazil</i> (1944) do engenheiro norte-americano Morris Llewellyn Cooke. ....	260
<b>Figura 125:</b> Páginas do livro <i>Brazil on the March: A Study International Cooperation. Reflections on the report of the American Technical Mission to Brazil</i> (1944) do engenheiro norte-americano Morris Llewellyn Cooke. ....	261
<b>Figura 126:</b> Nitrate Plant, Muscle Shoals District, 1923.....	262

<b>Figura 127:</b> Páginas do livro <i>Brazil on the March: A Study International Cooperation. Reflections on the report of the American Technical Mission to Brazil (1944)</i> do engenheiro norte-americano Morris Llewellyn Cooke. ....	263
<b>Figura 128:</b> Diagramas e mapa do Relatório do Comitê do Vale do Mississippi da Administração de Obras Públicas. ....	265
<b>Figura 129:</b> Diagramas do Relatório do Comitê do Vale do Mississippi da Administração de Obras Públicas. ....	266
<b>Figura 130:</b> Diagrama do Relatório do Comitê do Vale do Mississippi da Administração de Obras Públicas. ....	267
<b>Figura 131:</b> <i>New York – looking southwest across the center of the region. Painted for the Regional Plan of New York by Jules Guerin.</i> Retrata as primeiras utilizações de fotografias aéreas como ferramenta de planejamento urbano e regional. ....	271
<b>Figura 132:</b> Vista de Manhattan, do Bronx, do interior do Brooklyn e do Queens e do New Jersey Waterfront mostrando muitas das propostas discutidas nos capítulos XII-XV. Retrata as primeiras utilizações de fotografias aéreas como ferramenta de planejamento urbano e regional. ....	272
<b>Figura 133:</b> Mapa da área abrangida pelo <i>Regional Plan of New York and Its Environs, 1929-1931</i> . ....	274
<b>Figura 134:</b> Divulgação dos primeiros resultados do Plano Regional de Nova York, em 1929. ....	275
<b>Figura 135:</b> Vista do Woolworth Building publicada no Plano Regional de Nova York. ....	276
<b>Figura 136:</b> Sistemas de ferrovias e rodovias propostos no Plano Regional de Nova York, 1928. ....	280
<b>Figura 137:</b> Análise usos do solo e sistema de parques do Plano Regional de Nova York, 1928. ....	281
<b>Figura 138:</b> Legenda dos mapas do Plano Regional de Nova York. ....	281
<b>Figura 139:</b> Progresso da implementação do sistema rodoviário do Plano Regional de Nova York, entre 1928 e 1940. ....	283
<b>Figura 140:</b> Jones Beach State Park e o Teatro, década de 1950. ....	285
<b>Figura 141:</b> À esquerda, a exposição Futurama da <i>General Motors</i> , desenhada por Norman Bel Geddes, na Feira Mundial de Nova York, 1939. À direita, Centro Temático, <i>Tryon and Perisphere</i> , da Feira Mundial de Nova York de 1939, cartão postal. ....	288
<b>Figura 142:</b> Capa e página 07 do livro <i>New York state parks and highways</i> sobre os parques estaduais de <i>Long Island Region</i> . Compilado organizado sob a direção de Robert Moses, Frederick Stuart Greene, Alexander MacDonald, 1928. ....	290
<b>Figura 143:</b> Mapa do sistema de parques de <i>Long Island Region</i> . Compilado organizado sob a direção de Robert Moses, Frederick Stuart Greene, Alexander MacDonald, 1928. ....	291

<b>Figura 144:</b> A esquerda, o prefeito Fiorello La Guardia e o urbanista Robert Moses. A direita, Robert Moses com uma maquete da extremidade inferior de <i>Manhattan</i> e a ponte com a qual se propunha conectar <i>Battery Park</i> ao <i>Brooklyn</i> , 1939.....	292
<b>Figura 145:</b> O prefeito La Guardia (à esquerda), com Robert Moses ao seu lado, anuncia a nomeação de Moses para a Autoridade da Ponte Triborough, para suceder a John Stratton O'Leary. ....	294
<b>Figura 146:</b> Vista aérea do sul de Manhattan, mostrando a avenida à beira-mar proposta por Nelson Lewis em 1922.....	295
<b>Figura 147:</b> Plano-chave para Rotas Rodoviárias Regionais. Maio de 1928.....	296
<b>Figura 148:</b> Durante a Segunda Guerra Mundial, a Regional Plan Association direcionou os seus esforços para transpor as fronteiras políticas e facilitar a cooperação das agências governamentais na região de Nova York em temas relacionado a habitação, transporte e proteção civil.....	299
<b>Figura 149:</b> O general Góes Monteiro, chefe do Estado-Maior das Forças Armadas, explica a estratégia conjunta de defesa do Atlântico apontando para um mapa da América Latina. Sentados estão Nelson Rockefeller e o ministro da Guerra, Eurico Gaspar Dutra. Ministério da Guerra, setembro de 1942.....	303
<b>Figura 150:</b> Presidente Getúlio Vargas com o empresário Nelson Rockefeller em setembro de 1942. ....	303
<b>Figura 151:</b> Sistema hidroviário de conexão sul-americana. Conexão entre o Mar do Caribe (Venezuela) e a Bacia do Rio da Prata (Argentina), cortando o interior do território.....	305
<b>Figura 152:</b> Sistema hidroviário interior formado pelo rio Orinoco, canal Cassiquiare e rio Negro. Conexão entre o Mar do Caribe e os territórios da Bacia Amazônica da Venezuela, Colômbia e Brasil.....	307
<b>Figura 153:</b> Vista de uma linha de montagem de barcos Higgins, a placa acima da fábrica diz " <i>The guy who relaxes helps the axis</i> ".....	309
<b>Figura 154:</b> Notícia no <i>The New York Times</i> sobre o estudo da Hidrovia entre a Venezuela e o Brasil em 1942. ....	311
<b>Figura 155::</b> Report on the Orinoco-Casiquiare-Rio Negro Waterway, Venezuela-Colombia-Brazil, prepare for CIAA by the Corps of Engineers, United States Army, July, 1943. ....	312
<b>Figura 156:</b> Rios interiores dos Estados Unidos compondo um sistema de Integração Fluvial Marítima Hemisférica. <b>Fonte:</b> Georgescu (2013).....	313
<b>Figura 157:</b> Integração Fluvial Marítima Hemisférica.....	314
<b>Figura 158:</b> Notícias dos Jornais <i>Correio Paulistano</i> e <i>Correio da Tarde</i> informando que Prestes Maia fora convidado a visitar os Estados Unidos, em dezembro de 1944. ....	317
<b>Figura 159:</b> A capa do livro <i>Brazil Builds</i> , de 1943. Da esquerda para a direita: Philip L. Goodwin; Sra. Martins; e Sra. Sylvia Bettencourt, esposa do dono do jornal <i>Correio da Manhã</i> , na abertura da exposição do MoMA, em 1943.....	320

<b>Figura 160:</b> Notícia no jornal nova-iorquino informando a visita da delegação de Prestes Maia.....	322
<b>Figura 161:</b> Propaganda de 1961 anunciando a motoniveladora Huber-Warco 10-D, já agregando 70% de material nacional, porém ainda tendo peças mecânicas importadas. ....	328
<b>Figura 162:</b> Página do caderno pessoal de anotações e croquis de Francisco Prestes Maia, 1946. Croquis representando o Plano, de 1923, da cidade de Filadélfia, na Pensilvânia.....	329
<b>Figura 163:</b> Páginas do caderno pessoal de anotações e croquis de Francisco Prestes Maia, 1946.....	331
<b>Figura 164:</b> O engenheiro Francisco Prestes Maia na escada de acesso a um avião da <i>Pan American World Airways-PANAIR</i> . ....	332
<b>Figura 165:</b> Acima, dois homens nos trilhos da ferrovia em frente aos portões de eclusa de Gatún, entre o Atlântico e o Pacífico, no Canal do Panamá. Abaixo, guindastes na construção das eclusas Pedro Miguel no Canal do Panamá. ....	333
<b>Figura 166:</b> As comportas de Pedro Miguel, na Zona do Canal. ....	334
<b>Figura 167:</b> Esquema gráfico do Canal do Panamá. Abaixo, as comportas de Pedro Miguel, na Zona do Canal. ....	335
<b>Figura 168:</b> Acima, construção da barragem para geração de energia e navegação em Bonneville, Oregon. Abaixo, construção da eclusa e barragem no rio Mississippi. Ambos os projetos da PWA e do Corpo de Engenheiros do Exército dos EUA, em 1934-1935.....	336
<b>Figura 169:</b> Nota de jornal informando que o coronel Maurice E. Gilmore havia assumido o cargo de <i>Regional Director</i> da <i>Public Works Administration-PWA</i> .....	337
<b>Figura 170:</b> Capa do livro <i>The Pan American Highway</i> . Editado pela Pan-American Union, criada em 1890. ....	338
<b>Figura 171:</b> À esquerda, Pan American Highway System. South American Section. Routes, actual and projected. À direita, Pan American Highway System. North American Section. ....	339
<b>Figura 172:</b> Mapa do trajeto brasileiro da Carretera Pan-Americana, elaborado pelos expedicionários Leônidas Borges de Oliveira, Lopes da Cruz e Mário Fava, 1928-1938. ....	343
<b>Figura 173:</b> Artigo de Maurice E. Gilmore no <i>Foreign Commerce Weekly</i> , em abril de 1945.....	344
<b>Figura 174:</b> Mapa do Plano Rodoviário Nacional brasileiro de 1944, presente no artigo de Maurice E. Gilmore no <i>Foreign Commerce Weekly</i> , em abril de 1945. ....	345
<b>Figura 175:</b> Página do caderno pessoal de anotações e croquis de Francisco Prestes Maia, 1946. Indica os nomes de Arnold Tschudy e de Maurice E. Gilmore. ....	346
<b>Figura 176::</b> Capa e contracapa do livro “La Evolución Portuaria em Panamá: análisis de las posibilidades de un Puerto en la Ciudad de Panamá”, de 1946. ....	347

<b>Figura 177:</b> Mapa pictográfico apresentando a Rodovia Pan-Americana e mostrando as Américas e a Groenlândia, com ilustrações de animais, plantas, indústria, agricultura e pontos de interesse. 1945. ....	350
<b>Figura 178:</b> Legenda do mapa pictográfico apresentando a Rodovia Pan-Americana e mostrando as Américas e a Groenlândia, com ilustrações de animais, plantas, indústria, agricultura e pontos de interesse. 1945. ....	351
<b>Figura 179:</b> Recorte ampliado do mapa pictográfico apresentando a Rodovia Pan-Americana e mostrando as Américas e a Groenlândia, com ilustrações de animais, plantas, indústria, agricultura e pontos de interesse. 1945. ....	351
<b>Figura 180:</b> Lista dos membros do Conselho de Administração do <i>Institute of Inter-American Transportation</i> dos Estados Unidos. Destaques para o coronel Maurice E. Gilmore e Nelson A. Rockefeller. ....	353
<b>Figura 181:</b> Página do caderno pessoal de anotações e croquis de Francisco Prestes Maia, 1946. Indica os nomes de Arnold Tschudy e de Maurice E. Gilmore. ....	353
<b>Figura 182:</b> Congressistas do Congresso Rodoviário Pan-Americano em Oakland, Califórnia, 1915. ....	354
<b>Figura 183:</b> Página do caderno pessoal de anotações e croquis de Francisco Prestes Maia, 1946. Destaque para menções à <i>Electric Bond &amp; Share Company</i> , a <i>Day &amp; Zimmermann</i> e a <i>Transit Research Corporation</i> . ....	355
<b>Figura 184:</b> Página do caderno pessoal de anotações e croquis de Francisco Prestes Maia, 1946. ....	356
<b>Figura 185:</b> Página do caderno pessoal de anotações e croquis de Francisco Prestes Maia, 1946. ....	357
<b>Figura 186:</b> Capa e artigo de publicação comemorativa dos 25 anos da <i>New York Port Authority</i> . ....	358
<b>Figura 187:</b> Acima, área de abrangência da New York Port Authority. Abaixo, terminal de transbordo ferro-marítimo na costa de Nova Jersey. ....	359
<b>Figura 188:</b> Vistas de Manhattan, Nova York, década de 1930. ....	360
<b>Figura 189:</b> Reportagem sobre os trabalhos do engenheiro Othmar Hermann Ammann, em Nova York, 1934. ....	361
<b>Figura 190:</b> Reportagem sobre o "Mestre Construtor de Pontes, Othmar Hermann Ammann". ....	362
<b>Figura 191:</b> Página do caderno pessoal de anotações e croquis de Francisco Prestes Maia, 1946. Indica o encontro com Othmar Hermann Ammann, renomado engenheiro de pontes da Autoridade Portuária de Nova York e Nova Jersey. Destaque nosso. ....	363
<b>Figura 192:</b> Página do caderno pessoal de anotações e croquis de Francisco Prestes Maia, 1946. Indica o interesse do Urbanista pela empresa <i>Higgins Industries Corporation</i> , formada por grandes estaleiros fabricantes de embarcações, sediada em Nova Orleans, Louisiana. ....	364
<b>Figura 193:</b> Página do caderno pessoal de anotações e croquis de Francisco Prestes Maia, 1946. Indica o encontro com Kenneth J. Kadow, representante da <i>American</i>	

<i>International Association for Economic and Social Development (AIA)</i> . Destaque nosso. .....	366
<b>Figura 194:</b> Página do caderno pessoal de anotações e croquis de Francisco Prestes Maia, 1946. Anotações e desenhos de sua visita ao <i>Jones Beach State Park</i> , .....	368
<b>Figura 195:</b> À esquerda, estacionamento do <i>Jones Beach State Park</i> , na década de 1940. À direita, visão aérea da zona balneária de <i>Jones Beach</i> .....	368
<b>Figura 196:</b> Página do caderno pessoal de anotações e croquis de Francisco Prestes Maia, 1946. Anotações e desenhos de sua visita ao <i>Jones Beach State Park</i> . .....	369
<b>Figura 197:</b> À esquerda, aspecto dos decks de madeira de <i>Jones Beach State Park</i> , na década de 1940. À direita, visão aérea da zona balneária de <i>Jones Beach</i> . .....	369
<b>Figura 198:</b> Página do caderno pessoal de anotações e croquis de Francisco Prestes Maia, 1946. Anotações relativas ao escritório <i>Town Planning Associates</i> , em 22 de agosto de 1946. Escritório formado por Paul Lester Wiener, Josep Lluís Sert e Pinckney G. Davies. ....	370
<b>Figura 199:</b> Paul Lester Wiener (1895-1967).....	371
<b>Figura 200:</b> “Pavilhão Brasileiro Feira Mundial de Nova York, 1939. Lúcio Costa e Oscar Niemeyer, arquitetos, com Paul Lester Wiener.....	372
<b>Figura 201:</b> Picasso, Sert e Miró. ....	373
<b>Figura 202:</b> Le Corbusier, Josep Lluís Sert, Paul Lester Wiener, Carlos Arbeláez y Francisco Pizano na Oficina do Plano Regulador em Bogotá, publicada na revista <i>Cromos</i> , Bogotá, 9 de setembro de 1950.....	374
<b>Figura 203:</b> Reportagem do jornal <i>The New York Times</i> sobre o projeto da Cidade dos Motores, de Josep Lluís Sert e Paul Lester Wiener - <i>Town Planning Associates</i> .....	375
<b>Figura 204:</b> Página do caderno pessoal de anotações e croquis de Francisco Prestes Maia, 1946. Possível jantar com Paul Lester Wiener, Josep Lluís Sert e Pinckney G. Davies, em 12 de setembro de 1946. ....	377
<b>Figura 205:</b> O Salão de Convenções e Centro Cívico da Filadélfia em 1954. O prédio à esquerda era o que restou do Museu Comercial da Filadélfia. ....	378
<b>Figura 206:</b> Fotografias do álbum presenteado a Prestes Maia durante sua visita ao Philadelphia Commercial Museum Exhibition and Convention Halls. ....	379
<b>Figura 207:</b> Hotel McAlpin, na Broadway Street, onde Prestes Maia ficou hospedado em Nova York.....	380
<b>Figura 208:</b> Notícia do jornal <i>Correio Paulistano</i> informando que Arnold Tschudy recebeu a comenda da Ordem do Cruzeiro do Sul do governo brasileiro em 1945. <b>Fonte:</b> Jornal <i>Correio Paulistano</i> de 11/04/1945.....	380
<b>Figura 209:</b> Hotel Términus, Campinas. Projeto publicado na Revista <i>Acrópole</i> , em 1946.....	391
<b>Figura 210:</b> Notícia sobre a viagem de Prestes Maia à Panorama publicada no jornal <i>Correio Paulistano</i> .....	393
<b>Figura 211:</b> À esquerda, Francisco Prestes Maia, Sr. Ferraz de Mesquita, prefeito de Lucélia e Aníbal de Andrade junto ao rio Paraná. À direita, Prestes Maia e Aníbal de	



Andrade a bordo do vapor que o levou do Porto das Marrecas (Panorama) ao Porto Epitácio. ....	393
<b>Figura 212:</b> Modelagem Tridimensional do Plano de Prestes Maia para Panorama (SP) – Implantação do traçado urbano junto ao rio Paraná e o ribeirão das Marrecas – Perspectiva em voo de pássaro vista do sul para o norte da cidade. ....	394
<b>Figura 213:</b> Detalhe da zona industrial. À direita o ribeirão das Marrecas e à esquerda a ferrovia. Ao fundo, o porto fluvial junto ao rio Paraná Modelagem Tridimensional do Plano de Prestes Maia para Panorama (SP) – Implantação do traçado urbano junto ao rio Paraná e o ribeirão das Marrecas – Perspectiva em voo de pássaro. ....	394
<b>Figura 214:</b> Largo Dom Pedro II com a Ponte Rodoferroviária Internacional “Agustin Justo - Getúlio Vargas”, construída em 1947. Rio Uruguai. Uruguaiana, RS.....	399
<b>Figura 215:</b> Fotografias dos primeiros anos de implantação da cidade de Panorama (SP). À esquerda, derrubada da mata. À direita, madeira da região. Autor e data desconhecidos.....	401
<b>Figura 216:</b> Fotografias dos primeiros anos de implantação da cidade de Panorama (SP). À esquerda, veículo em picada de acesso à área. À direita, o Porto das Marrecas, junto ao rio Paraná. Autor e data desconhecidos. ....	401
<b>Figura 217:</b> Fotografias das primeiras edificações da cidade de Panorama (SP). À esquerda, casa da administração da Imobiliária Panorama Ltda. À direita, hotel Rancho Alegre. Autor e data desconhecidos. ....	402
<b>Figura 218:</b> Anúncios publicitários da Companhia Imobiliária Campineira. À esquerda, loteamento no Parque do Taquaral, em Campinas, 1950. À direita, loteamento Jardim Pinheiros, em Valinhos, 1955. ....	404
<b>Figura 219:</b> À esquerda, segundo a legenda: “Chegada de empresários de Campinas”. À direita, “Rodion Poldosky, Campinas, 1949”. Panorama (SP). Autor e data desconhecidos.....	406
<b>Figura 220:</b> Reportagem no jornal <i>Diário de S. Paulo</i> de 10/04/1947 intitulada “PANORAMA – O maior planejamento urbanístico até hoje levado a efeito no Estado de São Paulo. Um empreendimento que marcará um novo ciclo na epopeia bandeirante. Um plano de caráter técnico e econômico de marcante significação para a civilização brasileira”. ....	408
<b>Figura 221:</b> Trator em obra de abertura da rodovia de acesso a Panorama (SP). Autor e data desconhecidos. ....	410
<b>Figura 222:</b> À esquerda, operários em obra de abertura da rodovia de acesso a Panorama (SP). À direita, Embarcação “Barão de Jaguará” da Companhia Paulista de Transportes (C.P.T.) no Porto das Marrecas. Autor e data desconhecidos. ....	411
<b>Figura 223:</b> À esquerda, Sorveteria e pensão “Guarani”. À direita balsa a vapor. Travessia do rio Paraná. Panorama (SP). Autor e data desconhecidos.....	412
<b>Figura 224:</b> À esquerda, campo de aviação. À direita, jardineira na estrada de acesso. Panorama (SP). Autor e data desconhecidos. ....	412

<b>Figura 225:</b> Primeiro Cartório de Paz e Tabelionato. Escritório de Administração da “Panorama – Colonização da Bacia do Paraná S/A”. Autor e data desconhecidos. ....	415
<b>Figura 226:</b> Obras do Hotel Panorama. Autor e data desconhecidos. ....	415
<b>Figura 227:</b> Anúncio publicitário publicado no jornal <i>Folha da Manhã</i> com a reprodução do relatório preliminar do plano, elaborado por Prestes Maia, para a cidade de Panorama. ....	416
<b>Figura 228:</b> Anúncio publicitário publicado no jornal <i>Folha da Manhã</i> destacando a posição estratégica de Panorama-SP do ponto de vista dos meios de comunicação: hidroviário, aeroviário, ferroviário e rodoviário. A cidade é anunciada como “a futura capital da Alta Paulista”. ....	417
<b>Figura 229:</b> Anúncio publicitário publicado no jornal <i>Folha da Manhã</i> . ....	418
<b>Figura 230:</b> Anúncio publicitário publicado no jornal <i>Folha da Manhã</i> . ....	418
<b>Figura 231:</b> Anúncio publicitário publicado no jornal <i>Folha de São Paulo</i> . ....	419
<b>Figura 232:</b> Anúncio no jornal <i>Folha da Manhã</i> de 02/07/1950. ....	420
<b>Figura 233:</b> Anúncio no jornal <i>Folha da Manhã</i> de 20/10/1951. ....	421
<b>Figura 234:</b> Artigo no jornal <i>Folha da Manhã</i> de 03/04/1952. ....	422
<b>Figura 235:</b> Anúncio publicado no jornal <i>Folha da Manhã</i> de 11/05/1956. ....	423
<b>Figura 236:</b> Anúncio publicado no jornal <i>Folha da Manhã</i> de 30/03/1958. ....	423
<b>Figura 237:</b> Vetorização Bidimensional (2D) do Plano de Prestes Maia para Panorama (SP) – Inserção da Imagem da cópia da Planta da Cidade no software. ....	425
<b>Figura 238:</b> Vetorização Bidimensional (2D) do Plano de Prestes Maia para Panorama (SP) – Desenho vetorial do traçado urbano e do sítio preexistente sobre a cópia da Planta da Cidade. ....	426
<b>Figura 239:</b> Detalhe da Vetorização Bidimensional (2D) do Plano de Prestes Maia para Panorama (SP) – Desenho vetorial do traçado urbano e do sítio preexistente sobre a cópia da Planta da Cidade. ....	426
<b>Figura 240:</b> Vetorização Bidimensional (2D) do Plano de Prestes Maia para Panorama (SP) – Etapa finalizada. ....	427
<b>Figura 241:</b> Vetorização Bidimensional (2D) do Plano de Prestes Maia para Panorama (SP) – Etapa finalizada. Visualização da totalidade da proposta. ....	427
<b>Figura 242:</b> Vetorização Bidimensional (2D) do Plano de Prestes Maia para Panorama (SP) – Etapa finalizada. Visualização em escala mais aproximada. ....	428
<b>Figura 243:</b> Planta concebida por Prestes Maia para Panorama (1946). ....	428
<b>Figura 244:</b> Modelagem Tridimensional (3D) do Plano de Prestes Maia para Panorama (SP) – Inserção do sítio geográfico real no software através de suas coordenadas geográficas. ....	429
<b>Figura 245:</b> Modelagem Tridimensional (3D) do Plano de Prestes Maia para Panorama (SP) – Modelagem do sítio geográfico real no software. ....	430

<b>Figura 246:</b> Modelagem Tridimensional (3D) do Plano de Prestes Maia para Panorama (SP) – Modelagem do traçado urbano. ....	430
<b>Figura 247:</b> Modelagem Tridimensional (3D) do Plano de Prestes Maia para Panorama (SP) – Compatibilização do traçado urbano com o sítio geográfico real. ....	431
<b>Figura 248:</b> Modelagem Tridimensional do Plano de Prestes Maia para Panorama (SP) – Implantação do traçado urbano junto ao rio Paraná e o ribeirão das Marrecas – Perspectiva em voo de pássaro. ....	431
<b>Figura 249:</b> Modelagem Tridimensional do Plano de Prestes Maia para Panorama (SP) – Implantação do traçado urbano junto ao rio Paraná e o ribeirão das Marrecas – Perspectiva em voo de pássaro. ....	432
<b>Figura 250:</b> Modelagem Tridimensional do Plano de Prestes Maia para Panorama (SP) – Implantação do traçado urbano – Perspectiva em voo de pássaro. – Centro cívico e educacional ao centro e, ao fundo, a estação e o pátio ferroviário. ....	433
<b>Figura 251:</b> Modelagem Tridimensional do Plano de Prestes Maia para Panorama (SP) – Implantação do traçado urbano – Perspectiva em voo de pássaro. Detalhe da área do parque urbano, em primeiro plano. ....	434
<b>Figura 252:</b> Modelagem Tridimensional do Plano de Prestes Maia para Panorama (SP) – Implantação do traçado urbano – Perspectiva em voo de pássaro. ....	435
<b>Figura 253:</b> Modelagem Tridimensional do Plano de Prestes Maia para Panorama (SP) – Implantação do traçado urbano – Perspectiva em voo de pássaro. Destaque para o núcleo educacional, ao centro. ....	436
<b>Figura 254:</b> Modelagem Tridimensional do Plano de Prestes Maia para Panorama (SP) – Implantação do traçado urbano – Perspectiva em voo de pássaro. Destaque para a Zona Industrial e o pátio ferroviário. ....	437
<b>Figura 255:</b> Modelagem Tridimensional do Plano de Prestes Maia para Panorama (SP) – Implantação do traçado urbano – Perspectiva em voo de pássaro. Destaque para centro educacional. ....	437
<b>Figura 256:</b> Modelagem Tridimensional do Plano de Prestes Maia para Panorama (SP) – Implantação do traçado urbano – Perspectiva em voo de pássaro. Destaque para o centro cívico e o edifício do cinema, ao centro. ....	438
<b>Figura 257:</b> Modelagem Tridimensional do Plano de Prestes Maia para Panorama (SP) – Implantação do traçado urbano – Perspectiva em voo de pássaro. Destaque para centro hospitalar e o edifício da igreja matriz. ....	438
<b>Figura 258:</b> Modelagem Tridimensional do Plano de Prestes Maia para Panorama (SP) – Implantação do traçado urbano – Perspectiva em voo de pássaro. Destaque para o centro esportivo. ....	439
<b>Figura 259:</b> Modelagem Tridimensional do Plano de Prestes Maia para Panorama (SP) – Implantação do traçado urbano – Perspectiva em voo de pássaro. Destaque para a avenida ( <i>parkway</i> ) principal. ....	439
<b>Figura 260:</b> Modelagem Tridimensional do Plano de Prestes Maia para Panorama (SP) – Implantação do traçado urbano – Perspectiva em voo de pássaro. Destaque para o centro hoteleiro e turístico, ao fundo, o rio Paraná. ....	440

<b>Figura 261:</b> Modelagem Tridimensional do Plano de Prestes Maia para Panorama (SP) – Implantação do traçado urbano – Perspectiva em voo de pássaro. Destaque para o parque urbano.....	441
<b>Figura 262:</b> Modelagem Tridimensional do Plano de Prestes Maia para Panorama (SP) – Implantação do traçado urbano – Perspectiva em voo de pássaro. Destaque para a Zona Industrial e o bairro operário. ....	442
<b>Figura 263:</b> Modelagem Tridimensional do Plano de Prestes Maia para Panorama (SP) – Implantação do traçado urbano – Perspectiva em voo de pássaro. Destaque para a avenida principal ( <i>parkway</i> ) vista a partir do edifício da estação ferroviária. ....	443
<b>Figura 264:</b> Modelagem Tridimensional do Plano de Prestes Maia para Panorama (SP) – Implantação do traçado urbano – Perspectiva em voo de pássaro. Destaque para o centro cívico com o edifício do paço municipal. ....	444
<b>Figura 265:</b> Modelagem Tridimensional do Plano de Prestes Maia para Panorama (SP) – Implantação do traçado urbano – Perspectiva em voo de pássaro. Destaque para bairro operário, junto ao ribeirão das Marrecas.....	444
<b>Figura 266:</b> Modelagem Tridimensional do Plano de Prestes Maia para Panorama (SP) – Implantação do traçado urbano – Perspectiva em voo de pássaro. Destaque para centro comercial.....	445
<b>Figura 267:</b> Modelagem Tridimensional do Plano de Prestes Maia para Panorama (SP) – Implantação do traçado urbano – Perspectiva em voo de pássaro. Zona Industrial à direita.....	446
<b>Figura 268:</b> Modelagem Tridimensional do Plano de Prestes Maia para Panorama (SP) – Implantação do traçado urbano – Perspectiva em voo de pássaro.....	447
<b>Figura 269:</b> Modelagem Tridimensional do Plano de Prestes Maia para Panorama (SP) – Implantação do traçado urbano – Perspectiva em voo de pássaro. ....	448
<b>Figura 270:</b> Modelagem Tridimensional do Plano de Prestes Maia para Panorama (SP). Perspectiva da avenida ( <i>parkway</i> ) principal com o edifício do Colégio Oficial ao fundo. ....	449
<b>Figura 271:</b> Modelagem Tridimensional do Plano de Prestes Maia para Panorama (SP). Perspectiva da avenida ( <i>parkway</i> ) principal.....	449
<b>Figura 272:</b> Mapa do Município de Santos. 1948. ....	451
<b>Figura 273:</b> Plano Regional de Santos. Francisco Prestes Maia.....	467
<b>Figura 274:</b> Plano Regional de Santos. Francisco Prestes Maia.....	468
<b>Figura 275:</b> Plano Regional de Santos. Francisco Prestes Maia.....	469
<b>Figura 276:</b> Colônia de Férias Ruy Fonseca do Serviço Social do Comércio (SESC) projetada por Prestes Maia em 1948. ....	471
<b>Figura 277:</b> Panfleto sobre a inauguração da Colônia de Férias Ruy Fonseca do Serviço Social do Comércio (SESC) projetada por Prestes Maia em 1948. ....	472
<b>Figura 278:</b> Reportagem da revista <i>O Cruzeiro</i> : Prestes Maia madrugou na estrada. ....	491

<b>Figura 279:</b> Reportagem da revista <i>O Cruzeiro</i> : Prestes Maia madrugou na estrada. ....	491
<b>Figura 280:</b> Cobertura da Revista <i>O Cruzeiro</i> sobre as eleições ao governo do estado de São Paulo em 1954. Entrevista com os então candidatos: Jânio Quadros (PTN e PSB), Adhemar de Barros (PSP), Prestes Maia (PSD, PR, UDN, PDC e parte de PTB) e Hugo Borghi. “Na Fogueira Política de São Paulo”. <b>Fonte:</b> Revista <i>O Cruzeiro</i> de 05/06/1954, p. 82-83. ....	493
<b>Figura 281:</b> Reportagem da revista <i>O Cruzeiro</i> : Petróleo, realidade brasileira. Entre os diretores da Refinaria União, vê-se em primeiro plano, de preto, Assis Chateaubriand e logo atrás, de chapéu e óculos, Francisco Prestes Maia. ....	498

## LISTA DE TABELAS

<b>Tabela 1:</b> Ano de criação dos núcleos urbanos, inauguração das estações ferroviárias e emancipação municipal no ramal ferroviário da Alta Paulista. ....	217
--	-----



# SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>37</b>
Apresentação .....	38
O objeto de estudo – Prestes Maia – e a problemática do desenvolvimentismo: uma abordagem em rede.....	43
A hipótese e a tese: a produção do território como negócio.....	46
Contribuição à luz do estado da arte .....	47
A biografia profissional de Maia: de engenheiro-arquiteto e civil do DOP e professor da Politécnica à prefeito e empresário.....	59
Planos articulados .....	71
Teoria, Materiais e Métodos .....	75
Corpo da Tese .....	80
<b>CAPÍTULO 01   NEGÓCIOS NO PLURAL E OS MESMOS HOMENS: URBANIZAÇÃO, INDUSTRIALIZAÇÃO E INTEGRAÇÃO INTERMODAL. CONEXÕES REGIONAIS .....</b>	<b>83</b>
1.1 Café, ferrovias, navegação fluvial interior em São Paulo.....	84
1.2 O capital [e o gado] rumo ao “Oeste Paulista”: do reconhecimento ao avanço sobre o território.....	100
1.3 Modelo industrial americano e urbanismo inglês: a indústria frigorífica internacional se instala na “Chicago da América do Sul” .....	112
1.4 Energia para a indústria e transporte fluvial: a <i>Light and Power Company</i> e o modelo energético para São Paulo (1926-1927) .....	129
1.5 Do Plano de Avenidas ao Jaguaré: urbanismo e indústria em São Paulo .....	146
1.6 Um Plano de Melhoramentos para a “Princesa D’Oeste” (1934–1938): engenharia, política e negócios .....	190
1.7 Invernistas, negociantes de gado, políticos e loteadores: a elite de Campinas rumo às barrancas do rio Paraná e o sul do Mato Grosso .....	203
<b>CAPÍTULO 02   A “DESCOBERTA DO BRASIL”: .....</b>	<b>221</b>
2.1 A Guerra, o Estado Novo e o <i>Office of the Coordinator of Inter-American Affairs</i> – OCIAA.....	222
2.2 <i>Brazil on The March</i> : a Missão Cooke (1942) como colaboração técnica oficial bilateral e seus bastidores empresariais.....	243
2.3 O planejamento regional norte-americano e a ação de Robert Moses em Nova York .....	269
<b>CAPÍTULO 03   DESDOBRAMENTOS NA AMÉRICA DO SUL.....</b>	<b>301</b>
3.1 Do Orinoco ao Prata: a proposta de integração continental multimodal sul-americana (1942-1943) .....	302

3.2 Homens e ideias em redes transnacionais: o ex-prefeito Prestes Maia viaja aos Estados Unidos (1946).....	316
<b>CAPÍTULO 04   DOIS PORTOS TRANSNACIONAIS E INTERMODAIS: OS PLANOS URBANÍSTICOS DE PANORAMA (1946) E SANTOS (1947) À LUZ DO PLANEJAMENTO MACRORREGIONAL .....</b>	<b>381</b>
4.1 Um plano para a “Campinas do Oeste”, a “Santos do Interior”: a cidade como polo de desenvolvimento regional (1946).....	390
4.2 Santos-SP: um Plano Regional no contexto do segundo pós-guerra (1947-1948) .....	450
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS   O DESTINO DOS PLANOS E DOS HOMENS: A SÍNTESE DE UMA JÁ DELINEADA TRAMA E PERSPECTIVAS PARA NOVAS PESQUISAS.....</b>	<b>473</b>
5.1 Da criação de gado à remodelação da metrópole: os tentáculos empresariais dos Rockefeller no Brasil .....	474
5.2 Robert Moses no Brasil: o <i>Plan of Public Improvements for São Paulo</i> (1949-1950) como síntese de uma já delineada trama .....	480
5.3 As candidaturas e a aposentadoria [do Serviço Público] de Prestes Maia.....	488
5.4 Francisco Prestes Maia: um homem de seu tempo .....	499
<b>BIBLIOGRAFIA.....</b>	<b>509</b>



## **INTRODUÇÃO**

## Apresentação

Esta tese investiga a atuação do urbanista Francisco Prestes Maia sob o ponto de vista da urbanização do território, do ideário e das práticas de planejamento regional e transnacional e, sobretudo, dos negócios (no plural) mobilizados pelo capitalismo industrial em escala regional e internacional. Explora a biografia profissional de Prestes Maia para além do Urbanismo, sob uma perspectiva ainda inexplorada pela historiografia que, de modo geral, simplificou a complexidade da atuação política e profissional do engenheiro ao papel de precursor do chamado “ideário rodoviarista”.

Com um olhar renovado, a presente tese articula *Planos Urbanos de Melhoramentos* a projetos de *Cidades Novas*, buscando relacionar a atuação profissional do politécnico às redes institucionais e de organização do capital e dos negócios envolvidos na produção do território do estado de São Paulo, em suas articulações macrorregionais e transnacionais.

Inserida no campo disciplinar da História da Urbanização<sup>1</sup>, a pesquisa elege a dimensão material das relações sociais – em múltiplas escalas –, valendo-se do escopo teórico-metodológico de Nestor Goulart Reis<sup>2</sup> para analisar o processo social de produção do território paulista. As dinâmicas de produção, as redes de sociabilidade, as redes profissionais e políticas, são aqui exploradas em meio à definição de uma rede urbana cada vez mais interiorizada, valendo-se de uma multiplicidade de meios de comunicação intermodais. A tese mescla assim a análise de estudos de casos pormenorizados à leitura de grandes processos e alinha-se à linha de pesquisa desenvolvida no LAP-FAUUSP por Nestor Goulart Reis Filho, Mônica Silveira Brito<sup>3</sup> (*in*

---

<sup>1</sup> Campo disciplinar criado por Nestor Goulart Reis Filho, com a tese de livre docência *Evolução Urbana no Brasil*, defendida na FAUUSP em 1964 e publicada em 1968.

<sup>2</sup> REIS FILHO, N. G. *Dois séculos de projetos no estado de São Paulo: grandes obras e urbanização*. São Paulo: Edusp: Imprensa Oficial, 2010. 3 v.

<sup>3</sup> BRITO, Mônica Silveira. *A participação da iniciativa privada na produção do espaço urbano: São Paulo, 1890-1911*. 2000. Dissertação (Mestrado) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2000; BRITO, Monica Silveira. *Modernização e tradição: urbanização, propriedade da terra e crédito hipotecário em São Paulo na segunda metade do século XIX*. 2007. Tese (Doutorado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007

*memoriam*) e Beatriz Bueno<sup>4</sup>, ao explorar a produção do território e das cidades como um grande negócio.

No campo da História do Urbanismo e do Planejamento Urbano e Regional analisa: a) articulação gradativa e complementar entre esses dois campos do conhecimento interfaces entre ambos na prática profissional de Prestes Maia; b) a vinculação de planos urbanísticos aparentemente desconectados entre si com negócios e ações de planejamento regional e até mesmo transnacional, aliando urbanismo ao planejamento nas décadas de 1930 e 1940; c) a articulação entre os planos, as propostas, os negócios do capital nacional e internacional em interface com as ações do Estado; d) o estreitamento das conexões com os Estados Unidos (Leme, 2000; Atique, 2007).

Busca-se, assim, verificar a inserção política e profissional de Prestes Maia em meio ao contexto das décadas de 1930 e 1940, momento em que o Brasil passa por grandes transformações ligada à transição da denominada República Velha ou Primeira República ao Estado Novo, regime político que se instala com o golpe de Estado de Getúlio Vargas, em 1937.

No âmbito político, analisa-se a quebra da estrutura de poder descentralizada, na Primeira República (1889-1930), que se caracterizava pela considerável autonomia dos estados e municípios, em prol do fortalecimento do governo federal. No âmbito econômico, constata a diminuição das atividades predominantemente agrícolas, em favor daquelas que integram o capital agrícola, industrial e financeiro, estes últimos de significativa base urbana (Leme, 2012, p. 7).

Durante o Estado Novo, engenheiros e arquitetos foram convidados a elaborar planos visando a transformar a estrutura urbana das cidades brasileiras<sup>5</sup> e uma nova lógica de desenvolvimentismo começa a se esboçar em âmbito nacional (Chiquito, 2012;

---

<sup>4</sup> BUENO, Beatriz Piccolotto Siqueira. *A cidade como negócio: mercado imobiliário rentista, projetos e processo de produção do Centro Velho de São Paulo do século XIX à Lei do Inquilinato (1809-1942)*. 2018. Tese (Livre Docência) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 2018.

<sup>5</sup> O Plano de Avenidas para a cidade de São Paulo foi estudado por Leme (1990) e Meyer (1991). O Plano de Melhoramentos Urbanos de Campinas foi estudado por Badaró (1996) e Zakia (2012). O Plano Regional de Santos foi estudado por Nunes (2001); e o Plano de Panorama foi estudado por Silva (2020). A atuação de Prestes Maia foi estudada por Zanon e Negrelos (2020).

Ferrari; Negrelos, 2016; Trevisan, 2009). Possibilidades de integração intermodal passaram a receber investimentos, com vistas à implementação de novas redes de transporte e infraestrutura para produção e escoamento. Tal processo foi impulsionado com a eclosão da Segunda Guerra Mundial e seus desdobramentos vinculados ao incremento do intercâmbio internacional global.

Em 1954, ano em que a cidade de São Paulo comemorava o seu IV Centenário, o fotógrafo alemão Kurt Peter Karfeld<sup>6</sup> foi convidado a fotografar a cidade e o estado de São Paulo em um álbum cujas fotografias foram publicadas pela Edições Melhoramentos.

Em seu editorial, o álbum "*São Paulo*" (1954) afirmava que aquele seria apenas o primeiro dos álbuns de fotografias de Karfeld editados pela Melhoramentos. Posteriormente, seriam lançados os álbuns da cidade do Rio de Janeiro, do Brasil, do Paraná e das Quedas do Iguaçu. Segundo a editora, o álbum seria uma obra de "excepcional relevância para a divulgação das belezas e do progresso da Cidade e do Estado de São Paulo" (Karfeld, 1954, n. p.). De especial interesse é a contracapa do livro (Figura 1) contendo um mapa do estado de São Paulo pontuado, graficamente, pelos então "alicerces econômicos" das regiões, os "construtores do progresso do país": o café, o algodão, o milho e as atividades pastoris e industriais.

---

<sup>6</sup> Segundo o editorial do livro/álbum "*São Paulo*", Kurt Peter Karfeld era um fotógrafo mundialmente conhecido, pois vinha publicando uma série de documentos fotográficos das principais regiões do mundo. KARFELD, Kurt Peter. *São Paulo - Álbum Fotográfico*. São Paulo: Melhoramentos, 1954

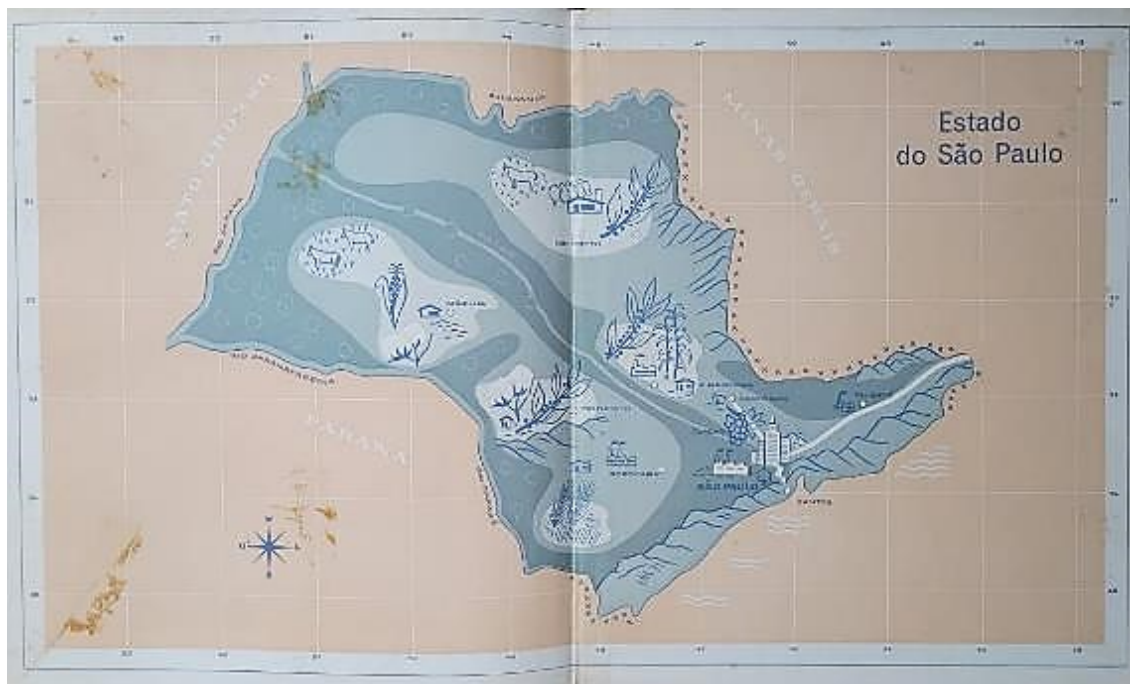


Figura 1: Mapa do estado de São Paulo e os “alicerces econômicos” de cada região.  
 Fonte: Karfeld (1954).

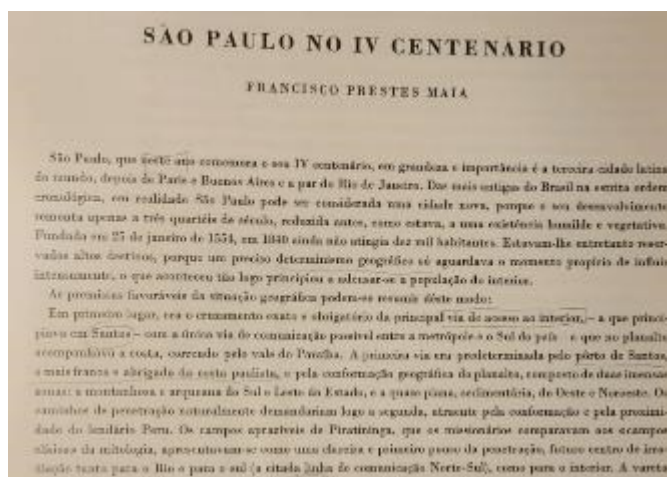
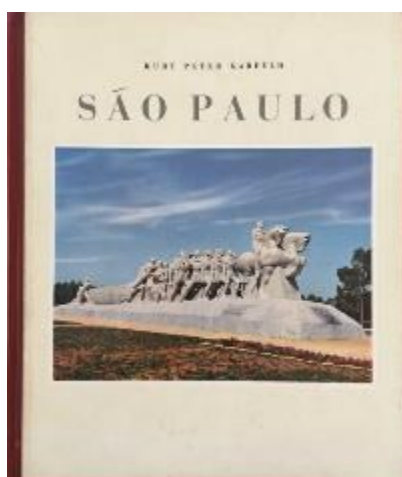


Figura 2: Capa e recorte do prefácio de Francisco Prestes Maia ao livro *São Paulo – Álbum Fotográfico*.  
 Fonte: Karfeld (1954).

O prefácio do álbum – traduzido para o inglês, francês e alemão – coube a Prestes Maia. O texto, redigido em 1954, é uma das claras evidências de que a historiografia, até o presente momento, simplificou a complexidade da atuação do urbanista. Um texto curto, mas decisivo, que retrata de maneira significativa seu pensamento, bem como seu enorme conhecimento sobre a cidade e o estado de São Paulo e de suas dimensões e articulações macrorregionais.

O exame exaustivo das produções do urbanista, hoje felizmente reunidas na Biblioteca Prestes Maia<sup>7</sup>, infelizmente ainda não indexada, busca alinhar textos dispersos do engenheiro em periódicos, jornais e documentos oficiais da época, com vistas a reescrever sua biografia profissional de um ponto de vista mais alargado, para além do urbanista. O contato com sua biblioteca pessoal brindou-me a descoberta do diário de viagem aos Estados Unidos que evidencia o olhar ampliado de Maia sobre os mais diversos temas do urbanismo e do planejamento urbano e regional, alicerçando em grande parte a tese aqui delineada.

A análise, na longa duração, nos permitiu compreender os nexos entre propostas/projetos de urbanismo e planejamento de Prestes Maia e o processo de urbanização e produção do território do estado de São Paulo nas décadas de 1930 a 1950. Permitiu também avaliar a contribuição do urbanista no processo de construção e institucionalização do planejamento urbano e, sobretudo, regional no Brasil, ainda na década de 1940, tendo em vista que a formação da questão regional no país, é apontada pela maior parte da historiografia como afirmada, no campo da história do urbanismo e do planejamento, a partir de 1950.

Inúmeros são os trabalhos que se debruçaram sobre os planos de Prestes Maia, analisando-os individualmente à escala intraurbana do urbanismo. Nosso trabalho busca conectar os planos para as cidades de São Paulo (1930), Campinas (1934), Panorama (1946) e Santos (1947), articulando-os entre si, a rede de negócios e sociabilidades e a grandes planos regionais e transnacionais. A nosso ver, esses planos urbanísticos, outrora entendidos como estanques e individualizados, articulam-se um ao outro e evidenciam a inserção do urbanista nos meios intelectuais nacionais e internacionais, políticos e empresariais, que deram origem aos temas e políticas do desenvolvimentismo brasileiro e latino-americano.

Para além de projetos de urbanismo, a análise contextualizada e pormenorizada das propostas demonstra a contribuição de Maia ao debate sobre o desenvolvimento da

---

<sup>7</sup> Biblioteca Prefeito Prestes Maia. Localizada na Av. João Dias, 822 Santo Amaro, São Paulo, SP

indústria, dos transportes e da geração de energia hidroelétrica na cidade e no estado de São Paulo.<sup>8</sup>

Além de tudo o que foi dito, a tese aqui defendida enquadra a atuação do urbanista como vetor na troca de saberes entre os Estados Unidos da América e o Brasil no segundo pós-guerra. Busca demonstrar que os intercâmbios promovidos por Prestes Maia com os Estados Unidos têm repercussão tanto no âmbito público – por meio de suas proposições projetuais – como no âmbito privado, por meio de iniciativas empresariais locais e também estrangeiras. Sua atuação, nesse sentido, evidencia uma visão da cidade e da urbanização mais complexa do que parecia à primeira vista, na chave do planejamento e dos negócios.

### **O objeto de estudo – Prestes Maia – e a problemática do desenvolvimentismo: uma abordagem em rede**

(...) tentar compreender uma vida como uma série única e, por si só, suficiente de acontecimentos sucessivos, sem outra ligação que a vinculação a um “sujeito” cuja única constância é a do nome próprio, é quase tão absurdo quanto tentar explicar um trajeto no metrô sem levar em conta a estrutura da rede, isto é, a matriz das relações objetivas entre as diversas estações (Bourdieu, 1996, p. 81).

A instauração da política desenvolvimentista no Brasil tem suas raízes na década de 1930, período marcado por profundas transformações nos cenários econômico e político, catalisadas pela Revolução de 1930. Com a ascensão de Getúlio Vargas à

---

<sup>8</sup> Debate este fomentado pelo intercâmbio entre profissionais, políticos e empresários nacionais e estrangeiros que deu origem a instituições como: a Federação das Indústrias do Estado de São Paulo-FIESP (1931); Escola Livre de Sociologia e Política de São Paulo (1933); o Instituto de Pesquisas Tecnológicas-IPT (1934); o Departamento de Estradas de Rodagem-DER/SP (1934); a Universidade de São Paulo-USP (1934); a Divisão de Rios e Águas Pluviais – Prefeitura de São Paulo (1938); Conselho Nacional de Águas e Energia Elétrica-CNAEE (1939); a Comissão Executiva do Plano Siderúrgico Nacional (1940); Companhia Siderúrgica Nacional-CSN (1941); a Companhia Hidro Elétrica do São Francisco-Chesf (1941); a Coordenação de Mobilização Econômica (1942); Fábrica Nacional de Motores-FNM (1943); a Associação Brasileira de Metais (1943); a Companhia Brasileira de Material Ferroviário-COBRASMA (1944); Serviço de Navegação da Baía do Prata-SNBP (1943); Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos-CMTC (1946); Departamento de Águas e Energia Elétrica-DAEE/SP (1947); Sociedade para Análise Gráfica e Mecanográfica Aplicada aos Complexos Sociais-SAGMACS (1947); Conselho Estadual de Energia Elétrica/SP (1948); 1948 - Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe-CEPAL (1948); Comissão Mista Brasil-Estados Unidos (1951); a Comissão Interestadual da Baía do Paraná Uruguai-CIBPU (1951).

Presidência da República, uma série de medidas foram implementadas com o intuito de impulsionar o desenvolvimento econômico e social do país.

Um marco importante nesse contexto foi a criação do Departamento Administrativo do Serviço Público (DASP), em 1936, com o objetivo de modernizar a administração pública brasileira. Contudo, foi durante o Estado Novo (1937-1945) que as políticas desenvolvimentistas ganharam ainda mais ímpeto.

Para muitos estudiosos, o Estado Novo representa um período no qual o governo brasileiro concentrou seus esforços na chamada “conquista do território”, que englobava desde a defesa das fronteiras até a colonização de regiões desabitadas e a expansão agrícola. Essa preocupação estatal se destacou particularmente na primeira metade do século XX.

Parte desse esforço envolveu o reconhecimento do território nacional, sendo um exemplo emblemático a vinda da *Missão Cooke* ao Brasil em 1942, durante os anos da Segunda Guerra Mundial. Essa iniciativa, além de contribuir para o reconhecimento territorial, teve como objetivo avaliar a estruturação de uma indústria nacional de base capaz de fornecer os recursos materiais necessários para o esforço de guerra.

O governo de Vargas, com vistas a promover a industrialização como meio de superar crises econômicas e alcançar a autonomia nacional, adotou medidas significativas, como a criação do Conselho Nacional de Política Industrial e Comercial (CONPIC) em 1941 e a fundação da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) no mesmo ano.

As conclusões da *Missão Cooke* reforçaram os argumentos de defensores do industrialismo brasileiro, como os engenheiros paulistas Ary Torres<sup>9</sup> e Roberto

---

<sup>9</sup> Ary Frederico Torres formou-se, em 1923, Engenheiro Civil pela Escola Politécnica de São Paulo. Foi o principal criador do Instituto de Pesquisas Tecnológicas - IPT, em 1926. Entre inúmeros outros cargos e participações, foi Secretário de Viação e Obras Públicas do estado de São Paulo (1937-1938), vice-presidente da Companhia Siderúrgica Nacional (1941-1942), professor da Escola Politécnica da USP (1942), presidente da Federação Brasileira de Engenheiros (1943-1945), diretor da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro (1944-1951), presidente da Seção Brasileira da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos para o Desenvolvimento Econômico (1951), primeiro presidente do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (1952-1953) e membro da Comissão dos Nove, da Aliança para o Progresso (1961-1962).



Simonsen<sup>10</sup>. Este último, coordenador da mobilização do parque industrial paulista, foi presidente do Instituto de Engenharia de São Paulo, em 1933.

Simonsen compartilhava afinidades com as ideias de um grupo de engenheiros norte-americanos que propunha a introdução de um planejamento estatal na economia dos Estados Unidos, inspirado nos planos quinquenais soviéticos, como resposta à Grande Depressão de 1929 (Campos Neto, 2002, p. 490-491).

No contexto mais amplo da América Latina, o desenvolvimentismo está intrinsecamente ligado aos processos de industrialização baseados na intervenção estatal e na concepção de um projeto de nação. Essa abordagem inclui o planejamento urbano de cunho modernizante, onde políticas e práticas urbanísticas foram delineadas e implementadas conjuntamente para promover o crescimento social e econômico na região (Ferrari; Negrelos, 2016).

A abordagem desenvolvimentista no Brasil perdurou ao longo das décadas subsequentes, sendo moldada por diferentes nuances e estratégias adotadas por distintos governos. Nas décadas de 1950 e 1960, por exemplo, observou-se uma ênfase na política de substituição de importações, estimulando a produção interna de bens anteriormente importados. Ao longo do tempo, diversos líderes e administrações contribuíram para a configuração e ajuste da política desenvolvimentista, cujo início efetivo remonta ao governo de Getúlio Vargas na década de 1930.

Dentro do contexto da formação das políticas desenvolvimentistas brasileiras das décadas de 1930, 1940 e 1950, Prestes Maia, por meio de sua atuação política e profissional, movimentou-se por todas as esferas empresariais e governamentais.

---

<sup>10</sup> Roberto Simonsen formou-se em engenharia civil pela Escola Politécnica de São Paulo, trabalhou Companhia Ferroviária Southern Brazil Railway (Ferrovia do Sul do Brasil), foi Diretor Geral de Obras da Prefeitura de Santos onde também foi engenheiro-chefe da Comissão de Melhoramentos daquela cidade. Iniciou sua carreira como empresário fundando a Companhia Construtora de Santos. Integrou o movimento intelectual pela fundação da Escola de Sociologia e Política de São Paulo (FESPSP), onde lecionou história econômica do Brasil, atividade que o levou a publicar alguns trabalhos acadêmicos sobre o tema. Em 1933 ingressou na política, sendo eleito deputado constituinte por São Paulo. Exerceu o mandato de deputado federal na legislatura de 1933 a 1934 e, após a II Guerra Mundial, elegeu-se senador, cargo que ocupou até o seu falecimento. Foi também presidente da Confederação Nacional da Indústria (CNI), presidente da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (FIESP) e integrante do conselho superior da FESPSP. Nunca abandonou sua atividade empresarial sendo presidente, entre outras empresas, da Companhia Construtora de São Paulo e da Cerâmica São Caetano.

De técnico da Secretaria de Viação e Obras Públicas, a membro da diretoria de grandes companhias imobiliárias, de urbanização e até mesmo de refino de petróleo. De prefeito de São Paulo, a candidato por duas vezes ao governo do estado e possível nome de Getúlio Vargas à presidência da república.

Nossa pesquisa, pautada na minuciosa análise de fontes primárias, almejou insuflar o debate em torno dessas novas dimensões de um personagem que – embora muito explorado pela historiografia da arquitetura e do urbanismo – ainda merece atenção de outros pontos de vista, à luz da história da urbanização e do planejamento urbano e regional.

Em consonância com o exame crítico e biográfico de Prestes Maia, nosso estudo debruça-se sobre a urbanização do território paulista, desvelando a tessitura de estratégias discursivas, relações de poder e práticas do capital entre distintos agentes e escalas analíticas envolvidas nesse grande empreendimento que é a urbanização do território.

### **A hipótese e a tese: a produção do território como negócio**

À escala do território, este trabalho compartilha a linha investigativa de Nestor Goulart Reis (1993; 2010) e Beatriz P. S. Bueno (2008; 2012; 2015; 2018), e relaciona a atuação profissional de Prestes Maia à

(...) ação empresarial de homens envolvidos em todos os ramos de negócios, habilmente inseridos na burocracia estatal e na política. Foca a ação empresarial de homens que ganharam muito com a produção da cidade, estimulados por interesses pessoais, analisando os graus de controle e os instrumentos de racionalização introduzidos pelo Estado para orquestrá-los numa tradição *clientelista* e *patrimonialista*, em que interesses privados e públicos frequentemente se confundiam (Bueno, 2018, p. 8).

Nesse sentido, nosso trabalho investiga uma trama em que os personagens envolvidos na produção do território paulista frequentemente se entrecruzam ao longo do tempo e da história. Verifica como a circulação profissional e política e as ações projetuais de Prestes Maia acompanharam os movimentos do grande capital regional, nacional e também internacional. Todos esses temas são estudados de modo articulado e dentro do contexto das décadas de 1930 a 1950, momento de emergência das políticas

desenvolvimentistas brasileiras e de criação das infraestruturas necessárias para povoamento do território, extração de recursos, logística e comunicação, geração de energia, produção de alimentos e abastecimento. Temas base para o avanço da urbanização e do processo de modernização do território, em sua incompletude.

A hipótese demonstrada em tese neste trabalho é a de que a urbanização do território do estado de São Paulo foi, desde o princípio, um grande, complexo e planejado negócio, no qual interesses públicos e privados se entrecruzaram. Nessa direção, também advogo a tese de que o engenheiro Francisco Prestes Maia não esteve alheio a esse processo e à introdução dos princípios teóricos internacionais do planejamento regional e das bacias hidrográficas no Brasil. Pelo contrário, o urbanista foi partícipe desse projeto/processo cujos resultados correspondem à formação das políticas desenvolvimentistas no Brasil e na América Latina.

### **Contribuição à luz do estado da arte**

Antes de tratar do interior de São Paulo, é pertinente dialogar com a bibliografia referente ao personagem e à temática.

Para o estado de São Paulo, significativa é a contribuição pioneira dos geógrafos ao debate sobre as cidades e a urbanização no Brasil e em São Paulo, sobretudo a produção dos professores franceses<sup>11</sup> Pierre Deffontaines que, em 1944, escreve o célebre artigo em que discute “Como se constitui no Brasil a rede de cidades”<sup>12</sup> e Pierre Monbeig, cuja premiada tese de doutorado, defendida em Paris, e publicada<sup>13</sup> em português, em 1984, aborda a relação entre as cidades do planalto ocidental paulista e

---

<sup>11</sup> Amália Inés Geraiges de Lemos, em sua introdução à publicação oriunda de um encontro científico internacional que homenageou o geógrafo Pierre Monbeig, nos dá o contexto e a perspectiva histórica da fundação da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da USP, em 1934, sob influência francesa de autores como Vidal de La Blache, Jean Brunhes, Camille Vallaux e Elisée Reclus, e sob as atividades do grupo recém chegado da Europa composto por professores como Pierre Deffontaines, Fernand Braudel, Claude Lévi-Strauss e Pierre Monbeig. *Uma viagem pela geografia latino-americana: suas tradições e perspectivas*. In: LEMOS, Amalia Inés de; GALVANI, Emerson. (Org.). *Geografia, tradições e perspectivas: a presença de Pierre Monbeig*. 1 ed. Buenos Aires/São Paulo: CLACSO/Expressão Popular, 2009, v. p. 231-246.

<sup>12</sup> DEFFONTAINES, P. *Como se constitui no Brasil a rede de cidades*. Boletim Geográfico (São Paulo), v. 14, p. 141-148,229-308, 1944.

<sup>13</sup> MONBEIG, P. *Pioneiros e fazendeiros de São Paulo*. São Paulo: Hucitec, 1984.

a frente pioneira do café, mostrando, entre muitos outros aspectos, os procedimentos de parcelamento utilizados nas demarcações rurais incorporados à produção do solo urbano.

Nestor Goulart Reis Filho, em 2010, publica três volumes dedicados à produção do território paulista, entre 1800 e 2000, destacando as grandes obras de urbanização, seus agentes promotores, negócios, mecanismos e práticas. O autor evidencia o papel preponderante, e de interesse na presente tese, da iniciativa privada na modernização da infraestrutura e dos serviços do Estado, desde o período colonial. No livro em três volumes, premiado com o Jabuti, Nestor Goulart explicita o método analítico que utiliza, informando que a urbanização é estudada em duas escalas correlacionadas: “a do conjunto de núcleos urbanos articulados pelas redes de transportes e comunicação e a dos espaços intraurbanos”. Compartilhamos da tese de Reis Filho (2010) sobre o papel da iniciativa privada no processo de urbanização, na criação de uma infraestrutura de comunicação do território às cidades, e vincular-se à criação e remodelação de cidades. Mas sobretudo compartilhamos de seus pressupostos teóricos, com desdobramentos metodológicos, ao aliar duas escalas de observação em perspectiva dialética, a da rede urbana e a dos espaços intraurbanos. Aprofundaremos o caso do processo de interiorização da urbanização até as margens do rio Paraná, mostrando como a rede intermodal em escala macro territorial comparece e orienta os planos para São Paulo, Campinas, Panorama e Santos, com desdobramentos transnacionais, motivados por negócios para além do café.

Resultado de pesquisas realizadas na USP e UNESP, em 2011, Maria Lucia Caira Gitahy (FAU USP), Eduardo Romero (UNESP Rosana/ Assis) e Cristina de Campos (UNICAMP) organizam o livro<sup>14</sup> “Território e cidades. Projetos e representações, 1870-1970” que reúne artigos sobre aspectos da modernidade relacionados à produção material e cultural que orientou a formação e a expansão de cidades paulistas: a própria capital e algumas do interior. A coletânea estabelece conexões entre a evolução da urbanização,

---

<sup>14</sup> CAMPOS, C. (Org.); OLIVEIRA, E. R. (Org.); GITAHY, M. L. C. (Org.). *Território e cidades. Projetos e representações, 1870-1970*. São Paulo: Alameda, 2011.

a alta produtividade agrícola, o adensamento dos núcleos urbanos e a crescente mobilização de mão de obra e imigração.

O livro citado acima é resultado da consolidação de uma linha investigativa liderada pela Profa. Maria Lucia Gitahy, através do Grupo de Estudos de História Social do Trabalho e da Tecnologia, criado em 1995, na FAU USP. O grupo reúne pesquisadores de várias instituições e, nessa linha de pesquisa, deu origem a trabalhos de pós-graduação que buscaram entender a formação e as transformações no território paulista. Dentre tais trabalhos podemos citar àqueles desenvolvidos por Luiz Augusto Maia Costa (2010), Cristina de Campos (2007) e Sidney Piochi Bernardini (2008).

Dentre a bibliografia que discute a implantação das ferrovias em São Paulo, importantes estudos evidenciaram a forte relação existente entre sua implantação, o avanço da cultura cafeeira e os movimentos populacionais. Essa vinculação foi apontada em obras clássicas como as de Sérgio Milliet (1982), a do já citado Pierre Monbeig (1984), bem como aos escritos de José Francisco de Camargo (1981), Odilon Nogueira de Matos (1981) e Flávio Azevedo Marques de Saes (1981).

Nilson Ghirardello (1999), sob orientação de Murillo Marx, direciona os seus estudos para a expansão urbana paulista defendendo tese (FAUUSP) que versa sobre as formações urbanas relacionadas à Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil (CEFNOB). Conforme observamos, a região do estado de São Paulo estudada pelo autor, até o início do século XX, consta representada na cartografia da época como “zona desconhecida habitada por índios” ou “terras devolutas não exploradas”, sendo a Cia. Noroeste a primeira estrada de ferro do estado a “abrir” territórios e não acompanhar a marcha do café, como ocorrido com as demais companhias ferroviárias. Segundo o autor, as cidades/núcleos que estuda “guardam particularidades em relação a outros tantos formados na província e depois Estado de São Paulo, em época precedente” pois, dentre outros argumentos, a origem desses centros urbanos “não está atrelada à produção cafeeira, como os demais núcleos criados no século XIX” e sim “constituídos em decorrência de uma ferrovia de penetração” cujos objetivos consistiam em promover a ligação entre estados e acelerar a ocupação das terras devolutas do noroeste paulista (Ghirardello, 1999). O autor teve como fontes primárias os relatórios e documentos da Companhia de Estradas de Ferro

Noroeste do Brasil, escrituras de doação de terras de comarcas da região (Agudos, Bauru, Rio Pardo), os Códigos de Posturas de Bauru, a Lei de Terras (1850), as Coleções das Leis e Decretos do Estado de São Paulo de (1900, 1905 e 1907) e fotografias, plantas e mapas de arquivos municipais da área estudada.

Nestor Goulart vincula o papel central das ferrovias na apropriação de terras devolutas em zonas recônditas, convertendo-as em urbanas ao interligá-las aos circuitos do capital. Esse foi o grande negócio, inclusive porque as terras devolutas vizinhas às ferrovias eram concedidas ao capital privado gratuitamente, assim como aquelas vinculadas a colônias de imigração. Esse negócio foi operado pelos empresários paulistas em solos de Campinas e Ribeirão Preto, alargando-se em todas as direções.

O que se verá aqui é esse tipo de operação alargada muito além do oeste paulista, às franjas do estado, mobilizando outras economias e os mesmos agentes, que saem em marcha para desbravar outros sertões. Os novos “bandeirantes paulistas” são os mesmos velhos, agora aliados a outros estrangeiros que aqui chegaram e logo selaram alianças de matrimônio com a nobreza da terra, como se verá.

Os trabalhos citados, entre outros, abriram importantes frentes de pesquisa sobre o tema relacionado ao desenvolvimento do urbanismo e da urbanização na região noroeste paulista.

Sobre as *Raízes da concentração industrial em São Paulo*<sup>15</sup>, Wilson Cano (UNICAMP) coloca que, a partir 1920, no interior do estado já se lançavam as bases econômicas para o futuro desenvolvimento do que veio a ser “um processo de urbanização baseado na acumulação industrial”. Cano (1998) atrelou à economia cafeeira as bases do desenvolvimento das relações capitalistas de produção. Trouxe à luz interessantes aspectos para o entendimento da constituição e da dinâmica do complexo cafeeiro capitalista. Cano entende por complexo cafeeiro a agricultura de subsistência, a indústria, os bancos, o comércio de exportação e importação, os portos, as estradas, a construção civil e o gasto público estadual e federal. Esses componentes, estimulados

---

<sup>15</sup> CANO, Wilson. *Raízes da concentração industrial em São Paulo*. 4. ed. Campinas/SP: UNICAMP. IE, 1998.

pelo café, que era a atividade-núcleo, fortaleceram o processo de urbanização e de diversificação de investimentos em setores econômicos urbanos.

Já o livro<sup>16</sup> do brasileiro Warren Dean, publicado em 1971, analisa o processo de industrialização do estado de São Paulo, entre 1880 e 1945, e atribui à produção cafeeira aspectos como: o alargamento das fronteiras pioneiras no estado, o avanço da urbanização, o desenvolvimento do transporte ferroviário, a imigração europeia, a estruturação do porto de Santos, e, nesse sentido, as condições necessárias ao surgimento da indústria. Assim como o trabalho de Cano (1998), a obra de Dean (1971) é uma referência sobre o tema e nos ajudou na compreensão dos interesses de alguns dos personagens envolvidos com a questão da industrialização de São Paulo, bem como com o avanço da urbanização sobre o interior do território do estado.

Oriundos de sua tese de doutorado (1988), intitulada "*New Towns and Regional Development in the Northwestern Frontier of the State of São Paulo, 1890-1950*" e defendida na Universidade de Cornell, dois artigos da professora Rachel Coutinho Marques da Silva (PROURB/UFRJ) apresentam pioneiramente pequenas sínteses sobre plano de Prestes Maia para a cidade de Panorama, porém detendo-se à escala intraurbana da proposta. Num primeiro artigo, de 1998, a autora analisa *A Formação da Rede Urbana na Fronteira Noroeste do Estado de São Paulo, entre 1890 e 1950*, evidenciado o caráter privado de tal processo e trazendo alguns exemplos de traçados urbanos desenvolvidos nas várias regiões do Oeste Paulista. Sobre o plano de Prestes Maia a autora afirma que:

O desenho de urbano da Cidade de Panorama revela claramente influências estrangeiras. O uso de zonas exclusivamente residenciais circundadas por parques e vistas, usos do solo diferenciados, cinturões verdes e avenidas monumentais terminando em algum ponto focal importante eram elementos urbanísticos provindos de modelos urbanísticos do século XX. (...) Maia planejou um desenho monumental para uma cidade do sertão paulista. As duas outras cidades planejadas em tamanhos detalhes anteriormente foram duas capitais estaduais, Belo Horizonte (1894) e Goiânia (1934). O plano parece audacioso, mesmo para uma cidade cuja expectativa era de um rápido desenvolvimento (COUTINHO MARQUES DA SILVA, 1998, p. 345-347).

---

<sup>16</sup> DEAN, W. *A industrialização de São Paulo (1880-1945)*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1971.

Já em um segundo artigo, de 2003, Coutinho M. da Silva analisa *O Urbanismo das Cidades da Fronteira Paulista*, entre 1890 e 1950, apresentando alguns exemplos de propostas urbanas realizadas na fronteira paulista. Ao trazer o exemplo de Panorama, a autora afirma que a cidade apresenta “o mais elaborado traçado urbano da fronteira, apesar de apenas parte deste ter sido implementado” (*idem*, 2003, p. 164).

Coutinho M. da Silva (2003, p. 166) acredita que Panorama não tenha se desenvolvido da maneira esperada, como ponta dos trilhos da Companhia Paulista de Estradas de Ferro e local de embarque da produção vinda do Mato Grosso, devido ao fato de que nunca conseguiu competir com outros portos do rio Paraná, especificamente Porto Epitácio, ponta dos trilhos da Cia Sorocabana, desde 1922, e distante apenas 65 km de Panorama.

Ao iniciar sua pesquisa sobre a região da Alta Paulista na década de 1980, acreditamos que a professora Rachel Coutinho Marques da Silva tenha sido a primeira a evidenciar o Plano de Prestes Maia para Panorama (1946). Sua análise vincula Panorama à rede de cidades e destaca o traçado empreendido pelo urbanista.

Nossa tese baseia-se nessas investigações pioneiras, mas também busca articular o plano de Panorama à atuação ampliada de seu autor e à sua conexão com São Paulo, Campinas e Santos e ao contexto transnacional.

Em seu livro, publicado em 2005<sup>17</sup> e resultado de sua tese de doutorado (1989), a professora Sylvia Ficher (UnB), apresentou um estudo sobre a profissão de arquiteto e o ensino institucional de arquitetura na cidade de São Paulo, na primeira metade do século XX. Ficher (2005) focalizou sua investigação no curso de engenheiro-arquiteto oferecido pela Escola Politécnica, entre 1894 e 1954. Além de realizar uma análise histórica do ensino proporcionado pela Escola Politécnica, a autora avaliou os desdobramentos desse curso na prática dos engenheiros-arquitetos paulistas, estabelecendo conexões entre a formação acadêmica e a atividade profissional. Ao oferecer uma visão abrangente da engenharia e da arquitetura na cidade e no estado de São Paulo no final do século XIX e início do século XX, a obra de Ficher (2005) nos

---

<sup>17</sup> FICHER, S. *Os arquitetos da Poli: Ensino e profissão em São Paulo*. São Paulo: EDUSP, 2005.



auxiliou a contextualizar melhor os processos analisados em nossa tese, que por sua vez, visa apresentar a atuação do engenheiro-arquiteto Prestes Maia para além dos limites da cidade de São Paulo.

Em sua tese de doutoramento (FAUUSP, 1990)<sup>18</sup>, a professora Maria Cristina da Silva Leme descreveu, analisou e interpretou as principais ideias e propostas contidas no "*Estudo de um Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo*", elaborado por Prestes Maia, em 1930. Buscou estudar a questão do planejamento urbano proposto por Maia segundo dois eixos: "o da lógica interna ao planejamento urbano e o das relações entre o planejamento urbano e as práticas concretas dos diferentes agentes (públicos e privados) que produzem a cidade". Tal chave interpretativa nos guiou no sentido de compreender a atuação do urbanista, à luz do processo de urbanização e das redes de negócios, em âmbito ampliado e multiescalar, analisando a articulação entre seus planos urbanos para São Paulo (1930), Campinas (1934), Panorama (1946) e Santos (1947).

Em 1996, o professor Benedito Lima de Toledo (FAUUSP) publicou o livro "*Prestes Maia e as origens do urbanismo moderno em São Paulo*". O trabalho de Toledo abordou a evolução urbana de São Paulo sob a perspectiva de Prestes Maia, destacando os surtos urbanísticos como ponto de partida. Além disso, examinou as propostas urbanísticas presentes, principalmente, no Plano de Avenidas e avaliou sua implementação durante o período em que Prestes Maia foi prefeito. O estudo também investigou os autores e teorias mais frequentemente citados por Prestes Maia no contexto do Plano de Avenidas, visando compreender os fundamentos teóricos de suas proposições. Como complemento, Toledo (1996) realizou um levantamento dos urbanistas mencionados com mais frequência por Prestes Maia em seus trabalhos, cujas informações foram compiladas em um sumário de suas biografias. Nossa pesquisa buscou ampliar o quadro de referências demonstrado pelo autor, na medida em que analisamos um momento importante da trajetória de Prestes Maia: sua viagem aos Estados Unidos e toda a troca de experiências e saberes inerentes a esse episódio na linha dos estudos de Fernando Atique (2007).

---

<sup>18</sup> LEME, M. C. S. *Revisão do Plano de Avenidas: um estudo sobre planejamento urbano, 1930*. 1990. Tese (Doutorado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo.

Sobre as relações de Prestes Maia com Campinas, Ricardo de Souza Campos Badaró<sup>19</sup>, publica um livro, em 1996 – fruto de sua dissertação de mestrado defendida, em 1987, no Departamento de Arquitetura e Planejamento da Escola de Engenharia de São Carlos (USP) – que trata do processo de modernização de Campinas e, especificamente, da elaboração e implantação do Plano de Melhoramentos Urbanos de Campinas de autoria de Prestes Maia, na década de 1930. A pesquisa aqui apresentada parte das análises do trabalho de Badaró (1996) para verificar as conexões entre o plano de Campinas e o plano da cidade de Panorama. Nesse processo, pudemos constatar uma intrincada rede de personagens, instituições e negócios que influenciaram o processo de concepção e implementação das duas propostas.

Sobre a atuação de Prestes Maia para além da metrópole paulista, em 2001, Luiz Antônio de Paula Nunes, sob orientação de Maria Cristina da Silva Leme (FAUUSP), apresenta dissertação de mestrado (FAUUSP)<sup>20</sup> sobre a formação do urbanismo em Santos no período de 1895 a 1951. Nunes (2001) dedica parte de suas análises ao Plano Regional de Santos (1947), elaborado por Prestes Maia, afirmando que a participação do urbanista no planejamento de Santos está diretamente relacionada à história dos transportes regionais no estado de São Paulo. Segundo o autor, o plano de Santos possuía caráter regional por trabalhar questões que extrapolavam os limites do município e que para a sua efetiva realização exigiriam uma intervenção do governo do estado no sentido de promover a constituição de um poder “que hoje denominaríamos metropolitano”, e que Prestes Maia chama de “authority”. Nosso estudo, ao analisar o caderno de viagem do urbanista, aprofunda as questões levantadas por Nunes (2001), conectando-as aos contatos e experiências de Maia nos Estados Unidos e seus desdobramentos no plano de Santos.

Ricardo Trevisan, por sua vez, pesquisa cidades novas desde a sua graduação buscando revelar que o Brasil, para além dos exemplares mais conhecidos como Belo

---

<sup>19</sup> BADARÓ, R. S. C. *Campinas: o despontar da modernidade*. Campinas: CMU/UNICAMP, 1996.

<sup>20</sup> NUNES, L. A. P. *Saber técnico e legislação: a formação do urbanismo em Santos - 1894 a 1951*. 2001. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo.

Horizonte, Goiânia, Brasília e Palmas, possui inúmeras outras cidades projetadas. Em sua tese de doutorado (UnB)<sup>21</sup>, orientada por Sylvia Ficher, Trevisan (2009) tem como objetivo principal agrupar os dados e informações dispersos na literatura nacional e estrangeira, com o propósito de estabelecer parâmetros teóricos para a compreensão e interpretação das cidades novas, focando principalmente em seus exemplos nacionais. A tese de Trevisan apresenta uma planta do projeto executado de Panorama cuja legenda indica que se trata da:

(...) última cidade da Companhia Paulista de Estradas de Ferro no Estado de São Paulo, Panorama foi projetada pelo engenheiro-arquiteto Francisco Prestes Maia em 1952. Com diagonais que interrompem a ortogonalidade do traçado, Maia recria espaços cênicos presentes em cidades maiores.

De fato, Panorama foi planejada por Prestes Maia para ser a cidade ponta dos trilhos da Cia. Paulista e um ponto de transbordo fluvial, ferroviário e rodoviário. Porém, seu projeto, como foi possível comprovar na presente tese, é de 1946 e não de 1952, como afirma Trevisan (2009). Essa diferença de datas, apesar de pequena, representa questões historiográficas importantes, no sentido de que o projeto de Panorama é antecedente à formação da Comissão Interestadual da Bacia do Paraná-Uruguai (CIBPU), em 1951.

Elisângela de Almeida Chiquito, em 2011, sob orientação de Sarah Feldman, defende tese de doutorado (IAU-USP)<sup>22</sup> sobre a CIBPU, buscando compreender as ideias e as referências que estiveram presentes na formação e na atuação do órgão, bem como suas permanências e deslocamentos. Entre os referenciais encontrados, Chiquito (2011) destaca: a experiência norte-americana da *Tennessee Valley Authority (TVA)*; os ideais do movimento francês Economia e Humanismo, trazidos ao Brasil por Louis-Joseph Lebreton; e a concepção de polos de crescimento de François Perroux e Jacques Boudeville.

---

<sup>21</sup> TREVISAN, R. *Cidades Novas*. 2009. Tese (Doutorado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília.

<sup>22</sup> CHIQUITO, E. A. *A Comissão Interestadual da Bacia Paraná-Uruguai: do planejamento de vale aos polos de desenvolvimento*. 2011. Tese (Doutorado). São Carlos. Instituto de Arquitetura e Urbanismo de São Carlos da Universidade de São Paulo.

Chiquito (2011) defende a hipótese de que durante os anos de existência da CIBPU há um deslocamento de suas concepções que passam de uma “abordagem de planejamento de vale, compreendendo a bacia hidrográfica como uma região unitária e integrada, para a concepção dos polos de desenvolvimento, cuja região é pensada através de uma rede de cidades articulada”. Também afirma que a CIBPU, apesar de ter sido criada com objetivos interestaduais, foi desde sempre uma instituição paulista devido à desigualdade na participação de seus estados-membros em sua gestão e planejamento. Por meio da tese de Chiquito (2011), podemos observar o papel preponderante desempenhado pelos profissionais oriundos da Escola Politécnica de São Paulo no tocante ao pensamento sobre o aproveitamento dos rios do estado de São Paulo e o múltiplo aproveitamento de suas bacias.

Trevisan (2009) e Chiquito (2011) afirmam em suas teses que o plano de Prestes Maia para a cidade de Panorama havia sido concebido por Prestes Maia em 1952, no governo de Lucas Nogueira Garcez e no contexto de atuação da CIBPU.

De fato, a maior parte da historiografia brasileira atribui à segunda metade da década de 1950 a inauguração das primeiras experiências em planejamento regional no Brasil. No entanto, conforme será demonstrado nesta tese, o Plano de Panorama foi elaborado e apresentado em 1946, de modo que suas discussões são colocadas em um momento anterior à consolidação da CIBPU e de outras conhecidas instituições que atuaram no campo do planejamento regional a partir da década de 1950.

Em 2012, Mônica Peixoto Vianna, sob orientação de Telma de Barros Correia, defende tese de doutorado (IAU-USP) intitulada “Da edificação ao traçado urbano: a experiência de planejamento regional integrado na CESP”. Vianna, ao estudar a experiência de planejamento regional integrado desenvolvida pela Companhia Energética de São Paulo (CESP), defende a hipótese de que

A partir dos conhecimentos adquiridos ao longo dos anos e das gerações de profissionais que trabalharam na CESP e suas antecessoras, e com o acúmulo de experiências arquitetônicas e de planejamento, a Companhia constituiu um método próprio e particular de planejamento de seus empreendimentos hidrelétricos (Vianna, 2012, p. 9).

Vianna (2012) também identifica as referências de planejamento regional utilizadas pelas CESP que se valem da ideia de planejamento de bacias hidrográficas, através do aproveitamento de seus múltiplos potenciais, bem como das experiências representadas pelas *company towns*, as cidades novas, os conceitos de polo de desenvolvimento e de unidade de vizinhança, os postulados dos CIAMs e a experiência da *Tennessee Valley Authority (TVA)*. Para exemplificar as aplicações do método de planejamento desenvolvido pela CESP, a autora analisa três estudos de caso: Jupiá (1961), Ilha Solteira (1967) e Porto Primavera (1980). Para Vianna (2012, p. 09), no campo do planejamento urbano e regional, a trajetória da Companhia esteve aliada a uma vontade do estado de São Paulo em articular a intervenção na área da produção de energia elétrica com uma ação mais ampla de reorganização do território visando o desenvolvimento e a implantação de núcleos residenciais “coerentes com os postulados do urbanismo moderno”. Nesse contexto, nossa tese contribui ao abordar o exemplo de Panorama (1946), em consonância com o debate instigado por Vianna sobre a formação da experiência energética da CESP em São Paulo.

A dissertação de mestrado de Magdiel Silva (FAUUSP, 2020), orientada por Jorge Bassani, e intitulada *Francisco Prestes Maia e o projeto urbano para Panorama, 1945-1949*, apresenta uma análise do processo de urbanização na região da Alta Paulista, focando no plano urbano de Prestes Maia. Silva (2020) investiga como a expansão do ramal de Agudos da Estrada de Ferro Paulista influenciou o desenvolvimento urbano na região entre as décadas de 1940 e 1950. Ele destaca a formação de cidades novas, como Panorama, como parte de uma estratégia especulativa de empresas imobiliárias ligadas à colonização da área.

Para além das análises realizadas por Silva, nosso estudo se aprofunda nos meandros do complexo processo de elaboração da proposta de Panorama, considerando suas interações com membros proeminentes da elite econômica e política de Campinas e da capital. Além disso, buscou-se na presente tese examinar o projeto de Panorama à luz do planejamento macrorregional e transnacional, vinculada à articulação de redes intermodais de transporte, estabelecendo conexões com planos federais e com os planos urbanísticos de Prestes Maia para Campinas, São Paulo e Santos.



## A biografia profissional de Maia: de engenheiro-arquiteto e civil do DOP e professor da Politécnica à prefeito e empresário



**Figura 3:** Quadro de formandos em Engenharia nas Escola Politécnica, com destaque para o diretor Francisco de Paula Ramos de Azevedo e Francisco Prestes Maia – único a se formar engenheiro civil, com ênfase em arquitetura, em sua turma (1917).

**Fonte:** Cytrynowicz (2011).

Diplomado engenheiro-arquiteto e civil pela Escola Politécnica, em 1917, Maia logo foi nomeado engenheiro da Diretoria de Obras Públicas (DOP) de Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas do governo do estado, em 1918<sup>23</sup>. Antes do desmembramento da Secretaria, em 1927, o expediente respondia pelas ferrovias

---

<sup>23</sup> MELO, Luís Correia de Melo. *Dicionário de Autores Paulistas*. São Paulo: Comissão do 4º da Cidade de São Paulo, 1954.

estaduais, pelo problema de abastecimento de água na capital e pela execução de importantes obras para o desenvolvimento de São Paulo, além das questões relativas à agricultura, pecuária, indústria, comércio, imigração e colonização. Passavam pelas mesas dos técnicos da Secretaria processos de reflorestamento, de requerimento de informações, de autorização para construção de troncos rodoviários, ferroviários e campos de aviação, além de inúmeros relatórios de atividades. O engenheiro-arquiteto e civil, à época, com 21 anos, passou desde muito cedo a ter contato direto com as questões de todo o território paulista e a também despachar sobre elas. Dada sua importância, a secretaria também tinha instalado um escritório de representação na cidade do Rio de Janeiro, a capital federal, o que ampliava ainda mais as trocas profissionais e a circulação de saberes.



**Figura 4:** Secretaria de Viação e Obras Públicas. Diretoria de Obras Públicas-DOP. 2ª Seção. Sala dos Engenheiros. **Fonte:** Arquivo Público do Estado de São Paulo).

Em 1927, o governo estadual promoveu o desmembramento da Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, em duas secretarias adicionais: a Secretaria dos Negócios da Agricultura, Indústria e Comércio, e a Secretaria de Viação e Obras Públicas. A separação visava racionalizar e dar eficiência aos serviços públicos, pois já



não era razoável para um único secretário responder pelo expediente responsável pelas ferrovias estaduais, pelo abastecimento de água da capital, por todas as demais obras do governo do estado e ainda pelas questões relativas à agricultura, pecuária, indústria, comércio, imigração e colonização.

A Secretaria de Viação e Obras Públicas (SVOP) foi organizada em cinco diretorias: Diretoria Geral, Diretoria de Viação, Diretoria de Obras Públicas, Diretoria de Estradas de Rodagem e Diretoria de Expediente e Contabilidade. Também foram anexadas à pasta a Repartição de Águas e Esgotos da Capital, a Comissão das Obras de Saneamento da Capital, a Repartição de Saneamento de Santos, os Serviços Públicos do Guarujá e as ferrovias de propriedade do Estado: Estrada de Ferro Sorocabana, Estrada de Ferro Campos do Jordão, Estrada de Ferro Araraquara e o *Tramway* da Cantareira.<sup>24</sup>

A SVOP foi uma das mais importantes secretarias do estado até a sua extinção em 1963. Concentraram-se nela os esforços de expansão das estradas de rodagem e de execução das obras de saneamento na capital e no litoral. A SVOP também foi responsável pelo plano que buscou água na bacia do Rio Claro para resolver o problema de abastecimento na capital, e pela inspeção dos serviços fornecidos por empresas concessionárias de gás, luz e telefonia, bem como pelas obras de construção, reparo e manutenção de prédios, pontes e estradas em todo território paulista.

---

<sup>24</sup> Decreto nº 4.283, de 16 de setembro de 1927.



**Figura 5:** Projeto de ampliação do prédio da Secretaria de Viação e Obras Públicas. Fachada Sul. Edifício Campos Salles, à rua Riachuelo 115, no centro de São Paulo. Construído, em 1928, com projeto de Siciliano & Silva, foi vendido ao Governo do Estado em 1929.

**Fonte:** Arquivo Público do Estado de São Paulo.

Aos 28 anos, em 1924, Prestes Maia foi contratado como professor interino da Escola Politécnica de São Paulo, para lecionar desenho geométrico e à mão livre, desenho arquitetônico e esboço do natural e desenho de perspectiva, cadeiras cujo titular era o arquiteto Victor Dubugras (1868-1933). Foi efetivado como docente da Poli em 1927, e dez anos depois, pela proibição de acúmulo de cargos públicos, deixou a escola e permaneceu na SVOP. Em 1935 colaborou na fundação da Sociedade Amigos da Cidade, tornando-se o seu primeiro presidente.

O Mapa da Viação Férrea de São Paulo em 1932, da SVOP, demonstra o quadro da urbanização do território paulista no início da década de 1930, evidenciando a concentração das áreas urbanizadas junto à capital e ao eixo histórico que interliga o litoral à região da chamada “terra roxa”, envoltória ao município de Ribeirão Preto. A porção oeste, menos urbanizada, encontrava-se ainda como o *hinterland* a ser

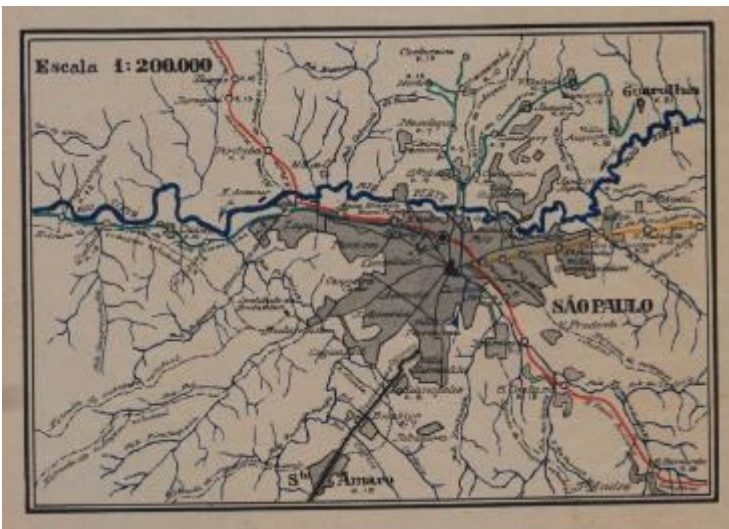
desbravado, como descrito por vários autores da época, entre eles Prestes Maia. A lateral do mapa apresenta três ampliações com as cidades de Campinas, São Paulo e Santos e suas interconexões hídricas e rodoferroviárias.

Curiosamente as três cidades destacadas pelo mapa receberam propostas do urbanista: São Paulo em 1930, Campinas em 1934, e Santos em 1947.



**Figura 6:** Mapa da Viação Férrea em 01/01/1932. Estado de São Paulo. Secretaria de Viação e Obras Públicas. Directoria de Viação.

**Fonte:** Arquivo Público do Estado de São Paulo



**Figura 7:** Ampliações presentes Mapa da Viação Férrea de 1932. Evidencia as áreas urbanizadas de Campinas, São Paulo e Santos e suas redes hídrica, ferroviária e rodoviária.

**Fonte:** Arquivo Público do Estado de São Paulo



Na primeira metade do século XX o comércio e a atividade portuária de Santos ganharam uma nova dimensão, ativando sua vida urbana e também a da capital. As ferrovias estabelecidas para o transporte, sobretudo de café, entre o interior e o porto também contribuíram para a expansão dessas três cidades. Bancos estrangeiros e nacionais estabeleceram-se em Santos, São Paulo e Campinas tornando-as núcleos urbanos de grande importância comercial e financeira. Nessas mesmas cidades, instalaram-se companhias privadas de exploração de serviços de utilidade pública, tais como iluminação, transporte urbano e água e esgoto.

Prestes Maia foi funcionário do Departamento de Obras Públicas da SVOP de 1918 a 1938 e de 1945 a 1952, quando se aposentou e passou a se dedicar apenas às atividades de seu escritório particular. Em 1951, foi indicado pela diretoria da Sociedade Refinaria e Exploração de Petróleo "União" S.A. como membro do Conselho Consultivo da empresa<sup>25</sup>. Em 1952, tornou-se acionista da Cia. City e, em 1959, membro da diretoria<sup>26</sup>.

No intervalo de abril de 1938 a outubro de 1945 foi prefeito de São Paulo. Nomeado pelo interventor Adhemar de Barros, em 1938, permaneceu até 1945, já com a interventoria de Fernando de Souza Costa.

Na década de 1960, retornou à prefeitura de São Paulo em seu segundo mandato (1961-1965), implementando muito das ideias anteriores.

O primeiro mandato de Prestes Maia como prefeito de São Paulo (1938-1945), em meio ao Estado Novo, coincidiu com todo o período da Segunda Guerra Mundial (1939-1945). Nossa pesquisa abordou os efeitos desse conflito no Brasil, especialmente em São Paulo, como elemento central de análise. Além disso, foi examinada a relação de Prestes Maia com os líderes do movimento industrial paulista, composto por militares, industriais e banqueiros. Esse movimento, ao defender seus interesses comerciais, contribuiu para estabelecer uma influência significativa de origem norte-americana no Brasil.

---

<sup>25</sup> Diário Oficial do Estado de São Paulo, 22/07/1951.

<sup>26</sup> Diário Oficial do Estado de São Paulo, 19/07/1952.

Também sobre o período da gestão de Maia à frente da prefeitura de São Paulo (1938-1945), o estudo de Sarah Feldman (2005) derivado de sua tese de doutorado (1996), examinou o desenvolvimento da legislação de zoneamento na cidade de São Paulo, destacando que, precisamente entre 1941 e 1946, o Brasil testemunhou uma proliferação na atividade imobiliária, caracterizada como o “boom do século”. Esse fenômeno é compreendido como a ascensão da propriedade imobiliária como um campo lucrativo para investimentos provenientes dos setores industrial, comercial e agrícola, que experimentavam um aumento na rentabilidade.

Tal crescimento se atribui, em parte, às restrições de importação de equipamentos industriais durante o período de guerra, mas principalmente à emergência de circuitos financeiros associados à “economia coletiva”. Dessa forma, observou-se a ampliação dos fundos previdenciários, das companhias de capitalização, das caixas econômicas e das empresas de seguros, as quais passaram a oferecer crédito imobiliário, empréstimos hipotecários e a investir em construções. Este investimento abrangeu desde grandes edifícios comerciais e residenciais, destinados aos estratos mais privilegiados da sociedade, até conjuntos habitacionais populares e o desenvolvimento de áreas urbanas (Feldman, 2005, p. 16).

A análise de periódicos da época também confirma essa constatação, não apenas no contexto da metrópole paulista, mas também em outras regiões do país. O acelerado processo de urbanização, caracterizado pelo surgimento de novos loteamentos e cidades, foi amplamente divulgado nos meios de comunicação impressos da época, evidenciando a disseminação e impacto da atividade imobiliária durante esse período de transformação urbana e econômica.

Anos antes, em 1928, um consórcio liderado por Jorge Street, Francisco Matarazzo e Roberto Simonsen estabeleceu o Centro das Indústrias do Estado de São Paulo (CIESP), em resposta à necessidade de representação e apoio aos interesses industriais. Três anos depois, em 1931, esses líderes, juntamente com outros empresários, fundaram a Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (FIESP), com o propósito de promover a competitividade industrial, reduzir os custos de produção e combater a desindustrialização no Brasil. Durante o período do governo Vargas, o CIESP e a FIESP

mantiveram-se como entidades separadas, entretanto, após o término da Segunda Guerra Mundial, as duas organizações retomaram a colaboração conjunta.

Roberto Simonsen foi um importante participante do movimento intelectual que culminou na criação da primeira instituição de ensino superior a oferecer cursos de sociologia e política no Brasil, a Escola de Sociologia e Política de São Paulo. Nessa instituição, dedicou-se ao ensino de História Econômica do Brasil, resultando na publicação de diversos trabalhos acadêmicos sobre o tema.



**Figura 8:** Feira Nacional das Indústrias, 1942. Prestes Maia ao centro e Roberto Simonsen ao seu lado direito, de terno claro.

**Fonte:** Fundação Biblioteca Nacional.

Já sua incursão na política iniciou-se em 1933, quando foi eleito deputado constituinte por São Paulo, exercendo um mandato relevante na legislatura que se estendeu até 1937. Após o período conturbado da Segunda Guerra Mundial, retornou ao cenário político e foi eleito senador, posição que ocupava no momento de seu falecimento.

Além de suas contribuições no campo político e acadêmico, Simonsen desempenhou papéis de destaque no setor industrial, ocupando a presidência da Confederação

Nacional da Indústria (CNI) e da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (FIESP).

Mesmo envolvido em atividades políticas e industriais, Simonsen continuou ativo em suas empresas, mantendo-se como presidente da Companhia Construtora de São Paulo e da Cerâmica São Caetano.

Em relação à sua interação com Prestes Maia, Campos (2002, p. 612-613) relata que durante a Semana do Engenheiro em 1942, Prestes Maia proferiu uma palestra na recém-inaugurada Biblioteca Municipal de São Paulo, expondo seus planos para a cidade. Este discurso encontrou grande entusiasmo em Roberto Simonsen, que, dias depois, expressou sua admiração ao prefeito em um discurso.

Simonsen propôs então a construção de uma sede conjunta para o Instituto de Engenharia e a Fiesp, denominada “Palácio Mauá” em homenagem ao patrono da industrialização brasileira do século XIX. A colocação da pedra fundamental do edifício foi realizada por Getúlio Vargas em 1º de maio de 1943. A concepção do Palácio Mauá foi atribuída a Prestes Maia em 1946, ano em que ele também elaborou o Plano de Panorama e viajou para os Estados Unidos. Este edifício emblemático representava a convergência entre indústria e engenharia, situando-se no Perímetro de Irradiação do Plano de Avenidas, peça fundamental do modelo expansionista radial-perimetral que delinearía o crescimento da metrópole industrial paulistana.

Em 1934, é criado em São Paulo o Instituto de Pesquisas Tecnológicas (IPT), originado do Laboratório de Ensaio e Materiais da Escola Politécnica. Concebido com o propósito de oferecer orientação técnica tanto para as indústrias em geral quanto para as repartições estaduais e municipais, sua criação foi viabilizada pelo patrocínio de um grupo de industriais considerados visionários, que contribuíram com uma significativa quantia para o estabelecimento do instituto (Campos, 2002, p. 492).





**Figura 9:** Prestes Maia fala sobre a construção do viaduto Ana Paulina ao presidente Getúlio Vargas, em 1944.  
**Fonte:** CPDOC/FGV.

A fundação do IPT evidencia a estreita ligação entre a indústria e o Estado, representando a convergência entre esferas pública e privada na criação de instituições durante a primeira metade do século XX em São Paulo. Essa iniciativa revela a cooperação de interesses em torno da questão da racionalização, destacando a importância do desenvolvimento tecnológico como um componente essencial para o progresso industrial e econômico de São Paulo.

Em 1946, durante o 2º Congresso Brasileiro de Engenharia e Indústria no Rio de Janeiro, os engenheiros Luiz Francisco Feijó Bittencourt e Floriano Pereira de Camargo apresentaram uma tese intitulada "Incorporação da Bacia do Alto Paraná à economia brasileira e sul-americana". Nesta tese, destacaram a exploração de uma das maiores reservas mundiais de potencial hidráulico, prevendo o futuro desenvolvimento de uma região industrial altamente favorecida na América do Sul. Esta região seria beneficiada por uma rede natural de navegação, formada por rios que fluem em direção aos principais centros na região platina.

O 2º Congresso Brasileiro de Engenharia e Indústria, realizado em 1946 pelo Clube de Engenharia do Rio de Janeiro, teve como propósito principal realizar um levantamento das necessidades reais e propor medidas para orientar o desenvolvimento econômico do país de maneira racional e planejada. O evento enfatizou a importância do planejamento em nível federal e defendeu que grandes projetos de engenharia no Brasil fossem conduzidos por profissionais brasileiros. Foi ressaltado que o envolvimento de especialistas estrangeiros deveria ocorrer sob o controle patriótico de técnicos nacionais, juntamente com outras medidas de proteção governamental.

Segundo Faria (2015, p. 329-330), os encaminhamentos delineados durante o 1º Congresso Brasileiro de Urbanismo (1941) permaneceram relevantes no contexto histórico e político do Estado Novo, refletindo-se nas atividades do 2º Congresso Brasileiro de Engenharia e Indústria, realizado no Rio de Janeiro. Este evento ocorreu no mesmo ano da promulgação da Carta Constitucional, caracterizada por um forte viés municipalista em 1946. O congresso prosseguiu com os debates iniciados em 1941, especialmente em relação à criação de um órgão federal de planejamento, além da proposição de “órgãos autônomos destinados a orientar e disseminar em todo o país os princípios e as iniciativas de cunho urbanístico”.

Nesse contexto, a tese apresentada pelos engenheiros Luiz Francisco Feijó Bittencourt e Floriano Pereira de Camargo no Congresso de 1946, cujas “Conclusões” foram publicadas na Revista do Clube de Engenharia, evidencia que o debate sobre as potencialidades industriais da região onde seria implantada a cidade de Panorama já estava em pauta em nível nacional.

A tese afirma e demonstra que Prestes Maia, ao elaborar o Plano de Panorama (1946) e o Plano Regional de Santos (1947-1948), estava inserido no contexto da emergência da questão regional no Brasil, tema crucial que coloca o planejamento em nível federal e latino-americano na ordem do dia e uma prioridade.

Com o fim da Segunda Guerra Mundial e o início da Guerra Fria, a discussão sobre o subdesenvolvimento dos países periféricos ganhou destaque na agenda internacional. Em 1948, a Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL) foi criada

pela Organização das Nações Unidas (ONU), marcando uma nova etapa na abordagem das questões econômicas e de desenvolvimento na região.

## Planos articulados

A década de 1940 foi marcada por uma expansão do mercado de terras rurais e urbanas para além da metrópole e das cidades e regiões já consolidadas do estado de São Paulo. Instaurou-se uma crescente institucionalização do urbanismo e do planejamento, tendo em vista a atuação de profissionais urbanistas em regiões interiorizadas, caso do oeste paulista. A mídia impressa da época funcionou como mecanismo de convencimento social, tanto no que se refere à venda de terras rurais e lotes urbanos, como em relação à importância dos profissionais planejadores nesse processo. Os jornais funcionaram como importantes meios de persuasão política no tocante ao impulso à interiorização da urbanização em meio à “Marcha para o Oeste”, incentivada por Getúlio Vargas.



Figura 10: Cartaz da Marcha para o Oeste.  
Fonte: Biblioteca Nacional

Operações governamentais de reconhecimento do território do interior do estado de São Paulo e de exploração das bacias dos rios Paraná-Uruguai-Prata e suas potencialidades vislumbraram o estabelecimento de conexões do território paulista com outros espaços através de linhas de fluxos e assentamentos urbanos definidores de novas territorialidades.

A referida bacia propiciaria o contato de São Paulo com todos os estados do centro-oeste brasileiro, cuja produção poderia ser escoada pelas ferrovias paulistas até o porto de Santos.

Outra alternativa vislumbrada foi a de construção de uma hidrovia que vencesse as grandes quedas d'água da bacia, por meio de represas e eclusas, propiciando o escoamento da produção interior brasileira e dos países sul-americanos, pela foz do

rio da Prata, junto ao Atlântico. Tais represas também estariam atreladas à geração de energia hidroelétrica e, por conseguinte, à expansão da indústria e da urbanização.

O Plano de Avenidas para a cidade de São Paulo (1930) consagrou Prestes Maia como um urbanista de talento. A abordagem de planejamento regional adotada por Prestes Maia consistiu na escala de configuração do território do estado de São Paulo baseada na interconexão de atividades agrícolas, comerciais e industriais. Essencialmente, o Plano de Avenidas marcou o início desse processo. Este plano serviu como ponto de partida para seu envolvimento com importantes agentes do mundo empresarial, que exerciam forte influência sobre os destinos da cidade e do território através de suas operações comerciais.

Para além de se concentrar exclusivamente no desenvolvimento de avenidas, o plano de Prestes Maia abordou a diversificação dos modais de transporte ao propor a criação de um anel viário composto pelas marginais dos rios Tietê e Pinheiros, concebidas como *parkways*, conectando um sistema de parques e áreas de lazer. Além disso, o plano incluía a concepção de um grande centro multimodal localizado na margem direita do rio Tietê, próximo à Ponte Grande. Nesse local, estava prevista a instalação de uma estação ferroviária central que ligaria as linhas férreas *São Paulo Railway*, Sorocabana e Central do Brasil ao aeroporto e a um porto fluvial adjacente ao rio Tietê. A ligação entre a estação central e o centro da cidade seria viabilizada por meio de bondes elétricos, enquanto uma linha ferroviária exclusiva seria destinada às atividades industriais.

O Plano de Campinas (1934) inaugura a atuação de Prestes Maia no interior do estado e alavanca uma rede de relações com o empresariado campineiro, que, por sua vez, estava interessado em expandir negócios e possibilidades de investimento e lucro rumo à frente pioneira do oeste paulista. A partir de sua atuação em Campinas, Maia foi convidado por membros da elite econômica e intelectual daquela cidade a projetar uma outra: Panorama, junto às margens do Rio Paraná.

As ideias e propostas do Plano de Panorama (1946) apresentam uma correspondência com os interesses em jogo no momento de sua concepção. Objetivavam o desenvolvimento de uma cidade projetada em posição geográfica estratégica para se

tornar um polo comercial, industrial, administrativo, turístico e venatório<sup>27</sup> de toda a região e o principal porto intermodal da bacia do rio Paraná, por onde seria escoada toda a produção do interior do Mato Grosso até o porto de Santos, passando pela capital paulista, por meio da ferrovia. Propiciar-se-ia, assim, uma integração sul-americana via interior do território paulista, através do desenvolvimento de uma rede intermodal de transporte (fluvial, rodoviária, ferroviária e aérea).

O plano do engenheiro-arquiteto ultrapassa a escala intraurbana considerando a inserção transnacional da nova cidade e suas relações econômicas com a Bacia Platina (Paraguai, Uruguai e Argentina). Seu prestígio, ao acabar de sair do cargo de prefeito da cidade de São Paulo, também foi utilizado como mecanismo publicitário para a venda de lotes da recém projetada cidade.

A historiografia do urbanismo e do planejamento urbano no Brasil afirma que os princípios teóricos norte-americanos de planejamento regional e de bacias hidrográficas foram introduzidos no país pelo engenheiro Luiz Ignácio Romeiro de Anhaia Mello. Todavia, acreditamos que Prestes Maia, ao conceber o Plano para a cidade de Panorama, os tenha tentado colocar em prática já na década de 1940.

Em 1944, ainda como prefeito, Nelson Rockefeller, à época coordenador do *Office of the Coordinator of Inter-American Affairs*, convida Prestes Maia a viajar aos Estados Unidos. O convite é aceito, mas a viagem se efetiva apenas em 1946, nove meses após terminada a sua primeira gestão como prefeito de São Paulo e poucos dias após ter apresentado o projeto da cidade de Panorama em Campinas.

Prestes Maia empreende a viagem aos Estados Unidos na condição de Diretor de Obras Públicas do Estado de São Paulo. Esta visita, organizada pelo *Institute of Inter-American Affairs*, concentra-se na exploração de temas abrangendo o planejamento urbano e regional, os sistemas de transporte multimodais e a habitação coletiva norte-americana.

---

<sup>27</sup> Venatório: adjetivo - relativo à caça e seu universo.

A viagem o aproximou Maia, com maior intensidade, da ideia de Unidade de Vizinhança (*Neighborhood-Units*), da discussão sobre planos regionais, sobretudo o de Nova York, e de como se tratavam, nos Estados Unidos, as vias de comunicação rodoviária, ferroviária e fluviais bem como o funcionamento da Autoridade do Porto de Nova York e Nova Jersey.

A viagem, de aproximadamente quatro meses de duração, efetiva a circulação de saberes e conhecimentos na medida em que, ao visitar cidades como Washington, Nova York, Chicago e Filadélfia, o engenheiro-urbanista teve a oportunidade de ver pessoalmente os trabalhos realizados pelos norte-americanos – em especial Robert Moses – e travar contato com importantes instituições, profissionais e empresas.

Nesse mesmo período, o porto de Santos enfrentava problemas relativos à sua infraestrutura e ao aumento do movimento portuário do segundo pós-guerra. Em 1947, o então governador do estado, Adhemar de Barros, designou Prestes Maia para desenvolver estudos sobre Santos, o que originou o Plano Regional de Santos (1947-1948).

O encontro de Prestes Maia com Robert Moses nos EUA, em 1946, reverberou na elaboração do Plano Regional de Santos (1947) e na contratação de Moses, em 1950, para a coordenação do Plano de Melhoramentos Públicos para São Paulo, por meio da *International Basic Economy Corporation (IBEC)*, de Nelson Rockefeller.

Naquele momento, foi emblemático o debate sobre o desenvolvimento da indústria, dos transportes e da geração de energia hidroelétrica no estado de São Paulo. Acreditamos que os planos delineados por Prestes Maia para as cidades de São Paulo (1930), Campinas (1934), Panorama (1946) e Santos (1947) estejam interligados, pois essas localidades estariam integradas por meio de um sistema de transporte abrangendo ferrovias, rodovias e vias fluviais. Esse sistema estaria conectado ao porto de Panorama, concebido como uma alternativa ao porto de Santos, utilizando a bacia platina por meio da navegação fluvial, em consonância com o contexto econômico da época. Nos escritos do urbanista, bem como nos anúncios jornalísticos daquela era, Panorama era descrita como a “Campinas do Oeste” e a “Santos do Interior”.

## Teoria, Materiais e Métodos

Nossa fundamentação teórica lastreia-se em Nestor Goulart Reis Filho, no campo disciplinar da história da urbanização, aqui propício por atentar para os processos sociais envolvidos na produção do território e das cidades. Esse enfoque direciona nossa atenção para os agentes sociais e suas interações em diversas escalas, considerando as dimensões interpessoais e interinstitucionais como interdependentes.

Um exemplo paradigmático dessa abordagem encontra-se no livro "*Dois Séculos de Projetos no Estado de São Paulo: Grandes Obras e Urbanização*", de Nestor Goulart, no qual ele demonstra como o processo de produção do território foi configurado por uma complexa rede de agentes, interesses institucionais e relações de negócios. Nessa perspectiva, o capital se mobiliza e se desdobra em múltiplas frentes urbanizadoras, evidenciando a dinâmica plural e multifacetada do processo urbanização.

A historiografia sobre o Urbanismo e o Planejamento nutre nossas considerações sobre o personagem, enquanto biografia intelectual, mobilizador de saberes em perspectiva global, traduzindo ideias e ideários em voga em planos complexos igualmente multiescalares e interinstitucionais. Para tanto, fundamental é o legado de Maria Cristina da Silva Leme e sua rede de pesquisa estabelecida em 1992, assim como do grupo liderado por Maria Lucia Gitahy.

A rede de pesquisa *Urbanismo no Brasil*, à qual me relaciono desde o mestrado<sup>28</sup> orientado por Maria Cristina Leme, facultou-me acesso à trama de informações sobre a história do urbanismo e do planejamento no Brasil, enquanto campo de estudo e prática profissional. Sob a liderança de Leme, a rede opera por meio de uma colaboração interinstitucional com pesquisadores de diversas universidades.

Desde sua fundação, a rede tem conduzido um trabalho minucioso e sistemático de levantamento, análise, problematização e interpretação dos documentos urbanísticos de diversas cidades brasileiras. A utilização de metodologias padronizadas para a

---

<sup>28</sup> PAIVA, Kauê Felipe. *Urbanização e planejamento: a produção do espaço urbano em pequenas cidades do eixo rodoferroviário da Alta Mogiana - Triângulo Mineiro*. 2017. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2017.

coleta e organização do material investigado tem possibilitado avanços significativos no âmbito teórico e metodológico, contribuindo para a compreensão da história do urbanismo e do planejamento urbano no país.<sup>29</sup>

Em termos teóricos, Ana Fernandes (2012, p. 47), também pesquisadora da rede *Urbanismo no Brasil*, propõe, ao examinar o período do Estado Novo, uma análise que busca estabelecer periodizações e interpretações sobre a estruturação do campo do urbanismo no Brasil. Sua abordagem sugere uma articulação entre a “história local” e a “história nacional” através de uma análise transversal entre diferentes escalas de governo. Fernandes argumenta que essa perspectiva pode oferecer uma compreensão mais aprofundada dos processos concretos de formação e desenvolvimento do campo intelectual e político do urbanismo.

Nessa mesma linha, buscamos trazer para o debate evidências sobre o papel e o lugar de Prestes Maia no processo de institucionalização e constituição do campo do urbanismo e do planejamento, considerando as escalas local, regional e transnacional. Para tanto, adotamos o conceito de “circulação de saberes”, conforme proposto por Leme (2004), como uma abordagem crítica à noção de “influência”, que se mostra limitada para abarcar a complexidade das relações no intercâmbio internacional de ideias e modelos urbanísticos. Em vez disso, preferimos os conceitos combinados de “transferência” e “tradução”, que destacam as diversas formas de apropriação dos conhecimentos e práticas profissionais, visando promover uma maior igualdade entre as partes envolvidas no intercâmbio de ideias e práticas urbanísticas.

Além disso, concordamos com as reflexões de Heliana Angotti Salgueiro (2001) sobre a transferência de modelos na história do urbanismo, destacando a necessidade de uma análise cuidadosa das diferentes modalidades e graus de apropriação em cada contexto. Salgueiro (2001) enfatiza que todo modelo está sujeito à adaptação e invenção, conforme as circunstâncias de sua implementação, o que resulta em

---

<sup>29</sup> Por meio de seu website, a rede disponibiliza uma fonte extensa e inédita de pesquisa. Através de um Banco Documental, oferece acesso a informações sobre planos e projetos urbanísticos, legislação urbana, além de livros e artigos publicados em revistas especializadas em engenharia, arquitetura e administração municipal. Além disso, o site fornece detalhes atualizados sobre os projetos de pesquisa e publicações dos membros da rede, contribuindo para a divulgação da produção científica na área. Disponível em: <https://urbanismobr.com.br/>



respostas conjunturais e parciais, levando a resultados diversos em diferentes contextos. Essa perspectiva ressalta a complexa interação entre espaço, tempo e formas urbanas, demonstrando que estas não podem ser dissociadas da história. A autora vem se debruçando em estudar a biografia profissional de Anhaia Mello, por meio do estudo da sua biblioteca, algo que merecerá diálogos frutíferos no futuro aproximando personagens muitas vezes lidos na chave da oposição, quando circulavam por meios afins e compartilhavam de muitas ideias comuns ao seu tempo.

Para embasar o debate e conferir empiricidade e espacialidade às discussões, realizamos um minucioso trabalho de recolha de fontes, que incluíram cartografias, relatórios, fotografias, leis, códigos, planos, projetos e jornais de época. Esses levantamentos foram essenciais e em grande parte centrado na biblioteca do protagonista.

Na busca por responder nossos questionamentos e comprovar nossas hipóteses valemo-nos sobretudo das fontes primárias, em especial os desenhos, os escritos e as publicações de Prestes Maia.

A pesquisa empreendida incluiu uma análise minuciosa de jornais e revistas de época, buscando referências relacionadas aos temas abordados neste estudo. Dentre os periódicos consultados, destacam-se os arquivos dos jornais *Folha da Manhã*, *Estado de S. Paulo*, *Diário de S. Paulo*, *Correio Paulistano*, *Revista A Cigarra*, *Revista O Cruzeiro* que se mostraram uma rica fonte de informações para nossa investigação.

Outras fontes importantes de informações primárias foram o Diário Oficial do Estado de São Paulo, os arquivos do Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil (CPDOC) da Fundação Getúlio Vargas (FGV), banco de dados da Junta Comercial do Estado de São Paulo (JUCESP), Arquivo Público do Estado de São Paulo, Prefeitura Municipal de Panorama-SP, Biblioteca Municipal de Panorama-SP, Cartório de Registro de Imóveis e Anexos de Panorama-SP, Cartório de Registro de Imóveis e Anexos de Paulicéia-SP, Biblioteca da FAUUSP, Biblioteca Prestes Maia (acervo pessoal do urbanista), Arquivo da Rede Urbanismo BR (fornecido pela Profa. Maria Cristina Leme) e Biblioteca da Escola Politécnica da USP.

O material relativo ao *Regional Plan of New York and Its Environs* está disponibilizado integralmente no site da *Regional Plan Association*<sup>30</sup>.

Na Biblioteca Prefeito Prestes Maia, encontra-se um acervo de grande valor composto por cerca de 12 mil livros pertencentes ao urbanista. Adicionalmente, há um pequeno caderno ou diário contendo anotações e esboços datados do período em que ele esteve nos Estados Unidos, de 22 de agosto a 15 de novembro de 1946. Além desse caderno de viagem, dedicamos atenção especial aos livros e periódicos do urbanista, em busca de evidências adicionais para nossa pesquisa. Também realizamos entrevistas com dois moradores pioneiros de Panorama-SP.<sup>31</sup>

Diferentemente dos planos de São Paulo (1930)<sup>32</sup>, Campinas (1934)<sup>33</sup> e Santos (1947)<sup>34</sup>, pouco conhecido e divulgado pela historiografia do urbanismo e do planejamento urbano, o Plano de Panorama (1946) ainda não se encontra devidamente estudado e documentado, o que nos pareceu um instigante desafio a ser realizado.

Os primeiros desenhos analisados foram as plantas da cidade referentes à “1ª Unidade Urbana” do projeto. Esses desenhos foram encontrados no Arquivo Público do Estado de

---

<sup>30</sup> Disponível em: <https://rpa.org/>

<sup>31</sup> O primeiro a ser entrevistado foi o Sr. Aristides Peruzzi (85 anos), ferroviário aposentado da Cia. Paulista de Estradas de Ferro, natural da cidade de São Carlos, chegou a Panorama em 5 de março de 1962. O Sr. Peruzzi, que fixou residência em Panorama alguns meses após inauguração da estação da cidade, em janeiro de 1962, entre outras informações, nos relatou com pesar o desmonte do sistema ferroviário ocorrido após a encampação das companhias ferroviárias do estado de São Paulo pela FEPASA. Informou também que o porto intermodal de Panorama, apesar de ter sido criado, nunca foi utilizado. Para o Sr. Peruzzi, a cidade nunca se desenvolveu como o esperado devido à baixa fertilidade do solo da região.

Entrevistamos também o Sr. José Milanez, que foi prefeito de Panorama por duas gestões (1970-1972 e 1977-1982). Milanez nos relatou que, vindo de Campinas, chegou à Panorama no final de 1959 por ter sido encarregado pelo Dr. Nelson Noronha Gustavo Filho para construir e gerenciar a “Cerâmica Panorama”. Na entrevista, o Sr. José Milanez nos contou sobre como se deu a implantação inicial da cidade e o funcionamento da Imobiliária Panorama. Afirmou também que, quando de sua primeira gestão à frente da prefeitura, o plano de Prestes Maia não era mais seguido e desconhecido pela maioria dos habitantes da cidade. Em 1970, Milanez é quem contrata a empresa que realiza o Plano Diretor da cidade.

As entrevistas realizadas nos trouxeram alguns esclarecimentos sobre os primeiros anos de implantação da cidade, bem como sobre a incompletude do plano de Prestes Maia.

<sup>32</sup> MAIA, F. P. *Um estudo de um plano de avenidas para São Paulo*. São Paulo: Melhoramentos, 1930; MAIA, F. P. *Os melhoramentos de São Paulo*. São Paulo: Prefeitura Municipal, 1945.

<sup>33</sup> MAIA, Francisco Prestes. *Rascunho de exposição preliminar*. In: *Relatório dos trabalhos realizados pela Prefeitura Municipal de Campinas durante o exercício de 1935*. Campinas: Linotypia da Casa Genoud, 1938; MAIA, Francisco Prestes. *Relatório sobre o caráter do programa do Plano de Urbanismo de Campinas*. In: *Relatório dos trabalhos realizados pela Prefeitura Municipal de Campinas durante o exercício de 1934*. Campinas: Linotypia da Casa Genoud, 1936.

<sup>34</sup> MAIA, F. P. *O Plano Regional de Santos*. Santos: Typografia Brasil, 1950.

São Paulo. Por descreverem a unidade urbana inicial a ser implantada, suspeitamos que não representassem o projeto completo da cidade. Além disso, levantamos mapas relacionados ao território do Oeste Paulista no Arquivo Público do Estado de São Paulo e no Acervo Digital da Biblioteca Nacional, buscando pistas sobre como se deu a interiorização da urbanização na região.

A planta do projeto completo foi obtida quando realizamos levantamentos e buscas por informações em Panorama, em 2018. Apesar de a cidade possuir poucas informações sobre seu planejamento, encontramos uma cópia em preto e branco e em escala reduzida do referido desenho na Prefeitura Municipal. Também levantamos diversas fotografias do período inicial de implantação da cidade e conduzimos algumas entrevistas. Essas atividades começaram a esclarecer nossas dúvidas sobre o projeto, mas ainda precisávamos ter acesso ao memorial descritivo da proposta, cuja existência era conhecida por meio da consulta aos jornais da época que anunciavam a apresentação do projeto, juntamente com o memorial/relatório, em julho de 1946, em Campinas.

Devido à baixa qualidade e à escala reduzida da cópia do projeto, decidimos realizar a vetorização da “Planta da Cidade de Panorama – Porto das Marrecas”, utilizando o software AutoCAD. Esse processo foi demorado, mas produziu resultados importantes para a compreensão e a análise da proposta do urbanista. Acreditamos que Prestes Maia não tenha elaborado suas conhecidas perspectivas e aquarelas para o plano, impossibilitando uma compreensão tridimensional do projeto e sua implantação no sítio preexistente. Portanto, optamos por realizar a modelagem tridimensional do projeto em seu contexto geográfico utilizando o software SketchUP.

Assim, procedemos à modelagem digital utilizando a planta vetorizada e os índices urbanísticos estabelecidos no zoneamento em planta e nos manuscritos relativos ao memorial e ao relatório do projeto. Para o tratamento final (renderização) das imagens, utilizamos o software Lumion 8.5. Esses recursos demonstraram ser operacionais para evidenciar a espacialidade pretendida no plano da cidade, proporcionando uma melhor compreensão da visão do urbanista.

Os escritos do urbanista para o Plano de Panorama nos foram fornecidos pela Profa. Dra. Maria Cristina da Silva Leme (FAUUSP), que os obteve a partir do acervo pessoal do autor encontrado com sua filha, Adriana Prestes Maia Fernandes. Para analisar e interpretar essa documentação, foi necessário transcrever todas as páginas manuscritas, o que demandou um grande esforço devido à caligrafia e aos termos da época. Todas as páginas apresentavam rasuras, inserções de textos e pequenos croquis e desenhos, o que tornou sua interpretação complexa. Apesar de não conterem datas, podemos inferir que os textos foram produzidos por Prestes Maia em 1946, pois a “Planta da Cidade” e um “Memorial Descritivo” foram apresentados pelo urbanista em uma reunião no Hotel Términus, em Campinas, em julho deste ano. O “Memorial Descritivo e Justificativo do Arruamento e Loteamento do Patrimônio Panorama” foi publicado na *Folha da Manhã*, de 03 de agosto de 1946, apresentando Panorama SP como “Marco do Bandeirismo Paulistano”.

Isso alicerça uma última tese aqui advogada: a de que o planejamento regional no Brasil data da década de 1940 e tem Prestes Maia entre seus pioneiros.

## **Corpo da Tese**

O **capítulo 01** demonstra como se deu a conformação de um grande projeto de conquista e exploração do território do estado de São Paulo e sua capital, a partir de ações entrecruzadas entre a iniciativa privada e o Estado, por meio dos mesmos homens. Também traz à luz aspectos pouco explorados do Plano de Avenidas, de Prestes Maia, analisando-os a partir da escala regional e de suas conexões intermodais de transporte. Verifica-se a relação do plano com os interesses do grande capital em um momento de transição entre o mundo agrário e o industrial. Além disso, elucida o enlace entre Prestes Maia e a elite de Campinas na concepção de um Plano de Melhoramentos Urbanos que se desdobra em um plano para uma cidade nova, cuja inserção no território é delineada no âmbito do planejamento regional e multimodal.

O **capítulo 02** analisa os desdobramentos da Segunda Guerra Mundial no Brasil e em São Paulo e a ampliação da circulação de profissionais, políticos e homens de negócios à escala transnacional, entre as Américas. Demonstra como se deu a troca

de experiências e saberes entre o Brasil e os Estados Unidos e o contexto empresarial que deu suporte a esse processo.

O **capítulo 03** traz ao debate planos de transporte de integração continental multimodal surgidos durante o período da Segunda Guerra e os seus bastidores empresariais. Apresenta um capítulo pouco conhecido da historiografia do urbanismo e do planejamento regional brasileiro atinente a viagem de Prestes Maia aos Estados Unidos e a troca estabelecida por esse profissional.

O **capítulo 04** apresenta as propostas dos planos de Prestes Maia para Panorama e Santos, mostrando a inter-relação entre as duas propostas, vinculada às redes multimodais de circulação e transporte. Também discute como a viagem do urbanista aos estados Unidos repercute nos âmbitos públicos e privados da atuação de sua atuação profissional.



**CAPÍTULO 01 |**  
**NEGÓCIOS NO PLURAL E OS MESMOS HOMENS:**  
URBANIZAÇÃO, INDUSTRIALIZAÇÃO E INTEGRAÇÃO  
INTERMODAL. CONEXÕES REGIONAIS

## 1.1 Café, ferrovias, navegação fluvial interior em São Paulo

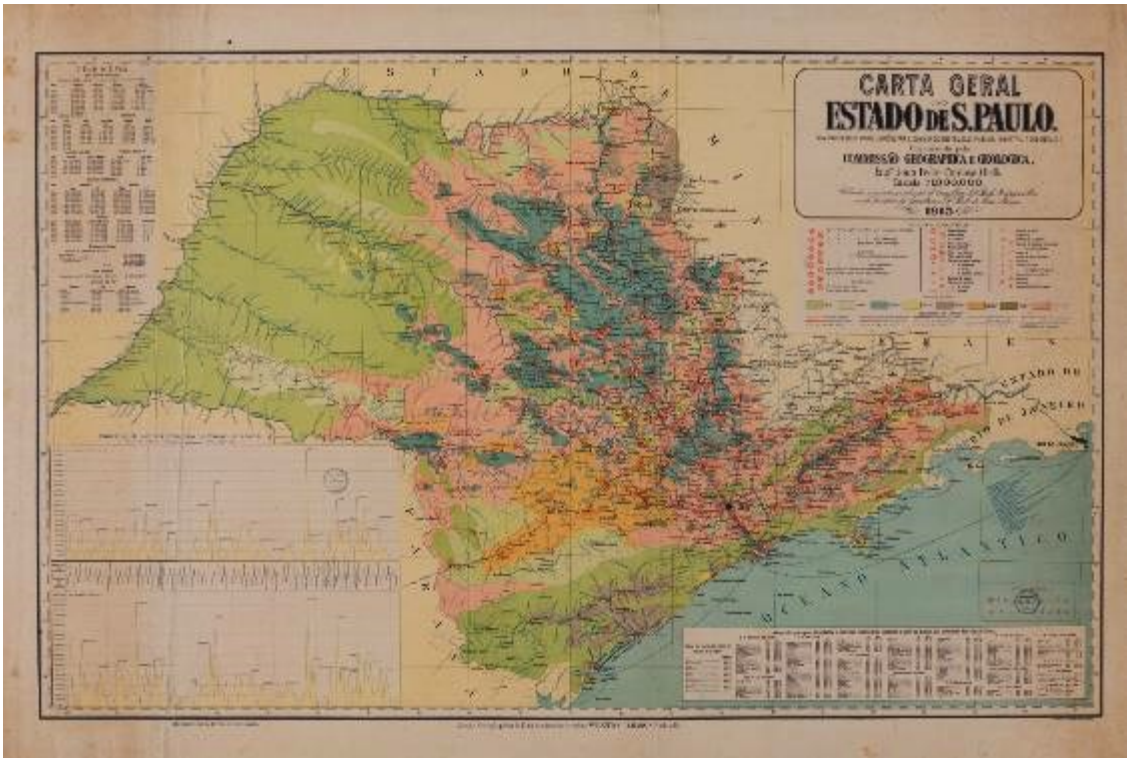
### 1.1.1 Café

No estado de São Paulo, o vale do Rio Paraíba do Sul, entre as cadeias montanhosas da Serra do Mar e da Mantiqueira, foi o caminho de penetração e a região que primeiramente recebeu o cultivo intensivo do café proveniente da zona montanhosa do Rio Janeiro. Até meados do século XIX as terras do Vale do Paraíba ainda eram férteis e contavam com a infraestrutura necessária ao escoamento da produção. Os anos de plantio extrativo, sem medidas de recuperação do solo, exauriram as terras e, aliados a uma insuficiente mão de obra, diminuíram a sua produtividade. Por volta de 1870 os fazendeiros de café haviam migrado para o então “Oeste Paulista”, a faixa que vai de Campinas a Ribeirão Preto.

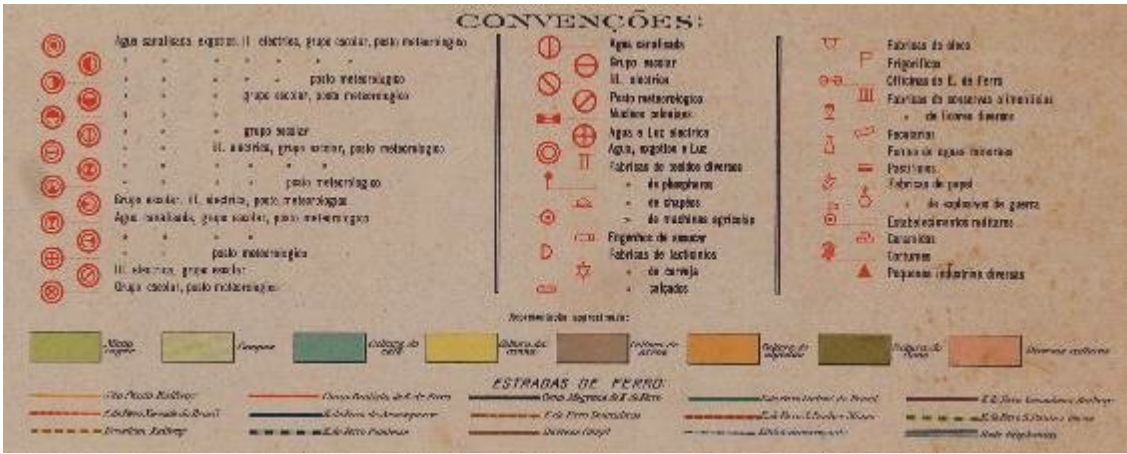
A expansão das áreas de cultivo foi incentivada pelo aumento do consumo do café e pela alta dos preços no mercado internacional. Assim, pesados investimentos por parte dos fazendeiros e também pelo próprio Estado foram realizados com o intuito de que a produção em São Paulo pudesse ser aumentada.

A carta de 1915 (Figura X) apresenta a conformação do estado no início do século XX. Em azul, estão as áreas de plantio de café na região do então “Oeste Paulista”. O gráfico que acompanha o mapa apresenta a produção de café nos municípios do estado e destaca Campinas, Ribeirão Preto, Jaú e São Carlos como os detentores do maior número de pés de café. O plantio de algodão avançava pelo entorno de Sorocaba, Porto Feliz, e Itapetininga, na região de domínio da Estrada de Ferro Sorocabana. As áreas em verde ainda tinham presente a mata virgem, os sertões desconhecidos e ainda não colonizados. A carta apresenta ainda a configuração das estradas de ferro, e suas companhias, as linhas de navegação e de telefone e as indústrias e infraestruturas estatais de destaque por município, conforme a legenda.





**Figura 11:** Carta Geral do Estado de S. Paulo. Com indicações sobre agricultura, comércio, instrução pública, indústria e colonização. Organizada pela Comissão Geográfica e Geológica sob a chefia do Eng. João Pedro Cardoso. 1915.  
**Fonte:** Arquivo Público do Estado de São Paulo.



**Figura 12:** Legenda da Carta Geral do Estado de S. Paulo de 1915, acima.  
**Fonte:** Arquivo Público do Estado de São Paulo.

A década de 1850 apresentou uma série de transformações no estado, que ainda se encontrava em processo de formação, enquanto unidade territorial à época do Império. No período, com a aprovação da Lei de Terras (1850) e a proibição do comércio negreiro (1851), houve a liberação de capitais para o investimento em outras atividades, tendo em vista que o trabalho imigrante, que iria substituir o escravo, seria livre do pagamento feito ao tráfico negreiro. Assim, um excedente de capitais foi criado e investido em outras áreas. Um novo ciclo de desenvolvimento se inaugurou no país na segunda metade do século XIX, refletindo-se nos mais variados setores da vida nacional, principalmente no desenvolvimento da civilização material.

Até a promulgação da Lei de Terras, a ocupação do interior da província ainda se fazia através da concessão de sesmarias, o que corroborou com a formação de grandes latifúndios. Com a aprovação da referida lei, o Estado passou a regulamentar e a exigir a legalização dos apossamentos de terra que poderiam também, a partir de então, ser comercializadas. Daí a origem do “confuso processo de apropriação de grandes glebas em regiões de terras devolutas, com documentação pouco confiável” (Reis Filho, 2010, p. 44).

Durante muitas décadas a compra de terras por parte de imigrantes foi dificultada, tendo em vista os interesses da oligarquia cafeeira e, por sua vez, do Estado, sendo que ambos visavam a assegurar a mão de obra necessária às lavouras e à manutenção dos trabalhadores dentro das grandes fazendas, de modo a evitar o surgimento de uma camada de pequenos proprietários, como viria a ser promovido em outras partes do país, principalmente no Sul.

No intervalo de 1886 e 1895, o café passou por um período de elevada valorização, que incentivou a ampliação das lavouras e fez com que o São Paulo fosse “invadido” pela cafeicultura em ritmo acelerado. Como as lavouras ensejavam grande número de trabalhadores, o estado passou por um acelerado crescimento demográfico provocado pela imigração em larga escala, pois, “para cultivar milhões de arbustos, colher frutos e prepará-los, eram necessários homens” (Monbeig, 1984, p. 172)

Todo esse processo não pode ser explicado apenas por circunstâncias nacionais e como um fenômeno local, pois, “desde o seu início, a marcha para o oeste foi um episódio da expansão da civilização capitalista, surgida nas duas margens do Atlântico” e “o movimento pioneiro paulista era cada vez mais um negócio mundial” (*idem, ibidem*, p. 105-112).

A metade do século XIX marca o começo da maior migração de povos da história. O êxodo rural em direção às cidades, a migração entre regiões e de cidade para cidade, o cruzamento de oceanos e a penetração em zonas de fronteiras. Na década de 1880, entre 700 mil e 800 mil europeus emigraram em média anualmente, e nos anos posteriores a 1900, entre 1 e 1,4 milhão por ano. Tendo em vista que “a maioria dos europeus eram de origem rural, assim eram os emigrantes. O século XIX foi uma gigantesca máquina para desenraizar os homens do campo” (Hobsbawm, 2002, p. 271-274).

Os imigrantes europeus desembarcados em São Paulo não participaram dos processos de derrubada das matas sobre as terras roxas para o plantio do café. Eram direcionados às fazendas e áreas de cultivo, sendo que as derrubadas permaneceram sendo feitas por contratos de empreita, por vezes com indígenas e homens já acostumados com o país, haja vista que os imigrantes não dominavam as ditas “técnicas pioneiras” (Monbeig, 1984, p. 174).

Com a extinção do trabalho escravo e a ampliação da mão de obra livre, novas formas de exploração do trabalho passaram a ocorrer nas regiões de cultivo a partir de 1880. Nesse sentido, as antigas senzalas foram progressivamente substituídas pelas colônias de famílias de camponeses europeus, havendo o estabelecimento do contrato de trabalho chamado de “colonato”<sup>35</sup>, estabelecido entre os fazendeiros e os imigrantes.

---

<sup>35</sup> O colonato, no contexto histórico brasileiro, refere-se ao processo de importação de mão de obra estrangeira na segunda metade do século XIX e início do século XX. Após o fim da escravidão, em 1888, os governos de alguns estados, especialmente de São Paulo, começaram a facilitar a vinda de imigrantes europeus para trabalhar nas grandes fazendas de café. As famílias assinavam um contrato em que recebiam um adiantamento e, em troca, concordavam em cuidar de um determinado número de pés de café. Ao fim do contrato, os colonos, que recebiam um pagamento mínimo por seus serviços, teriam de pagar juros sobre o adiantamento, gerando uma dívida que não os permitia abandonar as fazendas.

De fato, a ascensão da cafeicultura coincide com a ampliação da falta de mão de obra no país, afligindo os membros da oligarquia cafeeira paulista, que foram em busca de soluções para o problema. A saída encontrada foi o estabelecimento de mecanismos que possibilitaram a vinda de europeus para o trabalho na lavoura, contando, em muito, com o auxílio do Estado. A chamada imigração subsidiada/subvencionada assegurou aos plantadores de café o desembarque, em solo paulista, de um enorme número de trabalhadores agrícolas capazes de garantir a expansão das plantações em suas propriedades. Os governos federal e provincial arcaram com custeio das viagens de travessia de cerca de três quartos dos europeus desembarcados entre 1889 e 1902 “no exato momento em que a marcha pioneira tomava impulso, nos planaltos ocidentais” (Monbeig, 1984, p. 102).

Segundo Costa (2003),

(...) com a imigração subvencionada, o fazendeiro não só não gastava, como ganhava capital, dado que cada trabalhador que chegava à fazenda representava um efetivo dispêndio feito com recursos públicos. A forma de incorporar essa modalidade de capital ao processo produtivo era a abertura de novas fazendas com ampliação dos cafezais. A constante necessidade de mão-de-obra foi o meio de os fazendeiros obterem dos poderes públicos subsídios disfarçados. Assim, a formação de fazendas transformou-se num novo grande negócio. A grande produção de fazendas de café (e aqui podemos falar em uma indústria de produção de fazendas de café com base na grilagem), com rápida ocupação das terras ainda não incorporadas à economia, levou à grande elevação nos preços das terras já no início do século XX. A terra alcança alto preço assumindo plenamente a equivalência de capital, sob a forma de renda territorial capitalizada (Costa, 2003, p. 48-49).

Para Monbeig (*op. cit.*), a burguesia paulista, através do Estado, tornou os seus interesses de escala local em um projeto nacional, fazendo com que o governo brasileiro “financiasse os seus interesses em detrimento de um projeto que valorizasse os investimentos em todo o País”.

Outras iniciativas contribuíram para o incentivo à imigração, pois alguns fazendeiros também se agruparam com o intuito de organizar as chamadas “Sociedades de Imigração”, que promoveram o recrutamento de muitos operários imigrantes. Eram os mesmos homens que também se juntaram para fundar as companhias de estradas de ferro e solucionar o problema da distância entre as zonas produtoras e o porto de Santos.

### 1.1.2 Ferrovias

Com o advento da Revolução Industrial e os seus profundos desdobramentos, podemos considerar que “o penúltimo quarto do século XIX era, em termos quantitativos, a primeira autêntica idade das estradas de ferro” e o período em que figurou o “maior conjunto de obras públicas existente e quase o mais sensacional feito da engenharia conhecido até então na história”, a chamada “época heroica dos engenheiros” (Hobsbawn, 2002, p. 88).

Entre 1860 e 1867, por meio de uma sociedade estabelecida entre o Barão de Mauá e sócios ingleses, são realizadas as obras de implantação da primeira ferrovia da província de São Paulo. A *The São Paulo Railway Company*, que interligou Santos a Jundiaí e marcou o início da participação de capitais privados na execução de grandes obras de interesse público no estado, tornou viável o acesso às regiões férteis do interior e o escoamento da produção para o litoral. A ferrovia inglesa – Santos-Jundiaí –, criada sob orientação técnica e capital estrangeiro, figurou dentro da primeira etapa da expansão ferroviária paulista, cumprindo o penoso papel de realizar a transposição da Serra do Mar (Reis Filho, 2010, p. 67).

Já em um segundo momento, buscou-se promover a implementação de novas ferrovias que, de Jundiaí, seguiram rumo ao interior e às zonas produtoras. A companhia inglesa não se interessou pelo prolongamento dos trilhos para além de Jundiaí. O monopólio, – que duraria cem anos, exercido pelos ingleses detentores da *São Paulo Railway* assegurava-lhes que “qualquer estrada de ferro nova que se construísse no interior acabaria sua tributária – e isso lhes bastava”, de modo que “coube então a fazendeiros, capitalistas e homens públicos de São Paulo levar os trilhos para as áreas que, na época, já vinham sendo dominadas pela onda verde dos cafezais” (Matos, 1990, p. 77-78).

Assim, novas companhias começaram a ser criadas por grupos de grandes fazendeiros e, por conseguinte, segundo os seus interesses. A Companhia Paulista de Estradas de Ferro, ao contrário da *São Paulo Railway*, formou-se inteiramente por um quadro técnico de engenheiros brasileiros formados no Rio de Janeiro (Reis Filho, 2010, p. 43).

A partir das estradas de ferro e do avanço das demais tecnologias surgidas no século XIX, o interior do estado passou a se conectar ao porto de Santos e, por conseguinte, à

esfera internacional. Tratava-se, então, de um processo de interligação global sem precedentes na história e que possibilitava consideráveis alterações na capacidade e no tempo de transporte de pessoas, dinheiro, mercadorias e, inclusive, de ideias.

De uma perspectiva global, as redes ferroviárias continuavam a complementar as rotas de navegação internacional. Em todo o globo, Ásia, Austrália, África e América Latina, a ferrovia, sob um olhar econômico, serviu principalmente como um elo entre áreas de produção de matérias-primas e os portos, facilitando o envio desses bens para centros industriais urbanos ao redor do mundo (Hobsbawm, 2002).

A chegada das ferrovias, no final do século XIX, promoveu a modernização dos antigos sertões interiores de São Paulo, que passaram a ser reconhecidos e denominados popularmente conforme as áreas de abrangência das ferrovias. No estado, as diversas regiões ficaram conhecidas pelos nomes das companhias ferroviárias que as serviam: Zona Paulista (Cia. Paulista de Estradas de Ferro), Zona Mogiana (Cia. Mogiana de Estradas de Ferro), Zona Araraquarense (Cia. Estrada de Ferro Araraquara), Zona Noroeste (Cia. Estrada de Ferro Noroeste do Brasil) e Zona Sorocabana (Cia. Estrada de Ferro Sorocabana) (Matos, 1981).

A consolidação das estradas de ferro, nas décadas posteriores a 1870, fez com que grande parte dos núcleos urbanos existentes em São Paulo passassem por um processo de reestruturação e de redesenho de suas malhas urbanas originais. A ferrovia também fundou novas cidades e criou as condições para o seu desenvolvimento, pautado na formação de uma eficiente rede atrelada à expansão da produtividade agrícola cafeeira. Tratou-se, pois, de período de rentabilidade econômica, adensamento e regulamentação dos núcleos urbanos que passaram a receber os imigrantes europeus.

Entre os autores que estudaram o desenvolvimento das ferrovias em São Paulo, Monbeig (1984) acredita que o desenvolvimento e o desenho dos traçados das estradas de ferro não seguiram um “plano sistemático”, mas sim os “interesses dos administradores, dos produtores e dos comerciantes de café”, tendo em vista que as linhas férreas, em sua maioria, “só fo[ram] construída[s] depois de as derrubadas já haverem avançado suficientemente, de o povoamento já ser numeroso e de as culturas estenderem-se o bastante para assegurar fretes” (Monbeig, 1984, p. 174-175).

Nessa mesma linha de raciocínio, Matos (1990), também corrobora com a hipótese da ausência de planos colocada por Monbeig (1984), dizendo que a maior parte das ferrovias do estado “foi construída para atender às necessidades do desenvolvimento da cultura cafeeira”.

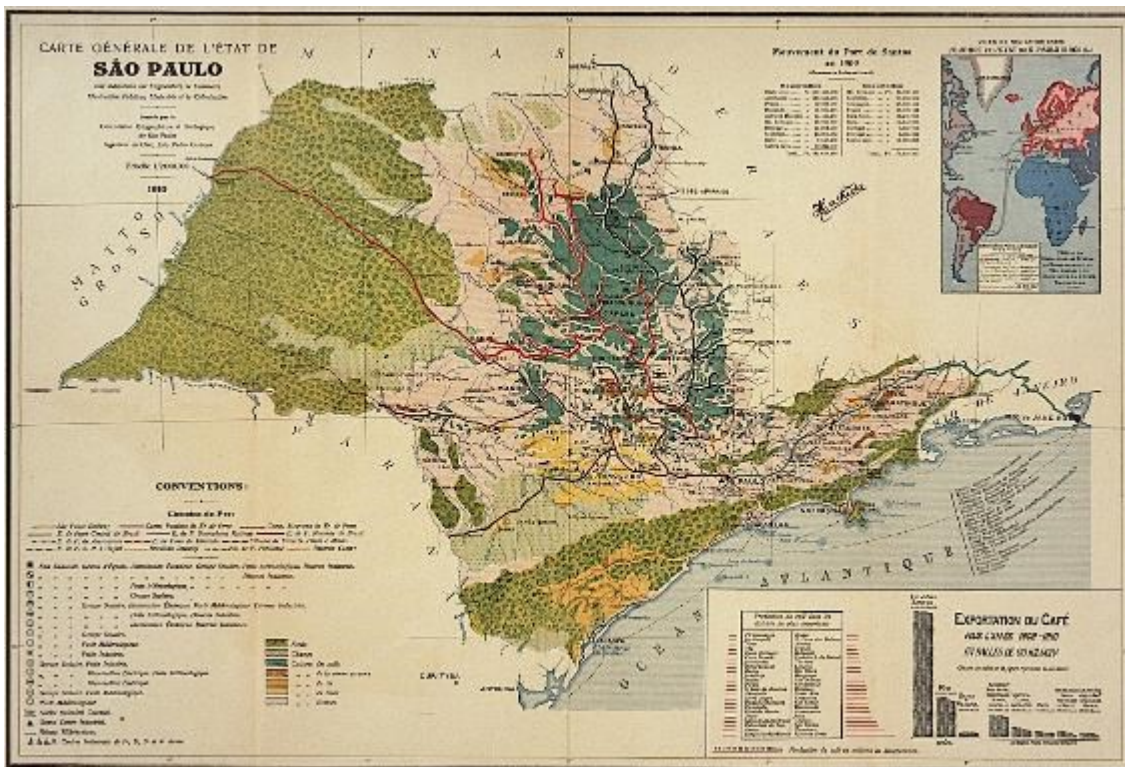
Para Szmrecsányi (1984), mesmo que os planos originais das ferrovias Paulista e Mogiana fossem os de atingir o Brasil central, os percursos adotados não se caracterizaram por terem promovido uma integração do território nacional, mas sim por realizarem o seu objetivo maior, que sempre foi o de drenar a produção de café do interior para o litoral, sobretudo buscando alcançar as grandes fazendas cujos proprietários, muitas vezes, faziam parte das diretorias das companhias ferroviárias.

Sobre tal aspecto, Costa (2003, p. 52) afirma que:

É necessário ter em mente que, antes de mais nada, o “projeto” que a burguesia do Oeste Paulista estava vendendo como nacional era na verdade um projeto local, com interesses bem delineados, onde o lucro dessa elite produtora-administrativa era prioritário. (...) embora não tenha sido levado a cabo, já havia um plano de interligação territorial esboçado nessa época; e mais, se a unificação do território não foi realizada na medida em que se queria, é inegável que houve uma unificação do Estado com seus vizinhos e, mais importante ainda, do interior do Estado com a capital (...) Do ponto de vista da história do planejamento territorial no Estado de São Paulo (e no Brasil como um todo), ter em mente essa unificação é, a nosso ver, um elemento importante e diferenciador.

As ferrovias, que promoveram a interiorização da urbanização em São Paulo, também permitiram o desenvolvimento da engenharia nacional, considerando os enormes desafios técnicos decorrentes da necessidade de expansão dos trilhos. Além dos profissionais de nacionalidade estrangeira e dos brasileiros de formação internacional, “numerosos engenheiros brasileiros, formados no Rio de Janeiro, com experiência anterior nas obras da Estrada de Ferro D. Pedro II” trabalharam nas construções das ferrovias paulistas (Reis Filho, 2010, p. 81).





**Figura 13:** *Carte Générale de L'État de São Paulo*. Organizada pela Comissão Geográfica e Geológica sob a chefia do Eng. João Pedro Cardoso. 1910.

**Fonte:** Arquivo Público do Estado de São Paulo.

Com a instalação da infraestrutura ferroviária, na medida em que as áreas de cultivo avançaram sobre as terras do estado, o número de vilas e cidades aumentou consideravelmente. Toda essa expansão que se deu em São Paulo até a Proclamação da República “pouco alterou a qualidade do sistema urbano”, que se desenvolveu quantitativamente e não qualitativamente, já que a política estatal adotada pelo Império apenas desenvolveu lentamente o sistema urbano herdado do período colonial e, até 1860, “os investimentos em infraestrutura e serviços continuaram a ser feitos, em escala muito modesta”(Reis Filho, 2010, p. 40).

No advento do período republicano, o processo de apropriação das terras devolutas do estado ganhou legitimidade através da promulgação da Constituição de 1891, que atribuiu aos governos estaduais a responsabilidade sobre a gestão dessas áreas. A apropriação das terras do Estado, sobretudo pelos coronéis do período, contou em muito com o apoio do governo, tendo em vista que a oligarquia agrícola também ocupava a grande maioria dos cargos políticos.

Entre 1890 e 1920 os grandes investidores e líderes políticos ainda eram os mesmos empresários que se destacaram durante o Império: Prado, Prates, Rodovalho, Chaves, Jordão, Souza Queiroz, Barros, etc. A partir de 1890



começaram a aparecer com destaque alguns novos agentes sociais, entre os quais diversos imigrantes. Depois de 1918 essa participação se tornou comum (Reis Filho, 2010, p. 18).

O comércio de terras urbanas e rurais tornou-se, então, um dos setores mais importantes da economia estadual, pois o comércio de terras e a expansão das áreas agrícolas foi acompanhado pela fundação de novas cidades, cujos terrenos eram também objeto de comercialização

Os novos distritos e cidades criados demandavam investimentos públicos para a instalação de suas novas administrações que, necessariamente, tinham de ser aparelhadas. Entretanto, o aumento das populações urbanas acabou por elevar a arrecadação das municipalidades, que passaram a obter maiores recursos para realizar alguns dos investimentos públicos necessários em infraestrutura. Nesse sentido, também a iniciativa privada passou a financiar e promover parte dessas infraestruturas e serviços: arruamentos, redes de abastecimento urbano, usinas e redes de eletricidade e iluminação pública, serviços telefônicos e telegráficos, etc. O período republicano marcou um aumento da participação do capital privado nestes setores, porém permanecendo a participação do Estado através de práticas patrimonialistas.

A Primeira República, além de expandir o número de núcleos urbanos, organizou a implantação da infraestrutura e dos equipamentos urbanos básicos por meio de investimentos públicos e privados, sobretudo no tocante à implantação das linhas férreas, reestruturando o quadro territorial e urbano do estado de São Paulo, produzindo um sistema de cidades que o Império não havia conseguido organizar em quase 70 anos (Reis Filho, 2010).

### **1.1.3 Navegação fluvial interior**

Em 1880, as companhias ferroviárias Paulista e Mogiana, a partir de Porto Ferreira, disputaram, junto do governo, o prolongamento de seus trilhos para Ribeirão Preto. A concessão foi dada a Mogiana que também obteve o direito de alcançar as margens do rio Grande, na divisa com Minas Gerais. Com a chegada da ferrovia ao rio Grande, em 1888, a empresa passou a se chamar Companhia Mogiana de Estradas de Ferro

e Navegação iniciando a exploração de serviços de navegação fluvial pelo rio Grande, com o transporte de mercadorias e gado em grandes batelões, chatas de madeira, com capacidade de quinze toneladas cada um. A estação da Mogiana junto ao rio, denominada Jaguará, estabeleceu conexão com o porto fluvial de mesmo nome e deste até o porto batizado de Antônio Prado, junto à zona pecuária de Barretos.



**Figura 14:** Vapor Jaguará, que inaugurou o serviço de navegação da Cia. Mogiana no rio grande, em 1887.  
**Fonte:** Arquivo Público do Estado de São Paulo.

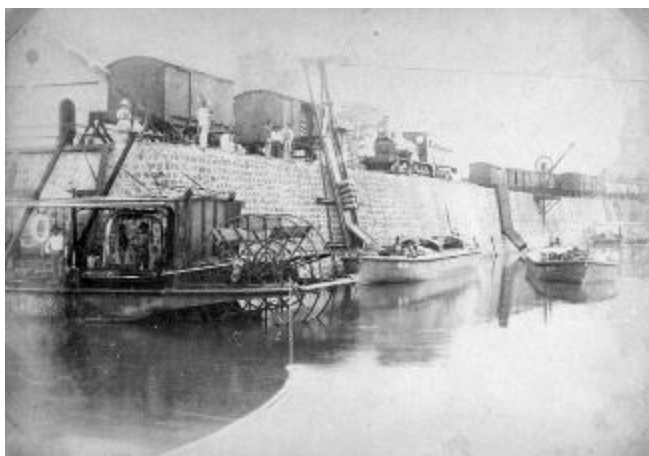
A Cia. Paulista, por sua vez, buscou interligar sua rede ferroviária com um sistema de navegação realizado pelos rios Mogi Guaçu, Pardo e Grande, de modo a também atingir as zonas de criação de gado do sul do Mato Grosso. A partir de Porto Ferreira, estabeleceu uma linha de navegação fluvial que também alcançou o Porto Antônio Prado, no rio Grande, através do rio Mogi Guaçu e Pardo. Segundo relatório da Cia. Paulista, o serviço de navegação serviria aos municípios de São Carlos do Pinhal, Araraquara, Jaboticabal, São Simão, Ribeirão Preto, além daqueles ao sul das províncias de Minas Gerais e Goiás.

O principal produto a ser transportado por via fluvial seria o sal utilizado nas regiões de criação de gado, ampliando e diversificando o tráfego da Cia. Paulista cujo principal produto transportado até então era o café. O sal gerava uma constância no frete da ferrovia cujos vagões não viriam mais vazios, mas cheios de sal. Com isso, em 1883, a ferrovia passou a se chamar *Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes* e a

implantação da hidrovía se deu em 1887, com a ligação de Porto Ferreira ao Pontal do rio Pardo. Para isso, a companhia adquiriu cinco vapores e oito lanchas.<sup>36</sup>

A navegação comercial no rio Tietê foi iniciada em 1873, com a Companhia Fluvial Paulista, organizada pelo senador Francisco Antônio de Souza Queiroz e por João Luiz Germano Bruhns. O trecho explorado no rio Tietê ia de Porto Feliz ao Salto de Avanhandava e também de sua foz até a cidade de Piracicaba, pelo rio de mesmo nome. Em 1882 a Estrada de Ferro Sorocabana incorporou a Companhia Ituana, que sucedeu a Companhia Fluvial Paulista, dando prosseguimento aos serviços de navegação citados.

Pudemos aferir essas e outras rotas de navegação fluvial no estado de São Paulo, ainda no final do século XIX, pela análise do “Mappa da Provincia de São Paulo”, organizado pela “Sociedade Promotora de Imigração de S. Paulo”, em 1886 (Figuras 19 e 20, adiante).



**Figura 15:** Cais do porto de Porto Ferreira para a baldeação de cargas entre as lanchas e os vagões da Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais.

**Fonte:** Arquivo Público do Estado de São Paulo.

---

<sup>36</sup> Relatório da Diretoria da “Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais” para a sessão de Assembléia Geral de 25 de março de 1887. São Paulo: Typographia a vapor de Jorge Seckler & C., 1887, p. 49-54.



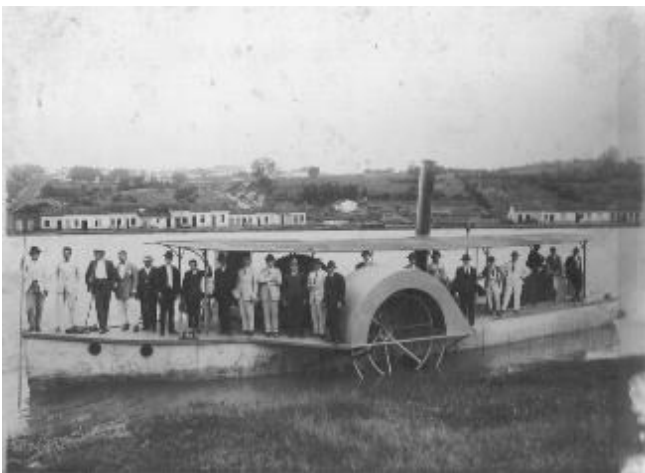
**Figura 16:** Vapor Conde D'Eu rebocando duas lanchas pelo rio Mogi Guaçu. Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes.

**Fonte:** Arquivo Público do Estado de São Paulo.



**Figura 17:** Vapor Conde D'Eu em porto do rio Mogi Guaçu. Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviaes.

**Fonte:** Arquivo Público do Estado de São Paulo.



**Figura 18:** Vapor Rio Bonito da Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviaes.

**Fonte:** Arquivo Público do Estado de São Paulo.



Figura 19: "Mapa da Província de São Paulo. Mandado organizar pela Sociedade Promotora de Imigração de S. Paulo".

Fonte: Arquivo Público do Estado de São Paulo. Destaques do autor.

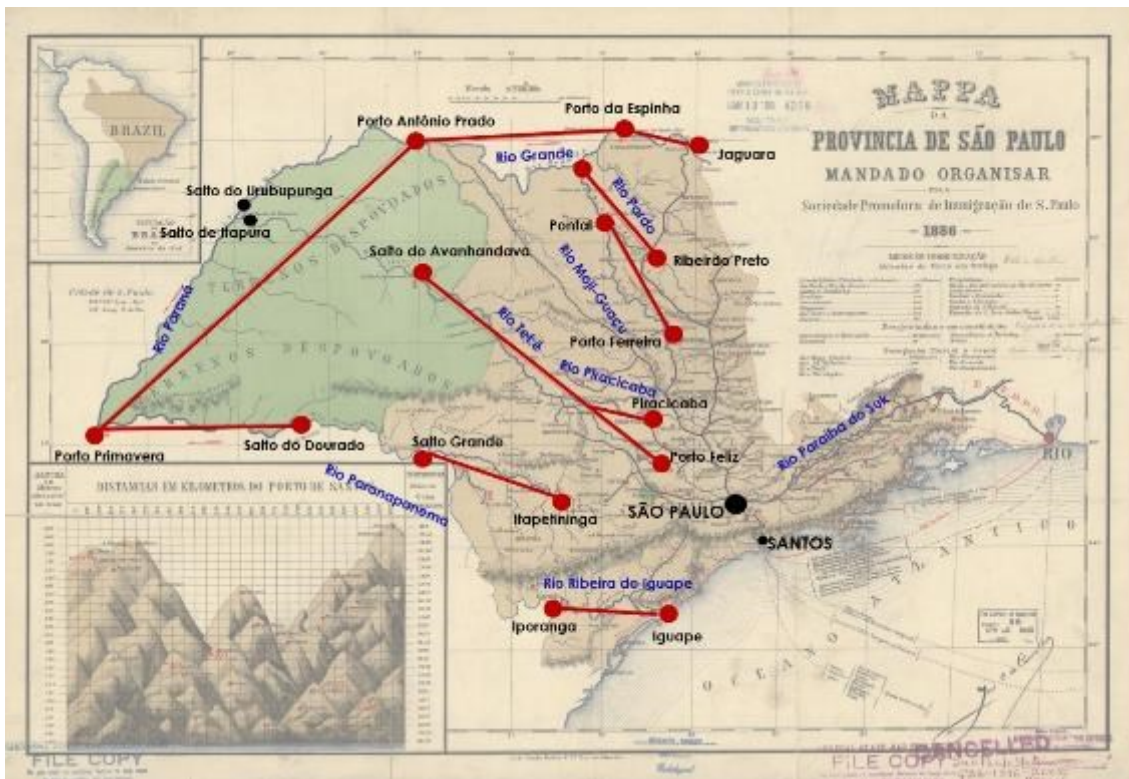


Figura 20: "Mapa da Província de São Paulo. Mandado organizar pela Sociedade Promotora de Imigração de S. Paulo", 1886. Destaques para as rotas fluviais a vapor em funcionamento à época.

Fonte: Arquivo Público do Estado de São Paulo. Destaques do autor.



MEIOS DE COMUNICAÇÃO		R. R. in operation	
Estradas de ferro em tráfego			
<i>Estrada D Pedro 2º de Gueas a Cochocira</i>	47	<i>Bragantina</i>	91
<i>São Paulo e Rio de Janeiro</i>	231	<i>Minas e Rio, do Cruzeiro ao Alto da Serra</i>	23
<i>Santos a Jundiaby</i>	139	<i>Santo Amaro</i>	19
<i>Paulista</i>	143	<i>Jaubaté e Frencoabé</i>	9
<i>Sorocabana</i>	200	<i>Santos a S. Vicente</i>	8
<i>Mogyana</i>	438	<i>Estrada de S. Manoel</i>	28
<i>Rio Claro e Araraquara</i>	106	<i>Estrada de S. José do Rio Preto</i>	12
<i>Ruana</i>	182	<b>Total</b>	<b>2.190</b>
Projectadas e em construção			
<i>Sorocabana a Belucali</i>	92	<i>Sorocabana a Tatuhy</i>	64
<i>Bananal</i>	19	<i>Aviãz</i>	11
		<b>Total</b>	<b>187</b>
Navegação fluvial a vapor			
<i>Rio Mogy Guassú</i>	303	<i>Rio Piracicaba</i>	100
<i>Rio da Ribeira</i>	100	<i>Rio Grande</i>	
<i>Rio Tietê</i>		<i>Paranapanema</i>	
<i>Rio Parahyba</i>			

Figura 21: Legenda do “Mapa da Província de São Paulo”, 1886. Destaque para os rios com Navegação fluvial a vapor.

Fonte: Arquivo Público do Estado de São Paulo. Destaques do autor.

Ao longo da primeira metade do século XX, o tema da navegação fluvial interior atrelada à geração de energia hidroelétrica é recorrentemente retomado nos meios políticos, técnicos e empresariais de São Paulo. Em 1927 o engenheiro civil Plínio de Queiroz organiza e apresenta para a Associação Comercial de São Paulo o estudo “*Navegação interior e obtenção de energia Hydro Electrica*”. O estudo é publicado, em agosto de 1939, pelo Boletim do Instituto de Engenharia de São Paulo (1939, p. 373-379).

O engenheiro, em sua ampla argumentação, alia as possibilidades de transporte fluvial às de geração de energia hidroelétrica citando casos europeus, como o do Grande Canal da Alsácia, que liga Balle (Basileia, Suíça) a Strasburgo (Estrasburgo, França) e permite o acesso da região de Balle ao Mar do Norte. A construção do canal começou em 1932 e só se completou depois da Segunda Guerra Mundial, em 1959. O Grande Canal produz energia hidroelétrica em Kembs, Ottmarsheim, Fessenheim e Vogelgrun, fornecendo eletricidade a uma das regiões mais industrializadas da França e também à Alemanha. Em seu texto, engenheiro Plínio Queiroz salientava a importância da navegação para o comércio e o desenvolvimento econômico do país e também apresentava um anteprojeto para a utilização e regularização dos rios Paraíba e Tietê, a partir de obras como: canais de partilha, eclusas, consolidação das margens, fixação do canal navegável no próprio leito do rio, etc. Queiroz (1938) afirmava que tal ideia representava uma antiga aspiração de São Paulo: conectar a capital ao mar por via fluvial. A publicação do estudo do engenheiro no *Boletim do Instituto de Engenharia*

traz fotos dos canais de Estrasburgo e termina destacando uma necessária aglutinação de várias instituições e associações para o desenvolvimento de tal projeto.

Nesse sentido, podemos afirmar que o debate sobre a navegação fluvial ~~e atrelada~~ atrelado à geração de energia hidroelétrica já estava em pauta nos meios profissionais e técnicos de São Paulo naquele momento.

Corroborando com tal assertiva, também encontramos no *Boletim do Instituto de Engenharia* de São Paulo o artigo, de 1939, do engenheiro politécnico Catullo Branco intitulado "*O Urugway executa grande usina Hydro-Electrica*".<sup>37</sup> O engenheiro citava exemplos de hidrovias e usinas norte americanas dizendo que o "pequeno Uruguai" já estaria construindo a sua usina, cujos resultados estariam ligados à navegação e à irrigação. Branco (1939) defendia que o Brasil deveria se emancipar das empresas de geração de energia estrangeiras, argumentando sobre todo o potencial hidroelétrico disponível no país.

Catullo Branco, formado engenheiro eletricista pela Escola Politécnica de São Paulo em 1924, ingressou em 1928 como engenheiro da administração pública estadual. Foi o responsável por desenvolver diversos estudos para o aproveitamento múltiplo do rio Tietê, destacando-se o projeto para a Usina Hidrelétrica de Barra Bonita SP (1942) colocado em prática na gestão do governador Lucas Garcez. Catullo possuía uma visão integrada da sociedade. Tinha como referência a experiência norte americana desenvolvida pela *Tennessee Valley Authority* (TVA), os projetos do engenheiro sanitarista Saturnino de Brito para o estado de São Paulo e a obra de Anhaia Mello sobre serviços de utilidade pública (Zioli, 2013).

---

<sup>37</sup> *Boletim do Instituto de Engenharia*, nº 144, vol. XXIX, São Paulo, abril de 1939, p. 185-187.

## 1.2 O capital [e o gado] rumo ao “Oeste Paulista”: do reconhecimento ao avanço sobre o território

Buscando evidências sobre a lógica capitalista articulada, em que há uma “persistência das formas de atuação de caráter patrimonialista, com interligações evidentes entre as ações do estado e da iniciativa privada” (Reis Filho, 2010, p. 22), herdadas do período Imperial pela Primeira República, retrocedemos nosso olhar para o final do século XIX e início do XX quando o governo do estado de São Paulo cria a Comissão Geográfica e Geológica, em 1886. Os trabalhos da Comissão objetivaram o completo reconhecimento do território do estado, sua hidrografia e o seu potencial hidroelétrico, a qualidade das terras para agricultura, a localização dos núcleos urbanos e as rotas de escoamento da produção.

A criação da Comissão se deu sob o governo de Bernardino de Campos, cuja pasta da agricultura havia sido destinada a Jorge Tibiriçá Piratininga. Vários órgãos foram criados na secretaria chefiada por Tibiriçá, como a Superintendência de Obras Públicas, a Inspetoria de Terras, Colonização e Imigração, a Comissão Geográfica e Geológica e a Comissão de Saneamento, composta de engenheiros encarregados de serviços sanitários. Como engenheiro agrônomo, teve um papel fundamental no estímulo à formação de técnicos voltados para o desenvolvimento da agricultura. Em sua gestão aperfeiçoou os cursos de agronomia e instituições como a Escola Politécnica, a Escola Prática de Piracicaba e o Instituto Agrônomo de Campinas que viriam a se tornar centros importantes de formação profissional e pesquisa.

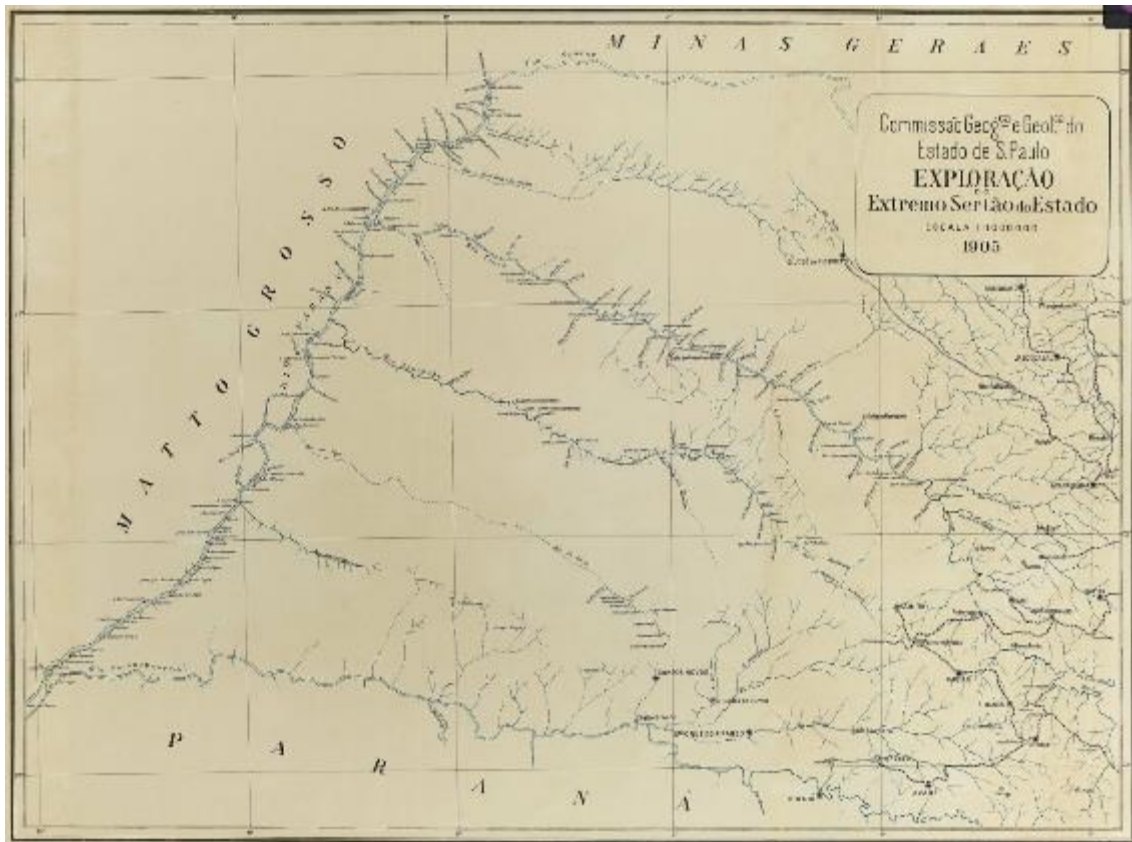
Em 1905, Jorge Tibiriçá assumiu a presidência do estado de São Paulo, em uma segunda gestão (1904-1908), e determinou a realização de expedições de exploração dos rios Feio, Peixe, Paraná e Tietê (1905)<sup>38</sup>, em região até então tida como “terrenos desconhecidos”, no “extremo sertão” oeste do estado. Seu tio e sogro, Antônio de Queirós Teles, conde de Parnaíba, havia sido o principal idealizador e incorporador da Estrada de Ferro Mogiana, e a dirigiu por muitos anos antes de assumir a presidência

---

<sup>38</sup> Decretos Nº 1.278 e 1.279 de 23 de março de 1905.



da província de São Paulo, entre julho de 1886 e novembro de 1887. Jorge Tibiriçá também foi diretor da Mogiana, de 1888 a 1890.



**Figura 22:** Mapa da Exploração do Extremo Sertão do Estado, 1905.

**Fonte:** Relatório da Comissão Geográfica e Geológica do Estado de São Paulo – Exploração do Rio Paraná –2ª Edição, 1911.



**Figura 23:** À esquerda, capa do Relatório da Exploração do Rio Paraná, 1905. À direita, Jorge Tibiriçá (1855-1928).  
**Fonte:** Relatório da Comissão Geográfica e Geológica do Estado de São Paulo – Exploração do Rio Paraná –2ª Edição, 1911.



**Figura 24:** Acima, detalhe em planta do levantamento do encontro do rio Tietê com o rio Paraná e o Salto do Urubupungá. Abaixo, seção transversal do rio Paraná, junto à foz do Tietê. Os levantamentos também compreendiam a profundidade dos rios vislumbrando as possibilidades de navegação.  
**Fonte:** Relatório da Comissão Geográfica e Geológica do Estado de São Paulo – Exploração do Rio Paraná – 2ª Edição, 1911.

Com o avanço das expedições, o governo de São Paulo não visava apenas o reconhecimento da área como também tinha em vista a conexão com o território de outros estados para estabelecer linhas de fluxos e explorar potencialidades específicas. A comissão de exploração do rio Paraná<sup>39</sup>, em 1905, avaliava que o rio do Peixe seria navegável e estaria destinado a ser a primeira via de navegação regular para o Mato Grosso, aconselhando a Cia. Paulista de Estradas de Ferro a seguir com os trilhos por aquela região.



**Figura 25:** Fotografia do Regresso da pescaria no Salto de Urubupungá, próximo da confluência entre os rios Tietê e Paraná. Hoje submerso, o Salto dá nome ao Complexo formado pelas Usinas Hidrelétricas de Jupia, Ilha Solteira e Três Irmãos.

**Fonte:** Relatório da Comissão Geográfica e Geológica do Estado de São Paulo – Exploração do Rio Paraná –2ª Edição, 1911.

Na apresentação do relatório da Exploração do Rio Paraná, o engenheiro João Pedro Cardoso, chefe da Comissão Geográfica e Geológica, afirmava que o trecho rio Paraná que conformava a divisa de São Paulo com o Mato Grosso poderia ser dividido em duas seções distintas e separadas pelo grande desnível do Salto do Urubupungá, “a mais extensa e importante queda d’água” do estado, “uma das maiores riquezas naturais” que o estado de São Paulo possuía. O Salto localizava-se um pouco acima da foz do rio Tietê e o trecho superior a ele, até o encontro do rio Paraná com seus formadores, o rio Paranaíba e o rio Grande, era “cheio de ilhas e de corredeiras” e de “grande quantidade de pedras”, o que dificultava a navegação. Já no grande trecho

---

<sup>39</sup> COMISSÃO GEOGRÁFICA E GEOLÓGICA DO ESTADO DE S. PAULO. *Exploração do Rio Paraná*. I (Barra do rio Tietê ao rio Paranaíba); II (Barra do rio Tietê ao rio Parapanema). Publicado no período presidencial do Dr. Jorge Tibiriça sendo Secretário da Agricultura o Dr. Carlos Botelho. 1907. 2. ed. São Paulo: Typographia Brazil de Rothschild & Co, 1911.

abaixo do Salto, até a foz do rio Paranapanema, o rio oferecia “ótimas condições de navegabilidade devido à extraordinária largura, grande profundidade, pouca correnteza e magnífica direção geral”.<sup>40</sup>

Também evidenciava o potencial de navegação da rede fluvial dos afluentes do rio Paraná em solo paulista e mato-grossense e a necessidade de que as ferrovias paulistas atingissem alguns pontos do “rio-mar” para o “povoamento dessa vasta região” até então “atrofiada pela falta de comunicação”. Os primorosos levantamentos da comissão foram feitos de modo detalhado por plantas e também por seções transversais dos rios que permitiram identificar suas profundidades e o futuro que estaria reservado àquela área. Os relatórios da Comissão destacaram as corredeiras, as ilhas, os afluentes, a vegetação, os saltos, a geologia (solos), e o estado sanitário da área explorada.

Em seu relatório, o Coronel Cornélio Schmidt, fazendeiro e engenheiro, formado pela Escola de Minas de Ouro Preto, chefe da turma da Expedição do rio Paraná, também salientou o potencial para a “grande navegação” entre o Salto do Urubupungá e o de Sete Quedas, afirmando a necessidade de se habitar suas margens. A “grande navegação”, segundo Schmidt, se daria quando o sertão dos estados interessados estivesse povoado e “então uma estação de estrada de ferro na margem paulista” servisse a este trecho todo, provocando e chamando “todas as produções dos estados limitrophes vicinaes ao rio e mesmo de parte da República do Paraguay”. Schmidt também sugere às companhias Paulista e Sorocabana o prosseguimento de seus trilhos até as margens do rio Paraná através da zona entre os rios Tietê e Paranapanema, “levando o povoamento do solo e aproveitando para o progresso tão grande tracto de terrenos excellentes para a agricultura e criação”.<sup>41</sup>

Antecipando a chegada dos trilhos das ferrovias, e provavelmente conhecedor dos relatórios das expedições da Comissão, Francisco Tibiriça, que era primo do presidente

---

<sup>40</sup> COMISSÃO GEOGRÁFICA E GEOLÓGICA DO ESTADO DE S. PAULO, *op. cit.*

<sup>41</sup> *idem, ibidem.*

do estado, Jorge Tibiriça, associou-se ao Coronel Arthur de Aguiar Diederichsen<sup>42</sup> em um novo grande empreendimento à época classificado como “epopeia colossal”: a abertura da frente pioneira de ocupação no extremo oeste do estado, através da construção da chamada “Estrada Boiadeira”. A iniciativa, para além de inserir o sertão do estado na economia paulista, conectou o município de São José dos Campos Novos – no rio Paranapanema, próximo à ponta dos trilhos da Cia. Sorocabana de Estradas de Ferro<sup>43</sup> -, à região conhecida como Vacaria, em Porto Alegre, junto ao rio Anhanduí, principal zona de criação de gado do sul do Mato Grosso.

Naquele momento, a pecuária bovina do sul do Mato Grosso era transportada do planalto para os mercados do sudeste (Rio de Janeiro e São Paulo), pelo território de Minas Gerais na região de Santana do Paranaíba e Uberaba, onde o gado, depois de transpor o rio Paranaíba, um dos formadores do rio Paraná, seguia para engorda, nas invernadas mineiras e paulistas<sup>44</sup>, para posteriormente chegar aos mercados consumidores. Em tal contexto, logo se manifestaria a necessidade de se encurtar a distância percorrida pelas boiadas sul-mato-grossenses até São Paulo, cuja capital, em rápido crescimento, apresentava um consumo crescente de carne<sup>45</sup>.

Nascia então, em 1905, a empresa Diederichsen & Tibiriçá que, pelo contrato firmado com o governo do estado, deveria construir e conservar uma estrada de rodagem do rio S. Matheus, no município de S. José dos Campos Novos em São Paulo, até a

---

<sup>42</sup> Arthur de Aguiar Diederichsen nasceu em Santos (SP), em 18 de fevereiro de 1860, filho de Leopold Diederichsen, negociante de Kiel, Alemanha, e de Maria Francisca Carolina da Costa Aguiar de Andrada, natural de Santos, bisneta de José Bonifácio, o “Patriarca da Independência do Brasil”. A história da família Diederichsen no Brasil está associada a Theodor Wille, que chegou ao porto de Santos como vice-cônsul da Prússia em 1844 e criou uma empresa, a Theodor Wille & Cia, que se tornaria uma das principais exportadoras de café de São Paulo, parte de um conglomerado internacional com negócios em mais de 30 países. Os Diederichsen trabalhavam nos escritórios da matriz da Theodor Wille na Europa. Arthur Diederichsen chegou a ser proprietário de mais de 30 fazendas nos estados de São Paulo e Mato Grosso.

<sup>43</sup> À época da construção da Estrada Boiadeira, os trilhos da Cia. Sorocabana estavam sendo prolongados da estação Cerqueira Cesar, a oeste de Avaré, até os núcleos urbanos de Piraju e Santa Cruz do Rio Pardo. Os trilhos alcançam Piraju e Santa Cruz do Rio Pardo em 1908 sendo as estações das duas localidades projetadas por Francisco de Paula Ramos de Azevedo. Ambas tombadas em 2013, figuram como dois dos poucos projetos conhecidos para uso ferroviário de sua autoria. CONDEPHAAT, Resolução 12, de 27/03/2013. Embora apenas duas tombadas, outras estações da Sorocabana foram projetadas por Ramos de Azevedo, que tinha negócios no Paraná. Vide [www.acervosfau.usp.br](http://www.acervosfau.usp.br).

<sup>44</sup> O gado chegava ao estado de São Paulo magro e cansado pelas longas viagens e, ao atravessar o rio encontrava pastagens verdes para recuperar seu peso, nas grandes fazendas de invernadas. Era ali que descansava para a última etapa que seriam os frigoríficos.

<sup>45</sup> ABREU, D. S. *Comunicações entre o sul de Mato Grosso e o sudoeste de São Paulo: o comércio de gado*. Revista de História, São Paulo, v. 53, n. 105, jan. - mar. 1976, p. 191.

margem esquerda do rio Paraná, junto ao ponto de conexão do prolongamento da estrada até o rio Vaccaria, no Mato Grosso.

Entre as obrigações dos contratados estava o “serviço de passagem do rio Paraná”, com as embarcações necessárias custeadas pela empresa. Em contrapartida, os concessionários receberiam, entre outros benefícios, a cessão dos terrenos devolutos que existissem às margens ou proximidade da estrada, “até o máximo de setenta e dois mil hectares”, e o direito de desapropriação dos “terrenos e benfeitorias particulares” que fossem “absolutamente precisos para o leito e obras de abertura da estrada”. As terras cedidas pelo governo deveriam ser dispostas em lotes de até quatro mil hectares cada, de forma, tanto quanto possível, quadrangular, a fim de serem estabelecidas invernadas para o gado que transitasse pela estrada. O contratante também seria responsável pela abertura das primeiras invernadas ou pastagens ao longo da estrada e a cada vinte e quatro quilômetros.

Metade dos títulos de propriedade das terras seriam expedidos pelo governo assim que a estrada estivesse aberta. A outra metade seria transmitida com a condição de que, nos primeiros anos de tráfego, fosse verificado o trânsito de setenta mil cabeças de gado *vacum*, em um ano, pelo caminho.<sup>46</sup>

A abertura da estrada aumentou significativamente o valor das terras rurais por ela atravessadas, o capital já fixado, e impulsionou a ocupação de terras até então devolutas do estado. Uma forma de utilização de recursos públicos que indiretamente levaram a um significativo aumento de valor dos capitais fixos privados. A ação dessa Companhia também exemplifica como parte do esforço de expansão do capital sediado em São Paulo, visou integrar, sob seu comando, estados vizinhos como o Mato Grosso.

Conforme observou Pierre Monbeig (1984), nos primeiros anos do século XX as cidades de São Paulo e Santos, e seu porto, viram suas populações aumentarem em proporções consideráveis. São Paulo passou de 250 mil habitantes em 1900, para 700 mil em 1920. Novos moradores urbanos que, compostos por “empregados do comércio, e

---

<sup>46</sup> Contrato que assina o Dr. Francisco Tibiriça para a abertura, construção e conservação de uma estrada de rodagem que partindo do rio S. Matheus no município de S. José dos Campos Novos vá terminar à margem esquerda do rio Paraná em ponto que encontre a estrada que tem de vir de Matto Grosso, partindo do rio Vaccaria. *Diário Oficial do Estado de São Paulo*, 21 out. 1904.

dos bancos, de operários do nascente parque industrial e de trabalhadores ferroviários e do porto, eram consumidores de carne” (Monbeig, 1984, p. 182). Consumo esse aumentado pela Primeira Guerra Mundial cujos aliados requereram ao Brasil e aos outros países do Prata, carnes em conserva ou congeladas.

Em 1908, possivelmente em virtude do aumento dos fluxos da “Estrada Boiadeira”, a Diederichsen & Tibiriçá altera sua razão social, ampliando seus ramos de atuação comercial. A empresa se transforma na Companhia de Viação São Paulo-Matogrosso, constituída em forma de sociedade anônima. Seus novos objetivos visavam

(...) criação de gado, venda de gado magro para engorda e exploração da Estrada Boiadeira, com seus pousos, e passagem de balsa pelo rio Paraná, das boiadas e particulares; navegação pela bacia do rio Paraná; comercialização de gêneros em armazéns e colonização de terras (Abreu, 1976, p. 209).

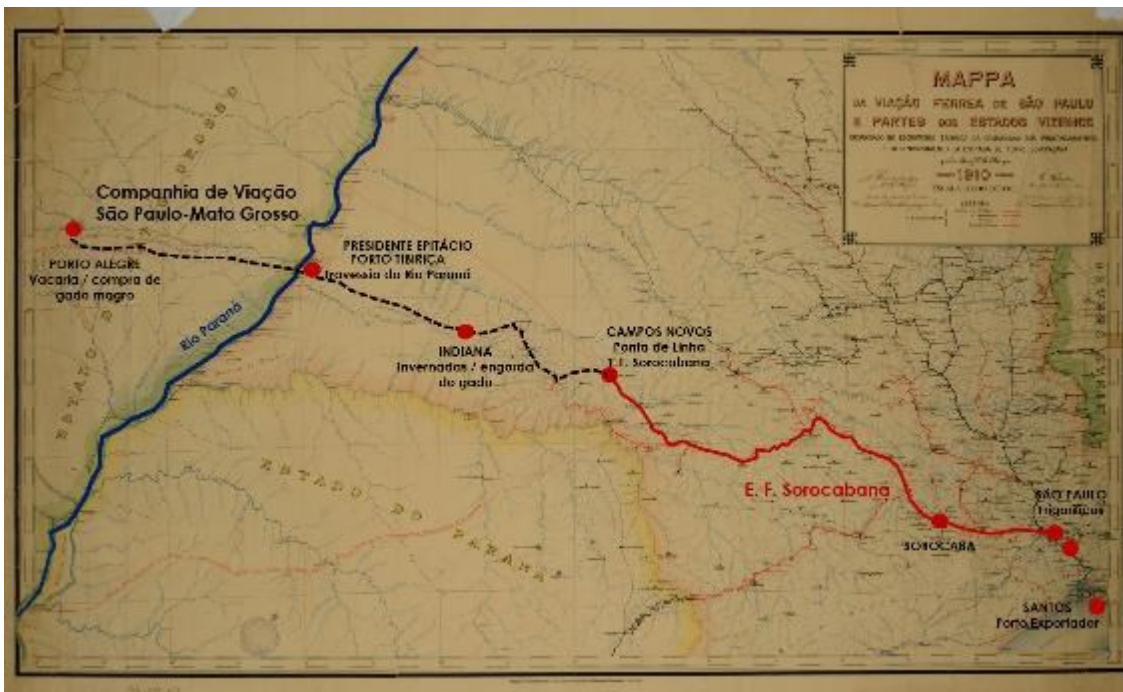
Os empreendimentos da empresa foram expandidos e diversificados, incluindo a aquisição de gado no Mato Grosso e sua posterior venda a criadores no estado de São Paulo. Além disso, a empresa se envolveu no transporte de gado pela Estrada Boiadeira, explorou a travessia em balsa pelo rio Paraná, alugou áreas para pousos e pastos, e participou da colonização de terras, mesmo diante das incertezas sobre a verdadeira posse das propriedades na região. A companhia conseguiu acumular um total de 510 mil hectares de terras nos estados de São Paulo e Mato Grosso. A criação de entrepostos pela empresa levou ao surgimento das cidades de Indiana e Regente Feijó. Os loteamentos também se estenderam até Presidente Prudente e Martinópolis, as quais, junto com Presidente Epitácio, prestam homenagem ao coronel Artur de Aguiar Diederichsen, como um de seus fundadores (Abreu, 1984).

A companhia estabeleceu um sistema de navegação no rio Paraná implementando um núcleo urbano, “de ruas largas e arborizadas, com iluminação elétrica”, e um estaleiro naval junto ao Porto Tibiriçá, a ponta oeste paulista da Estrada Boiadeira, na margem esquerda do rio Paraná. O serviço de navegação da empresa, realizado por vapores e lanchões, percorria regularmente no trajeto entre os portos de Jupia e Guaira, numa extensão de aproximadamente 550 quilômetros, e visitava a maior parte dos rios navegáveis tributários do rio Paraná (Andrade, 1941, p. 77-78).





**Figura 26:** Caminhão da Cia. de Viação São Paulo-Mato Grosso transportando pessoas. Data desconhecida.  
**Fonte:** Arquivo Público do Estado de São Paulo.



**Figura 27:** Mappa da Viação Ferrea de São Paulo e partes dos Estados Vizinhos. Organizado no escritório técnico da Comissão de Prolongamentos e Desenvolvimento da Estrada de Ferro Sorocabana, 1910. Destacamos o desenho da Estrada Boiadeira, implementada pela Cia. de Viação São Paulo-Mato Grosso  
**Fonte:** Arquivo Público do Estado de São Paulo, destaque do autor.



O serviço de navegação promovido pela Companhia de Viação São Paulo-Matogrosso era complementado pelas ferrovias Noroeste do Brasil que, rumo ao porto Esperança junto ao rio Paraguai e Corumbá, chegou ao porto de Jupiá, em 1910; e Sorocabana que, somente em 1922, alcançou o porto Tibiriça, em Presidente Epitácio. A companhia São Paulo-Matogrosso também fazia a travessia entre dois estados atravessando, de balsa, o gado vindo do sul do Mato Grosso para o embarque nos trens da Sorocabana em Presidente Epitácio.



Rebanho de gado zebu, invernado na margem esquerda do alto Paraná.



Balsa, com capacidade para duzentas rezes, desembarcando gado em Presidente Epitácio.

**Figura 28:** À esquerda, rebanho de gado zebu, invernado na margem esquerda do alto Paraná. À direita, balsa, com capacidade para duzentas rezes, desembarcando o gado em Presidente Epitácio, Porto Tibiriça.  
**Fonte:** Andrade ( 1941, p. 48-49).



O "Tibiriçã", principal "gaiola" dos que navegam o alto Paraná, recebendo lenha em um dos "portos" marginais.

**Figura 29:** O "Tibiriçã", principal "gaiola" dos que navegam o alto Paraná, recebendo lenha em um dos "portos" marginais.  
**Fonte:** Andrade ( 1941, p. 48-49).

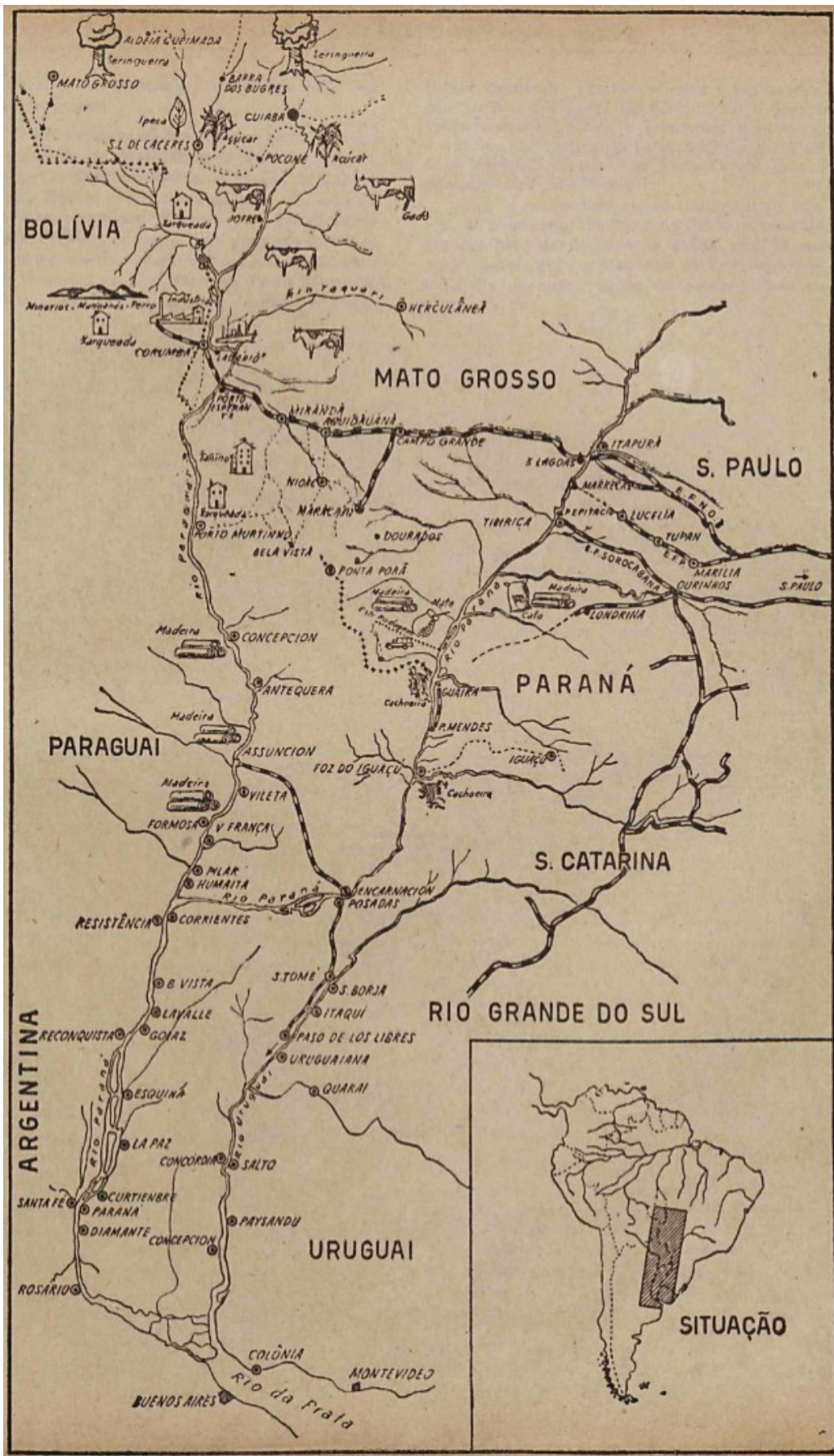


Figura 30: Mapa da Bacia do rio da Prata.  
 Fonte: Revista do Serviço Público. Ano XIV. Vol. 1, n. 3. março de 1951.

O coronel Arthur Diederichsen, no final do século XIX, já figurava entre os principais proprietários na região de Ribeirão Preto, então área pioneira da cafeicultura, que alcançava elevados índices de produtividade devido às extensas áreas de terra roxa.

Foi também diretor-tesoureiro da Sociedade Paulista de Agricultura e Indústria, e proprietário da fazenda Monte Alegre, adquirida em 1890 em parceria com o coronel Francisco Schmidt. Diederichsen e Schmidt eram representantes e também financiados pela *Theodor Wille & Cia.*, companhia alemã exportadora de café que possuía filiais em São Paulo e no Rio de Janeiro. A empresa foi grande proprietária de terras em São Paulo, por meio de concessionários como Diederichsen e Schmidt, que atuavam como intermediários junto ao grande capital cafeeiro paulista. O café produzido nessas fazendas concessionárias era vendido exclusivamente para a *Theodor Wille & Cia.*

Nessa parceria com o capital internacional, Arthur Diederichsen tornou-se proprietário de 30 fazendas nos estados de São Paulo e Mato Grosso. Já Francisco Schmidt chegou a possuir mais de 60 fazendas e mais de 10 milhões de pés de café, recebendo o título de segundo “Rei do Café do Brasil”. O primeiro “Rei do Café” era Henrique Dumont – pai de Santos Dumont –, também fazendeiro em Ribeirão Preto, pai de Virgínia, casada com Guilherme Villares, genitores de Henrique Dumont Villares, Guilherme Dumont Villares e Arnaldo Dumont Villares, este último genro de Ramos de Azevedo e sócio da F. P. Ramos de Azevedo, Severo & Villares. Essas vidas vão se entrelaçar ao longo desta tese, por meio de matrimônios e muitos negócios, arquiteturas e infraestruturas relacionados direta ou indiretamente a Prestes Maia. Todos participaram da política junto ao Partido Republicano Paulista – PRP.

O capital da *Theodor Wille & Cia.* e seus representantes abrangeu investimentos que ultrapassaram os limites de suas propriedades rurais, estendendo-se a setores diversos como bancário, industrial, grande comércio, importação e exportação, novas redes de serviços urbanos, ferrovias, estradas e geração/distribuição de energia elétrica. A exemplo disso foi a associação com a Central Elétrica de Rio Claro, junto a renomados empresários paulistas como Olavo Egídio de Sousa Aranha, Elói de Miranda Chaves, José Martiniano Rodrigues Alves e Cardoso Melo Neto, entre outros (Abreu, 1984).





**Figura 31:** Os coronéis Arthur Diederichsen (esq.), Francisco Schmidt (centro) e Francisco de Freitas Ramos, em 1920.

**Fonte:** Arquivo Público e Histórico de Ribeirão Preto.

### **1.3 Modelo industrial americano e urbanismo inglês: a indústria frigorífica internacional se instala na “Chicago da América do Sul”**

O declínio das exportações de café durante a Primeira Guerra Mundial (1914-1918) estimulou o governo paulista a incentivar o investimento na exportação de produtos e subprodutos da pecuária. Naquele momento a Europa aumentava suas importações de carne e capitalistas norte-americanos foram atraídos a investirem no ramo frigorífico no Brasil (Benites, 1978, p. 29-30).

Com a industrialização implantada no ciclo da pecuária, até então compreendida pela produção de charques e couros, os animais passaram a ser aproveitados integralmente, acrescentando-se na indústria frigorífica a produção de farinha de osso como ração, o esterco como adubo, patês, carnes cozidas em conserva, cortes congelados, sebo para sabão e velas, etc.

A indústria da carne teve suas origens nos Estados Unidos durante o século XIX, impulsionada pela coexistência entre mão de obra acessível, uma abundante oferta de

matéria-prima, no caso os rebanhos, e um eficiente sistema de transporte que possibilitou a comercialização de produtos enlatados e congelados em regiões distantes das áreas de produção. Esse modelo estabeleceu um mercado interno para a carne e seus subprodutos, o que, por sua vez, resultou na falência dos pequenos matadouros dispersos pelo país.

Os procedimentos artesanais adotados pelos açougueiros serviram como a base técnica para o estabelecimento dos frigoríficos. Phillip Armour e Gustavus Swift, fundadores das empresas *Armour* e *Swift*, iniciaram suas trajetórias profissionais como açougueiros. Estabelecidos em Chicago na década de 1860, alcançaram sucesso ao enviar carne preservada em barris de salmoura para regiões distantes dos Estados Unidos, especialmente para o oeste, que estava sendo colonizado por milhares de famílias. Na década de 1870, os avanços no transporte refrigerado possibilitaram o envio de carne para áreas ainda mais afastadas. Grandes volumes de bois e porcos eram abatidos, processados, embalados, congelados, transportados e comercializados.

Segundo Breternitz (2021), as linhas de montagem concebidas por Henry Ford surgiram após sua visita a um matadouro em Chicago, onde Gustavus Swift e Philip Armour haviam desenvolvido um sistema de abate e desmontagem de bovinos em escala industrial. Nesse sistema, os animais eram suspensos de cabeça para baixo por uma corrente que passava por um trilho elevado, movendo-se de um funcionário para outro, que trabalhavam em postos fixos. Cada funcionário realizava uma tarefa específica no processo de desmembramento da carcaça. Ford percebeu a eficiência desse processo e o adaptou para a produção de automóveis, onde uma esteira rolante transportava a plataforma sobre a qual o carro seria montado, enquanto os operários integravam peças à plataforma sem precisar se deslocar. Esse método, conhecido como produção fordista, exigia grandes investimentos em máquinas e instalações, mas possibilitou à Ford produzir mais de dois milhões de carros por ano na década de 1920, sendo o Ford Modelo T o primeiro veículo fabricado dessa forma.

A criação e comercialização de carnes resfriadas evoluíram, desde o princípio, mediante a formação de trustes. Entre o final do século XIX e as primeiras décadas do século XX, as empresas *Swift*, *Armour*, *Morris* e *Wilson*, conhecidas como as “quatro

grandes de Chicago”, emergiram como líderes do setor, dominando o mercado até a década de 1950. Juntas, essas empresas controlavam uma produção oligopolista responsável por cerca de 80% dos porcos e 90% dos bois abatidos nos principais centros de produção dos Estados Unidos. (Bosi, 2015, p. 279).



**Figura 32:** Acima, *Chicago's Meatpacking District*, 1890. Abaixo, o labirinto de currais e passarelas de gado em *Union Stock Yards*, em 1947, Chicago, Illinois, EUA. A *Union Stock Yard & Transit Co.*, ou *The Yards*, foi o distrito de empacotamento de carne em Chicago por mais de um século, a partir de 1865. O distrito era operado por um grupo de empresas ferroviárias que adquiriram áreas pantanosas e as transformaram em uma área de processamento centralizada.

**Fonte:** United States Library of Congress's Prints and Photographs Division.

A introdução da tecnologia de refrigeração viabilizou a instauração de um novo circuito de produção e comércio para carnes de diversas origens, como bovinas, suínas, ovinas e aviárias. Isso envolvia o controle sobre diversos aspectos produtivos, como os estoques para aquisição e fornecimento de gado, as instalações industriais de refrigeração, os depósitos em câmaras frias, o transporte marítimo em embarcações refrigeradas, e a supervisão dos sistemas de distribuição nos portos de destino. A construção de um frigorífico em si demandava investimentos substanciais e custos operacionais elevados.

No Brasil, o processamento industrial em larga escala da carne foi um marco no início do século XX, comparado aos Estados Unidos. Antes desse período, como explicado por Caio Prado Jr., a carne, especialmente a bovina, desempenhava um papel significativo na dieta colonial, mas não era produzida em grande escala como mercadoria. Os números de bois que chegavam aos centros urbanos na primeira metade do século XIX eram consideráveis, porém significativamente menores que a produção nos Estados Unidos (Prado Jr., 2000, p. 189).

Em comparação com os Estados Unidos, a indústria da carne no Brasil levou mais tempo para se desenvolver e, quando finalmente o fez, acabou sendo uma continuação do oligopólio norte-americano. A Armour, pioneira na construção da primeira câmara frigorífica no final dos anos 1870, ampliou sua influência para o sul do continente ao adquirir charqueadas e matadouros na região do Prata. Os frigoríficos proliferaram consideravelmente na região do Prata, estabelecendo várias unidades em um período aproximado de duas décadas, abrangendo Argentina, Uruguai e Rio Grande do Sul. Todos os conglomerados adotaram estratégias de implantação na região, incluindo a integração de algumas operações em nível regional, e a implementação de novos sistemas de gestão da força de trabalho. Assim, toda uma região econômica dedicada à produção e exportação de carnes resfriadas foi criada (Pesavento, 1980).

Os primeiros frigoríficos se instalaram no início do século XX em São Paulo, por meio de iniciativas estrangeiras vinculadas às empresas norte americanas *Swift*, *Armour* e *Wilson*. Os frigoríficos estrangeiros foram atraídos para a cidade de São Paulo que, à época, se equivaleria à cidade de Chicago, um centro industrial e de decisões

comerciais. Segundo Benites (1978, p. 149) esses grandes empreendimentos adotaram um esquema de localização que o autor define como “modelo de Chicago”. Tal modelo é caracterizado pela grande dimensão e capacidade das unidades de abate, de 1.000 a 3.000 bovinos e suínos por dia, e por um raio de até 400 km de distância das zonas de engorda. A implantação dos frigoríficos deveria ocupar uma posição central em relação às áreas de engorda, possuir conexão com as redes de circulação ferroviária e acesso à mão de obra. Nos Estados Unidos, Chicago possuía todas essas características, uma grande cidade de entroncamento ferroviário, a sede das companhias *Swift, Armour, Morris e Wilson*.

O modelo locacional dos grandes frigoríficos de Chicago foi implantado na Argentina, em 1910. O país possuía uma rede ferroviária radial, que cobria todo o Pampa e era centralizada na cidade de Buenos Aires.

A Cia. Paulista, por volta de 1910, estabeleceu um serviço regular de vapores nos rios Grande e Paraná para facilitar a entrada e a travessia de gado bovino magro proveniente de Goiás, do Triângulo Mineiro e do Mato Grosso. A Cia. Sorocabana atingiu Santo Anastácio em 1920 e Presidente Epitácio em 1922. Em Presidente Epitácio o gado magro vindo do sul do Mato Grosso era embarcado rumo aos frigoríficos da cidade de São Paulo. A Sorocabana também transportava suínos procedentes de cidades ao sul do estado de São Paulo. A Cia. Noroeste alcançou o rio Paraná, em 1910, e impulsionou o surgimento de invernadas de Itapura, em São Paulo, até Corumbá, no Mato Grosso.

De modo geral o desenvolvimento da rede ferroviária paulista impulsionou o surgimento de novas áreas de engorda de gado no oeste paulista e sul do Mato Grosso de modo a suprir o abastecimento dos grandes frigoríficos estrangeiros ligados ao mercado internacional de carne. Segundo Monbeig, (1984), em 1930, cerca de 50.000 km<sup>2</sup> de terras anteriormente cobertas por matas tinham se transformado em pastagens no oeste do estado de São Paulo; entre 1930 e 1939, as pastagens representavam 31% da superfície total do estado e o rebanho bovino passou de 2.029.961 cabeças para 3.484.614.



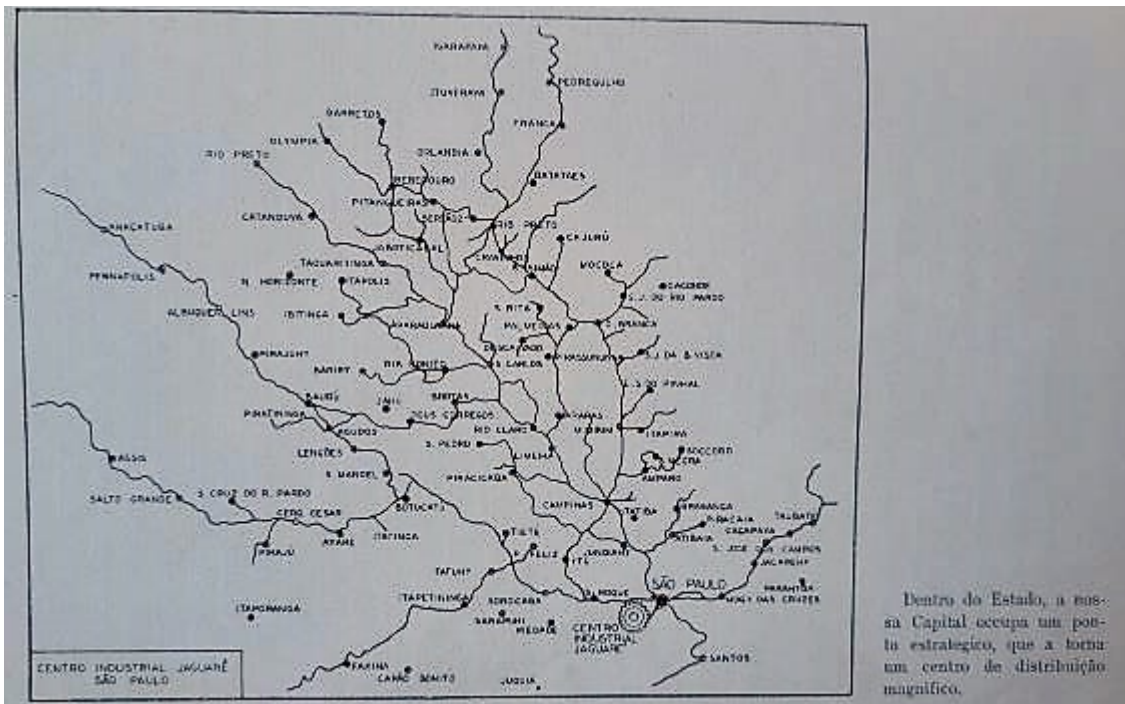
Durante o século XIX, Chicago cresceu rapidamente devido à sua posição como centro ferroviário e portuário, o que a tornou um ponto central para o comércio e transporte de mercadorias entre o leste e o oeste dos Estados Unidos. Em 1914 o modelo chega ao Brasil e a São Paulo. Os jornais da época vislumbraram que o papel desempenhado pelos frigoríficos de Chicago, no povoamento e no desenvolvimento do extremo oeste dos Estados Unidos, fosse transferido para São Paulo.

A ideia era a de que fenômeno semelhante com o oeste do estado de São Paulo e com os estados vizinhos. O próprio gerente da Cia. Armour chegou a declarar que a cidade de São Paulo iria se transformar na “Chicago da América do Sul”, um dos “maiores centros mundiais de carne”.<sup>47</sup> Tal otimismo pode ser explicado por alguns fatores: rebanho numeroso e potencialmente em expansão no Brasil central, mão de obra disponível e mal remunerada, uma rede de transporte em funcionamento com baixos valores de frete para o escoamento da produção e ausência de medidas protecionistas estatais no tocante às exportações de carnes.

Com relação aos transportes, os frigoríficos valeram-se da estrutura ferroviária implantada anteriormente pela cafeicultura: a densa rede formada por várias companhias que convergiam para a cidade de São Paulo e de lá para o porto de Santos. Além do modelo locacional nascido em Chicago, os frigoríficos americanos também trouxeram consigo o estilo arquitetônico de suas construções.

---

<sup>47</sup> Jornal *O Estado de S. Paulo*, 21/09/1914.



**Figura 33:** Mapa que demonstra a convergência das estradas de ferro para a capital paulista e desta para o porto de Santos. Mapa presente na publicação de Henrique Dumont Villares de 1937.  
**Fonte:** Villares (1937, p. 13).

Na década de 1920, as companhias estrangeiras também adquiriram muitas propriedades rurais destinadas a invernadas para engorda bovina no estado de São Paulo. As regiões da Alta Sorocabana, Alta Araraquarense e Noroeste foram, aos poucos, transformando suas áreas de mata em pastagens para o gado. A partir das décadas de 1940 e 1950 a ocupação pecuária transpôs os limites dos rios Paraná e Paranapanema.

A *Cia. Wilson (The Continental Products)* se instalou em Osasco, em 1913; a *Cia. Martinelli* em Santo André, em 1914; a *Cia. Armour* na Lapa, em 1917; e a *Cia. Swift* em Utinga, Santo André, em 1943. A adoção de técnicas de congelamento e resfriamento da carne marcaram uma etapa importante no desenvolvimento dessa cadeia produtiva que envolve abate, industrialização e comercialização. Tais técnicas possibilitaram a conservação da carne e seus derivados perecíveis por vários meses sob baixas temperaturas, tanto nos locais de produção como nos meios de transporte: vagões ferroviários, caminhões e navios frigoríficos. Os processos modernos de conservação da carne também propiciaram a conquista de novos mercados

consumidores no exterior. As repúblicas do Prata, Argentina e Uruguai, já exportavam carne para a Inglaterra desde 1883.



Figura 34: Gravura de artigo sobre a produção de carne no Brasil.  
Fonte: *Digesto Econômico* n. 5, abril de 1945.



Figura 35: Anúncio da Cia. Sorocabana de Material Ferroviário sobre o primeiro vagão frigorífico brasileiro construído pela empresa em 1933.  
Fonte: Revista *O Cruzeiro*, 26 out. 1957.

### 1.3.1 Iniciativas locais: os frigoríficos brasileiros de Antônio da Silva Prado (1913) e Roberto Simonsen (1916)

Em 1913, o Conselheiro Antônio da Silva Prado, um dos maiores cafeicultores e acionistas da Cia. Paulista de Estradas de Ferro tomou a iniciativa de instalar um matadouro-modelo dotado de câmaras frigoríficas em Barretos-SP. O empreendimento

vislumbrou o abastecimento da capital que receberia a carne de Barretos por meio de vagões-frigoríficos da Cia. Paulista e também a exportação pelo porto de Santos. A Cia. Paulista possuía extensas fazendas de criação e engorda de gado na região de Barretos. O frigorífico representava uma revolução no que se refere à produção em grande escala de carne resfriada no Brasil. Antônio Prado também era um dos parceiros de negócios da firma alemã *Theodor & Wille* e também da britânica *Warrant Company*, ambas ligadas à exportação de café (Levi, 1987). Em 1923, o frigorífico de Barretos foi vendido para a Sociedade Frigorífico Anglo, da família britânica *Vestey*, que mais tarde, em 1927, passou a explorar também a Cia. Frigorífica de Santos.

A Cia. Frigorífica de Santos foi fundada em 1916, pelo engenheiro Roberto Simonsen, então com 27 anos, mesmo ano em que a *Cia. Armour* instalou sua unidade em São Paulo. O frigorífico de Santos provavelmente foi o primeiro investimento de Simonsen no ramo industrial.



**Figura 36:** Frigorífico de Santos em anúncio publicado no Brasil Ilustrado em 1920.

**Fonte:** Brasil Ilustrado, 1920 *apud* Barbosa, 2020.

Simonsen promoveu a Companhia Santista de Habitações Econômicas (1913) e a Companhia Frigorífica de Santos (1916) como empresas subsidiárias de sua então criada Companhia Construtora de Santos (1912). As novas companhias tiveram o papel de alimentar a produção da construtora e o frigorífico de Santos foi inaugurado em 1919 (Barbosa, 2020, p. 77).

Uma reportagem de 1918 informava que naquele momento a Companhia abatia cerca de 150 reses por dia e estava exportando carne congelada para Inglaterra, França e Itália. Também dizia que “a sala de matança para bovinos foi construída para uma capacidade de 400 reses por dia. É dotada com os mais modernos aparelhos de suspensão, guindastes, etc. movidos a eletricidade”.<sup>48</sup>

A Companhia Frigorífica de Santos reuniu entre seus subscritores acionistas da Construtora, empresários ligados ao café e agentes da administração pública.

### 1.3.2 O frigorífico Wilson, em Osasco (1914)



**Figura 37:** Localização do Frigorífico Continental/Wilson, em Osasco, 1930. Implantado próximo à várzea do rio Pinheiros e a linha da Estrada de Ferro Sorocabana.

**Fonte:** Trecho do Levantamento Cartográfico SARA Brasil, 1930, acrescido de informações do autor.

O frigorífico Wilson (*The Continental Products*) iniciou sua construção em 1914 em Osasco, em área próxima à várzea do rio Pinheiros, comprando uma propriedade de 242 hectares dotada de pastagens onde o gado, procedente das áreas distantes de engorda do sul do Mato Grosso e do oeste de São Paulo, pudesse se refazer das longas viagens ferroviárias. O frigorífico implantou-se junto à linha da Estrada de Ferro

<sup>48</sup> Revista *Fon Fon*, Rio de Janeiro, n. 38, 28 set. 1918.



Sorocabana e desta para a *São Paulo Railway*, na Lapa em São Paulo, assim conectando-se ao porto de Santos.<sup>49</sup>



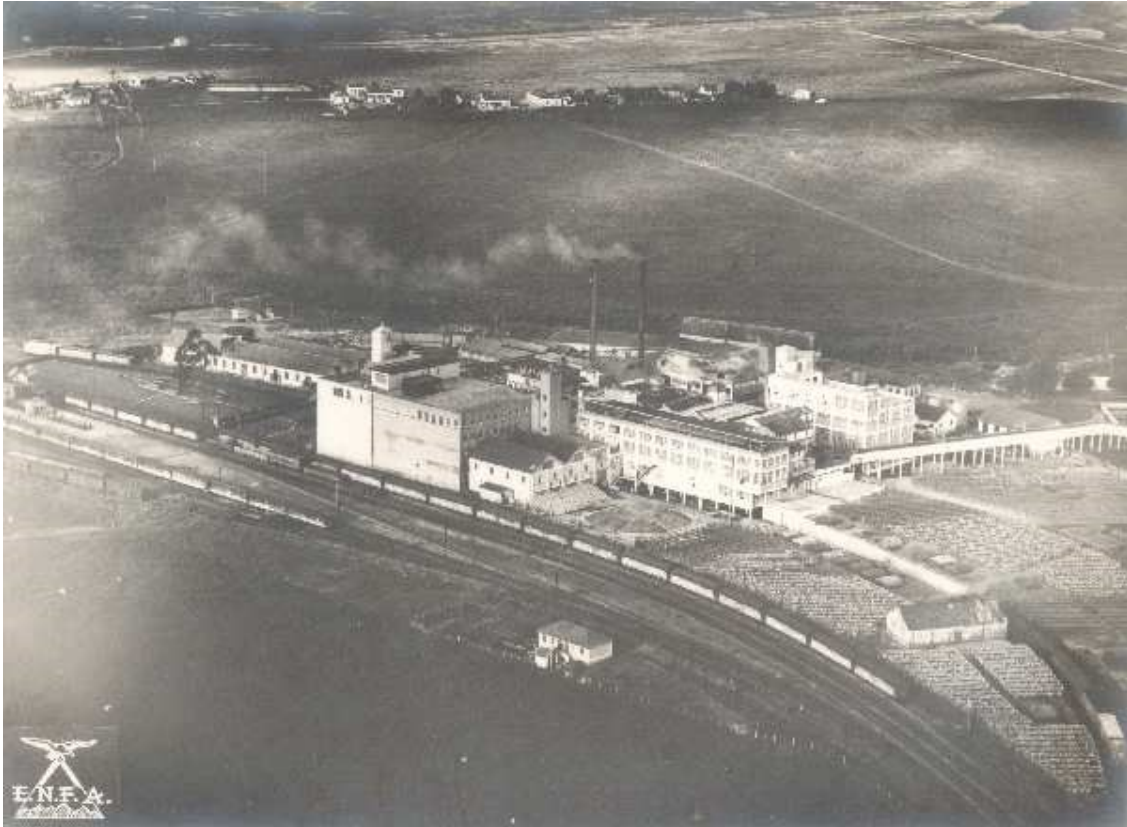
**Figura 38:** Vista do Curral do Frigorífico Wilson em Osasco, nos anos 1940.

**Fonte:** Arquivo Público do Estado de São Paulo.

A Cia. Wilson também engordava gado para seu próprio abastecimento em fazendas adquiridas nos municípios de Rancharia e Martinópolis, na região da Alta Sorocabana. Os municípios de Presidente Venceslau e Presidente Epitácio também receberam grandes internadas nas décadas de 1930 e 1940 e as matas cederam lugar ao capim colônião.

---

<sup>49</sup> Jornal *O Estado de S. Paulo*, 24 set. 1914.

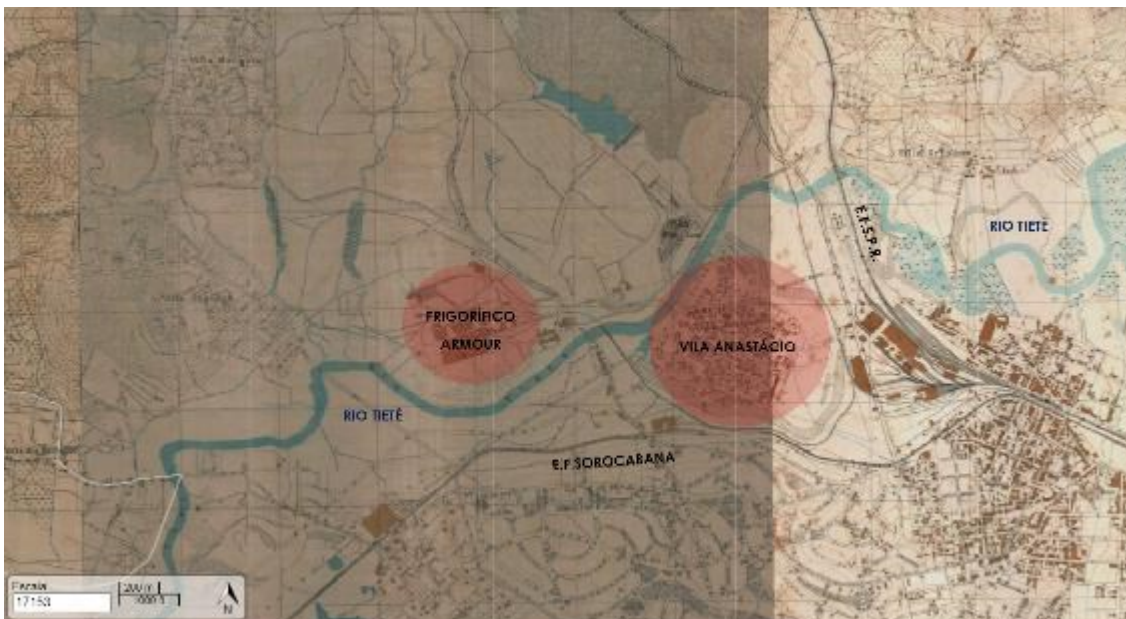


**Figura 39:** Fotografia aérea do complexo do Frigorífico da Cia. Wilson em Osasco, em 1938.  
**Fonte:** Instituto Geográfico e Cartográfico de São Paulo.



**Figura 40:** À esquerda, interior da câmara fria do Frigorífico Wilson de Osasco. À direita, lata de banha enlatada produzida pela Cia. Continental/Wilson.  
**Fonte:** Arquivo Público do Estado de São Paulo e acervo do autor, respectivamente.

### 1.3.3 O frigorífico Armour, na Vila Anastácio (1917)



**Figura 41:** Localização do Frigorífico Armour e seu bairro residencial operário, a Vila Anastácio, 1930. Implantado próximo ao rio Tietê e as linhas das estradas de ferro Sorocabana e *São Paulo Railway*.

**Fonte:** Trecho do Levantamento Cartográfico SARA Brasil, 1930, acrescido de informações do autor.

Em 1913, a *São Paulo Light & Power* compra parte da antiga Fazenda do Anastácio, localizada na margem direita do rio Tietê e próxima à antiga estrada que ia de São Paulo a Jundiaí e Campinas. Outra parte da fazenda foi adquirida pela Companhia Armour do Brasil S.A., em 1917, para que ali fosse implantado um frigorífico com áreas de pastagem e apoio (Almeida, 2020, p. 104).

A *Armour* localizou-se entre a Estrada de Ferro Sorocabana e a *São Paulo Railway*, ou seja, receberia os bovinos do interior e exportaria carne congelada pelo porto de Santos. O frigorífico vislumbrava se transformar no maior estabelecimento produtor de carne resfriada da América do Sul e seria capacitado para a produção de carne bovina e suína para exportação em larga escala.<sup>50</sup> A empresa, sediada em Chicago, possuía subsidiárias na Argentina, Chile, Paraguai e no Brasil.

---

<sup>50</sup> Jornal *O Estado de São Paulo*, 01/01/1921, p. 06.



# Frigorífico Armour da America do Sul a ser inaugurado no Estado de S. Paulo

## Instalações grandiosas que custaram 40:000.000\$000

**A inauguração desta instalação gigantesca da Armour, com uma capacidade diária para matar 2.000 cabeças de gado bovino, 600 de suíno e 1500 de ovelhum, torna S. Paulo o maior emporio de carnes preparadas do Brasil**

**Essa monumental Empresa está aparelhada para atender às maiores encomendas, tanto do Brazil como da Europa**

Janeiro de 1921, marcará a data em que a mais nova e a maior indústria de S. Paulo começa a funcionar. A inauguração será provisória, simplesmente para ajustar as máquinas. A definitiva será anunciada mais tarde, quando o publico será convidado a inspecionar este grandioso frigorífico.



A CIA. ARMOUR DO BRASIL, S. A. Frigorífico São Paulo é imponentemente uma. Em terra que trará inestimáveis vantagens aos criadores paulistas.

FRIGORIFICO SÃO PAULO  
CARRANHA, AGRICULTURA DO BRASIL

A grande indústria da Armour, no Estado de S. Paulo, está sendo a construir em S. Paulo o maior e o mais moderno frigorífico da América do Sul. Pertencente a uma monumental indústria internacional, a empresa tem a honra de ser a primeira do gênero no Brasil, além de ser a primeira instalada no Brasil pelo governo federal.

A inauguração desta fábrica, provisória e definitiva, será permanentemente nos frigoríficos brasileiros, a oportunidade de fazer a reconstrução econômica do país produtiva.

UM MERCADO CONSUME E A INVENÇÃO MILHÕES DE COLONIZADORES ADICIONAIS, DOS AS BEMAS DO SUAS PATRIAS.

É desta da Companhia Armour do Brasil que se retira o maior produto para a indústria nacional, a carne bovina, suína e ovina, com uma instalação em um campo de 500 hectares, a ser construído, para, por intermédio da fábrica, a carne será distribuída em todo o Brasil como bem, mas da Europa.



Figura 43: Fotografia aérea do complexo do Frigorífico Armour, em Vila Anastácio, São Paulo, em 1938.

Fonte: Instituto Geográfico e Cartográfico de São Paulo.

### 1.3.4 A Cia. Swift em Campinas (1942)

Na década de 1940, a cidade de Campinas promove a implantação de um Distrito Industrial em uma localização estratégica, na zona sul, junto à linha-tronco da Cia. Paulista de Estradas de Ferro. A área também recebeu um ramal de bitola mista para que os trens da Cia. Mogiana e da Cia. Sorocabana pudessem suportar ~~para~~ carregamentos e entregas de carga.



A fotografia ao alto apresenta uma vista parcial da fábrica construída pela COMPANHIA SWIFT na cidade de Campinas, Estado de São Paulo.

É NESSA FÁBRICA ultra-moderna, construída com todos os requisitos de higiene, que são fabricados o excelente Óleo "A Patroa" e o insuperável Composto "A Patroa."

Na confecção de bolos leves e delicados, pães e pasteleria, use sempre o  
**COMPOSTO "A PATROA"**  
É, também, excelente para todas as frituras.

Para saladas saborosas e frituras perfeitas, use somente o  
**ÓLEO "A PATROA"**  
É ótimo, também, para temperar legumes cozidos.

Companhia **Swift** do Brasil S/A  
Distribuidores Mundiais de Produtos Brasileiros

O distrito recebeu o nome de "Parque Industrial de Samambaia", e ali se implantou uma grande planta industrial da Cia. Swift – bem como de outras indústrias, como as Indústrias Reunidas Matarazzo e a Anderson e Clayton.

**Figura 44:** Propaganda da revista *Reader's Digest* de dezembro de 1942. Mostrando a fábrica da Cia. Swift em Campinas.

**Fonte:** Pró-Memória de Campinas-SP

### 1.3.5 A Vila Anastácio

Com a instalação da Cia. Armour e de outras empresas atraídas pela proximidade da ferrovia novos bairros operários passaram a se implantar por aquela região. Um desses novos bairros foi a Vila Anastácio, cujo projeto foi concebido pelos engenheiros Eduardo Ralsten e Jorge Macedo Vieira entre 1918 e 1919.

Jorge Macedo Vieira e Prestes Maia foram colegas de turma na Escola Politécnica e, posteriormente, parceiros em vários trabalhos. Vieira cumpriu seu estágio final do curso na Companhia City, no mesmo período em que Richard Barry Parker esteve em São Paulo e à frente de vários projetos e obras da Cia. City.

Nesse período, de 1917 a 1919, Vieira acompanhou a implantação do Jardim América e os projetos para o Pacaembu, o Alto da Lapa e Bela Aliança, todos projetados por Parker (Andrade, 1998). A partir de então, os projetos de Vieira passaram a se referenciar no modelo inglês da “Town Planning” de Raymond Unwin.

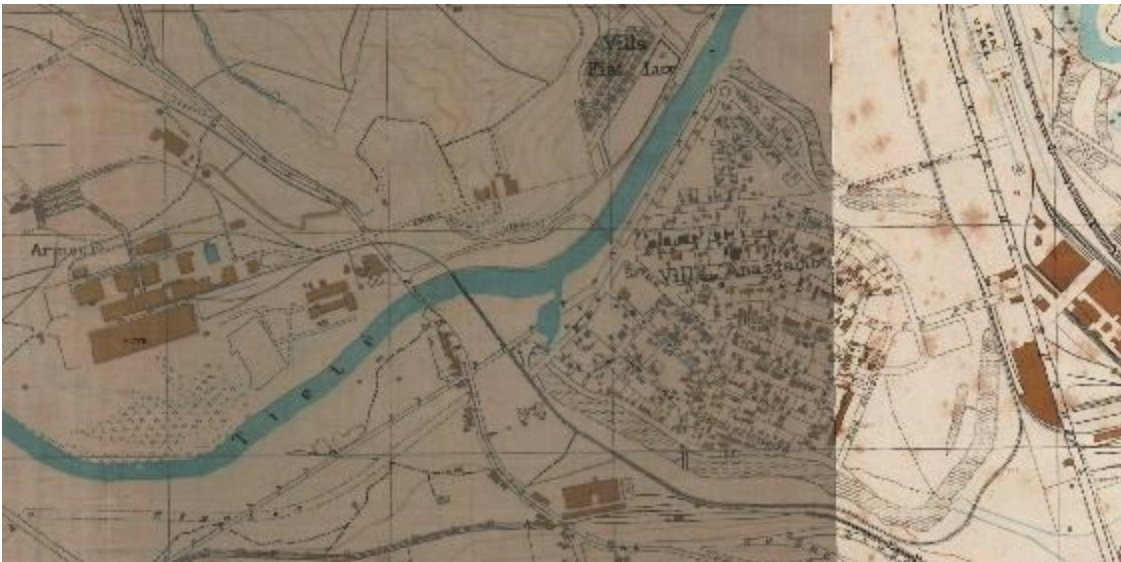
Sobre Macedo Vieira,

É conhecida sua longa parceria com Goes Sayão, com o qual chegou a compor uma sociedade; com Saturnino de Brito Filho (entre vários trabalhos em conjunto destaca-se a implantação de Água de São Pedro, estância hidromineral na região central do estado de São Paulo) e Prestes Maia, com o qual teve relação profissional e de amizade por longos anos. Poder-se-ia afirmar que a longa relação de Macedo Vieira e Prestes Maia, jamais abalada, se deve à prioridade que este último concedia à questão prática em relação a acadêmica. Tal perfil assemelha-se ao de Jorge de Macedo Vieira, muito mais um técnico que um teórico. Tal fato, porém, não comprometeu a excelente qualidade acadêmica do engenheiro civil (...) A amizade com Prestes Maia também rendeu a Macedo Vieira um convite para a elaboração dos levantamentos iniciais que levaram a execução da primeira planta modelar de Campinas, ainda no final dos anos de 1920 (Bonfato, 2008, p. 71-72).

A análise do projeto concebido para a Vila Anastácio demonstra que os princípios de saneamento, traçado orgânico e parâmetros de ocupação dos lotes, não estiveram restritos aos empreendimentos elaborados pela Cia. City, mas também reverberaram por entre outros profissionais e empresários do ramo imobiliário.

Segundo Andrade (1998, p. 275), Barry Parker, em seu artigo *“Two years in Brazil (1917-1919)”*, informa que quando estivera desenvolvendo o projeto do Jardim América, foi informado que o industrial Armour, de Chicago, havia começado a construir um grande frigorífico em uma gleba próxima a uma área de propriedade da Cia. City, na região da Lapa. Essa informação guiou Parker a projetar o Alto da Lapa e Bela Aliança como bairros propícios a receberem os operários e funcionários administrativos da Cia. Armour.





**Figura 45:** Localização do Frigorífico Armour e seu bairro residencial operário, a Vila Anastácio, 1930. Implantado próximo ao rio Tietê e as linhas das estradas de ferro Sorocabana e *São Paulo Railway*.  
**Fonte:** Trecho do Levantamento Cartográfico SARA Brasil, 1930 acrescido de informações do autor.

O frigorífico, cuja construção foi terminada em 1921, impulsionou a Cia. City a comercializar lotes industriais oriundos de parte das suas glebas localizadas nas proximidades da Vila Anastácio e os bairros-jardins do Alto da Lapa e Bela Aliança. Segundo Almeida (2020),

Estes lotes exemplificam a variedade das operações comerciais realizadas pela City, que nesse caso repassou para novos proprietários e/ou empreendedores imobiliários parte dos terrenos adquiridos em 1912, quando do início de sua atuação na cidade. Terrenos que não pareciam ser de interesse para o desenvolvimento de projetos residenciais e que em sua maioria foram vendidos sem qualquer benfeitoria realizada pela empresa.

**Terrenos para Industrias**

DENTRE os bairros industriais de S. Paulo, a LAPA occupa incontestavelmente um lugar de grande destaque, pela sua ligação rápida e directa com o centro da cidade, pelas suas vastas áreas de transportes, tanto ferroviários como urbanos, e pela sua população crescente. Nesta parte colossal de terreno para a S. P. R., a Oeste e Nordeste, edificaram-se todas as linhas de estradas de ferro.

OS nossos magníficos terrenos destinados a fabricas ou depósitos, -- situados entre a Fabrica de Phosphoros "Fiat-Lux", Fabrica de Tubos Centrifugados "Hume" e o Frigorifico Armour, a dois passos da Estação Domingos de Moraes da E. F. Sorocabana (com terceiro trilho da S. P. R.), junto ao futuro canal do Tietê, -- dispõem, por contracto, de desvios da E. F. Sorocabana e têm ainda a vantagem de ficarem com frente para a linha de bondes "Anastacio".

PELA sua situação privilegiada, preço baixo e condições excepcionaes que conciliam as vantagens, difficilmente terão concorrentes, estes terrenos, ao longo das Estradas de Ferro e DENTRO DO PERIMETRO URBANO DESTA CAPITAL.

**CIA. CITY**  
 LIBERO BADARO, 16

**COMPANHIA CITY**  
 A maior empresa imobiliária e construtora do Brasil  
 50, RUA LIBERO BADARO

**OS** nossos magníficos terrenos destinados a fabricas ou depósitos, -- situados entre a Fabrica de Phosphoros "Fiat-Lux", Fabrica de Tubos Centrifugados "Hume" e o Frigorifico Armour, a dois passos da Estação Domingos de Moraes da E. F. Sorocabana (com terceiro trilho da S. P. R.), junto ao futuro canal do Tietê, -- dispõem, por contracto, de desvios da E. F. Sorocabana e têm ainda a vantagem de ficarem com frente para a linha de bondes "Anastacio".

**Figura 46:** Anúncio publicitário da Companhia City, de terrenos destinados ao uso industrial nas proximidades do Frigorífico Armour e da Vila Anastácio. **Fonte:** Jornal O Estado de S. Paulo, 16/07/1936.

#### 1.4 Energia para a indústria e transporte fluvial: a *Light and Power Company* e o modelo energético para São Paulo (1926-1927)

A geração de energia elétrica em São Paulo se concretizou pioneiramente em meio às áreas de produção de café: em 1883, em São Carlos, foi inaugurada a hidrelétrica de Monjolinho, a primeira do estado e que iluminou o centro da cidade; em 1898, Espírito Santo do Pinhal e Amparo receberam o serviço iluminação pública e energia elétrica; em 1899, Ribeirão Preto e São José do Rio Pardo; em 1900, Sorocaba (Diniz, 2012).

Em Toronto, Canadá, no dia 7 de abril de 1899, teve origem a *São Paulo Tramway, Light and Power Company*. Posteriormente, em 17 de julho do mesmo ano, a companhia recebeu a autorização presidencial de Campos Sales para operar no Brasil. A empresa iniciou suas atividades em São Paulo no mesmo ano, dando início à construção da Usina Hidrelétrica de Santana de Parnaíba, finalizada em 1901.



**Figura 47:** Usina de Parnaíba, a primeira hidrelétrica da São Paulo Light, situada no rio Tietê, junto a cidade de Santana do Parnaíba.

**Fonte:** Memória da Eletricidade

Antes da chegada dos investidores responsáveis pela fundação da *Light* em São Paulo, em 1899, empresários e políticos locais com conexões com os canadenses iniciaram negociações para garantir todas as autorizações legais necessárias para operar os serviços de iluminação e transporte urbano na capital. Uma vez estabelecidos no Brasil,

os representantes da *Light* cultivaram relações próximas com políticos influentes. Isso facilitou a obtenção e consolidação das concessões dos serviços públicos pretendidos pela empresa, além da incorporação das pequenas concessionárias já existentes em sua área de atuação. Essas parcerias estratégicas foram fundamentais para expandir a influência e os serviços da empresa.

Antes da formação da Light em São Paulo, em 15 de junho de 1897, Francisco Gualco, cidadão italiano, e Antônio Augusto de Sousa, brasileiro, obtiveram uma concessão da Câmara Municipal para explorar serviços de transporte urbano por ferrovias de tração elétrica. Gualco, anteriormente no Canadá como empreiteiro de mão de obra, uniu-se a um projeto de imigração liderado por Américo de Campos, advogado e filho de Bernardino de Campos, ex-presidente do estado de São Paulo e ministro da Fazenda. Antônio Augusto de Sousa, parceiro de Gualco na concessão municipal, também tinha vínculos com a família Campos, sendo sogro de Carlos de Campos, filho de Bernardino e irmão de Américo de Campos. Gualco e Sousa atuaram como intermediários entre os investidores canadenses e norte-americanos e as autoridades brasileiras na concepção do empreendimento paulista. Gualco foi responsável por contatar Frederick Stark Pearson, um engenheiro norte-americano renomado e investidor em diversos projetos de ferrovias e sistemas de transporte urbano por tração elétrica nas cidades de Nova York e Boston, nos Estados Unidos, em Cuba e também no Canadá.<sup>51</sup>

Até meados da década de 1920 a geração e distribuição de energia elétrica no estado de São Paulo se dividia em dois grupos: na capital e áreas envoltórias o serviço era feito pela *Light*; no interior do estado, a responsabilidade ficou a cargo de empresas locais e regionais de famílias vinculadas ao capital cafeeiro.

No interior do estado esse cenário começou a se alterar com a criação da Companhia Paulista de Força e Luz – CPFL, em 1912. A criação dessa companhia se deve ao processo de incorporação de outras pequenas empresas buscando a formação de um sistema mais otimizado e integrado de geração e distribuição.

---

<sup>51</sup> Dicionário Histórico-Biográfico da Primeira República, 1889-1930. Rio de Janeiro: CPDOC/FVG, 2015.

Em São Paulo, em 1927, uma mudança significativa no cenário empresarial de energia se configurou, pois a Light adquiriu o controle acionário de dez empresas de distribuição da região da capital e do Vale do Paraíba. Com isso, o grupo internacional aproximou as áreas de concessões de suas duas subsidiárias, a *Light* de São Paulo e a do Rio de Janeiro, consolidando, dessa maneira, seu monopólio de atuação no eixo entre as duas maiores cidades brasileiras do início do século XX.

As dez empresas incorporadas pela *Light* foram: Companhia Ituana de Força e Luz, Empresa Luz e Força de Jundiaí, Companhia Luz e Força de Guaratinguetá, Companhia Força e Luz Norte de São Paulo, Companhia Força e Luz de Jacareí-Guararema, Empresa de Eletricidade São Paulo e Rio, Empresa de Eletricidade São Sebastião, Companhia Força e Luz São José, Empresa de Melhoramentos de Porto Feliz, e Sociedade Anônima Kenworthy. Com isso a empresa passou a fornecer energia para além da capital, expandindo sua atuação para os municípios de Caçapava, Cachoeira Paulista, Caraguatatuba, Cotia, Cruzeiro, Guararema, Guaratinguetá, Indaiatuba, Itu, Jacareí, Jundiaí, Lorena, Mogi das Cruzes, Pindamonhangaba, Porto Feliz, Salinópolis, Salto, Santa Branca, São José dos Campos, São Sebastião, Taubaté, Tremembé, além do bairro de Barueri, no município de Parnaíba (Diniz, 2012).

Tal processo concentrou empresas anteriormente de caráter local e regional e consolidou os investimentos internacionais no ramo da produção de energia elétrica no estado de São Paulo. Dentre os personagens envolvidos nessa aglutinação empresarial, destacamos as figuras dos engenheiros Guilherme Dumont Villares (1887-1957) e Edgar Egydio de Souza (1876-1956). Em nossos levantamentos junto ao *Diário Oficial do Estado de São Paulo* e ao *Jornal Correio Paulistano* pudemos verificar que Guilherme Dumont Villares e Edgar Egydio de Souza estiverem sempre juntos na administração das companhias incorporadas pela *Light*, em 1927. As atas das empresas publicadas, quase sempre, tinham Guilherme Villares como acionista e presidente da determinada empresa subsidiária e Edgar de Souza como representante das ações da *São Paulo Light*.<sup>52</sup>

---

<sup>52</sup> Encontramos os nomes de Guilherme Villares e Edgard de Souza em atas das dez companhias incorporadas pela Light em 1927: Companhia Ituana de Força e Luz, Empresa Luz e Força de Jundiaí, Companhia Luz e Força de Guaratinguetá, Companhia Força e Luz Norte



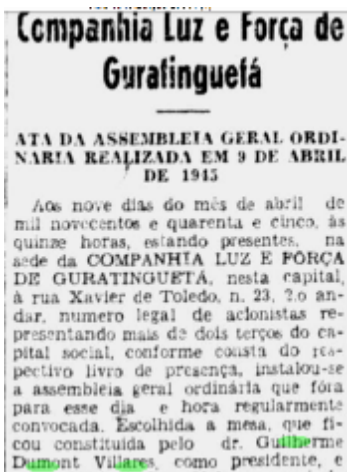


Figura 48: A esquerda, recorte de publicação da Ata da Assembleia Geral Ordinária da Cia. Luz e Força de Guaratinguetá de 09/04/1945. A direita, recorte de publicação da Ata da Assembleia Geral Ordinária da Cia. Força e Luz de Jacaré e Guararema de 22/04/1947.

Fonte: Jornal *Correio Paulistano* de 10/05/1945 e de 08/06/1947, respectivamente.

### Empresa de Electricidade São Paulo e Rio

Acta da assembleia geral extraordinaria, realizada em 3 de Setembro de 1929.

Aos tres dias do mez de Setembro de mil novecentos e vinte e nove, ás 14 horas, na sede social, à r. Xavier de Toledo, n. 1, nesta cidade de São Paulo, presentes accionistas representando por si e procuradores a totalidade do capital social, havendo numero legal, foi declarada installada a assembleia geral extraordinaria para esse dia e hora convocada, sendo aclamado para presidil-a o accionista dr. Eurico Sodré, o

cando o dr. Gastão Pereira de Souza, por força de resolução da assembleia, investido de poderes amplos para affectuar a doação, assignar a competente escriptura e transmitir a posse. Nada mais havendo a tratar, foi suspensa a reunião afim de se lavrar a presente acta, que, ao ser reaberta a sessão, foi lida e approvada e vai assignada por todos os accionistas presentes. Eu, Harry Mayer, secretario, a minutei o subscrevo.

(a. s.) Eurico Sodré  
 Harry Mayer  
 Edgard Egydio de Souza  
 P. p The S. Paulo Tramway,  
 Light & Power Co. Ltd. N.  
 H. Couzons  
 Guilherme Dumont Villares  
 H. G. Holman  
 Felix Ferrás por si e p. p. de  
 Daniel Mulqueen  
 Cuthbert Powell Conrand  
 Eurico Sodré p. p. do dr. Edcar-  
 do Pinheiro Lobo.

Figura 49: Recorte de publicação da Ata da Assembleia Geral Extraordinária da Empresa de Electricidade São Paulo e Rio de 03/09/1929.

Fonte: Diário Oficial do Estado de São Paulo de 25/10/1929.

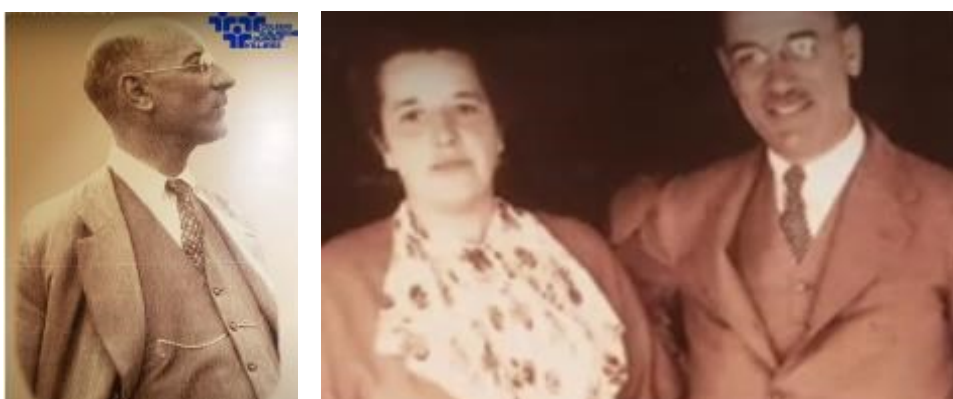
Guilherme Dumont Villares nasceu em Ribeirão Preto, em 1887, formou-se em engenharia e fez sua carreira profissional na *Light*, fazendo parte de sua diretoria e administração. Guilherme era filho de Guilherme de Andrade Villares (1853-1930),

de São Paulo, Companhia Força e Luz de Jacaré-Guararema, Empresa de Eletricidade São Paulo e Rio, Empresa de Eletricidade São Sebastião, Companhia Força e Luz São José, Empresa de Melhoramentos de Porto Feliz, e Sociedade Anônima Kenworthy.



português, engenheiro graduado em Syracuse, Nova York, e natural da cidade do Porto, Portugal, e de Virgínia Santos Dumont Villares (1866-1941), filha de Henrique Dumont, considerado o primeiro rei do café brasileiro, detentor de grandes fazendas na região de Ribeirão Preto. Guilherme Dumont Villares também era sobrinho de Alberto Santos Dumont e Ricardo Severo. Foi casado com Maria Luiza Itapura de Miranda, filha de Jacob Itapura de Miranda, prefeito de Santos entre 1896 e 1898. Era irmão de Henrique e Arnaldo Dumont Villares.

Guilherme Dumont Villares foi membro da Sociedade de Amigos da Cidade de São Paulo. O *Correio Paulistano* de 30 de abril de 1936 noticiava que o Conselho Diretor da Sociedade havia se reunido para deliberar sobre o resultado das últimas eleições e proceder o preenchimento dos cargos de vice-presidente e 1º tesoureiro. Naquele momento a presidência era ocupada por Francisco Prestes Maia. O Conselho Diretor eleito foi composto pelos seguintes sócios: Conde Sylvio Alvares Penteado, Goffredo da Silva Telles, Ubaldo Franco Caiuby, Leonidas Garcia da Rosa, Heribaldo Siciliano, Guilherme Dumont Villares, José Barbosa de Oliveira e Geraldo Gavião Monteiro. Nessa reunião, Guilherme Dumont Villares solicitou a não inclusão de seu nome entre os membros do Conselho Diretor, em vista do dispositivo 30º do Estatuto da Sociedade e ser membro da administração da *Light & Power*.<sup>53</sup>

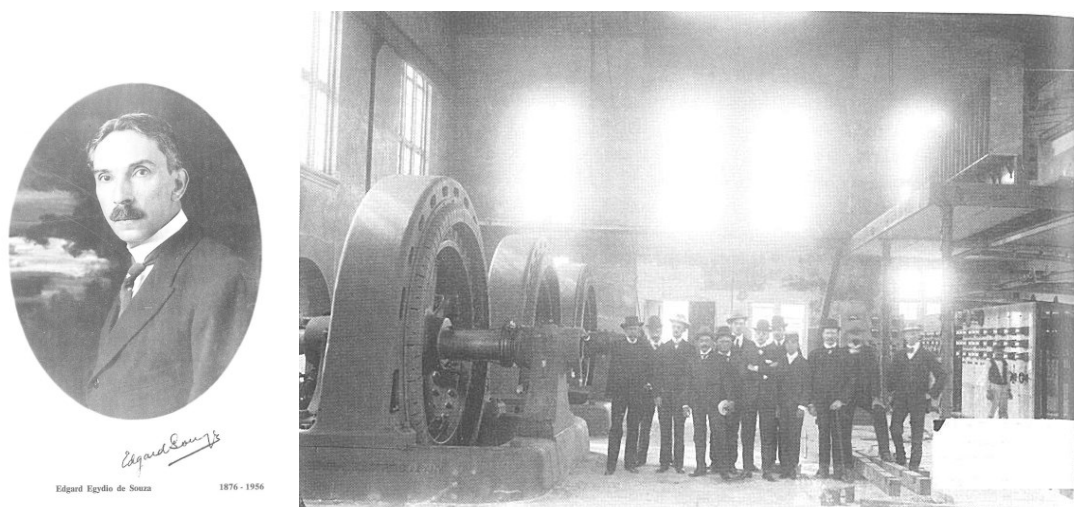


**Figura 50:** A esquerda, Guilherme Dumont Villares. A direita, Guilherme e sua esposa, D. Maria de Miranda.  
**Fonte:** Acervo Histórico do Colégio Guilherme Dumont Villares.

---

<sup>53</sup> Estiveram presentes na reunião de 29/04/1936 da Sociedade Amigos da Cidade: A. Rangel Christoffel, Dacio A. de Moraes, Heribaldo Siciliano, Ubaldo Franco Caiuby, Guilherme Dumont Villares, conde Sylvio Alvares Penteado, Luiz de Anhaia Mello e Alcides Penteado. O presidente, Francisco Prestes Maia, não compareceu “por motivos de força maior”. Nessa reunião o dr. A. Rangel Christoffel expos os resultados de sua viagem a Buenos Aires, para a qual havia recebido a incumbência da sociedade paulistana de representá-la junto a *Asociación de Amigos de la Ciudad de Buenos Aires*. Fonte. *Correio Paulistano* de 30/04/1936.

Edgar Egydio de Souza nasceu em Campinas, em 1876. Membro da elite paulista seus pais foram Elias do Amaral Souza<sup>54</sup> e Laura de Queiroz Aranha de Souza<sup>55</sup>. Formou-se engenheiro de minas (1898) e engenheiro eletricista (1899) no “Instituto Eletrotécnico Montefiore” da Universidade de Liège, na Bélgica. Ingressou na *São Paulo Light & Power* em 1900, às vésperas da inauguração da Usina hidroelétrica de Parnaíba, no rio Tietê. A usina, com capacidade para 16.000 kW abasteceu a cidade de São Paulo à época com cercar de 200.000 habitantes.



**Figura 51:** A esquerda, o engenheiro Edgar Egydio de Souza. Grupo de dirigentes da Light na casa de força da Usina de Parnaíba, em 14 de maio de 1901.

**Fonte:** Souza (1982, p. 61).

Em 1909, a represa e o reservatório de Guarapiranga foram construídos para regular o nível do rio Tietê, garantindo a vazão necessária para a usina de Parnaíba. O rápido desenvolvimento industrial de São Paulo demandava mais energia, levando à construção, em 1914, de uma nova usina hidrelétrica no rio Sorocaba, com capacidade inicial de 25.000 kW. O engenheiro Edgard de Souza, envolvido em todos esses projetos, foi promovido ao cargo de Engenheiro-Chefe da companhia. Em 1923, foi nomeado Engenheiro Eletricista Geral das Companhias *Light* de São Paulo e do Rio de Janeiro, além da *São Paulo Electric Co*, especialmente constituída para a obra de

---

<sup>54</sup> Elias Augusto do Amaral Sousa, era filho do capitão Bento José de Sousa e de Teolinda do Amaral.

<sup>55</sup> Laura de Queirós Aranha, era filha do coronel José Egídio de Sousa Aranha e Maria Luísa Pereira de Queirós, ambos membros da elite agrária e política de Campinas.

Sorocaba. Em 1924, assumiu como Superintendente Geral da *The São Paulo Tramway, Light & Power Co.* e da *São Paulo Electric Co.* tornando-se o primeiro engenheiro brasileiro a liderar o complexo industrial *Light*, sucedendo a Sir Alexander Mackenzie<sup>56</sup>, o principal organizador dessas empresas no Brasil.



**Figura 52:** Usina Hidrelétrica de Itapararanga. Foto: Guilherme Gaensly (1916).

Inaugurada no dia 26 de maio de 1914, a Usina Hidrelétrica de Itapararanga é um dos marcos do início da atuação da empresa anglo-canadense *Light* no interior do Estado. Instalada no rio Sorocaba, na Serra de São Francisco, em Votorantim. Vista parcial da barragem já inaugurada, destacando o reservatório principal. 1916. Interessante notar que ali se situava também a Fazenda Itapararanga de Ramos de Azevedo, da qual extraía mármores e cal para as obras que realizava. O escritório de Ramos de Azevedo foi também o responsável pela construção da sede da *Light* em São Paulo, projetada pelos engenheiros norte-americanos Preston & Curtis. Nessa altura já era sogro de Arnaldo Dumont Villares, engenheiro elétrico formado na Inglaterra, com estágio na Siemens, irmão de Guilherme Villares (sócio da *Light*). Ramos de Azevedo era também diretor da Escola Politécnica, onde Edgard de Souza lecionou e introduziu matérias de engenharia elétrica no curso de engenharia. **Fonte:** Arquivo Público do Estado de São Paulo.

Souza foi professor da Escola Politécnica de São Paulo por 36 anos. O grande desenvolvimento das aplicações da eletricidade, na indústria, nos transportes urbanos, na iluminação pública, em estabelecimentos comerciais e nas residências, demonstrava a necessidade da formação de engenheiros especializado em eletrotécnica. Na

---

<sup>56</sup> Alexander Mackenzie (1860, Kincardine - Canadá - 1943 Kincardine - Canadá) advogado, em 1899, veio ao Brasil estudar questões jurídicas relacionadas às concessões para os serviços de bondes e fornecimento de luz e força na cidade de São Paulo, adquiridas pela *São Paulo Light*. Permaneceu no país como procurador desta empresa, tornando-se seu vice-presidente, entre 1902 e 1912. Em 1904, idealizou a instalação, na cidade do Rio de Janeiro, de uma empresa semelhante à *São Paulo Light*. Foi presidente da *Brazilian Traction, Light and Power Company*, entre 1915 e 1928, empresa que incorporou as subsidiárias da *Light* no Rio e em São Paulo.

Politécnica, e engenheiro foi o principal responsável pela organização do ensino de Eletrotécnica visando a formação de engenheiros especialistas nessa área.

Após a criação da Cadeira de Eletrotécnica, em 1902, foi criado o Gabinete de Física Industrial e Eletrotécnica para aulas práticas de “aplicações industriais da eletricidade”. Os laboratórios ou gabinetes da Politécnica, para além da formação prática de seus alunos, também promoveram o contato da escola com a sociedade, pois nesses espaços foram executados serviços até então inexistentes na cidade. O início do ensino da disciplina eletricidade na Escola se deu de modo concomitante ao início do uso da energia elétrica para iluminação pública e para os bondes elétricos em São Paulo. As pesquisas realizadas pelo Gabinete de Eletrotécnica foram fundamentais para a eletrificação da Estrada de Ferro Paulista, em 1922, e da Rede Mineira de Viação, em 1929 (Cytrynowicz; Cytrynowicz, 2011). Já em 1931, o Gabinete de Eletrotécnica foi promovido à condição de Laboratório de Eletrotécnica e, dessa maneira, subordinado diretamente à diretoria da Escola Politécnica e “o sucesso do laboratório deve-se, principalmente, ao trabalho de Edgard de Souza, Francisco Emygdio da Fonseca Telles<sup>57</sup> e Antônio Carlos Cardoso”. A criação do laboratório visava atender às necessidades do curso e também às indústrias em formação e expansão. Em 1940 o Laboratório, por decreto estadual, foi transformado em Instituto de Eletrotécnica, anexo a Escola Politécnica, porém com relativa autonomia (*idem, ibidem*).

---

<sup>57</sup>Francisco Emygdio da Fonseca Telles (São Paulo, dezembro de 1888 — São Paulo, 20 de janeiro de 1971), era filho de Antônio de Queirós Telles, o conde de Parnaíba, e de Evangelina Fonseca de Queirós Telles, Francisco Emygdio da Fonseca Telles nasceu em dezembro de 1888. Estudou na Bélgica, na Universidade de Liège, onde titulou-se engenheiro eletricista e de minas. Foi Secretário de Viação e Obras Públicas do Governo do Estado de São Paulo na administração de Pedro de Toledo. Na Escola Politécnica de São Paulo ingressou em 1914 como professor substituto de Eletrotécnica, e já no ano seguinte, foi efetivado como docente da cadeira de Física Industrial e Eletrotécnica. Em 1926, por sua vez, foi nomeado professor catedrático.



**Figura 53:** Reportagem anunciando que professores da Escola Politécnica convidam o Interventor Adhemar de Barros para a instalação do Instituto Eletrotécnico da USP.  
**Fonte:** *Correio Paulistano* de 29/12/1940.

Alavancada pela produção e comércio de café, seguida pelo crescimento tanto em número quanto em porte dos estabelecimentos industriais, São Paulo experimentou, no final do século XIX, um notável desenvolvimento econômico, caracterizado por rápida expansão e diversificação. Nesse contexto de crescente modernização, a chegada da Light desempenhou um papel crucial ao estabelecer-se para gerar e distribuir energia elétrica destinada à tração de bondes e trens, à iluminação de ruas e residências e a força motriz para a indústria. Segundo Saes (1986, p. 21-24),

O Grupo Light no Brasil – principalmente por sua expressão mais acabada, a *Brazilian Traction, Light and Power Co.* – constitui empresa típica da época do capital financeiro. Não se trata apenas de uma empresa formada para produzir energia para as cidades brasileiras. Trata-se de peça importante no amplo conjunto de interesses industriais e principalmente financeiros, fato que pode ser demonstrado pela amplitude das ligações do grupo Light com outras empresas. Já indicamos os vínculos dos diretores da *Rio Light* com empresas

ferroviárias, industriais ou financeiras do Canadá e dos Estados Unidos. Além disso, o mesmo grupo canadense havia implantado empresas na América Latina, principalmente no México. (...). Na *Mexican Light and Power* os canadenses contariam com a associação de grupos alemães da *Siemens & Halske* (de Berlim) e do *Dresdner Bank*. (...) Há também referências às ligações de Pearson e do grupo *Light* com Percival Farquhar, empresário norte-americano que se envolveu com inúmeras empresas de serviço de utilidade pública do Brasil, principalmente por meio da *Brazil Railway*. (...) Há ainda uma última ligação do grupo *Light* a ser indicada: a que se estabelece com os mercados financeiros europeus, principalmente de Londres. Stone afirma que a maior parte do capital efetivamente investido nas empresas canadenses da América Latina era de origem britânica: o controle canadense fundava-se na propriedade de ações ordinárias, consistentes em grande parte dos “ganhos de fundador” e, na maior parte dos casos, representando somente uma pequena parcela do capital realmente investido no empreendimento. O financiamento destas empresas era feito principalmente por meio da emissão de obrigações lançadas em Londres”. (Stone, p. 717). Evidentemente, a possibilidade de lançar tais títulos no mercado londrino dependia de ligações estreitas com grandes bancos de negócios que operavam naquela cidade. Pensamos, pois que a *Light* pertence, sem dúvida, a esse grupo de empresas característico da época do capital financeiro: não apenas uma empresa estrangeira de energia implantada no Brasil, mas parte de um grande conglomerado financeiro-industrial cujos interesses alcançam não apenas o Canadá e o Brasil, mas também os Estados Unidos, a Inglaterra e, talvez, outros mercados financeiros de importância na época.

Apesar da *Light & Power* ser sediada no Canadá, entre seus maiores acionistas estavam ingleses e norte-americanos. Destaca-se as figuras do engenheiro norte-americano Frederick S. Pearson<sup>58</sup>, então engenheiro-chefe da *Metropolitan Street Railway* de Nova York, empresário ligado a construção de ferrovias nos Estados Unidos; e do inglês James Mitchell, representante no Brasil da *General Electric Co.* Era proprietário de uma loja de material elétrico na rua Direita, nº 7, no centro de São Paulo. Mitchell foi quem convenceu o grupo canadense sobre a viabilidade do negócio. O escritório da *Light*, no final do século XIX, teve suas primeiras instalações sobre a loja de Mitchell, onde mais tarde foi construído o Edifício Guinle.

---

<sup>58</sup> O engenheiro eletricista Frederick Stark Pearson não figura oficialmente entre os sócios fundadores da *Light*, nem ocupa lugar destacado nas histórias e crônicas oficiais da companhia, que preferem ressaltar a contribuição do advogado canadense Alexander Mackenzie. No entanto o engenheiro e financista norte-americano é apontado por alguns autores, dentre os quais Souza (1982) e Saes (1986), como o dirigente máximo na empresa em seus primeiros anos. Frederick Stark Pearson nasceu em 1861, em Lowell, estado de Massachussets, Estados Unidos. Formou-se em engenharia elétrica no *Massachusetts Institute of Technology no Putz College*, em 1883. Foi executivo da *West End Street Railways of Boston* (1889-1893) e da *Metropolitan Street Car Company of New York* (1884-1899), dirigindo importantes obras de transportes e energia nos Estados Unidos, Canadá e México.



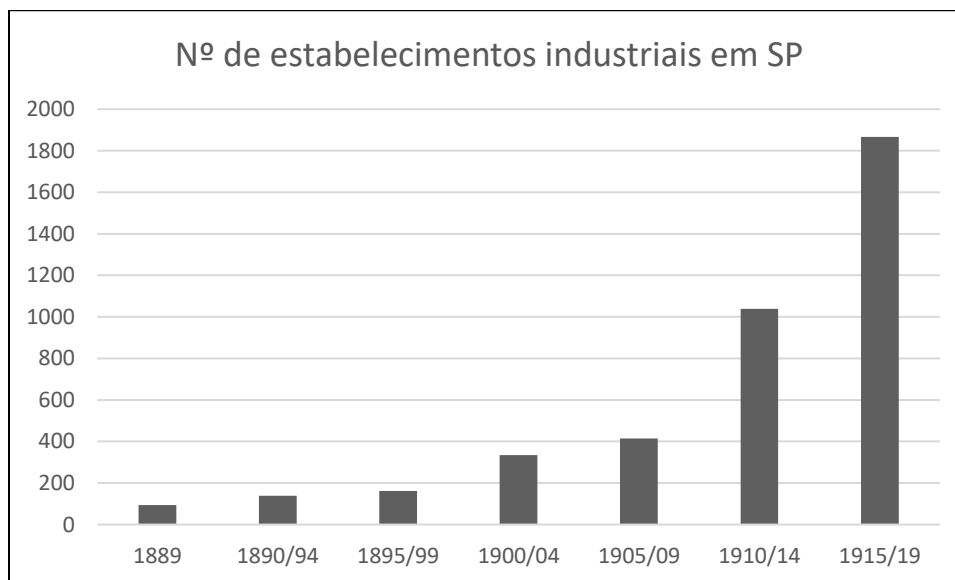


**Figura 54:** Escritório da *S. Paulo Light & Power*, em 1901, à rua Direita, nº 7.  
**Fonte:** Acervo Fundação Energia e Saneamento.



**Figura 55:** Interior da loja de materiais elétricos do inglês James Mitchell, em 1900, à rua Direita, nº 7.  
**Fonte:** Acervo Fundação Energia e Saneamento.

Ao se instalar em São Paulo no início do século XX, a Light encontrou uma economia em rápido processo de expansão. Incremento populacional, diversificação das atividades comerciais, fortalecimento de instituições bancárias e a multiplicação do número de estabelecimentos industriais são índices dessa transformação. Devido à conquista do monopólio do transporte urbano movido à tração elétrica e da produção e distribuição de energia, para iluminação pública e doméstica e de uso industrial na capital, a *Light* se beneficiou “da ampliação do mercado pelo rápido crescimento urbano, fato confirmado pelo ritmo da construção de usinas e o incremento da capacidade geradora”. Naquele momento, ocorria um aumento substancial no consumo de energia elétrica na indústria, devido não só à multiplicação dos estabelecimentos industriais, mas também pela progressiva substituição do vapor por energia elétrica.



**Figura 56:** Salto industrial. Indústria de transformação no estado de São Paulo.  
**Fonte:** Cano (1977, p. 307).

#### 1.4.1 O projeto da Serra (1926-1927)

Devido à necessidade de ampliar sua capacidade geradora, a *São Paulo Light & Power* desenvolveu, através do engenheiro norte-americano Asa White Kenney Billings, o “Projeto da Serra”. Billings, que chega em São Paulo em 1922, viu na Serra do Mar as condições geográficas ideais para potencializar a geração de energia para a capital e sua área envoltória, à época, em acelerado processo de urbanização. Billings propôs



que pequenos cursos d'água tributários dos rios Pinheiros e Tietê fossem revertidos e reservados no alto do planalto para então serem escoados pela serra e para turbinas geradoras instaladas no nível do mar, em Cubatão. O represamento dos tributários do rio Tietê, a montante de Mogi das Cruzes, permitiria o controle do volume do rio a jusante, de modo a controlar a vazão do Tietê em seu trecho de várzea fronteira à crescente cidade de São Paulo. Tal procedimento já havia sido apresentado pelo engenheiro Saturnino de Brito, em 1925, quando coordenou os trabalhos da Comissão de Melhoramentos do rio Tietê. Como apontado pelo engenheiro Edgard de Souza, para o desenvolvimento inicial do projeto a Cia. Light se valeu de levantamentos da Comissão Geográfica e Geológica do Estado de São Paulo (Souza, 1982).<sup>59</sup>

Com o avanço dos estudos, Billings concluiu que seria mais econômico conduzir as próprias águas do rio Tietê para o Reservatório do Rio Grande<sup>60</sup>. Para tanto, propôs a utilização do rio Pinheiros como um canal retificado cujo fluxo seria revertido. No encontro dos rios Pinheiros e Tietê seria instalada uma barragem que represaria a água do Tietê e a conduziria pelo canal do Pinheiros até o reservatório e outras barragens e represas que teriam de ser construídas. O projeto previa também um elaborado sistema de transporte de cargas entre tais represas e o Porto de Santos, delimitando também a construção de um porto fluvial na cidade de São Paulo, no alto da Serra do Mar.

---

<sup>59</sup> SOUZA, Edgard de. História da Light: primeiros 50 anos. São Paulo: Secretaria de Obras e do Meio Ambiente; ELETROPAULO, 1982, p. 179. O texto foi originalmente escrito em 1949.

<sup>60</sup> Posteriormente denominado Reservatório Billings.



**Figura 57:** Relief Map of The Vicinity of S. Paulo and Santos Department of Agriculture, Commerce and Public Works of the State of São Paulo. Comissão Geográfica e Geológica. Provavelmente o mapa a que se refere o engenheiro Edgard de Souza, e que fora utilizado inicialmente pela Cia. Light, para o Projeto da Serra 1926-1927. **Fonte:** Acervo do Museu Paulista da USP.

Sobre o projeto, o engenheiro Edgard de Souza (1982, p. 103) afirma:

O Projeto da Serra não só compreende a Usina de Cubatão como oferece vantagens e possibilidades, podendo-se, entre outras coisas, mencionar as seguintes: – um abundante e seguro suprimento de energia elétrica, garantido por enorme volume de água armazenado em reservatórios; – o controle da

vazão do Rio Pinheiros por meio de possantes bombas e, eventualmente, lançando-se as águas desse rio para o mar, por intermédio das represas, permite reduzir o nível do Rio Tietê nas grandes enchentes e, em consequência, as inundações nos seus terrenos marginais; – a possibilidade de criar um porto na cidade de São Paulo, a cerca de 750 metros de altitude, em média, ligando-se com o Oceano, em Santos, pelo Canal do Rio Pinheiros, reservatórios, descida das barcas por um plano inclinado na encosta da Serra, continuando pelo Rio Cubatão e braços de mar até os transatlânticos atracados às Docas. Como alternativa ao plano inclinado, poderia ser empregado o transporte aéreo das cargas por cabos teleféricos ligando o último reservatório na cumeada da Serra com o cais de Santos.

A via de transporte fluvial, criada pelo projeto da *Light*, receberia as cargas provenientes do interior do estado e também de Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso, através dos rios Tietê e Pinheiros até a capital, e dali até o porto de Santos por meio do sistema descrito por Edgard de Souza.

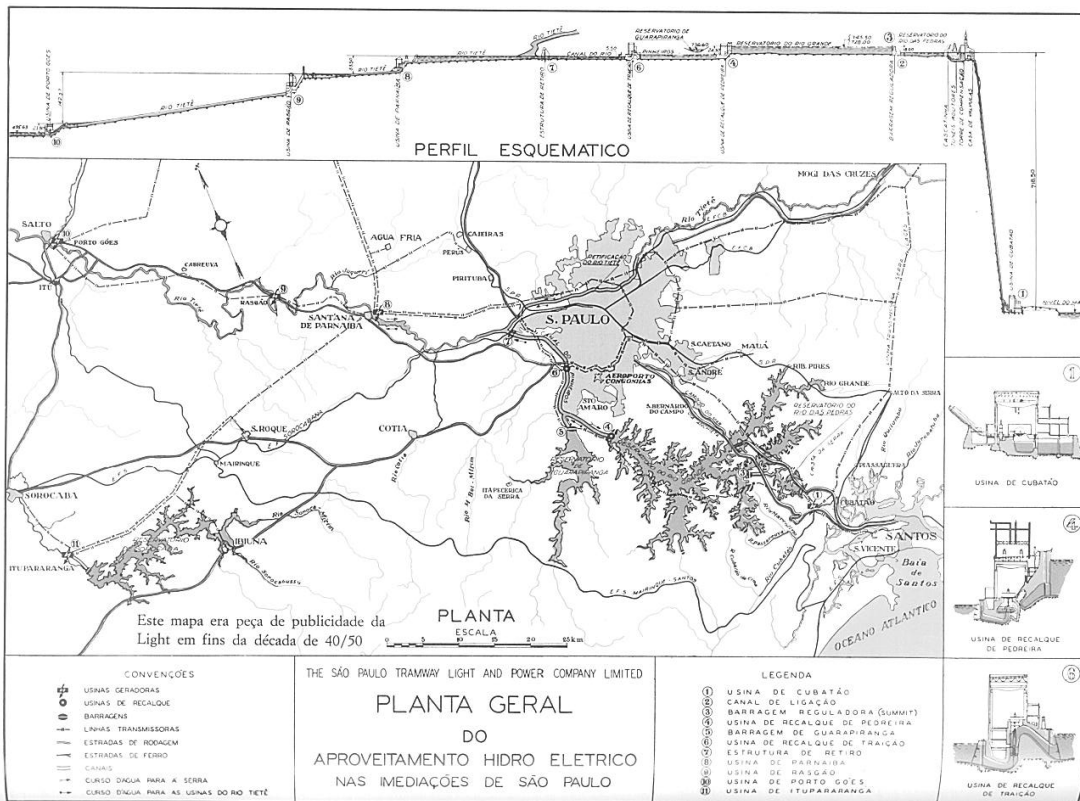
Em 1927 a Light foi autorizada pelo Governo do Estado a utilizar em seus projetos as águas a montante e a jusante da capital e a executar o transporte de cargas entre os reservatórios da Serra e o litoral paulista. Esse transporte seria feito por cabos teleféricos, ou por embarcações conduzidas por um sistema de tanques e comportas. Edgar de Souza via com interesse o Projeto da Serra “sob vários pontos de vista”,

Em primeiro lugar, iniciou no Brasil uma nova técnica dos aproveitamentos hidráulicos, com a criação artificial de novas fontes de energia hidráulica, pela diversão das águas de uma bacia hidrográfica para outra pela inversão do curso natural de rios, pela construção de reservatórios sem usinas próprias, pela interligação de açudes num largo trecho de território. Em segundo lugar, revelou as possibilidades de sua reprodução em uma extensa zona do sul do Brasil, onde são escassas as cachoeiras naturais, mas onde são vertiginosamente crescentes as exigências do consumo de energia elétrica. Em terceiro lugar, veio atender, no município de São Paulo, a dois problemas importantes: um, a atenuação das enchentes do Rio Pinheiros em sua várzea, entre São Paulo e Santo Amaro; outro, o abastecimento de água potável da Cidade de São Paulo (*idem*, p. 110).

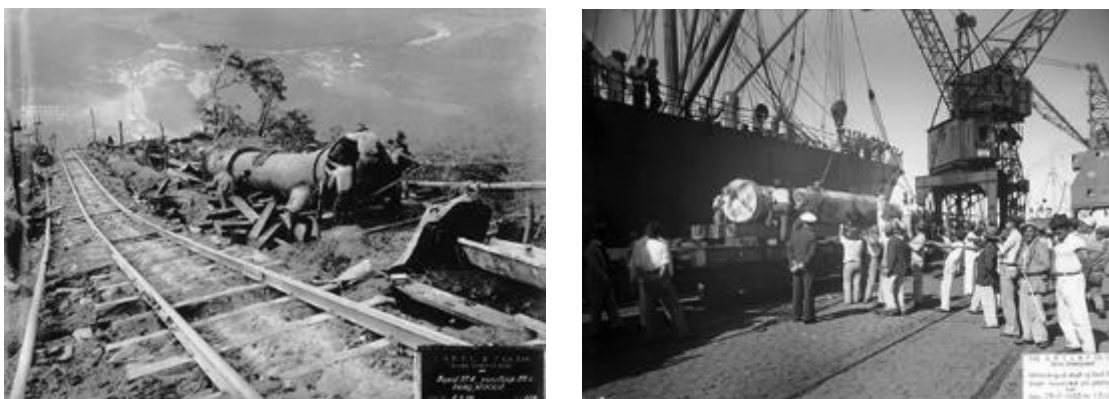
Souza também afirma que “muito influíram sobre o Governo do Estado para contratar as obras de canalização do Rio Pinheiros” devido ao “benefício de ordem geral que elas trariam às extensas várzeas desse rio” que estavam sujeitas a inundações e impedidas de terem o seu “desenvolvimento urbanístico” (*idem, ibidem*).

As obras também criaram um grande lago artificial nas imediações da capital, utilizado para recreação do público em geral. A usina geradora de Cubatão foi implantada junto

à estrada de rodagem que liga São Paulo a Santos, e a energia produzida por ela foi transmitida para São Paulo e para as cidades vizinhas de Santos e São Vicente, ou seja, toda a Baixada Santista.



**Figura 58:** Planta Geral do Aproveitamento Hidro Elétrico das Imediações de São Paulo e perfis do Projeto da Serra. **Fonte:** Souza (1984, p. 104).



**Figura 59:** À esquerda, Homens trabalhando nas obras no alto da Serra do Mar, na colocação do primeiro tubo das linhas adutoras da Usina de Cubatão, 1926. À direita, Homens descarregando material para as obras da Usina, no Porto de Santos, 1935. **Fonte:** Acervo Fundação Energia e Saneamento.



**Figura 60:** Barragem do Rio das Pedras, integrante do complexo do Projeto da Serra, 1929.  
**Fonte:** Acervo Fundação Energia e Saneamento.

As obras de retificação do rio Pinheiros foram iniciadas em 1937 e completadas em 1949. Além da geração de energia havia o interesse na drenagem dos terrenos alagadiços da várzea do rio para valorização e exploração imobiliária, por meio de sua urbanização e parcelamento em novos loteamentos. O enlace entre esses dois projetos desenhou o grande negócio que foi a conformação do território metropolitano. Tais operações foram discutidas por vários autores.<sup>61</sup>

A retificação dos rios Pinheiros e Tietê formaria os anéis viários marginais imaginados por Prestes Maia e Ulhôa Cintra entre 1924 e 1930, o denominado circuito de *parkways* perimetrais.

A várzea do Tietê foi ocupada por grandes plantas industriais e de setores de estocagem, distribuição e transporte. Já a do Pinheiros, em sua maior parte, recebeu loteamentos residenciais.

---

<sup>61</sup> Entre os quais se destacam Seabra (1987) e Filardo (1998).



**Figura 61:** A retificação: primeiro corte do Canal do Rio Pinheiros em direção sul da Avenida Cidade Jardim. No lado esquerdo, trabalhadores na margem do rio, 1936.  
**Fonte:** Acervo Fundação Energia e Saneamento.

O bairro do Jaguaré nas margens do Rio Pinheiros alinhava toda a história que vimos contando até aqui. Histórias conectadas, negócios conectados por homens conectados. E o que Prestes Maia tem a ver com isso? Nas próximas páginas, esses tantos nomes e empresas aqui mencionados ganham sinergia em torno da figura de Prestes Maia e cidades como Panorama, Campinas, São Paulo e Santos vinculam-se à trajetória do urbanista, convergindo no Plano de Avenidas e no Bairro do Jaguaré. Histórias até aqui contadas separadamente alinham-se e ganham sentido à luz dos negócios e interesses do capital que mobilizam, colocando São Paulo no epicentro de um sistema urbano internacional na nova ordem mundial no período entre guerras.

## **1.5 Do Plano de Avenidas ao Jaguaré: urbanismo e indústria em São Paulo**

### **1.5.1 Um Plano [não só] de Avenidas para a Cidade de São Paulo, 1930: intermodalidade e articulação macro territorial na proposta do urbanista**

Ainda em 1924, enquanto técnico da Diretoria de Obras Públicas – DOP do governo do estado, Francisco Prestes Maia foi convidado a participar de uma comissão técnica que seria responsabilizada por obras de melhoramento na cidade de São Paulo. No



âmbito dessa comissão nasceu sua colaboração com o engenheiro João Florence de Ulhôa Cintra, que era técnico da Diretoria de Obras da prefeitura da capital (Leme, 2000). Cintra havia elaborado, em 1922, dois estudos: um para a canalização do rio Tietê e outro para um perímetro de irradiação e expansão da área central, objetivando descongestionar o trânsito (Campos, 2002; Lucchese, 2016).

Assim como Maia, Ulhôa Cintra também foi professor da Escola Politécnica de 1926 a 1937, sendo responsável pelas cadeiras de Hidráulica, Higiene dos Edifícios e Saneamento das Cidades, a primeira delas herdada de Ramos de Azevedo, falecido em 1928.<sup>62</sup>

Em 1925, Maia e Cintra publicam uma série de estudos no *Boletim do Instituto de Engenharia*.<sup>63</sup> Nesses estudos estavam as principais ideias desenvolvidas no Plano de Avenidas elaborado por Maia, em 1929.

As análises sobre o Plano de Avenidas, que se focam no tema da prevalência do modal viário sobre os demais e os impactos decorrentes de sua implantação, tornaram-se lugar comum entre os estudiosos do urbanismo e da urbanização da cidade de São Paulo. Porém, é importante mencionar que, em seu texto original, o plano contém várias menções sobre a necessidade de que a cidade concebesse um “Plano Geral de Transportes”, que pudesse “abranger território além dos limites políticos ou administrativos” do município, o que implicaria uma cooperação ou a criação de uma autoridade superior: “*regional planning*”, utilizando as palavras do próprio autor. Tal plano deveria incluir “as ferrovias, a navegação e a aviação” (Maia, 1930, p. 262). Ao citar o *regional planning*, Maia demonstra seu conhecimento sobre as premissas, à época recém difundidas, do *Regional Plan of New York and Its Environs* – RPNYE (1929).

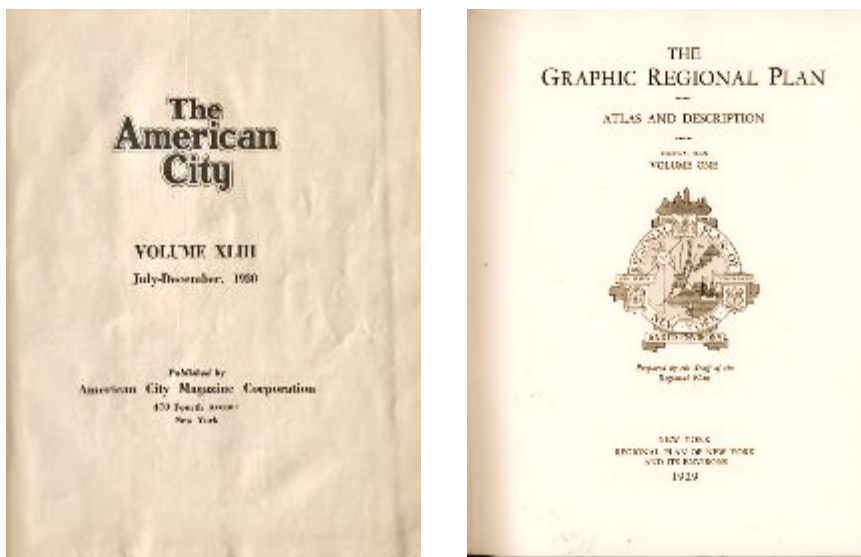
O plano de Nova York foi um dos exemplos do avanço do planejamento urbano que passava a não mais pensar as cidades individualmente, mas sim tendo a região como

---

<sup>62</sup> ANNUÁRIO DA ESCOLA POLYTECHNICA. São Paulo, Escola Politécnica de São Paulo, 1932. V. 1, I Ano, 2º série.

<sup>63</sup> *Um problema actual: os grandes melhoramentos de São Paulo*, estudos de Prestes Maia e Ulhôa Cintra realizando no âmbito da Comissão Técnica do Plano da Cidade, da Diretoria de Obras e Viação da Prefeitura de São Paulo. Trabalho apresentado à Câmara Municipal e publicado no Boletim do Instituto de Engenharia de outubro de 1924 a junho de 1926.

matriz de desenvolvimento. O objetivo do primeiro Plano Regional de Nova York era orientar o desenvolvimento da área metropolitana e melhorar a qualidade de vida dos residentes, independentemente das fronteiras políticas estabelecidas. Visava reordenar a área metropolitana de forma mais racional, com usos do solo organizados e opções de transporte adequadas. Propunha uma elaborada rede de rodovias, ferrovias e parques, juntamente com centros residenciais e industriais, como base do desenvolvimento físico e social da região. Sobre o conteúdo do RPNYE, iremos nos debruçar com maior profundidade no capítulo 02 desta tese.



**Figura 62:** À esquerda, contracapa da revista *The American City* citada por Prestes Maia no Plano de Avenidas e presente em sua biblioteca pessoal. À direita, contracapa do *Regional Plan of New York and Its Environs – RPNYE*, de 1929.

**Fonte:** Regional Plan Association.

O primeiro contato de Prestes Maia com o Plano Regional de Nova York havia se dado pela revista *The American City*, de julho de 1930, que trazia uma série de recomendações da Comissão responsável pelo plano estadunidense.<sup>64</sup>

As críticas dirigidas ao Plano de Avenidas, especialmente no que tange às propostas de canalização dos rios Tietê e Pinheiros, aliadas à implantação das faixas marginais destinadas aos automóveis, requerem uma análise mais abrangente por parte da historiografia do urbanismo. Nesse contexto, a tese de doutorado de Zola (2018) se destaca como uma contribuição significativa nessa empreitada. De fato, as obras de

---

<sup>64</sup> Informação presente no Plano de Avenidas (Maia, 1930, p. 322). A *The American City* foi uma revista americana de assuntos municipais e planejamento urbano publicada pela *Buttenheim Publication Corporation* de 1909 a 1942. Tinha sede na cidade de Nova York.



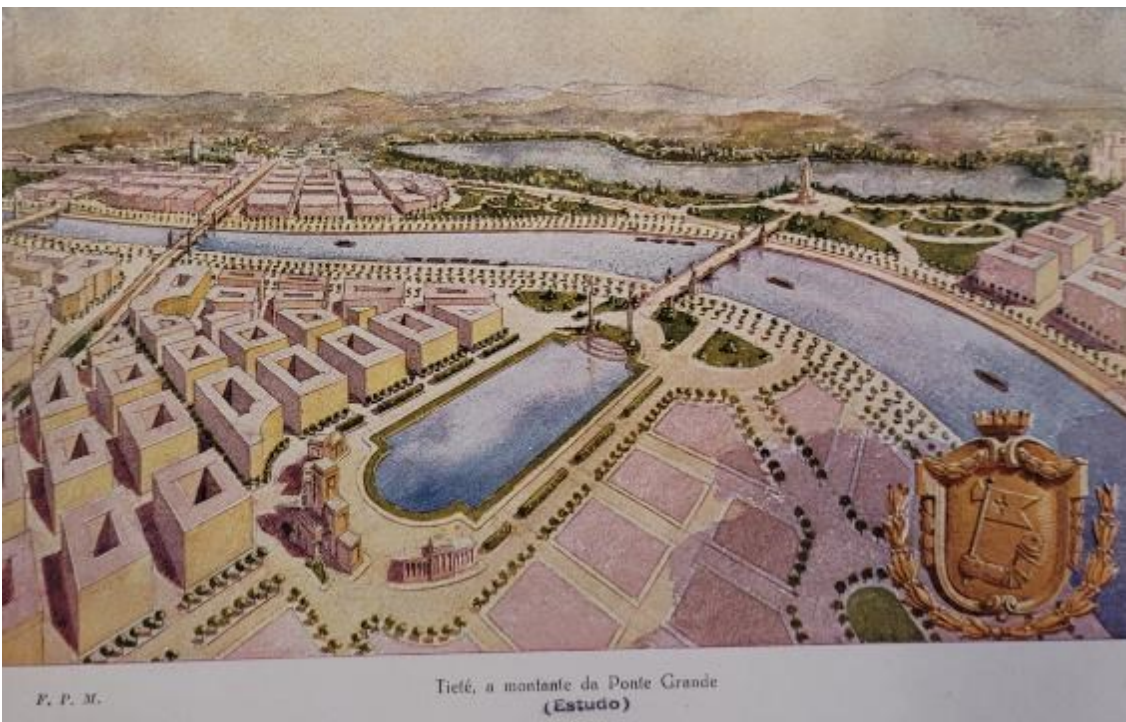
urbanização da várzea do rio Tietê tiveram início durante a primeira gestão de Prestes Maia como prefeito de São Paulo (1938-1945), estendendo-se até 1968. Contudo, a concepção do Plano de Avenidas percorreu um longo trajeto, e a interpretação precisa de seu texto original requer um exame minucioso de seu conteúdo, bem como uma contextualização dos planos urbanísticos que o precederam.

A urbanização da várzea do rio Tietê não surgiu como uma novidade introduzida pelo Plano de Avenidas. Desde o ano de 1880, tanto a administração pública quanto renomados profissionais da engenharia e do urbanismo já vinham apresentando propostas para a região compreendida entre a Penha e Guarulhos, assim como entre o rio Pinheiros e Osasco. Os projetos elaborados compartilhavam uma abordagem comum, que envolvia a canalização e a retificação do curso do rio Tietê. Essas intervenções visavam à drenagem e à ocupação da várzea, com o intuito de eliminar os meandros do rio, considerados responsáveis pelo acúmulo de esgoto. Somente após um período de mais de quatro décadas dedicadas a estudos e projetos é que, em 1930, o Plano de Avenidas se materializa com as famosas aquarelas concebidas por Prestes Maia. Essas representações apresentavam a várzea do rio Tietê como a “nova porta de entrada da cidade”, refletindo uma visão de transformação urbana e desenvolvimento proposta pelo plano (Zola, 2018, p. 67).



Fig. 105 — O que é hoje a várzea do Tietê em época de inundação (chela de 1929): encostada à cidade uma faixa de 1 kilometro de largura por 30 de extensão, toda submerza. — Por aqui passará, após a canalização, o circuito de parkways (Pls. IX, XI e XIV). As escavações produzidas para extracção de barro e areia serão aproveitadas para parques lacustres (Pl. XIV).

**Figura 63:** Fotografia da várzea do rio Tietê em 1929, presente no Plano de Avenidas.  
 “Por aqui passará, após a canalização, o circuito de *parkways*. As escavações produzidas para a extracção de barro e areia serão aproveitadas para parques lacustres”.  
**Fonte:** Maia (1930).



P. P. M.

Tietê, a montante da Ponte Grande  
(Estudo)

**Figura 64:** Aquarela de Prestes Maia presente no Plano de Avenidas. Trecho do circuito de *Parkways*. Região da várzea do rio Tietê, a montante da ponte grande. Ao fundo o denominado Parque Lacustre da Coroa.  
**Fonte:** Maia (1930).

Sobre o denominado “terceiro circuito de *parkways*”, composto, em grande extensão, por avenidas marginais aos rios Tietê e Pinheiros, Maia afirmava que:

As possibilidades estheticas e utilitárias das nossas duas grandes avenidas fluviaes são infinitas. Conjunctos monumentaes, parkways, paizagismo, installações esportivas, circulação rápida, linhas de alta velocidade, navegação, vias férreas, caes, indústrias, etc., são matéria vastíssima e interconnexa, apenas entrevista pela maioria dos municipes. Assim considerada, e não como méra obra de drenagem, a canalização pode tornar-se um elemento importante da urbanização (Maia, 1930, p. 130).

Ou seja, para além de sua associação com o paradigma rodoviarista, é imperativo observar uma certa prioridade conferida à oferta de áreas livres e espaços públicos, conectados às redes de mobilidade e infraestrutura intermodais, ao longo das vias marginais. No entanto, tais diretrizes não foram plenamente seguidas no curso do desenvolvimento urbano subsequente. Para Prestes Maia, a adoção das *parkways*, como terceiro circuito do Plano de Avenidas, refletiu uma orientação urbanística de origem americana, contemporânea àquele momento, e bem-sucedida. Essa abordagem preconizava a interconexão dos parques urbanos por meio de amplas avenidas que preservavam elementos característicos dos próprios parques, como arborização, paisagismo e edificações espaçadas (idem, p. 122).

A urbanização das várzeas dos rios Tietê e Pinheiros, conforme as propostas do Plano de Avenidas, constituía uma oportunidade singular para a configuração da cidade em expansão. Essa abordagem propunha a adoção de padrões urbanísticos comprovados internacionalmente, nos quais as margens dos rios desempenhariam um papel central na concepção de uma nova estrutura urbana para São Paulo, voltada também para seus recursos hídricos.

Como observaremos adiante, quando Prestes Maia desenha a cidade de Panorama, em 1946, junto à margem esquerda do rio Paraná, é assertivo ao afirmar que:

Uma premissa importante do projeto é o facto de um lado da cidade voltar-se francamente para o grande rio, ao contrário de diversas cidades que são formadas sem conhecimento ou se divorciaram dos cursos d’água em cuja margem se assentaram.<sup>65</sup>

---

<sup>65</sup> Os escritos do urbanista elaborados para o Plano de Panorama nos foram fornecidos pela Profa. Dra. Maria Cristina da Silva Leme (FAUUSP) que, por sua vez, os tinham levantado a partir do acervo pessoal do autor encontrado sob os cuidados de sua filha, Adriana

No plano de Panorama, a zona ribeirinha estava destinada a abrigar a área do porto fluvial, além de um amplo sistema de parques, que seria complementado por espaços recreativos e áreas dedicadas à contemplação do rio Paraná.

Voltando ao Plano de Avenidas, o terceiro circuito de *parkways* conectaria uma série de parques, abrangendo desde o Esportivo da Ponte Grande até o Parque do Limão, passando por diversos outros, como o Lacustre da Coroa, do Canindé, Esportivo do Tietê, do Tatuapé, de Villa Prudente, das Lagoas do Sacoman, das Cabeceiras do Ypiranga, do Ibirapuera, do Butantan, da Lapa, e da Água Branca.

O projeto especificava uma seção transversal da planejada “Avenida Tietê”, hoje conhecida como a via marginal, com 204 metros de largura.<sup>66</sup> O sistema completo de *parkways* também incluiria as avenidas radiais diametrais dos Estados, Independência e Thereza Cristina, englobando ainda os parques do Pary, Pedro II e da Independência. A Avenida Tietê acompanharia o curso do rio canalizado em ambos os lados,

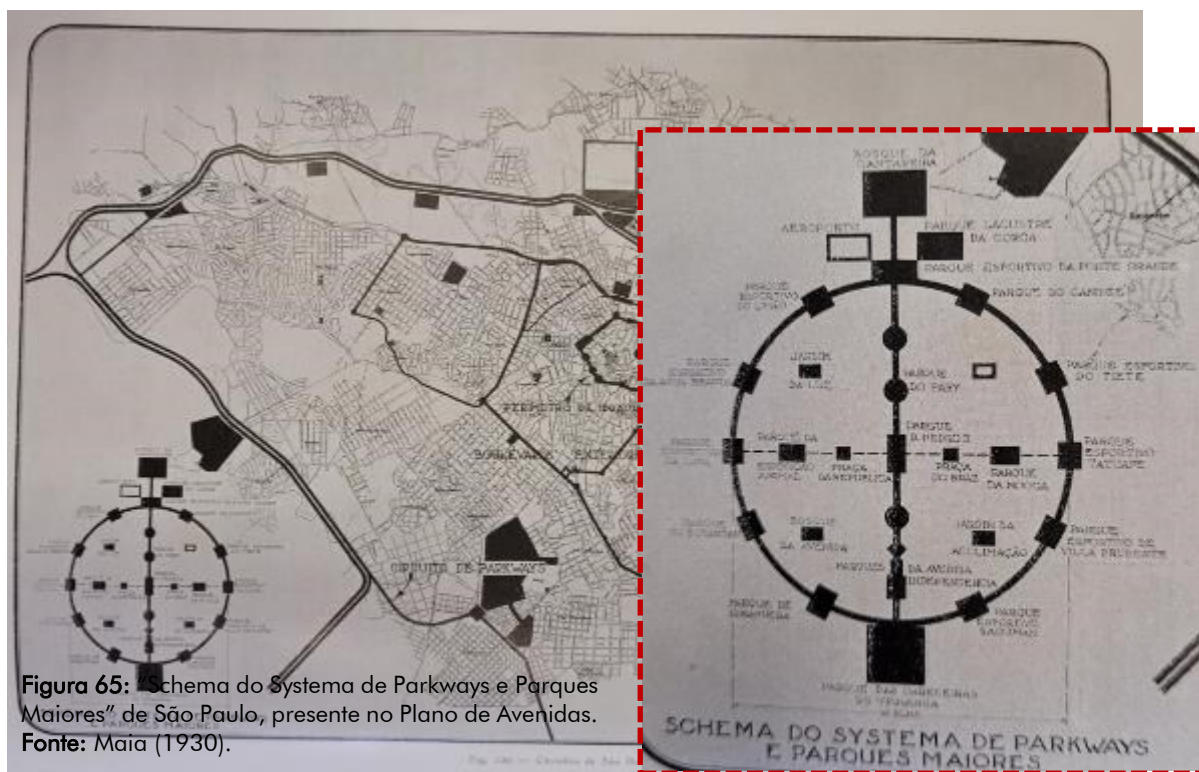


Figura 65: Esquema do Sistema de Parkways e Parques Maiores” de São Paulo, presente no Plano de Avenidas.  
Fonte: Maia (1930).

Prestes Maia Fernandes. Manuscrito de Francisco Prestes Maia [cópia do original] do “Memorial Descritivo e Justificativo do Arruamento e Loteamento do Patrimônio Panorama”. Sem data. 06 páginas. Transcrição nossa, p. 04.

<sup>66</sup> Atualmente a seção transversal da Marginal Tietê tem em média 150 metros.



reservando a margem direita para as vias férreas, enquanto receberia pavimentação, arborização e iluminação.

A preocupação com as inundações periódicas da várzea do rio Tietê e seus afluentes emergiu como uma das questões prementes para a cidade no final da década de 1920, como evidenciado nas páginas iniciais do Plano de Avenidas. Nessa perspectiva, os argumentos introdutórios do plano enfatizavam que as intervenções no Tietê representavam aproximadamente 50% do escopo total do projeto. Tais intervenções não apenas visavam à drenagem e ao saneamento das várzeas, mas também à mitigação das catástrofes periódicas e à eliminação de um espetáculo anual inadmissível para uma “capital civilizada”. Além disso, buscavam a apropriação de uma vasta extensão dentro dos limites urbanos, oferecendo uma solução radical para as linhas ferroviárias que cruzavam a cidade, viabilizando uma circulação perimetral e proporcionando a proximidade de centros industriais às margens do rio, ao mesmo tempo que abriam possibilidades para o “surto da navegação fluvial com todas as suas consequências econômicas” (Maia, 1930, p. 10).



**Figura 66:** Fotografias do Plano de Avenidas. A esquerda: inundação do rio Tietê a jusante da Ponte Grande, 1929. À direita: inundação do rio Tietê no Bom Retiro, 1929.

**Fonte:** Maia (1930).



**Figura 67:** Fotografias do Plano de Avenidas. A esquerda: O Ypiranga inundado  
*"(...) A canalização do Tietê e conseqüente rebaixamento de seu nível na confluência do Tamanduatehy, não mais permitirão o represamento deste e influirão assim indirectamente para livrar-se as margens dos transbordamentos periódicos".* A direita: *"Inundação de 1929. Varzea do Pinheiros. Vê-se no primeiro plano o bairro de Pinheiros; no segundo a Cidade Jardim (...)"*. **Fonte:** Maia (1930).

Os estudos conduzidos por Ulhôa Cintra, ainda em 1922, concernentes à canalização do rio Tietê, já haviam evidenciado uma perspectiva abrangente que incluía não apenas a regularização do curso d'água, mas também o fomento da navegação ao longo do Tietê. Cintra antevia que o desenvolvimento urbano se expandiria até as margens do canal, prevendo a instalação de estruturas como diques, cais e outras infraestruturas relacionadas ao transporte fluvial (Zola, 2018, p. 127).

Em 1925, a Prefeitura instituiu a Comissão de Melhoramento do Rio Tietê, liderada pelo engenheiro Francisco Saturnino de Brito, notável por suas bem-sucedidas intervenções sanitárias em áreas de várzea insalubres em Vitória (1895-1896), Santos (1905-1910) e Recife (1910-1917). Entre os objetivos primordiais de Saturnino de Brito estavam o controle das inundações na várzea do Tietê, visando sua posterior urbanização, a facilitação da navegação no trecho do rio entre a Penha e Osasco e a remoção das descargas de esgoto, afastando-as da área urbana.

Conforme observado por Zola (2018, p. 132) e por grande parte dos estudiosos do tema, as propostas de Brito para São Paulo continuam a ser reverenciadas como referência técnica para o tratamento de rios e a implementação de redes sanitárias urbanas. O meticuloso levantamento de dados e a precisão aplicada ao trabalho conduziram a conclusões que hoje são amplamente aceitas como evidentes. Apesar de seu escopo limitado ao município de São Paulo, Saturnino de Brito reconhecia a necessidade de intervenções além desses limites territoriais, defendendo a preservação dos regimes hidrológicos e das matas ciliares ao longo dos diversos afluentes do Tietê, seguindo as recomendações de engenheiros do século XIX que já haviam tocado esse ponto.

Saturnino também propôs a realocação de trechos ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana e da São Paulo Railway para a margem esquerda do rio Tietê, enquanto um outro ramal da Estrada de Ferro Central do Brasil seria deslocado para a margem direita. Nessa visão, haveria o entroncamento com a ferrovia inglesa, acompanhado pela construção de uma estação central e armazéns integrados a uma nova rede viária

(Brito, 1944). Essa proposta foi em parte retomada por Prestes Maia no contexto do Plano de Avenidas.

Após o projeto de Saturnino de Brito, como evidenciamos anteriormente, a Companhia *Light* concebeu o Projeto da Serra, entre 1926 e 1927, visando à retificação e ocupação da várzea do rio Pinheiros. Em 1927, Ulhôa Cintra, dentro do escopo da Seção de Urbanismo da Diretoria de Obras Públicas, introduziu modificações no projeto original de Saturnino de Brito para a várzea do rio Tietê.<sup>67</sup>

Portanto, podemos afirmar que as propostas contidas no Plano de Avenidas, de Prestes Maia, emergiram como desdobramentos de estudos acumulados, ao longo dos anos, presentes, entre outros, nos projetos de Ulhôa Cintra, Saturnino de Brito e dos engenheiros norte-americanos da Companhia *Light*.<sup>68</sup>

Essa perspectiva configura-se como um dos pressupostos desta tese que, dentre seus diversos propósitos, busca elucidar a complexidade da figura de Prestes Maia e suas realizações, decompondo sua trajetória dentro de um contexto conceitual abrangente e de alcance transnacional. Este é um dos prismas sob os quais esta tese se propõe a examinar a representação de Prestes Maia e o papel, por vezes, simplificado atribuído a ele, especialmente como precursor dos princípios rodoviários em São Paulo.

### **1.5.2 Desconcentração industrial da área central**

As vastas extensões de várzea desobstruídas pela canalização dos rios foram consideradas como áreas promissoras que, uma vez urbanizadas, poderiam aliviar o congestionamento do centro da cidade. Embora mantivesse a convicção de que o centro histórico ainda representava uma “necessidade” que demandava um “mínimo de satisfação” ainda não alcançado, Prestes Maia enfatizou essa perspectiva ao sugerir que, em São Paulo, uma forma de descentralização poderia ser implementada nessas

---

<sup>67</sup> Os projetos propostos para a várzea do rio Tietê são descritos e analisados por Zola (2018).

<sup>68</sup> No Plano de Avenidas, os estudos de Ulhôa Cintra para a várzea do Tietê são referenciados na página 128, ao passo que o projeto de Saturnino de Brito e suas modificações para a mesma área são discutidos na mesma página. As considerações sobre o Projeto da Serra são abordadas tanto na página 128 quanto na página 331.

regiões de várzea, especialmente próximas às estações ferroviárias, que poderiam ser transformadas em centros comerciais secundários e novos núcleos industriais (Maia, 1930, p. 301-307).

Anteriormente à elaboração do Plano de Avenidas, esses processos já estavam em andamento, como evidenciado pela instalação de frigoríficos estrangeiros em São Paulo. O frigorífico Wilson estabeleceu-se em Osasco, em 1913, próximo ao rio Pinheiros, enquanto o Armour instalou-se na Lapa, em 1917, próximo ao rio Tietê. Além disso, a Companhia City já havia começado a comercializar lotes industriais nas proximidades das áreas de várzea, como discutido anteriormente.



**Figura 68:** Unidade industrial do Frigorífico Armour, em Vila Anastácio.

Concebida em 1916 para exportar carne para a Europa em guerra, mas que só entrou em operação três anos depois quando o conflito já havia terminado. Foi considerado à época o maior frigorífico da América do Sul, com capacidade para abater 240 bovinos e 300 suínos por hora. Fotografia presente no Plano de Avenidas, o que demonstra que o processo de descentralização de zonas industriais já estava em curso em São Paulo. **Fonte:** Maia (1930).

### 1.5.3 Multimodalidade: estação central e porto fluvial

No tocante à multimodalidade de transportes, o Plano de Avenidas propunha um anel viário formado pelas marginais dos rios Tietê e Pinheiros em forma de *parkways* que, com 52 metros de extensão, conectaria um sistema de parques e áreas recreativas. Previa também um grande centro multimodal na margem direita do Tietê, na altura da Ponte Grande. A área receberia uma estação ferroviária central, que conectaria as ferrovias *São Paulo Railway*, Sorocabana e Central do Brasil ao aeroporto e a um porto fluvial junto ao rio Tietê. A ligação entre a estação central e o centro da cidade se daria por bondes elétricos e uma linha exclusiva para a atividade industrial seria implementada.





**Figura 69:** Aquarela de Prestes Maia presente no Plano de Avenidas. Trecho do circuito de “Parkways e Parques Maiores”. Região da Ponte Grande e Estações Reunidas.

Destaque para a multimodalidade de transportes presente na proposta: a Estação Central reunindo as estradas de ferro (Sorocabana, São Paulo Railway e Central do Brasil) navegação no leito do rio Tietê, o Tramway da Cantareira atravessando sobre a ponte e as avenidas do tipo Parkway conectando os “parques maiores”. Destaques, em vermelho, do autor. **Fonte:** Maia (1930).



**Figura 70:** Aquarela de Prestes Maia presente no Plano de Avenidas. Circuito de “Parkways e Parques Maiores”. Região da Ponte da Cantareira.

Destaque para a multimodalidade de transportes presente na proposta: navegação no leito do rio Tietê, Linha marginal de bondes, o *Tramway* da Cantareira atravessando sobre a ponte e as avenidas do tipo *Parkway* conectando “parques maiores”. Destaques, em vermelho, do autor. **Fonte:** Maia (1930).

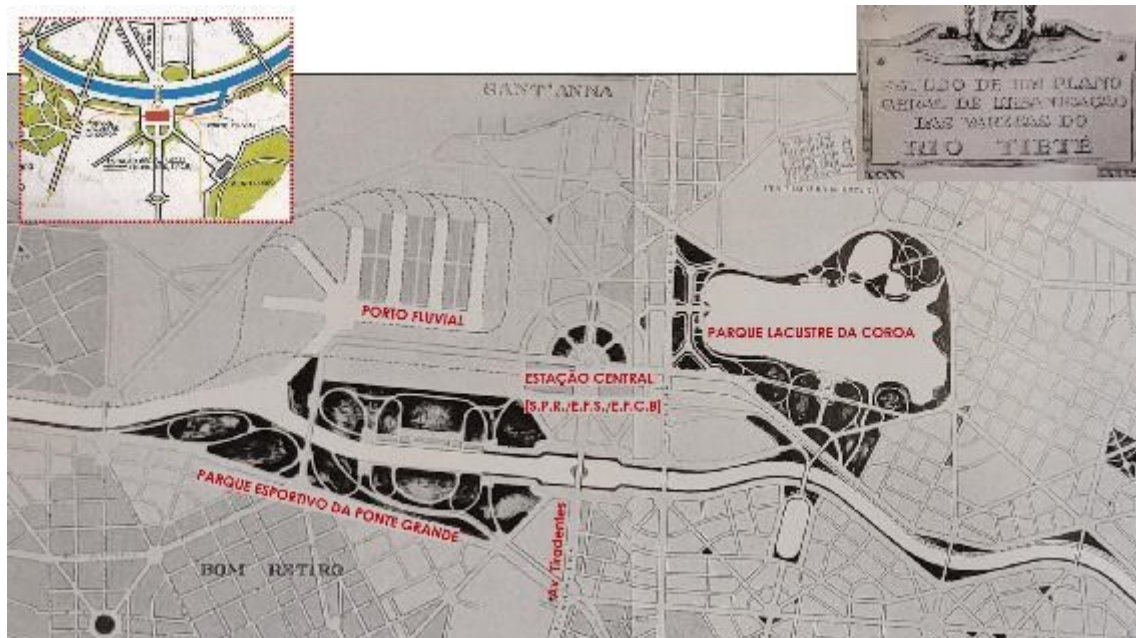
O Estudo de um Plano Geral de Urbanização das Várzeas do Rio Tietê, elaborado pela Comissão liderada por Ulhôa Cintra, em 1922, delineou a criação de um ramal ferroviário industrial ao longo da margem direita do rio, conectado a um porto fluvial adjacente à Estação Central e à Ponte Grande. Prestes Maia resgatou as premissas desse estudo, ampliando suas proposições ao sugerir o deslocamento integral das linhas férreas para a margem direita do rio. Ele propôs que não mais se concedessem permissões para a abertura de novos desvios industriais nas linhas ferroviárias existentes, visando sua gradual extinção. Além disso, advogou pela criação de uma linha industrial ao longo do Tietê.

O tempo será um factor poderoso, mostrando às industrias a excellencia das novas condições e à cidade as vantagens hygienicas, estheticas e economicas. As próprias estradas, por fim, vendo a linha nova cheia de industrias, farão menos caso das remanescentes da linha antiga. Não é demais insistir sobre a face da solução que é a constituição de novos nucleos industriaes bem situados e bem providos de communicações e acesso, dentro do município (Maia, 1930, p. 155).

Um dos estudos da Comissão considerou a hipótese de um único porto, com dimensões generosas, localizado na Ponte Grande. Este ocuparia parte do Campo de Marte e seria configurado em forma de pente, visando um desenvolvimento progressivo e conexões ferroviárias eficientes. A entrada proposta seria obliqua e a jusante, mas, caso a bacia fosse alongada, uma segunda abertura a montante, equipada com eclusa ou adufa, seria considerada oportuna.

A unificação das estações ferroviárias apresentava diversas vantagens, conforme destacado por Maia. Primeiramente, proporcionava maior comodidade aos viajantes em trânsito, além de gerar economia significativa em termos de despesas de construção e operação. Ademais, promovia uma conexão mais eficiente entre as diferentes linhas, facilitando a provisão de comunicações rápidas no local. No que tange às estações de mercadorias, Maia argumentou que os pátios de triagem para o transporte de mercadorias por ferrovia demandavam vastas áreas, justificando sua remoção das áreas centrais da cidade. Observou que, naquela época, os Estados Unidos estavam dedicando considerável atenção à expansão, modernização e interconexão dos

terminais de mercadorias. Maia criticou a irregularidade com que se desenvolveram indústrias e armazéns ao longo das linhas férreas em São Paulo, condições estas que divergiam das ideias modernas sobre a organização urbana e eram insatisfatórias em termos de eficiência, higiene e estética (Maia, 1930, p. 141-146).



**Figura 71:** Recorte do Estudo de um Plano Geral de Urbanização das Várzeas do Rio Tietê, de 1922, presente no Plano de Avenidas.

Localização da Estação Central (congregando as três ferrovias), Porto Fluvial, Parque Lacustre da Coroa (controle de enchentes) e o Parque Esportivo da Ponte Grande. Destaques, em vermelho, do autor. **Fonte:** Maia (1930).

Quanto ao porto fluvial do Tietê, Maia destacou o caso do porto de Frankfurt como exemplar, ressaltando que, embora estivesse restrito ao tráfego fluvial – não-marítimo – e apenas fosse acessível por navios de pequeno calado, como era o caso em São Paulo, tornou-se um importante terminal graças à sua localização estratégica e Frankfurt coordenava eficientemente as linhas ferroviárias e fluviais, tornando-se um dos melhores e mais econômicos locais de produção na Europa (Maia, 1930, p. 283).

#### 1.5.4 Navegação Fluvial

À escala do território, o Plano de Avenidas não chega a apresentar um desenho sobre hidrovias regionais, mas dedica textualmente um capítulo ao papel que a navegação interior poderia assumir:

Não apontamos excepcionaes perspectivas à navegação interior; mas o character industrial da metrópole, o grande consumo de materiaes de construcção, a fácil utilização das represas, a corrente entre o hinterland e o litoral, etc., permitem esperar algum desenvolvimento desse meio de transporte, que virá completar o systema da região e da cidade. Esse desenvolvimento pode mesmo assumir importância se a ligação São Paulo-Santos se apresentar como franca concorrente à via ferrea no que diz respeito ao transporte pesado, e não como simples sub-produto da electricidade. Esse systema reagirá sobre os projectos urbanos, provocando a criação de embarcadouros, portos, faixas e nucleos industriaes ribeirinhos (Maia, 1930, p. 330).

Maia abordou a relevância das zonas industriais estabelecidas ao longo de canais e rios, desmistificando a suposição de que as vias terrestres haviam tornado obsoleto o transporte aquático. Observou que as vias terrestres eram rápidas, mas dispendiosas, enquanto o transporte aquático era mais lento, porém mais econômico. Destacou a adequação desse meio de transporte para materiais pesados e de baixo custo, ressaltando o potencial dos rios e canais para criar indústrias, explorar recursos e desenvolver vastas áreas (*idem*, p. 331-332).

Para ilustrar seu ponto, Maia mencionou os canais da Lorena, do Ruhr e do Reno, que haviam impulsionado um notável desenvolvimento industrial em suas respectivas regiões, nas fronteiras entre a França e a Alemanha. Ele enfatizou o baixo custo de implantação das vias aquáticas, ressaltando que a vantagem sobre a via férrea crescia com a distância. No entanto, ressaltou que o estabelecimento de canais modernos era dispendioso e só se justificava quando havia aproveitamento simultâneo para geração de energia elétrica e irrigação (*idem, ibidem*).

Além disso, Prestes Maia discorreu sobre a navegação demandar menos gastos com equipamentos, destacando a importância de uma organização eficiente, que incluía não apenas uma rede bem planejada, mas também barcos padronizados e instalações completas, como eclusas e portos. Enfatizou que a padronização não exigia uniformidade em toda a região, mas apenas onde fosse razoável e economicamente viável (*idem, ibidem*).

### **1.5.5 Portos Fluviais**

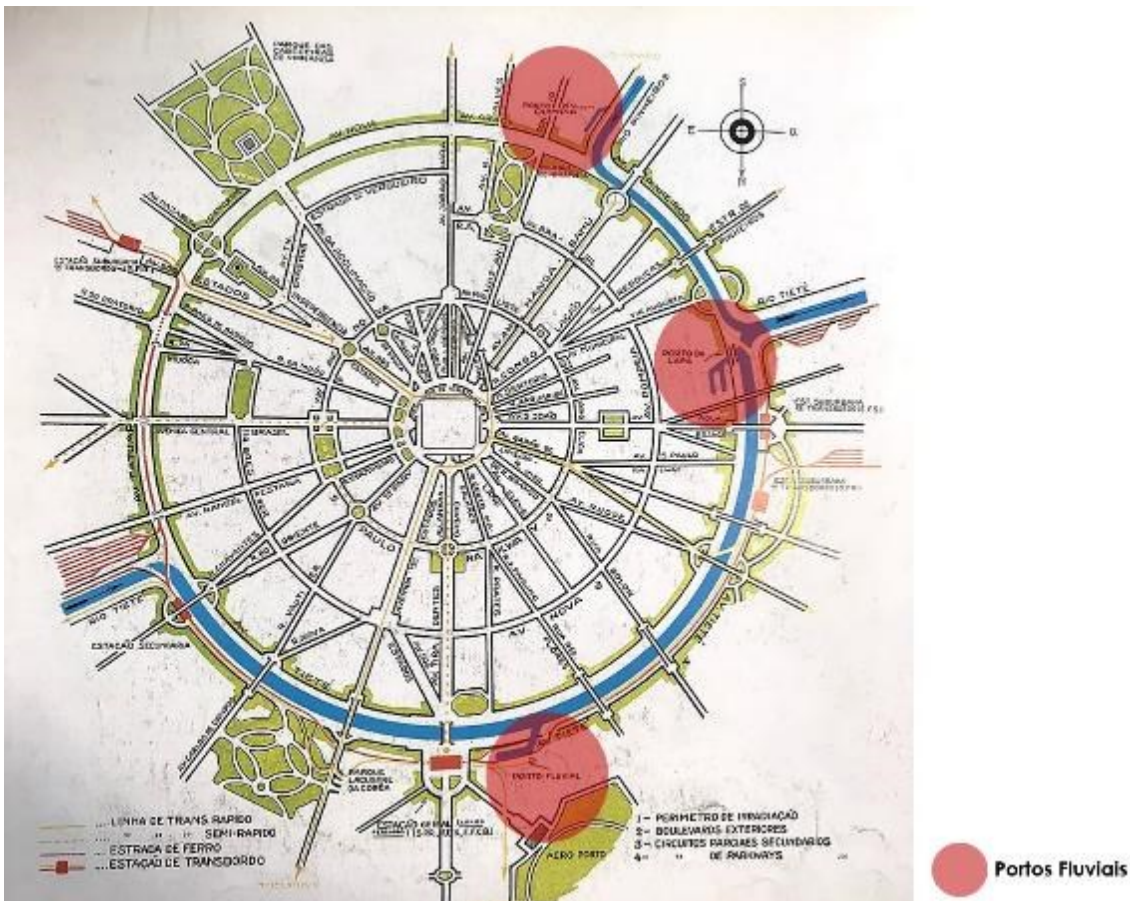
Prestes Maia também detalhou as especificidades relacionadas aos portos fluviais, destacando que as margens das vias navegáveis frequentemente serviam como locais portuários. Em canais estreitos, bastava uma simples reentrância para essa finalidade.

No contexto específico de São Paulo, apontou que qualquer ponto ao longo dos rios Tietê ou Pinheiros poderia ser adaptado como porto para descarga de materiais de construção. No entanto, a presença de linhas férreas em ambos os lados dos rios exigia a concentração dessas instalações em pontos específicos, evitando a travessia das linhas em nível.

Para o movimento industrial e o comércio externo, Maia propôs a criação de portos especiais, equipados com maquinaria mecânica. O ponto escolhido para o principal porto industrial foi a confluência do rio Pinheiros, enquanto dois portos secundários foram planejados em Villa Olympia e na Ponte Grande. Villa Olympia foi selecionada por sua proximidade às embarcações provenientes da Serra, enquanto a Ponte Grande, central e próxima a todas as vias férreas, seria ideal para armazéns.

Esse sistema de portos, além de descrito no texto do Plano de Avenidas, também estava desenhado no famoso e amplamente difundido “esquema teórico” do plano. Uma observação mais aproximada pode perceber a localização dos portos fluviais conformando a descrição do urbanista.





**Figura 72:** Esquema Teórico do Plano de Avenidas. Destacados, em vermelho, a delimitação de três portos fluviais.

Porto da Lapa (na confluência dos rios Pinheiros e Tietê), Porto de Villa Olympia (junto ao rio Pinheiros) e Porto Fluvial (contíguo a então prevista Estação Geral – SPR, EFS e EFCB).

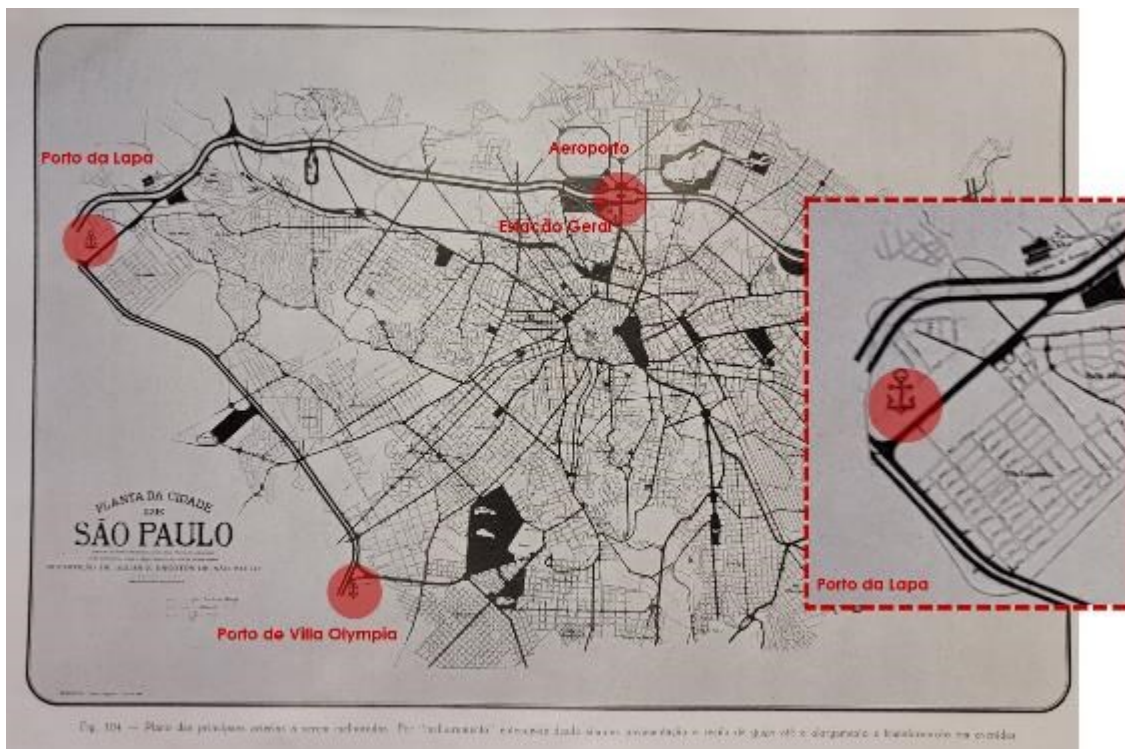


**Figura 73:** Esquema Teórico do Plano de Avenidas. Destaque para o Porto de Villa Olympia, junto ao rio Pinheiros. Destaque do autor.

**Fonte:** Maia (1930).







**Figura 76:** Esquema “Plano das principais artérias a serem melhoradas”. Presente no Plano de Avenidas. Destaque para a demarcação da localização de Portos Fluviais e do A. Destaque do Autor. **Fonte:** Maia (1930).

### 1.5.6 A conexão fluvial São Paulo-Santos

Ainda tratando do tema da navegação fluvial, entre diversos exemplos internacionais, Prestes Maia destacou o caso da França, onde ao longo de um período de 33 anos foi observado um aumento no tráfego ferroviário, que duplicou, e no tráfego fluvial, que quintuplicou. Este dado ressalta a importância da navegação fluvial como um elemento fundamental do sistema de transporte. Ademais, prossegue, então, com uma análise mais detalhada sobre a navegação fluvial e suas implicações em São Paulo.

Entre nós é quasi desconhecida, em contraste com a extensão da nossa rede navegável. Nunca lhe demos valor em parte por ignorância do assumpto, em parte pela fascinação dos negócios ferroviários. O estabelecimento duma estrada, disse Dr. Pereira da Silva, estava transformado em negócio bancário (isto refere-se principalmente às de concessão federal); ninguém pensava resolver questões econômicas, mas apenas interessar capitães estrangeiros em emprego de rendas garantidas. A topographia particular da região, onde os rios fogem do mar, era um dos motivos materiaes do descaso. Hoje já nos voltamos para as estradas de rodagem. Virá a seu tempo a vez da navegação interna, e talvez a resolução da *Light & Power* seja o catalysador da nossa iniciativa nesse campo (Maia, 1930, p. 330).



Ao citar a “resolução da *Light & Power*”, Maia se referia ao Projeto da Serra de Asa White Billings e F. S. Hyde. Como observamos, o Projeto da Serra desenvolveu um modelo energético para a cidade de São Paulo, seus arredores e a Baixada Santista. Previa a retificação e o represamento de vários rios para a geração de energia elétrica na Usina de Cubatão e também a urbanização da várzea do rio Pinheiros.

No tocantes à hidrovia estudada pela Light, Maia afirma que:

A navegação entre Santos e a Capital, com aproveitamento do Pinheiros e das represas da Light, merece atenção em qualquer estudo de urbanismo. São Paulo é o grande centro distribuidor e consumidor da região, e a cabotagem e parte do movimento pesado entre as duas cidades poderão preferir a via fluvial (*idem*, p. 336).

Citando um projeto datado de 1914 do Engenheiro Carlo Valentini, Maia relatou a proposta de um canal entre Santos e São Paulo, que contornaria a serra por meio de uma escada de comportas, permitindo que os navios descarregassem diretamente nos barcos, sem a necessidade de atracação ao cais, através do rio Cubatão, ribeirão das Antas, Cubatão de cima e o túnel do rio Jurubatuba até Santo Amaro (*idem, ibidem*).

Quanto ao projeto da *Light*, Maia observou que, embora suas variantes fossem diferentes do projeto de 1914, ambas visavam a conexão entre São Paulo e Santos. Ele destacou que o transporte além da Serra seria realizado por meio de um sistema de fio aéreo, que pegaria a carga diretamente a bordo. Ressaltou que essa nova forma de transporte teria o efeito de aliviar tanto o cais quanto a *São Paulo Railway*, especialmente durante os congestionamentos periódicos, além de impulsionar a região atravessada e estimular a formação de uma rede fluvial interna, no planalto (Maia, 1930, p. 336).

Por fim, referindo-se aos decretos e leis que autorizaram a *Light*, entre 1925 e 1928, a canalizar o rio Pinheiros e seus afluentes, construir represas, eclusas e usinas elevatórias estava a intenção de construir um sistema de transporte de cargas entre seus reservatórios e o litoral (*idem, ibidem*).

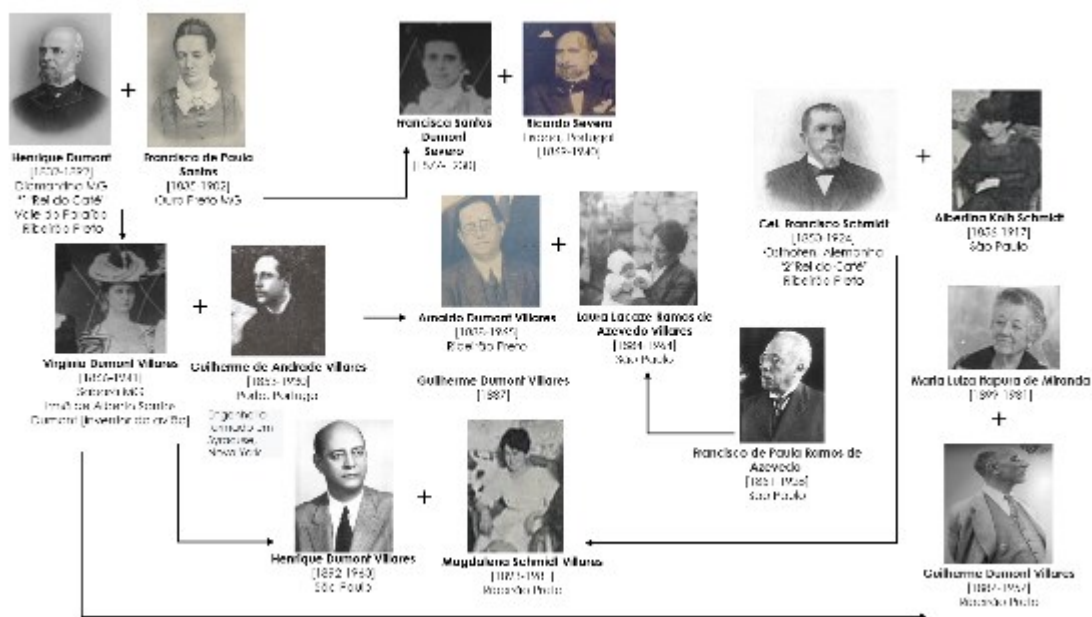
### **1.5.6 Urbanismo e indústria em São Paulo: Henrique Dumont Villares e o Centro Industrial Jaguaré**

Interessante constatar que Prestes Maia deu um exemplar do “Plano de Avenidas”<sup>69</sup> para Arnaldo Dumont Villares, à altura diretor da *Severo & Villares Engenharia, Arquitetura e Construção* e da *Cia. City*, cuja sede ficava no térreo do Edifício Azevedo Villares, na rua do Tesouro, esquina com 15 de Novembro.

Iniciar este subitem com tal constatação nos permite tecer a rede de sociabilidades e de negócios que alinhava Prestes Maia com empreendimentos imobiliários encabeçados pela família Villares, aí incluso o Jaguaré, encabeçado pelo irmão de Arnaldo e talvez a maior expressão dos desdobramentos do “Plano de Avenidas”, das conexões macrorregionais e das ações da *Cia. Light* na cidade de São Paulo.

Não por acaso toda essa trama empresarial fora tecida pelos mesmos homens, e cabe aqui destrinchá-la.

A genealogia da família Dumont Villares nos remete à medida dos desdobramentos da economia do café nas frentes urbanizadoras (Brito, 2000; 2007), como demonstrou Cristina Peixoto-Merthens (2010).



**Figura 77:** Genealogia de Guilherme, Arnaldo e Henrique Dumont Villares. Pelo lado materno, os três irmãos eram netos de Henrique Dumont (1º “Rei do Café”) e Francisca de Paula Santos. A mãe, Virgínia Dumont Villares, era irmã do aeronauta Alberto Santos Dumont e sobrinha do engenheiro Ricardo

<sup>69</sup> O exemplar do Plano de Avenidas consta na Coleção dos Herdeiros de Arnaldo Dumont Villares, sob a guarda do neto Paulo Villares de Oliveira.

Severo. Arnaldo Dumont Villares, casou-se com Laura Lacaze Ramos de Azevedo, filha de Ramos de Azevedo, sócio de Ricardo Severo. Henrique Dumont Villares, casou-se com Magdalena Schmidt, filha do coronel Francisco Schmidt (2º “Rei do Café”) e de Albertina Kohl. Guilherme Dumont Villares, casou-se com Maria Luiza Itapura de Miranda, filha de Jacob Itapura de Miranda, prefeito de Santos entre 1896 e 1898. **Fonte:** Elaborado pelo autor com base em fontes diversas.

Wilson Cano (1998) analisa as *Raízes da concentração industrial em São Paulo*, destacando que, a partir de 1920, já se delineavam as bases econômicas para um futuro processo de urbanização fundamentado na acumulação industrial. O autor associa as origens do desenvolvimento das relações capitalistas de produção à economia cafeeira. Nesse contexto, sua abordagem lança luz sobre aspectos relevantes para compreender a constituição e dinâmica do complexo cafeeiro capitalista.

A implantação das estradas de ferro emerge como uma das atividades cruciais na estruturação desse complexo. Esse meio de transporte desempenhou um papel pioneiro na abertura da fronteira agrícola e contribuiu substancialmente para a expansão da acumulação produtiva, reduzindo significativamente os custos da lavoura cafeeira em comparação ao antigo sistema de transporte baseado em mulas. Além disso, a produtividade física do café aumentou devido à redução de perdas durante o transporte. As ferrovias tornaram-se também uma fonte rentável de investimento para os cafeicultores, absorvendo o excedente de capitais gerados pela produção e gerando novos capitais, promovendo, assim, a expansão do excedente.

Além das ferrovias, o complexo cafeeiro, conforme concebido por Wilson Cano, incluía a agricultura de subsistência, a indústria, os bancos, o comércio de importação e exportação, os portos, as estradas, a construção civil e o gasto público estadual e federal. Estes componentes, impulsionados pelo café como atividade central, fortaleceram o processo de urbanização e a diversificação dos investimentos nos setores econômicos urbanos.

Conseqüentemente, Cano argumenta que o “capital cafeeiro” – representado pelo capital mercantil responsável pela comercialização e financiamento da produção de café – gradualmente se diversificou, dando origem a ferrovias, bancos, indústrias, comércio e outras atividades diversas. Essa evolução evidencia a multiplicidade de segmentos de circulação do capital originado pelo café, abrangendo os setores agrário, industrial, bancário e comercial.



**Figura 78:** À esquerda, Família Santos Dumont. À direita, título da *Dumont Coffee Company* comercializado na Bolsa de Londres.

Na foto, a partir da esquerda, vemos Maria Rosalina, Virgínia, Gabriela, Alberto, Francisca, Amália (cunhada), e seu marido Henrique, um dos irmãos. **Fonte:** <https://serieavenidapaulista.com.br/2019/08/25/gabriella-dumont-villares-a-casa-da-irma-da-santos-dumont/>. Acesso em 10/02/2023.

Nessa chave analítica, nossa tese se esbarra com três personagens representantes do grande capital originado da diversificação dos investimentos do complexo cafeeiro: os irmãos Guilherme, Arnaldo e Henrique Dumont Villares, todos netos do “Rei do Café” – Henrique Dumont – e envolvidos com a urbanização da cidade de São Paulo.<sup>70</sup>

O primeiro deles, Guilherme Dumont Villares, já mencionado por este trabalho, era engenheiro, acionista e membro da diretoria da São Paulo Tramway, Light and Power Company. Havia sido um dos principais agentes responsáveis pela consolidação do monopólio da empresa estrangeira como fornecedora de energia aos municípios do eixo São Paulo-Rio de Janeiro. Foi membro da Sociedade de Amigos da Cidade de São Paulo no momento em que Prestes Maia ocupou a presidência da instituição.

Arnaldo Dumont Villares, genro e sócio de Francisco de Paula Ramos de Azevedo, era engenheiro civil e elétrico formado pela *London Crystal Palace Engineering School*, em 1908. Após a morte de seu sogro, Ramos de Azevedo, em 1928, e de seu tio-avô Ricardo Severo, em 1940, Arnaldo assumiu a liderança do *Escritório Técnico Ramos de*

---

<sup>70</sup> A família Dumont Villares origina-se do casamento entre três filhas de Henrique Dumont (1832-1893) e Francisca de Paula Santos (1835-1902) com três filhos de Antônio J.A. Villares (1803-1888) e Margarida Amalia Pereira Villares (?). Outro ramo da família envolvido com a formação da indústria nacional foi aquele oriundo de Gabriela Dumont Villares (1871-?) e Carlos Villares (1865-1911) cujo filho, Luiz Dumont Villares (1899-1979), foi o principal nome das Indústrias Villares, a responsável por fabricar os Elevadores Atlas S.A., muito utilizados em edifícios corporativos e prédios residenciais; o grupo também abarcou as empresas Aços Villares S.A., e a Grassi-Villares S.A., responsável pela implantação do primeiro trólebus no Brasil. Luiz D. Villares se casou com Leonor Diederichsen, filha do Industrial Ernesto Diederichsen (1878-1949), ligado ao ramo têxtil da *Theodor Wille & Cia.* e à produção de algodão e gado no interior paulista.

*Azevedo, Severo & Villares*, até 1965. Arnaldo também foi diretor da Cia. City, desde 1921, sendo a sede da empresa no prédio construído para renda de aluguel – o Edifício Azevedo Villares (Bueno, 2015). Sua relação com Prestes Maia se intensificou quando este assumiu a prefeitura de São Paulo, em 1938, colaborando especialmente nas obras do Estádio do Pacaembu, projeto e construção da Severo & Villares, implantado em terreno doado pela Cia. City, junto a empreendimentos da empresa.<sup>71</sup>

Já Henrique Dumont Villares, afilhado de batismo do tio e aeronauta Alberto Santos Dumont, a quem costumava fazer visitas regulares na Europa, aos sete anos de idade, foi enviado para Tavistock, no Condado de Devonshire, na Inglaterra, onde começou a frequentar a escola primária. Mais tarde, continuou seus estudos no Kelly College, na mesma cidade, permanecendo lá até os 18 anos. Continuou os estudos na Europa e formou-se engenheiro agrônomo pela École Agronomique de Gembloux, na Bélgica, em 1912. Na sua juventude, enquanto estudava na Bélgica, Henrique Dumont Villares esteve envolvido nas discussões intensas sobre planejamento urbano que ocorriam nas cidades europeias, especialmente em Londres, onde as ideias sobre cidades-jardins de Ebenezer Howard, Raymond Unwin e Barry Parker estavam em voga. Regressando ao Brasil, em 1916, casou-se com Magdalena Schmidt, em 1917, filha do coronel Francisco Schmidt e de Albertina Kolh Schmidt. Como já dito neste trabalho, o coronel Francisco Schmidt foi um dos maiores fazendeiros da região de Ribeirão Preto, considerado o segundo “Rei do Café” do Brasil, e representante da companhia alemã Theodor Wille & Cia., em associação com o coronel Arthur Diederichsen, que foi padrinho de casamento de Henrique e Magdalena. Dessa maneira, Henrique era o neto do primeiro “Rei do Café” e genro do segundo.

---

<sup>71</sup> Lançamento da Pedra Fundamental do Estádio Municipal. *In*: Revista do Arquivo Municipal de São Paulo – RAM, São Paulo, v. 100, p. 125-128, jan. 1936.



**Figura 79:** Fotografia – A Cigarra (1917).

"Por ocasião do casamento da distinta senhora Magdalena Schmidt, filha do Sr. Coronel Francisco Schmidt, abastado agricultor e presidente da Câmara Municipal de Ribeirão Preto, com o Dr. Henrique Dumont Villares, engenheiro e agricultor, filho do conceituado capitalista Sr. Guilherme de Andrade Villares e de D. Virgínia Dumont Villares. Este casamento realizou-se na residência do pai da noiva, na Avenida Paulista, nº 50, tendo como padrinhos, na cerimônia religiosa, o Sr. Coronel Arthur Diederichsen e sua esposa, D. Adelaide Diederichsen, pela parte da noiva, e o Dr. Ricardo Severo e sua esposa, D. Francisca Severo, pela parte do noivo. Como testemunhas da noiva no civil, estiveram presentes o Dr. Francisco Ferreira Ramos e sua esposa, D. Anna Schmidt Ramos, e como testemunhas do noivo, o Dr. Arnaldo Villares e sua esposa, D. Laura Azevedo Villares. Nesta imagem, vemos os noivos e as distintas famílias que testemunharam o evento". A Revista A Cigarra, que circulou de 1914 a 1975, refletiu nesse período as transformações sociais e culturais da cidade de São Paulo. **Fonte:** Revista A Cigarra. São Paulo, Ano 1917, Edição 75, 18 de setembro de 1917.

Membro representativo da elite paulistana, Henrique Dumont Villares, ascendeu como empresário e capitalista

em um novo domínio, desvinculado da produção cafeeira, que enfrentava a crise iniciada em 1929. Direcionou seus interesses para a incorporação imobiliária, setor especulativo que experimentava um crescimento acelerado na cidade e no estado de São Paulo. Tornou-se vereador em São Paulo, em 1946, e presidiu a Comissão de Urbanismo, Obras e Serviços Públicos da Câmara Municipal entre 1949 e 1952.<sup>72</sup>

Antes da concepção do Projeto da Serra (1926-1927), a Companhia *Light* obteve o direito de desapropriar os terrenos necessários para suas obras de represamento e linhas de transmissão, em 1925.<sup>73</sup>

Com a conclusão do projeto, em 1927, a empresa recebeu permissão para realizar a canalização, alargamento, retificação e aprofundamento dos leitos dos rios Pinheiros,

<sup>72</sup> A Câmara Municipal estivera fechada por todo o período do Estado Novo. Em janeiro de 1948 os vereadores eleitos tomam posse para a Primeira Legislatura, de 1948 a 1951.

<sup>73</sup> Lei nº 2.109 de 29 de dezembro de 1925.

Grande e Guarapiranga. Além disso, foi concedida a autorização para o desvio, saneamento e melhoramento das áreas adjacentes às respectivas zonas de inundação.

Foram designadas faixas territoriais para a manutenção dos canais, linhas de transmissão, vias de acesso e outras infraestruturas de transporte. A mesma legislação, datada de 1927, declarou a *utilidade pública* dos terrenos e demais recursos essenciais à implementação de todas as obras, assim como a *necessidade pública* das regiões alagadiças ou suscetíveis a inundações que fossem objeto de saneamento ou melhoramento.<sup>74</sup>

As áreas consideradas de *utilidade pública* foram propostas pela Companhia *Light*, em 1928, e aprovadas pela Secretaria de Estado dos Negócios da Viação e Obras Públicas nesse mesmo ano. Já as áreas identificadas como de *necessidade pública*, localizadas em regiões afetadas por enchentes, deveriam ser mapeadas, submetidas a uma nova aprovação e, posteriormente, desapropriadas para receberem as obras de saneamento e melhorias. Após a conclusão das obras, a empresa estava encarregada de vender os terrenos em leilão público por um valor mínimo, incluindo os custos de desapropriação e o valor total dos benefícios introduzidos. No mesmo ano, de 1928, a companhia recebeu o direito exclusivo de transporte de cargas e passageiros por embarcações nos canais dos rios por ela construídos.<sup>75</sup>

A partir deste ponto, teve início uma colaboração público-privada entre o governo do estado de São Paulo e a Companhia *Light*, com o objetivo de canalizar o rio Pinheiros para a produção de energia elétrica. Este tema é minuciosamente abordado na tese de Odette Seabra, que analisa os *Meandros dos Rios nos Meandros do Poder* (1987). Segundo a autora:

Não surpreende que, quando começaram a ganhar concretude o que hoje se conhece como avenidas marginais, as várzeas, enquanto áreas de regularização do rio, houvessem sido desconsideradas para tal propósito, pois já haviam sido incorporadas aos negócios da *Light*, cujo envolvimento com as estratégias de valorização do espaço não constituía, afinal, novidade. A extraordinária desenvoltura da empresa nas diferentes estruturas e esferas do Estado não só permitiu a sua atuação monopolista por cerca de três quartos

---

<sup>74</sup> Lei nº 2.249 de 27 de dezembro de 1927.

<sup>75</sup> Lei nº 4.497 de 09 de novembro de 1928.

de século no mercado de energia elétrica nesta região que se tornou o epicentro da industrialização brasileira, como lhe possibilitou atuar decisivamente na metropolização de São Paulo, dialeticamente abrindo possibilidades pela redefinição das relações dos cidadãos, não apenas com os rios e suas várzeas, mas com a própria cidade, que foi transformada noutra coisa (Seabra, 1987).

Em 1937, o governo aprovou os limites dos terrenos identificados como de *necessidade pública* pela Companhia *Light*. Através de um decreto, estabeleceu-se que o canal do rio Pinheiros teria uma largura de 120 metros, englobando as faixas marginais destinadas à conservação do talude e outros serviços. Junto à faixa leste de conservação, uma segunda faixa de 14 metros foi reservada para fins de *utilidade pública*, onde posteriormente foi instalada a ferrovia, e uma terceira faixa com 40 metros foi designada para a construção da futura via expressa marginal, cujos desdobramentos serão discutidos em capítulos subsequentes.<sup>76</sup>

É plausível inferir que os planos da Companhia *Light* eram compartilhados entre os irmãos Dumont Villares, considerando que Guilherme era acionista e ocupava um cargo na diretoria da empresa. Neste contexto, em 1935, Henrique Dumont Villares adquire um lote de terras de 150 alqueires, localizado nas proximidades da confluência dos rios Pinheiros e Tietê, anteriormente pertencente à Companhia Suburbana Paulista. Esta empresa estava entre os ativos legados por Francisco de Paula Ramos de Azevedo, quando do seu falecimento, em 1928. Portanto, esta transação reflete um negócio dentro da esfera familiar, uma vez que seu outro irmão, Arnaldo, também era genro e herdeiro de Ramos de Azevedo.<sup>77</sup>

Após a aquisição da área, Henrique Dumont Villares estabeleceu a Sociedade Imobiliária Jaguaré, lançando um novo empreendimento urbanístico “cientificamente

---

<sup>76</sup> Decreto nº 8.372 de 23 de junho de 1937.

<sup>77</sup> Escritura de Organização da Sociedade Imobiliária Ramos de Azevedo S.A. publicada no Diário Oficial do Estado de São Paulo em 12/10/1929. Tal escritura trata da partilha dos bens deixados por Francisco Ramos de Azevedo. Entre os inúmeros bens inventariados destacam-se ações da Cia. Cerâmica Villa Prudente; ações da empresa e muitos terrenos em empreendimentos da Cia. City; saldos no Banco Ítalo-Belga; ações da Cia. Iniciadora Predial; ações da Cia. Mogiana; saldos no Banco do Comércio e Indústria de São Paulo; ações da Cia. Suburbana Paulista; entre muitos outros bens. A avaliação dos imóveis ficou a cargo do engenheiro Luís Ignácio Romeiro de Anhaia Mello.



organizado para fins industriais”.<sup>78</sup> Estrategicamente situado na margem esquerda do rio Pinheiros, o local escolhido era vizinho do frigorífico *Wilson* (*Continental Products Company*) e próximo do frigorífico *Armour* e da linha da Estrada de Ferro Sorocabana que se estendia até a capital e depois seguia para Santos.

No mesmo ano, em 1935, uma comissão foi instituída com o objetivo de estudar a melhor localização para a Cidade Universitária da USP.<sup>79</sup> Com esse propósito, a USP estabeleceu um escritório técnico, sob a liderança do professor Antônio de Almeida Prado e tendo como arquiteto-chefe Hipólito Gustavo Pujol Jr. Esse escritório, ativo de 1935 a 1937, dedicou-se à análise das possíveis áreas para a implantação da Cidade Universitária. A comissão e o escritório técnico sugeriram a utilização da fazenda Butantã, propriedade do Estado e parcialmente ocupada pelo Instituto Butantã, como uma das opções viáveis (Cabral, 2018, p. 77).

A região da fazenda Butantã estava adjacente às terras adquiridas por Villares da Companhia Suburbana Paulista, assim como às glebas pertencentes à Companhia Imobiliária Territorial Urbana Paulista, de propriedade do Conde Luiz Eduardo Matarazzo (1902-1958). Este último, um dos herdeiros do complexo industrial das Indústrias Reunidas Matarazzo, que foi o maior da América Latina no início do século XX, era representante de importantes empresas estrangeiras no país à época. Além disso, o conde foi um dos primeiros importadores de veículos motorizados no Brasil.<sup>80</sup>

Inspirado pelo avanço da industrialização na cidade de São Paulo e pela visão de transformá-la em um dos principais polos industriais da América Latina<sup>81</sup>, o projeto desenvolvido por Villares, denominado “Centro Industrial Jaguaré”, começou a ser

---

<sup>78</sup> Segundo os anúncios publicitários e as Atas da Sociedade, a empresa teve escritório na rua São Bento nº 329 e depois na rua 15 de Novembro nº 228, no centro de São Paulo. Este último endereço trata-se do Edifício Conde Luiz Eduardo Matarazzo.

<sup>79</sup> A presidência da comissão estava a cargo do reitor, Reynaldo Porchat, e seus membros incluíam os professores Ernesto Leme, da Faculdade de Direito; Ernesto de Souza Campos, da Faculdade de Medicina; Fernando de Azevedo, do Instituto de Educação; Alexandre de Albuquerque, da Escola Politécnica; e Afrânio do Amaral, do Instituto Butantã. Além disso, a comissão contava com a participação de Mário de Andrade, do Departamento de Cultura da prefeitura (Cabral, 2018, p. 77)

<sup>80</sup> Associação Empresarial do Rio de Janeiro. Revista do Empresário, ano XXII, n. 878, 15 de outubro de 1958, p. 89.

<sup>81</sup> Interessante notar que Henrique Dumont Villares repete em vários momentos o termo “América Latina”, vinculado sempre, às suas possibilidades de desenvolvimento.

concebido com base em princípios urbanísticos que ele havia absorvido durante sua formação na Europa e em suas viagens pelos Estados Unidos.<sup>82</sup>

Em 1937, Henrique Dumont Villares lançou um compilado de ideias sob o título “São Paulo Industrial”, no qual discorre sobre o potencial de desenvolvimento industrial tanto do estado como da capital paulista. Nessa publicação, ele apresenta uma série de argumentos que fundamentam e justificam seu projeto para o Centro Industrial Jaguaré. O livro pode ser considerado uma espécie de propaganda do empreendimento, porém fundamentado em análises detalhadas, estudos e propostas de desenvolvimento industrial embasadas em um amplo plano regional de transporte multimodal e em princípios de urbanismo para a organização dos espaços de produção.

Dividido em nove partes, o livro aborda:

I-Vantagens, que oferecem o Estado de São Paulo e a sua Capital ao desenvolvimento da indústria; II-Localização das fábricas, considerações que os industriais não devem desprezar. A eficiência na produção industrial; III-A instalação, em São Paulo de um bairro especializado para fábricas. Melhoramentos impostos pelo urbanismo; IV-Mão de obra. A técnica nas construção de fábricas; V-Problemas de distribuição. Meios de transporte: estradas de ferro, estradas de rodagem, via fluvial e via aérea. Estação terminal. Porto Fluvial. Financiamento das indústrias; VI-Facilidades e conveniências para a localização de indústrias. Energia elétrica, etc. Possibilidades de desenvolvimento de certas indústrias em São Paulo; VII-Propaganda, divulgação, turismo, elevação do padrão de vida. VIII-Considerações sobre a propriedade imobiliária; IX-Algumas estatísticas, que devem interessar ao industrial (Villares, 1937, *passim*).

Henrique Villares afirma que o estado de São Paulo estava prestes a vivenciar uma notável expansão industrial devido à crescente industrialização dos produtos agrícolas antes de sua chegada ao mercado consumidor. Observava-se uma mudança de paradigma, onde São Paulo, até então reconhecido primordialmente por sua produção cafeeira, despertava interesse por outras razões. Sua capital, já figurando entre as

---

<sup>82</sup> A bibliografia apresentada no livro *Urbanismo e Indústria em São Paulo* de Henrique Dumont Villares (1946) evidencia que o autor estava bem informado sobre os debates contemporâneos em urbanismo e planejamento urbano tanto na Europa quanto nos Estados Unidos. Entre diversos outros autores, Villares faz referência a figuras proeminentes como Lewis Mumford (*Regional Planning Association of America*), Josep Lluís Sert (*Town Planning Associates*), Francis Violich (*Department of Landscape Architecture at the University of California*), Nelson Lewis (*Regional Plan Association-NY*), Patrick Abercrombie (*Greater London Plan*), Siegfried Giedion (*Congrès International d'Architecture Moderne*), David Lilienthal (*Tennessee Valley Authority*), etc.

maiores do mundo, tinha potencial para se tornar um centro proeminente de cultura, comércio, indústria e turismo. Em 1937, São Paulo abrigava 1.200.000 habitantes. O autor destacava São Paulo como o local ideal para o armazenamento de mercadorias provenientes do interior do estado, assim como de Goiás, Mato Grosso, parte de Minas Gerais e do Paraná, não só para o consumo local, mas também para exportação, tornando-se um importante centro de distribuição. A capital, sendo o ponto de convergência de todas as estradas de ferro e rodagem do estado, e uma passagem obrigatória para os estados vizinhos, seria um ambiente propício para a reunião de compradores, vendedores, turistas e congressistas, promovendo um intenso intercâmbio comercial, industrial e científico.

Villares enfatizava que, sob essa perspectiva, São Paulo não teria concorrentes com nenhuma outra cidade do Brasil ou da América Latina. A proximidade com a Escola Politécnica e outros “afamados laboratórios” era vista como uma vantagem significativa, uma vez que tais instituições seriam indispensáveis para as indústrias modernas, proporcionando uma orientação científica segura de suas atividades. Ele também ressaltava que a mão de obra em São Paulo estava passando por um processo de qualificação profissional nas Escolas Profissionais e no Liceu de Artes e Ofícios da capital (Cabral, 2018). Importante lembrar que Ramos de Azevedo (1895-1928), e depois Ricardo Severo (1928-1940) e Arnaldo Dumont Villares (1940-1965) lideraram a gestão do Liceu de Artes e Ofícios de São Paulo.

A abordagem multimodal presente na proposta de Henrique Dumont Villares para o Centro Industrial do Jaguaré está alinhada com as diretrizes multimodais delineadas no Plano de Avenidas de Prestes Maia e, por extensão, com a implantação dos grandes frigoríficos estadunidenses que se estabeleceram em São Paulo no início do século XX, seguindo o “Modelo de Chicago” que discutimos anteriormente. É importante destacar que Chicago também é referência frequente na proposta de Villares, conforme as descrições de seu livro, de 1937.

A proposta da união das companhias ferroviárias em um única Estação Central de passageiros que reuniria a Sorocabana, *São Paulo Railway* e Central do Brasil, foi ratificada por Villares com a ressalva de que fosse instalada junto ao curso do rio Pinheiros e não do Tietê, como previu Prestes Maia no Plano de Avenidas.

Em relação à infraestrutura ferroviária, Villares sustenta que o Centro Industrial Jaguaré viabilizaria o recebimento e o “redespacho” de mercadorias utilizando um único desvio ferroviário e uma plataforma com bitolas larga e estreita<sup>83</sup>. Ele antevia a criação de uma estação de distribuição e transbordo, na qual todas as companhias ferroviárias poderiam tirar proveito. Ao lotar os vagões provenientes de diversas ferrovias, que transportavam mercadorias entre o interior e o porto de Santos, seria possível que esses trens atravessassem São Paulo sem a necessidade de paradas, mitigando a crítica situação dos pátios das estações na época (Villares, 1937, p. 78-80).

Afirma que os desvios das linhas férreas de acesso ao centro industrial já haviam sido planejados de maneira a evitar conflitos com as vias para veículos automotores. Neste contexto, destaca que a análise desses problemas nas áreas adjacentes aos vales dos rios estava sendo conduzida por urbanistas, os quais assegurariam a criação de um percurso de vários quilômetros com velocidades máximas, sem o risco de encontros em cruzamentos.

Esta abordagem claramente remete aos circuitos de *parkways* delineados pelo Plano de Avenidas e demonstra como a ideia de valorização do automóvel estava colocada nos meios técnicos, urbanísticos e empresariais. Como veremos, no final da década de 1940, Henrique Dumont Villares foi um dos principais articuladores da vinda de Robert Moses a São Paulo para a realização do *Plan of Public Improvements for São Paulo* (1949-1950), projeto que consagrou a opção paulista pelas marginais e vias expressas de automóveis.

Villares também discorre acerca da congestão na região central de São Paulo, da carência de vias de comunicação adequadas e da necessidade de grandes reformas:

Impressionados pelas dimensões acanhadas e pelo mau aspecto de muitos bairros da nossa cidade, os urbanistas, que devem reformal-os, por força, hão de se deixar suggestionar pelas perspectivas que o futuro esboça, ao traçarem os grandes planos renovadores, que virão dotar a Capital dos melhoramentos, a que seu culto povo faz juz. Nos países mais velhos, cujos ensinamentos não podem ficar á margem, essa tarefa é muitas vezes resumida, porquanto apenas se limita á correcção dos erros existentes, sem tentar grandes transformações. Em São Paulo, a par desses erros que infelizmente também existem, ha um

---

<sup>83</sup> A questão do conflito entre as diferentes bitolas ferroviárias presentes na rede paulista foi tema de estudos de Flavio Saes. *In: SAES, F. A. M. de. As ferrovias de São Paulo (1870-1940)*. São Paulo: HUCITEC, 1981.

campo livre, onde tudo está por fazer. Este ponto, de máxima importância, é o que exige mais estreita cooperação de técnicos experimentados e clarividentes: – larga visão estética, respeito aos preceitos sanitários, defesa da higiene pública, facilitação de comunicações, perfeita compreensão de razões econômicas, tudo, enfim, que possa bem resolver as múltiplas e complexas questões, que o urbanismo apresenta (Villares, 1937, p. 36).

Na sequência, afirma que o centro da cidade havia crescido sem orientação urbanística preestabelecida, passando a citar Prestes Maia e o Plano de Avenidas:

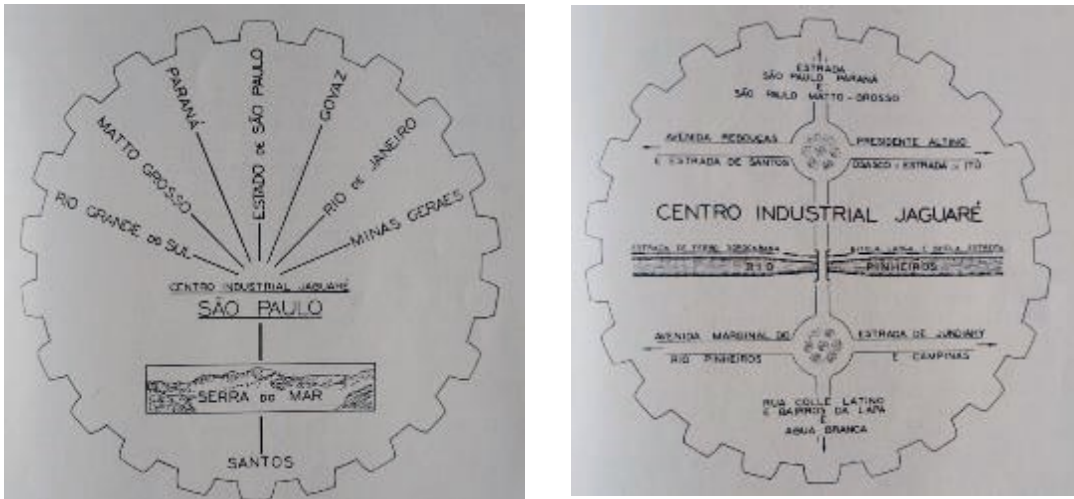
No seu monumental Estudo de um Plano de Avenidas para a cidade de São Paulo, o Dr. Francisco Prestes Maia esclarece, com rara nitidez, as razões, que determinaram esse estado de cousas, e oferece os correctivos que julga convenientes. Pedimos vênica para transcrever alguns tópicos (*idem*, p. 38).

Após pedir autorização de Prestes Maia para sua citação, Villares procede à transcrição de diversos segmentos do Plano de Avenidas, particularmente enfatizando aqueles que abordam os problemas do centro e delineiam a sugestão de implementação do conceito do “Perímetro de Irradiação” como uma possível solução. Após descrever partes do texto de Prestes Maia, Villares apresenta o famoso esquema/diagrama do Plano de Avenidas e insere a localização do Centro Industrial Jaguaré. O local aproxima-se com o do Porto Fluvial da Lapa, na confluência dos rios Tietê e Pinheiros, que havia sido proposto por Prestes Maia, em 1930.

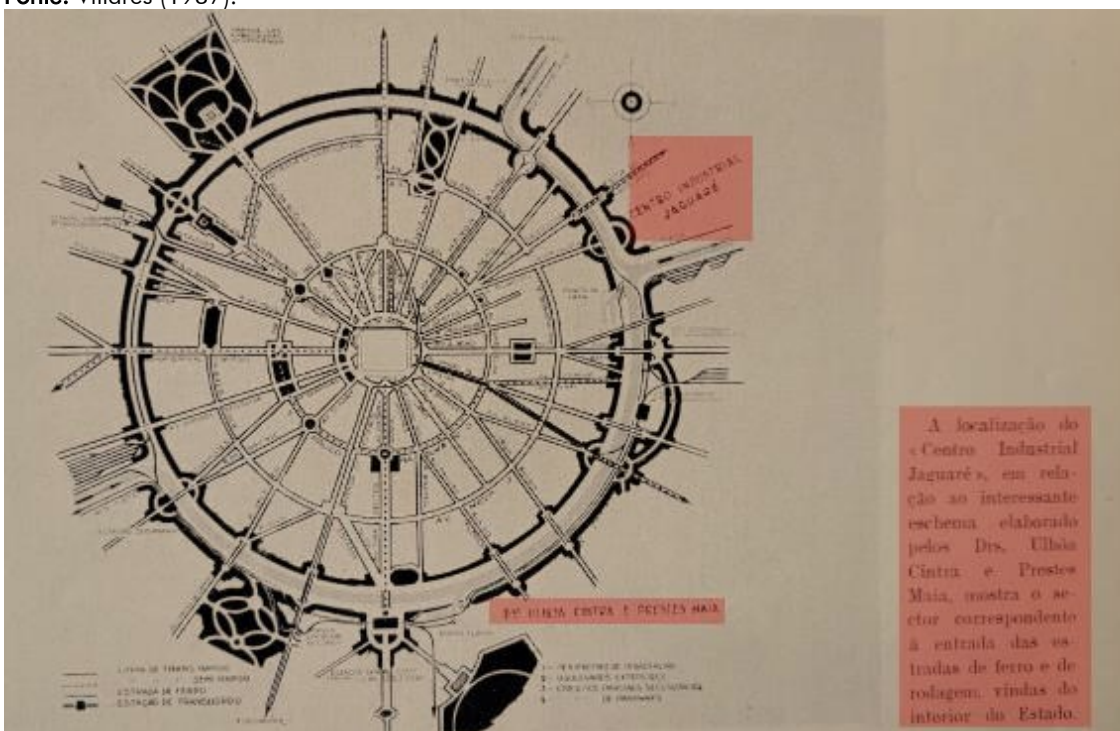
Nesse sentido, podemos afirmar que o projeto do Jaguaré se enquadra dentro das propostas do Plano de Avenidas de Prestes Maia atinentes ao aproveitamento das várzeas dos rios para a implantação de complexos industriais que se valeriam da infraestrutura ferroviária existente e a hidroviária projetada, de modo a utilizá-las para o recebimento da matéria prima do interior dos estados brasileiros e o seu escoamento por via férrea ou fluvial, até o porto de Santos.

Henrique Dumont Villares, concebeu diagramas para apresentar o Centro Industrial Jaguaré. Esses esquemas são inicialmente incluídos no livro, mas posteriormente foram disseminados em várias publicações de jornais que promoviam o empreendimento e, por conseguinte, incentivavam a venda de seus lotes. Os diagramas elaborados por Villares são representados dentro de uma engrenagem, evocando a aplicação industrial do projeto, e oferecem uma clareza significativa sobre as ideias encapsuladas

em sua proposta. Além da própria presença do esquema do Plano de Avenidas no livro, é plausível que o formato das representações gráficas de Villares tenha sido influenciado pelo diagrama do plano concebido por Prestes Maia, em 1930.



**Figura 80:** Diagramas do Centro Industrial Jaguaré, de Henrique Dumont Villares.  
**Fonte:** Villares (1937).



**Figura 81:** O esquema do Plano de Avenidas presente no livro “São Paulo Industrial”, de Henrique Dumont Villares, 1937.

A localização do Centro Industrial Jaguaré é demarcada por Villares sobre o esquema. Segundo a legenda: “A localização do Centro Industrial Jaguaré em relação ao interessante esquema elaborado pelos Drs. Ulhôa Cintra e Prestes Maia, mostra o sector correspondente à entrada das estradas de ferro e de rodagem, vindas do interior do Estado.” Destaques, em vermelho, nossos. **Fonte:** Villares (1937).

O transporte fluvial, de fato, era uma diretriz plausível e já assimilada nos meios técnicos, acadêmicos e empresariais paulistanos – tendo em vistas que os mesmos homens circulavam por todas essas esferas -, e isso fica claro no texto de Villares:

Nos planos de rectificação do Tietê e Pinheiros, ora em execução, tudo está previsto para a navegação commercial; e as barragens construídas nas obras da Serra já deixam vêr os vãos, que devem receber os elevadores necessários á passagem dos batelões. É, pois, fora de duvida que o transporte sobre a agua tomará entre nós grande incremento, Mesmo para o intercambio local, como de uma industria para outra, a economia, que esse typo de transporte offerece, é de relevante importancia. Além disso, as margens de nossos rios serão celeiros formidaveis; e a producçao dos cereais e legumes terá pelos rios, canalizados, mais uma via de accesso (Villares, 1937, p. 92-93).

Para além de seu irmão Guilherme Dumont Villares ser membro da administração da *Light*, Henrique era amigo pessoal do engenheiro Billings<sup>84</sup> o que o colocava em contato direto com as propostas contidas no Projeto da Serra. A brochura publicada em 1937, trazia uma foto da construção da Usina Hidrelétrica de Cubatão: a energia, disponível em abundância, para o projeto de industrialização paulista.

Entre os motivos de orgulho, pode a população de São Paulo citar a curva ascendente do consumo de energia electrica, pois ella representa um indice fiel da nossa actividade industrial, indice esse que é attentamente acompanhado pelos homens de negocios (*idem*, p. 110).

A evidência concreta do entendimento de Villares sobre a iminente navegação do rio Pinheiros é representada pela construção de um farol ou mirante no início da década de 1940. Este farol foi erguido no ponto mais elevado do Centro Industrial Jaguaré, adjacente à área designada para as residências dos trabalhadores.<sup>85</sup> Segundo Villares, em um futuro próximo, seria inaugurado o transporte fluvial de cargas, pois os rios Pinheiros e Tietê estariam sendo dragados de modo a permitir seu uso como meio de transporte.

---

<sup>84</sup> Editora Brasil-América Ltda. (EBAL), da Guanabara. Billings: Biografias em Quadrinhos, Série Pioneiros. Edição Especial. 1962.

<sup>85</sup> Sobre o “Farol” do Jaguaré ver: CALLEGARI, Bruna. *Farol invisível: fenômeno urbano e paisagem no bairro do Jaguaré*. 2017. Dissertação (Mestrado em Paisagem e Ambiente) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2017.



**Figura 82:** Segundo legenda: *"Inauguração de placa na Avenida Billings, em São Paulo. À Esquerda o Dr. Henrique Dumont Villares, grande amigo de Billings"*.

**Fonte:** EBAL, 1962.

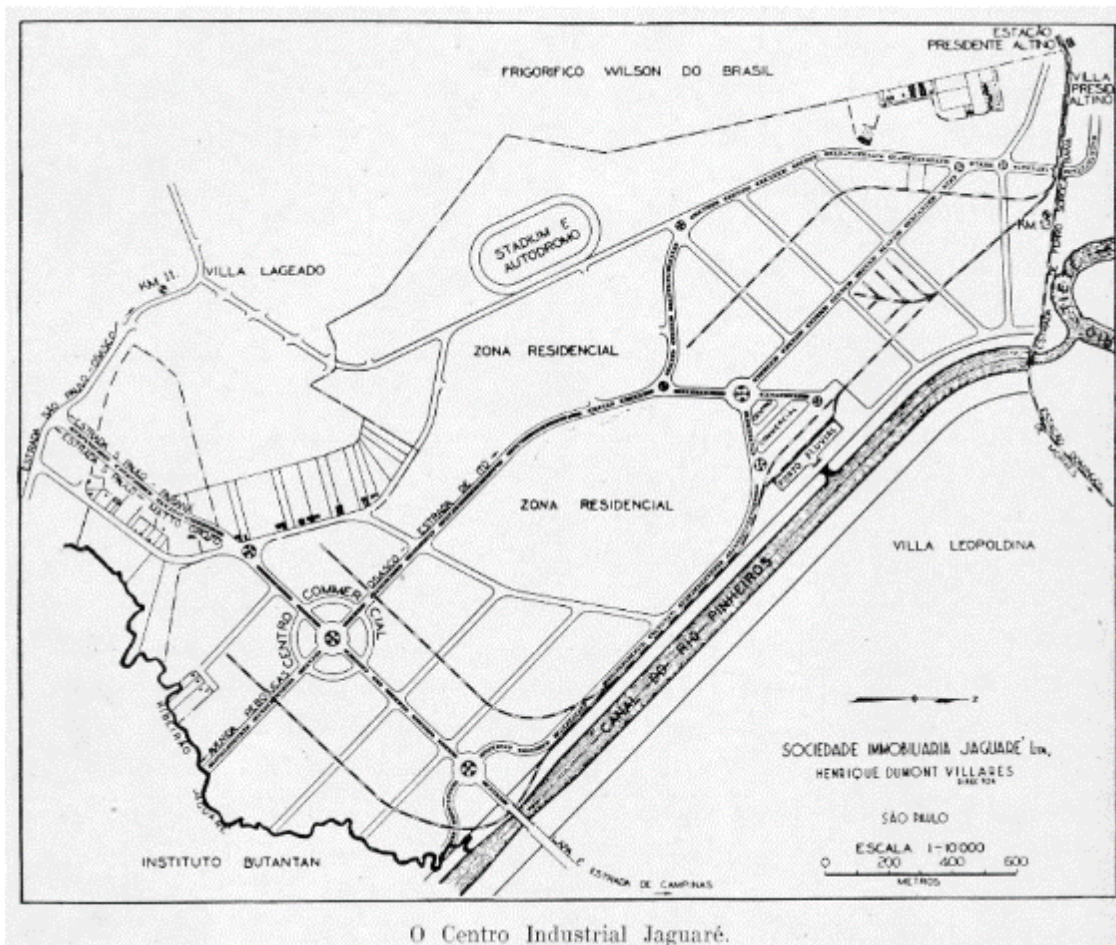


**Figura 83:** Torreão com mirante (farol) e relógio construído por Henrique Dumont Villares, no Centro Industrial do Jaguaré.

**Fonte:** Villares (1946).

CENTRO INDUSTRIAL JAGUARÉ.  
Torreão com mirante e relógio, útil e decorativo, construído no bairro industrial.





**Figura 84:** Planta do Centro Industrial Jaguaré. Destaque para o porto fluvial junto ao canal retificado do rio Pinheiros.  
**Fonte:** Villares (1937).

Em 1939, os lotes industriais do Centro Industrial estavam nivelados e alguns já ocupados por uma refinaria da *Standard Oil Company of Brazil*, pelas Indústrias Reunidas Matarazzo S.A., pela Metalúrgica Matarazzo, Central de Importação e Exportação (Concentral) S.A.<sup>86</sup>, Serraria Almeida Porto e Algodoeira Paulista.

<sup>86</sup> Empresa ligada ao comércio de exportação e importação em geral, interestadual ou internacional, com representações nacionais e estrangeiras. Dirigida pelo Conde Luiz Eduardo Matarazzo e Dr. Carlos Comenale Sobrinho e Luiz Izzo Ettore Parrilli. Informações disponíveis na Junta Comercial do Estado de São Paulo, ficha Nire Matriz: 35300034392. Pela documentação da empresa, entre seus acionistas encontra-se, até os dias atuais, brasileiros e estrangeiros (italianos, franceses e gregos).



**Figura 85:** Ponte sobre o rio Pinheiros inaugurada no final da década de 1930.

Ao fundo, a refinaria da *Standard Oil Company of Brazil* e a Central de Importação e Exportação (Concentral) S.A. já instaladas no Centro Industrial Jaguaré.

**Fonte:** Villares (1946).

Em 1941, o interventor Fernando Costa promulgou um decreto que designava a área da fazenda Butantã para a implantação da Cidade Universitária. Durante o período entre 1937 e 1941, a Companhia *Light* já havia dado início às obras de retificação, canalização, alargamento e aprofundamento do rio Pinheiros. Em 1939, a canalização havia sido concluída desde a ponta da Estrada de Ferro Sorocabana, próxima à foz do rio Pinheiros, até a nova ponte do Jaguaré, recentemente construída também pela *Light* (Cabral, 2018, p. 114). Ou seja, a ponte construída pela *Light* valorizou o empreendimento de Henrique Dumont Villares, promovendo a transposição do rio e o acesso ao tecido urbano consolidado da cidade. Há fotografias da ponte do Jaguaré na coleção de negativos de vidro do escritório Ramos de Azevedo, o que leva a supor que a *Severo & Villares* edificou a ponte para a *Light*.

# Para um grande MOMENTO uma grande INICIATIVA

**O MOMENTO** - a interrupção dos transportes marítimos pela guerra, donde a urgência no armazenamento da nossa valiosa produção agrícola e numa localização acertada da nossa indústria em espantoso progresso.

**A INICIATIVA** - a concentração desses empreendimentos em área propícia, no exato ponto estratégico de São Paulo: o Centro Industrial Jaguaré, parque industrial moderníssimo, a 12 quilômetros do coração da cidade.

**Não perca esse MOMENTO - conheça essa INICIATIVA!**

**UMA SIMPLES VISITA** ao Centro Industrial Jaguaré bastará para convencer o interessado:

- de que esse parque industrial é indispensável ao grande mercado que é São Paulo: o mais importante centro fabril, ferroviário e rodoviário do país;

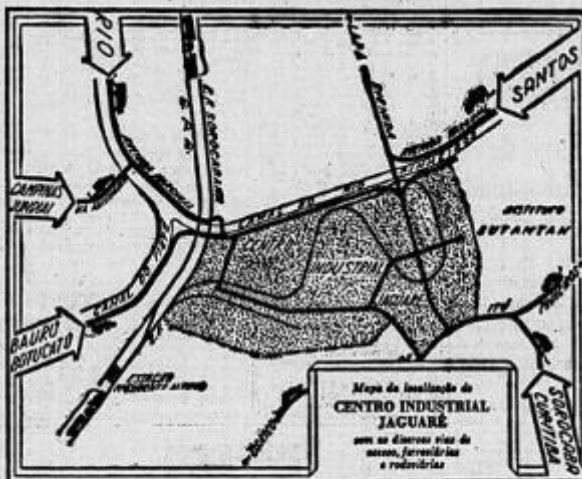
- de que é ele uma propriedade privilegiadamente situada e tecnicamente organizada para satisfazer a todas as exigências de uma eficiente produção industrial, e econômica distribuição dos produtos ao armazenamento;

- de que, dentro do perímetro da Capital, mas fora da zona do tráfego congestionado, o Centro Industrial Jaguaré se acha no ponto de convergência das três rodovias que demandam o Interior e junto aos canais dos rios Pinheiros e Tietê, cujas futuras avenidas marginais permitirão as mais desimpedidas comunicações;

- de que, servido por desvios com três trilhos, está o Centro Industrial Jaguaré em conexão com as estradas-de-ferro de bitola larga e estreita, vantagem inestimável para o recebimento e despacho de cargas.

OS ESCRITÓRIOS CENTRAIS da Sociedade Imobiliária Jaguaré Ltda., à Rua de São Bento, 229. 6.º andar, telefona 2-5344, recebem com prazer os interessados, facilitando-lhes uma visita ao Centro Industrial Jaguaré, bem como oferecendo a pedido de mapas e impressos. A Sociedade incumbem-se também de loteamento por conta de terceiros.

*Henrique Dumont Villares*  
DIRETOR



**LOTES** já nivelados e adequados a qualquer indústria.



**SERVIÇO** telefônico automático da central da cidade.



**LINHAS** de energia elétrica servindo cada lote.



**OPERÁRIOS** de fácil engajamento.



**ÁGUA** abundante para quaisquer fins.



**BAIXO CUSTO** de materiais de construção.

**Já se instalaram no CENTRO INDUSTRIAL JAGUARÉ:**

AS INDÚSTRIAS REUNIDAS F. MATARAZZO S. A., com grandes armazéns para algodão;  
A STANDARD OIL COMPANY OF BRAZIL, com importante refinaria de petróleo;  
A COMPANHIA NACIONAL DE FERRO PURO, com fornos de redução de minérios.

**Já adquiriram grandes lotes no CENTRO INDUSTRIAL JAGUARÉ:**

ALMEIDA PORTO & CIA. LTDA., para instalação de serrarias;  
CONDE EDUARDO MATARAZZO, para edificação de armazéns gerais;  
METALURGICA MATARAZZO S. A., para fins industriais.



## CENTRO INDUSTRIAL JAGUARÉ

TERRENOS PARA INDÚSTRIAS

Figura 86: Anúncio publicitário do Centro Industrial Jaguaré, de Henrique Dumont Villares, em 1942. Fonte: Jornal Correio da Manhã em 12/06/1942, p. 09.

Em 1943, a Secretaria de Viação e Obras Públicas apresenta um projeto para a cidade universitária. O plano reservava uma extensa área para a Escola Politécnica e seus institutos que, por sua vez, teriam ligação direta com o Centro Industrial Jaguaré, pelo sistema viário e por um ramal ferroviário.

Em uma planta, do início da década de 1940, presente no livro de Henrique Dumont Villares, “Urbanismo e Indústria em São Paulo” de 1946, o traçado do Centro Industrial é representado de forma adjacente à Cidade Universitária da USP. A partir de 1943, o Instituto de Pesquisas Tecnológicas (IPT) deu início à construção dos pavilhões destinados à metalurgia e madeiras, ao mesmo tempo em que implantava trilhos dentro da área designada para ele na Cidade Universitária. Esses trilhos tinham origem no Centro Industrial Jaguaré, e é possível notar que um ramal ferroviário, situado dentro da USP, se subdividiria em outros três, estabelecendo conexões com a Escola Politécnica, o IPT, o Departamento de Aeronáutica, o Instituto Eletrotécnico, o Laboratório de Máquinas Térmicas, o Laboratório de Hidráulica e o Laboratório de Química e Metalúrgica.<sup>87</sup>

A coincidência de datas e a representação conjunta do Centro Industrial do Jaguaré e da Cidade Universitária em uma mesma planta, indicando suas interconexões viárias e ferroviárias, sugerem que os projetos foram provavelmente discutidos de forma colaborativa e simultânea. Ambos parecem estar alinhados com o abrangente projeto fluvial, hídrico e energético proposto pelos engenheiros norte-americanos Asa White Billings e F. S. Hyde para a São Paulo *Light*.

---

<sup>87</sup> VILLARES, Henrique Dumont. *Urbanismo e Indústria em São Paulo*. São Paulo: Empresa Gráfica da Revista dos Tribunais, 1946. O livro, de 1946, afirma que as seguintes empresas já estavam instaladas no Centro Industrial do Jaguaré: Indústrias Reunias Matarazzo; The S. Paulo Tramway, Light and Power Co. Ltd.; Conde Luiz Eduardo Matarazzo (Filho do Conde Francisco Matarazzo); Instituto Nacional do Pinho; Indústria Miranda S.A.; Cia. Antártica Paulista; Ernest Cunnigham; José Soares de Almeida Porto (madeireiro); Algodoeira Paulista Ltda.; Companhia Central de Importação e Exportação (Concentral); Angelo Saraiva Margarido; Augusto Conquini e Vasco Lenci; Carlos Itiberê da Cunha & Cia.; F. Slaviero & Filhos; Pereira Sobral, Indústria de Madeira S.A.; Emílio B. Gomes & Filhos; Indústria A. Diedrichs S.A.; Fábrica de Álcool e Cereais S.A.; Atílio Santisi; Diocleciano Dantas de Freitas; Companhia Swift do Brasil; Metalúrgica Matarazzo.





**Figura 87:** Planta do Centro Industrial Jaguaré, início da década de 1940. Mostra o empreendimento ao lado do primeiro projeto para a Cidade Universitária da USP conectados pela estrutura viária e ferroviária.  
**Fonte:** Acervo do Museu Paulista/USP..

O livro de Villares, de 1946, inclui em sua bibliografia a publicação de David Eli Lilienthal intitulada *TVA: Democracy on the March* (1944). Lilienthal foi um dos primeiros e mais proeminentes diretores da *Tennessee Valley Authority (TVA)*. Como será discutido posteriormente, a TVA foi estabelecida pelo Congresso dos EUA, em 1933, como parte do *New Deal* do presidente Franklin D. Roosevelt. Seu propósito inicial consistia em facilitar a navegação, controlar inundações, gerar eletricidade e promover a produção de fertilizantes, com base em princípios de planejamento regional, visando impulsionar o desenvolvimento econômico no Vale do Tennessee. Adicionalmente, vale notar que a obra de Lilienthal (1944) está incluída na biblioteca pessoal de Prestes Maia, conforme constatado durante nossa pesquisa no local.

A ideia de represar os afluentes do rio Tietê, acima de Mogi das Cruzes, para controlar as enchentes em São Paulo, foi apresentada pelo engenheiro Saturnino de Brito em 1925, quando coordenava os trabalhos da Comissão de Melhoramentos do rio Tietê. Quanto ao incentivo à navegação nos rios Pinheiros e Tietê, esse debate remonta ao século XIX. No entanto, em 1922, Ulhôa Cintra propôs um estudo para a regularização do Tietê, vinculado ao estímulo à navegação, por meio da implementação de estruturas como diques, cais e outras infraestruturas relacionadas ao transporte fluvial, conforme mencionado anteriormente.

Compreendendo as ideias delineadas pelo Plano de Avenidas que visavam a construção de vias marginais, por meio de *parkways*, e os projetos da *Light* canalização e retificação do rio Pinheiros para geração de energia em Cubatão, Henrique Dumont Villares também vislumbrava a conexão rodoviária entre o interior e o porto Santos, através de São Paulo. Segundo Villares (1937, p. 50), a rota entre as estradas São Paulo-Santos e São Paulo-Jundiaí, estabelecida em um trajeto bem planejado, deveria inevitavelmente passar pelo Centro Industrial Jaguaré, seguindo o curso do canal do rio Pinheiros retificado. Essa abordagem permitiria evitar a travessia pelo centro da cidade, evitando o congestionamento do trânsito.

Villares abordou o tema da concentração da área central da cidade, argumentando que, embora o centro industrial estivesse dentro do município de São Paulo, desfrutando de todas as vantagens que proporcionavam o contato com as cidades mais progressistas da América Latina, ele se encontrava fora da zona de tráfego

congestionado que tanto encarecia os transportes locais. Localizado a oeste do distrito industrial já estabelecido da cidade de São Paulo, a uma distância de doze quilômetros de seu centro comercial, o Centro Industrial Jaguaré estava conectado por duas estradas principais.

Também dizia que a propriedade iria seguir padrões observados, de perto, em congêneres bem-sucedidas internacionalmente, como Trafford Park, nos arredores de Manchester, Inglaterra; Dagenham e Slough Estates, próximos a Londres; North Kansas Industrial District; The Central Manufacturing District, de Chicago; e várias outras referências similares, apresentando várias fotos.

Os lotes do Centro Industrial Jaguaré foram providos de serviços essenciais para as indústrias ali instaladas. A energia elétrica, proveniente da Light, estava disponível, assim como a água, que podia ser obtida do ribeirão Jaguaré para uso em processos industriais, e do rio Pinheiros, para fins de refrigeração e prevenção de incêndios. Além disso, havia acesso ao serviço telefônico automático da Central da Cidade. A ligação com o centro da cidade era facilitada pela ponte do Jaguaré, mencionada em publicações de Henrique Dumont Villares e em materiais publicitários.<sup>88</sup>

As áreas acidentadas do terreno foram designadas para habitação dos trabalhadores industriais. A partir de 1939, o Centro Industrial já contava com transporte público por ônibus, e os trabalhadores podiam desembarcar na estação Presidente Altino da Sorocabana, situada nos limites da propriedade e próxima ao frigorífico Wilson.

Sob a premissa da promoção do turismo corporativo e geral no âmbito do Centro Industrial Jaguaré, estava prevista a instalação de um centro destinado a congressos industriais, expressamente mencionado por Villares como “aquilo que os norte-americanos denominam ‘Conventions’” (Villares, 1937, p. 125). Além disso, era contemplada a construção de um estádio/autódromo para sediar competições automobilísticas que, na época, estavam ganhando notoriedade global, e São Paulo, enquanto centro urbano vibrante, aspirava manter-se em sintonia com tal progresso.

---

<sup>88</sup> Revista *Acrópole*, janeiro de 1946, ano 8, nº 93. Anúncio da Sociedade Anônima Imobiliária Jaguaré.

Em 1943, a Sociedade Imobiliária Jaguaré foi convertida em uma Sociedade Anônima, e sua primeira diretoria foi constituída da seguinte forma: Henrique Dumont Villares assumiu a posição de Diretor Presidente, enquanto Arnaldo Dumont Villares ocupou o cargo de Diretor Vice-presidente. Alfredo Ferreira Velloso desempenhou as funções de Diretor Tesoureiro/Secretário, e John Campbell Anderson assumiu o cargo de Diretor Gerente. O Conselho Fiscal foi composto por Henrique Armbrust, Frederick James Pirie e José Severo Dumont da Fonseca, este último membro *Severo & Villares* e primo de Henrique e Arnaldo.<sup>89</sup>



Figura 88: Anúncio do Centro Industrial Jaguaré e do autódromo que seria parte do empreendimento. Ocupam as duas primeiras páginas do *Correio Paulistano* em 1936.  
 Fonte: Jornal *Correio Paulistano*, 12/06/1936.

É digno de nota que o empreendimento do bairro do Jaguaré coincide com os projetos do Jockey Clube e do loteamento Cidade Jardim. As marquises do primeiro foram concebidas pela empresa *Severo & Villares*, possivelmente assim como a própria

<sup>89</sup> Escritura de Transformação de Sociedade Civil Ltda. em Sociedade Anônima. Sociedade Imobiliária Jaguaré. *Diário Oficial do Estado de São Paulo*, 25 de setembro de 1943, p. 21.



construção, enquanto o segundo foi idealizado por Horácio Sabino, figura central na *Companhia City*. Portanto, a configuração da Marginal Pinheiros envolveu diversos empreendimentos casados, arquitetados pelos mesmos homens.

Além do complexo do hipódromo, esses mesmos homens desempenharam um papel significativo no fomento ao automobilismo. O projeto do Jaguaré, de fato, contemplava a incorporação de um autódromo, uma iniciativa levada adiante por outro empresário e capitalista, Luís Romero Sanson, com o intuito de dinamizar o desenvolvimento do loteamento de Interlagos, contratando nada mais nada menos do que o francês Alfred Agache, que era um dos grandes urbanistas internacionais da época e que naquele momento estava no Rio de Janeiro fazendo uma consultoria.

Sanson, por sua vez, também desempenhou um papel crucial na promoção da aviação, como evidenciado pela construção do Aeroporto de Congonhas, e na modernização da Estrada São Paulo-Santos, pavimentando-a com concreto para facilitar a circulação de veículos automotores. Mas essa é uma outra história... uma entre as muitas histórias paralelas vinculadas à produção da cidade.



**Figura 89:** Da esquerda para a direita, o Interventor Federal em São Paulo Fernando de Sousa Costa (3º), o presidente Getúlio Vargas (4º) e o presidente da FIESP, Roberto Simonsen (5º), sobre a maquete de “Interlagos: a cidade balneária satélite da capital”.

**Fonte:** SÃO PAULO (Cidade). *São Paulo: Metrópole do Século XX*. São Paulo: Empresa de Publicações Associadas, 1945.

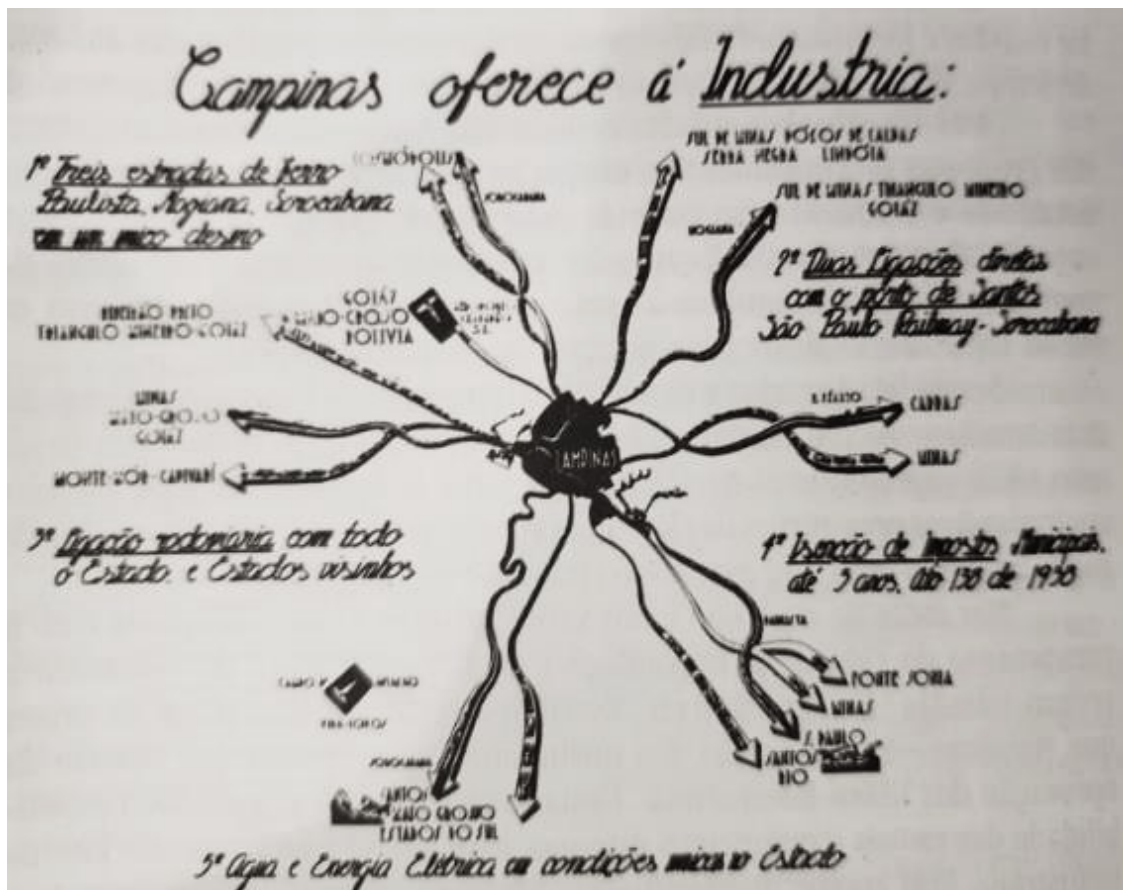
## **1.6 Um Plano de Melhoramentos para a “Princesa D’Oeste” (1934–1938): engenharia, política e negócios**

Os negócios se retroalimentam, e há conexões importantes entre São Paulo e grandes projetos interiorizados, de Campinas até os rincões do estado, em Panorama, todos irmanados aos mesmos homens e a Prestes Maia, como veremos.

No final do século XIX, Campinas se transformou na porta de entrada para o interior do estado de São Paulo. A cidade se tornou um importante entroncamento ferroviário das três mais importantes ferrovias de São Paulo, as companhias Paulista, Mogiana e Sorocabana, e ponto de transposição dessas ferrovias para o porto de Santos. Apelidada Princesa D’Oeste figurou como um polo urbano de importância e abrangência regional.

A cidade consolidava-se como local de atração de consumidores do interior e também da capital, de modo que suas casas de importação transacionavam diretamente com a Europa. A instalação de indústrias vinha se firmando, desde 1870, sob o forte amparo e estímulo da economia cafeeira que, à época, havia expandido suas lavouras.

No período, houve a associação de fazendeiros paulistanos com empresários industriais norte-americanos, que buscavam o estabelecimento de novas fábricas na cidade. Caso emblemático é o da Família Souza Queiroz que se associou ao industrial americano G.P. Ralston na constituição da Fábrica de Tecidos da Carioba, para a produção da “Casimira Carioba”, famosa em São Paulo e em todo o estado. Também outras indústrias vinculadas à produção de massas alimentícias, cervejas, tecidos, artigos de couro e sabão passaram a se instalar em Campinas, estimuladas pelo crescente mercado regional (Badaró, 1996, p. 29).



**Figura 90:** Propaganda de estímulo à industrialização de Campinas.  
 “Campinas oferece à Indústria: 1º. Três estradas de ferro. Paulista, Mogiana e Sorocabana em um único desvio. 2º. Duas ligações diretas com o porto de Santos. São Paulo Railway e Sorocabana. 3º. Ligação rodoviária com todo o Estado e Estados vizinhos. 4º. Isenção de impostos municipais até 5 anos. Ato 138 de 1938.”  
 Fonte: Badaró (1996).

Após 1870, devido ao crescimento dos setores comercial e industrial, também o financeiro passou a ser intensamente estimulado, sobretudo pelos comissários de café, que intermediavam as exportações no porto de Santos e fundaram filiais de suas Casas Comissárias em Campinas. A cidade passou a ser o epicentro de toda a movimentação financeira entre o interior paulista e Santos, o que resultou na implantação de vários bancos: Banco Colonial do Estado de São Paulo (1871), Banco Mercantil de Santos (1873), *London Brazilian Bank Limited* (1873), Banco do Comércio e Indústria, Banco União de São Paulo e Banco dos Lavradores (1883), todos com uma abrangência regional significativa (Badaró, 1996, p. 29).

Interessante notar que devido à sua localização estratégica, como ponto de transposição ferroviário da produção do interior para o litoral, Campinas, naquele momento, possuía maiores vínculos com Santos do que a própria capital do estado. Nesse contexto, o

grande volume de recursos concentrado na cidade passou a estimular obras de desenvolvimento urbano e a valorização de terrenos urbanos que, após a promulgação da Lei de Terras (1850), passaram a ser vendidos, em hasta pública, pela intendência. Areladas a esses fatores, três epidemias de febre amarela, a partir de 1889, fizeram com que as autoridades locais tomassem medidas para promover a salubridade e a higiene na área urbana. As obras de infraestrutura foram aceleradas pela Companhia Campineira de Águas e Esgotos e o crescimento da população, vinculado ao aumento da mobilidade proporcionada pelos automóveis, no início do século XX, ensejaram a abertura de novos loteamentos, sobretudo a partir de 1925 (*idem*, p. 35-36).

O crescimento da cidade passou a não ser mais promovido exclusivamente pela prefeitura, mas sim pela iniciativa privada, individual ou por meio de companhias de loteamentos, que enxergaram na promoção de bairros exclusivamente residenciais um ramo seguro para o emprego de seus capitais.

Nesse ínterim, em 1929, na gestão do prefeito Orozimbo Maia um levantamento do desenho da cidade foi organizado e uma planta elaborada. O levantamento cadastral foi o primeiro passo para a elaboração de um plano de remodelação da cidade e foi elaborado pelos engenheiros Carl A. Oelsner e Jorge Macedo Vieira, colega de turma de Prestes Maia na Escola Politécnica de São Paulo.<sup>90</sup>

---

<sup>90</sup> Anos mais tarde e a partir de um convite de Prestes Maia, Jorge Macedo Vieira projetou em Campinas a canalização do córrego Proença e os bairros Vila Nova Campinas (1945), Chácara da Barra (1950) e Vila Isa (1958). Fonte: Bonfato (2008).



**Figura 91:** Planta da Cidade de Campinas (1929). Levantada quando prefeito o Exmo. Sr. Orosimbo Maia. Escala 1:5.000. Planta elaborada Jorge de Macedo Vieira, Carl A. Oelsner.  
**Fonte:** Arquivo Municipal de Campinas.

A contratação de um plano de urbanismo para Campinas ocorre em um contexto em que o desenvolvimento industrial da cidade se traduziu em um novo e desconhecido ritmo de urbanização. Os novos loteamentos não obedeciam a critérios técnicos e tampouco a um planejamento geral do crescimento da cidade, de modo a ocasionar problemas de ligação viária dos novos bairros entre si e com o centro da cidade. O sistema de abastecimento tornou-se incapaz de atender os novos bairros elevados, como o Jardim Guanabara e o Chapadão.

O urbanismo, como disciplina nova, passava a se difundir por todo o Brasil, de modo a também se propagar em meio à elite dominante campineira. A prosperidade econômica, o desenvolvimento industrial, o desejo de transformar Campinas em uma grande cidade, com amplas avenidas, prédios modernos semelhantemente à capital, atrelaram-se aos interesses do capital imobiliário e do poder público na busca por um planejamento que ordenasse o espaço da cidade e o seu crescimento.

Durante as décadas de 1930 e 1940, vários engenheiros ocuparam cargos de direção junto ao poder público de Campinas, situação semelhante à da capital paulista. Desde o início do século XX, vários engenheiros-arquitetos foram eleitos para a Câmara Municipal de São Paulo, período em que ocorre um intercâmbio de contatos entre os engenheiros municipais, os professores da Escola Politécnica, os membros do Instituto de Engenharia, os técnicos da Diretoria de Obras e Viação e os vereadores. Em vários momentos os mesmos personagens se entrelaçaram entre tais instituições: acadêmicas, grêmios profissionais e a esfera de governo.

Em 1929, o prefeito Orozimbo Maia procura o engenheiro Anhaia Mello, então professor de Urbanismo e vice-diretor da Escola Politécnica de São Paulo, visando a elaboração de um plano de expansão para a cidade.

Anhaia Mello visitou a cidade e apresentou uma proposta de honorários, além de elaborar um relatório com considerações gerais sobre urbanismo e a elaboração de um Master Plan para Campinas, em 1929. No entanto, de acordo com Badaró (1996, p. 39), a continuidade dessa iniciativa foi interrompida pela Revolução de 1930 e pelo Movimento Constitucionalista de 1932, que tiveram repercussões na esfera municipal. Isso se deve ao fato de que os prefeitos municipais passaram a ser nomeados pelo interventor federal no Estado de São Paulo e a Câmara Municipal foi substituída pelo Conselho Consultivo da cidade, também nomeado por aquela autoridade (Badaró, 1996, p. 39).

Aliado a tais motivos, o fato de Anhaia Mello ter sido nomeado, em 1930, pelo interventor federal Joao Alberto Lins de Barros para o cargo de prefeito de São Paulo, acabou por impedi-lo de dar prosseguimento à elaboração do plano para Campinas (Zakia, 2012, p. 39-40).

Passados alguns anos, em 1933, o tema foi retomado com a nomeação do engenheiro Perseu Leite de Barros para prefeito de Campinas pelo interventor federal em São Paulo, Armando de Salles Oliveira. Oliveira era engenheiro formado pela Escola Politécnica de São Paulo e possuía fortes relações com Campinas, pois, seu pai, o também engenheiro Francisco de Salles Oliveira Júnior<sup>91</sup> havia sido senador por São Paulo, diretor e presidente da Cia. Mogiana e um dos responsáveis pelas obras de saneamento de Campinas que contiveram a epidemia de febre amarela, em 1889.

Em 1934, o interventor Armando de Salles Oliveira autorizou a Secretaria de Viação e Obras Públicas a negociar a prestação de serviços profissionais de consultoria do engenheiro Prestes Maia à prefeitura de Campinas. Dessa forma, formalizava-se relações de trabalho entre o governo do estado e o da municipalidade.<sup>92</sup>

Prestes Maia, em 1934, foi contratado para estudar um plano de urbanismo para Campinas e, em 1935, foram nomeados os integrantes da Comissão de Urbanismo cuja função principal seria a de zelar pelo interesse coletivo, figurando como mecanismo de articulação entre a equipe técnica e a comunidade em geral, interessada na organização do plano. A Comissão tinha em sua composição representantes das classes dos profissionais liberais, dos setores da economia local, da imprensa e de entidades ligadas ao serviço público.

No Relatório dos trabalhos realizados pela prefeitura de Campinas durante o exercício de 1934, apresentado ao Conselho Consultivo da cidade e ao Departamento de

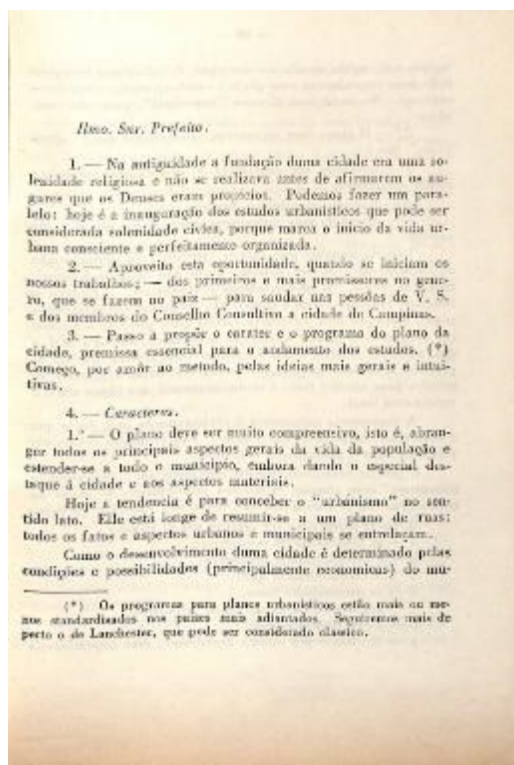
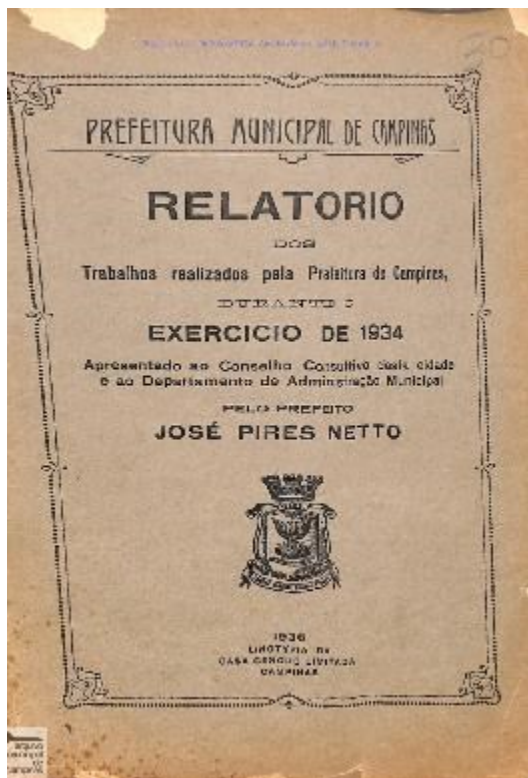
---

<sup>91</sup> Francisco de Salles Oliveira Júnior, formou-se engenheiro na Universidade de Gant, na Bélgica, em 1877, um ano antes de Ramos de Azevedo, que se formou na mesma universidade em 1878. Foi Secretário da Diretoria Geral de Obras Públicas da Província de São Paulo de 1885 a 1888. Atuou na área de saneamento, dirigindo, inclusive, as obras da Companhia Campineira de Águas e Esgotos que livrou a cidade da febre amarela. No ramo ferroviário, entre outros empreendimentos, participou da construção da Estrada de Ferro Minas e Rio e presidiu a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro. Na legislatura de 1892, foi senador pelo Partido Republicano Paulista no Congresso Legislativo de São Paulo.

<sup>92</sup> A segunda gestão de Salles Oliveira (1933-1935) desenvolveu um amplo projeto para remodelação das cidades paulistas, com a colaboração de Prestes Maia. É desse período o Plano de Urbanização da Estância Sanitária de Campos do Jordão (1935), coordenado pelo urbanista. Em termos gerais o plano de Prestes Maia, delineava um zoneamento que abordava a estância climática em três aspectos distintos: cura, repouso e turismo. A cura seria proporcionada pelos sanatórios especializados no tratamento da tuberculose; o repouso seria oferecido pelas residências de veraneio particulares nas montanhas; enquanto o turismo estaria ligado a um decreto federal que autorizava atividades de jogo em estâncias de beira-mar, estações hidrominerais e climáticas. Planejava-se a construção de um grande hotel-cassino para turistas e visitantes em lazer em Villa Capivary, um local agradável com parques, jardins, campos esportivos, entre outras comodidades. Também se cogitava a construção de um hotel popular para as camadas de renda média (*Correio Paulistano*, 07/08/1938, p. 19.)



Administração Municipal pelo prefeito José Pires Netto, consta uma “exposição de preliminares” feita por Prestes Maia sobre o plano de urbanismo em elaboração.



**Figura 92:** Relatório dos Trabalhos realizados pela Prefeitura de Campinas durante o exercício de 1934 e “Exposição de Preliminares sobre o Plano de Urbanismo em elaboração pelo Francisco Engenheiro Prestes Maia.  
**Fonte:** Arquivo Municipal de Campinas.

A Comissão de Urbanismo foi criada pelo prefeito, através do Decreto nº 135 de 12 de agosto de 1935 com a seguinte composição: José Pires Neto, prefeito municipal – como presidente de honra; Perseu Leite de Barros – ex-prefeito e engenheiro e diretor do Departamento de Obras Públicas e Viação; Cyro Lustosa – engenheiro e diretor da Diretoria de Águas e Esgotos; Azael Lobo – médico e representante da Classe Médica; Lino de Moraes Leme – advogado e representante dos Advogados; Lix da Cunha – engenheiro e representante dos Engenheiros Arquitetos; Carlos William Stevenson – engenheiro e representante dos Engenheiros Civis; Sylvino Godoy – industrial e representante do Comércio e Indústria; Theodureto de Camargo – diretor do Instituto Agrônomo de Campinas e representante da Agricultura; Antônio J. Ribeiro Junior – representante da Imprensa Local; Edmundo Barreto – representante da Imprensa do Estado de São Paulo; Antônio Bernardes de Oliveira – representante da Sociedade de



Amigos da Cidade de Campinas; F. A. Roso – Delegado de Saúde; Arthur Canguçu – engenheiro e representante da Cia. Paulista de Estradas de Ferro; Horácio Costa – engenheiro e representante da Cia. Mogiana de Estradas de Ferro; João Silva Monteiro Filho – engenheiro e representante da CCTL e Força; Manoel Galvão – representante da Cia. Telefônica; José Alves Teixeira Nogueira – representante dos proprietários de imóveis.



Figura 93: Nota do jornal *Correio Paulistano* sobre a primeira reunião da Comissão de Urbanismo de Campinas, em 1935.

Fonte: Jornal *Correio Paulistano* de 16/09/1935, p. 05.

Durante o período de 1931 a 1935, foram estabelecidas em Campinas as seguintes instituições: o Rotary Club de Campinas em 1931, a Associação de Engenheiros e Arquitetos de Campinas<sup>93</sup> em 1933 e a Sociedade de Amigos da Cidade de Campinas<sup>94</sup> em 1935. Essas entidades desempenharam um papel fundamental na implementação

<sup>93</sup> A primeira diretoria da Associação de Engenheiros e Arquitetos de Campinas foi composta pelos seguintes membros: Eng. Carlos William Stevenson como Presidente, Eng. João Silva da Silva Monteiro como 1º Vice-Presidente, Eng. Júlio Gerin como 2º Vice-Presidente, Eng. Cyro Lustosa como 1º Secretário, Eng. Hoche Neger Segurado como 2º Secretário, Eng. Francisco Ignácio Homem de Mello como 1º Tesoureiro, Eng. Oscar Canguçu como 2º Tesoureiro, Eng. Lix da Cunha, Eng. Perseu Leite de Barros e Eng. Verniaud Néger como Conselheiros Fiscais.

<sup>94</sup> Na ocasião da fundação da Sociedade de Amigos da Cidade de Campinas, estiveram presentes os seguintes nomes: José Wilson Coelho de Souza, Carlos Penteado Stevenson, José Dias Leme, Carlos Américo de Arruda Botelho, Octaviano Alves de Lima, Passos Maia, João da Silva Monteiro, Lauro Pimentel, José Henrique Tavares, F. Ruffler, José Gerin Neto, Arthur Maudonnet, Joaquim Gabriel Penteado, além de representantes locais da imprensa. A Sociedade foi estabelecida em 06 de junho de 1935, no salão nobre da Associação Comercial e Industrial de Campinas.

do Plano de Melhoramentos de Prestes Maia, contando com a participação de muitos dos mesmos indivíduos em seus quadros.

A elaboração do Plano de Melhoramentos Urbanos de Campinas demandou quase quatro anos, iniciando-se em 1934 e sendo formalmente regulamentado em 1938. A aprovação do plano, ainda na forma de anteprojeto, ocorreu em 23 de abril de 1938, através do Ato Municipal nº 118. Posteriormente, ao longo das três décadas seguintes, os engenheiros municipais detalharam o anteprojeto aprovado juntamente com a planta geral da intervenção.

No âmbito político, durante o período em que Armando de Salles Oliveira atuou como interventor (1933-1935) e governador (1935-1936), ao designar os prefeitos e engenheiros Perseu Leite Barros e José Pires Neto, assegurou a necessária integração financeira e técnica entre os setores estatais de obras públicas, municipais e estaduais, para a realização do plano de remodelação de Campinas.

Perseu Leite de Barros ocupou o cargo de prefeito por três vezes: de setembro de 1933 a setembro de 1934; de agosto a setembro de 1942; e de julho de 1943 a junho de 1945. Além de prefeito, ele foi membro das duas comissões de urbanismo do Plano de Melhoramentos Urbanos e engenheiro-diretor da Diretoria de Obras e Viação em diversas administrações.

José Pires Neto foi prefeito de Campinas por duas vezes: de novembro de 1930 a março de 1931; e de agosto de 1934 a junho de 1936. Também atuou como vereador na década de 1930 e foi membro do chamado Conselho Municipal durante o Estado Novo.

Na capital do estado, o prefeito Fábio Prado (1934-1938) deu início às obras de remodelação previstas no Plano de Avenidas de Prestes Maia.

Em 1938, durante o período do Estado Novo, Adhemar de Barros foi nomeado interventor em São Paulo por Getúlio Vargas. Um de seus primeiros atos foi designar Prestes Maia como prefeito da capital. Durante esse período, Adhemar ficou encarregado de nomear todos os prefeitos do estado através do Departamento das Municipalidades. Com o objetivo de afastar os políticos do antigo Partido Republicano

Paulista (PRP), que foi extinto em dezembro de 1937, Adhemar optou por nomear apenas jovens técnicos para as prefeituras, promovendo uma renovação no cenário político estabelecido em São Paulo até então. Para a cidade de Campinas, escolheu o engenheiro-arquiteto e civil Euclides Vieira como prefeito, também proveniente da Escola Politécnica de São Paulo. Foi Vieira quem deu início à implementação do Plano de Maia para Campinas, iniciando as primeiras desapropriações.

Em 1939, Euclides Vieira foi responsável por organizar a Exposição-Feira do Bicentário da Cidade de Campinas. Durante esse evento, o Plano de Melhoramentos Urbanos foi oficialmente apresentado por meio de plantas, diversas perspectivas e uma maquete representando a área central da cidade remodelada. A organização do material de propaganda ficou a cargo do Departamento de Imprensa e Propaganda (DIP), estabelecido pelo Estado Novo.

A exposição promovia o crescente parque industrial da cidade, sendo organizada por João Artacho Jurado, que, a convite de Roberto Simonsen em 1938, já havia coordenado a Feira do Centenário de Santos. O sucesso dessa exposição em Santos e sua proximidade com Simonsen o colocaram em contato com políticos e personalidades proeminentes. Em 1939, coincidentemente, ocorreu também a Feira Mundial de Nova York, cujo pavilhão brasileiro foi projetado por Lúcio Costa e Paul Lester Weiner.



**Figura 94:** À esquerda, capa da Revista e, à direita, Adhemar de Barros inaugurando a Feira.

**Fonte:** *Revista Oficial da Exposição-Feira do Bicentário de Campinas 1739-1939*. São Paulo: J. Gozo, 1940



Dr. Francisco Prestes Maia, Prefeito Municipal de São Paulo, e Dr. Euclides Vieira, Prefeito Municipal de Campinas, acompanham o Dr. Lauro Montenegro, Secretário da Agricultura da Paraíba, quando realizavam uma visita à Exposição. Aparecem, também, no clichê, o Sr. João Artacho Jurado, Comissário Geral do certame, e representante da Secretaria da Agricultura do Estado de São Paulo.

**Figura 95:** Políticos presentes na abertura da Exposição do Bicentenário de Campinas, em 03 de setembro de 1939. Destaque para Prestes Maia, enquanto prefeito de São Paulo, Adhemar de Barros, interventor federal e o prefeito de Campinas Euclides Vieira.

**Fonte:** *Revista Oficial da Exposição-Feira do Bicentenário de Campinas 1739-1939*. São Paulo: J. Gozo, 1940

No plano para Campinas, Prestes Maia argumentava ter tido como diretrizes fundamentais o caráter abrangente, técnico e prático da proposta cujos objetivos se estenderiam por um período de tempo dilatado. O plano de urbanismo proposto para Campinas na década de 1930 visava a um horizonte temporal de 25 a 50 anos, durante o qual se previa que a população quadruplicaria, chegando a cerca de 280 mil habitantes. Esse crescimento estaria diretamente ligado ao desenvolvimento industrial já evidenciado na cidade, o qual se pretendia acolher e incentivar por meio das propostas urbanísticas. Prestes Maia afirmava que o destino de uma cidade estava intrinsecamente ligado à sua função econômica e sua importância regional. Campinas, destacando-se como polo regional desde o século anterior, com uma excelente infraestrutura ferroviária e rodoviária, estava bem-posicionada para atrair novas indústrias (Badaró, 1996).

No que diz respeito à extensão do plano de urbanismo, Maia enfatizava que suas proposições contemplariam não apenas os aspectos urbanos locais, mas também os elementos regionais. Ele argumentava que um plano de urbanismo não poderia se restringir simplesmente ao traçado de ruas, pois todas as dinâmicas e características urbanas e municipais estariam interligadas. Além disso, Maia ressaltava a importância de integrar esse plano a uma perspectiva regional, ainda que de maneira resumida, adaptando-se às estruturas administrativas vigentes na época, a fim de evitar complicações desnecessárias (Maia, 1936, p. 89-90).

As declarações do urbanista sugerem que suas considerações em relação à dimensão regional já estavam presentes desde a década de 1930. Como será evidenciado posteriormente, quando o urbanista desenvolve seu Plano Regional de Santos (1947), ele discute a importância da superação, em certos casos, das fronteiras administrativas municipais, buscando estabelecer unidades regionais através de entidades superiores, inspiradas nas *authorities* existentes nos Estados Unidos. Prestes Maia também enfatizou a relevância de se absorver a experiência estrangeira, particularmente a americana e a alemã: a primeira no que diz respeito à engenharia viária e a segunda em relação à regulamentação das construções e à expansão urbana.

A expansão urbana da cidade seria realizada por meio de Unidades Residenciais completas, concebendo o crescimento urbano através da implementação de novas unidades. Para separar o tráfego indesejado das áreas residenciais, essas unidades seriam configuradas com uma “zona residencial central e o comércio no perímetro”, de forma que as residências tivessem acesso às ruas internas, destinadas ao tráfego local, por meio da inclusão de *cul-de-sacs*. Cada unidade seria provida de comércio e serviços locais, atendendo às suas demandas específicas. Inspirado no modelo norte-americano de *neighborhood units*, propunha-se que cada unidade residencial dispusesse de um centro comunitário, composto por uma escola local, salas de leitura e um ginásio.

No âmbito regional, o plano de Maia sugeria a expansão da principal via de acesso à cidade, a rodovia São Paulo-Campinas, visando garantir uma circulação fluida. Da mesma forma que em São Paulo, uma ampla via perimetral externa, concebida como



uma *parkway*, desafogaria o centro do tráfego congestionado e facilitaria uma integração mais eficiente entre os diversos bairros.

Um segmento da Perimetral Externa seria delineado pela canalização do Córrego Proença, situado no vale adjacente ao centro urbano. Sob a supervisão de Prestes Maia, o engenheiro Jorge Macedo Vieira<sup>95</sup> foi incumbido dessa empreitada. Vieira seguiu as diretrizes estabelecidas no plano de Maia, transformando a via adjacente ao córrego em uma extensa *parkway*.



**Figura 96:** Croqui do plano de remodelação proposto por Prestes Maia para Campinas em 1935. Na cor verde foi destacado o sistema de parques; na cor azul, o esquema viário, composto pelas radiais central, interna e externa; na cor vermelha, as avenidas centrais e na cor amarela as avenidas perimetrais.  
**Fonte:** Badaró (1996).

<sup>95</sup> Formado no mesmo ano em que Prestes Maia na Politécnica (1917), Macedo Vieira possuía em sua biblioteca particular o *Plano de Avenidas São Paulo* (1930), de Prestes Maia, e *Urbanismo e indústria em São Paulo* (1946), de Henrique Dumont Villares. No acervo pessoal de Jorge Macedo Vieira, sob consignaçoão do DPH-PMSP, também foram encontradas várias plantas do Centro Industrial Jaguaré, promovido por Villares, o que denota certa troca entre esses profissionais (Bonfato, 2008).

Até meados dos anos 1930, o Córrego Proença delimitava a fronteira da área urbanizada da cidade. Sob a administração do prefeito Euclides Vieira, em 1938, a gestão municipal iniciou a implementação do Plano de Prestes Maia, incluindo a retificação e canalização do córrego para acomodar a construção da Perimetral Externa. Nesse contexto, o plano urbanístico desempenhou um papel fundamental no impulsionamento da ocupação das áreas da várzea do Córrego Proença, acelerando a urbanização de antigas fazendas e chácaras. O poder público financiou as obras de infraestrutura, enquanto os antigos proprietários rurais se tornaram empreendedores imobiliários (Santos, 2002, p. 297).

De especial interesse para esse trabalho é a constituição, em 1943, da Companhia Imobiliária Campineira. A companhia tinha sede em Campinas à rua General Osório, 939, e em São Paulo, à rua Xavier de Toledo, 220, no edifício Maracá.

Até 1946, denominava-se Imobiliária Campineira Ltda.; foi então transformada em Sociedade Anônima, adquirindo o nome de Companhia Imobiliária Campineira. Tinha como sócios diretores Nelson Noronha Gustavo Filho (Diretor-presidente), Domício Pacheco e Silva (Diretor-técnico) e Simão Podolsky (Diretor-secretário-tesoureiro). Também faziam parte da Companhia Cunha Prado, João Brásio e Nilo Ferraz de Abreu.

O Engenheiro Domício Pacheco e Silva foi o primeiro diretor do Departamento de Estradas de Rodagem (DER), quando da sua criação, em 1934. Também foi o responsável pela primeira versão do projeto para o Estádio do Pacaembu, momento em que trabalhava no *Escritório Técnico F. P. Ramos de Azevedo – Severo & Villares*.

### **1.7 Invernistas, negociantes de gado, políticos e loteadores: a elite de Campinas rumo às barrancas do rio Paraná e o sul do Mato Grosso**

Em 1945, Quintino de Almeida Maudonnet, personagem de relevo da elite financeira e intelectual campineira, organiza uma sociedade e compra a Fazenda São Marcos Evangelista, composta por 2.700 alqueires de terra e localizada no extremo oeste

paulista, junto à foz do ribeirão das Marrecas e à margem esquerda do rio Paraná, na fronteira entre São Paulo e o então Mato Grosso.

A fazenda foi adquirida de José D'Incáio, farmacêutico da cidade de Presidente Wenceslau.<sup>96</sup> Quintino Maudonnet já possuía negócios na região oeste do estado de São Paulo bem como no estado do Mato Grosso, pois atuava na área da exploração da pecuária em grandes extensões de terra; era invernista, negociante de gado e também comerciante da carne bovina, sendo sócio de matadouros e frigoríficos em Campinas e São Paulo.

A sociedade, constituída em 11 de dezembro de 1945, em um primeiro momento, intitulou-se Imobiliária Panorama Ltda. e teve como sócios fundadores Quintino de Almeida Maudonnet, Quintino de Almeida Maudonnet Filho, Arthur Maudonnet, Júlio Revredo, Aníbal de Andrade, José Ribeiro de Almeida, Guilherme Plichta, Guilherme Rehdder e, como consultor jurídico, Nelson Noronha Gustavo Filho<sup>97</sup>.

Além da Fazenda São Marcos Evangelista os sócios da Imobiliária Panorama chegaram adquirir um total de dez fazendas na região da Alta Paulista visando a exploração agropecuária das terras bem como a sua colonização.<sup>98</sup>

---

<sup>96</sup> Segundo a tese de doutorado de Antônio da Costa Santos, publicada em livro em 2002, "de acordo com os termos da sentença discriminatória do Processo de Legitimação de Posses do 7º Perímetro de Dracena, que teve início mediante a Portaria nº 21 de 10/07/1958 e encontra-se arquivado na Procuradoria Regional de Presidente Prudente, a gleba adquirida pela Imobiliária Panorama Ltda. situava-se dentro de área devoluta estadual e, portanto, era considerada de posse ilegal nos termos da referida sentença. Segundo as informações constantes de parecer de 5 de agosto de 1998, do Instituto de Terras do Estado de São Paulo, órgão da Secretaria de Justiça e Defesa da Cidadania (ITESP/DRF/ETLC-III-P.PRU 018-221-9.360), "todo Perímetro discriminado, foi julgado devoluto, razão pela qual inobstante tivesse escritura, essa não possuía as formalidades legais, fato este constatado na sentença devidamente fundamentada pelo juiz que a prolatou". Portanto, a aquisição dessa extensa área, nesta região, pela Imobiliária Panorama, tendo sido baseada em documentos que não foram acatados nos autos da referida discriminatória, tornou-se sem validade. O referido parecer oficial noticia também: "Verificando o processo acima mencionado, qual seja, o de legitimação das Posses do 7º Perímetro de Dracena, foi encontrada a expedição de Título de Domínio para Panorama Colonização da Bacia do Paraná S/A aos 20/04/1961, tendo esta recebido o Título aos 06/07/1961, cuja área era de 848,80 há. Quanto ao restante da área, não foi localizada a expedição de título de domínio visto que, mencionada área, encontra-se dentro do círculo de raio de 8 quilômetros do município de Panorama, cabendo a este a legitimação". O desfecho da legalização fundiária desse loteamento foge ao presente estudo." SANTOS, Antônio da Costa. Campinas, das origens ao futuro: compra e venda de terra e água e um tombamento na primeira sesmaria da Freguesia de Nossa Senhora da Conceição das Campinas do Mato Grosso de Jundiá (1732-1992). Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2002.

<sup>97</sup> Conforme documentos relativos ao histórico da empresa levantados na Junta Comercial do Estado de São Paulo. Empresa: Imobiliária Panorama S/A. Nirc Matriz Nº 35300052200.

<sup>98</sup> Jornal *Diário de São Paulo*, 10/04/1947.



Maudonnet, juntamente com Francisco Volpe, Francisco Nucci e Paulo Caffalli, fundou em Campinas, em 1934, a Firma Comercial Volpe, Maudonnet & Comp., empresa vinculada à “exploração da pecuária em larga escala”.<sup>99</sup>

O empresário campineiro também chegou a ocupar vários cargos importantes em associações estaduais e nacionais ligadas à sua área de atuação. Em 1939, Maudonnet foi eleito presidente do Sindicato Pecuário do Estado de São Paulo, uma das instituições que, mais tarde, veio a dar origem à Federação das Associações Rurais do Estado de São Paulo (FARESP)<sup>100</sup>. Também foi um dos fundadores da Federação das Associações de Pecuária do Brasil Central, em 1942 e eleito presidente da Associação Agropecuária do Vale do Jaguari, em 1945.

Enquanto presidente do Sindicato Pecuário do Estado de São, em 1939, escreveu um artigo no jornal *Folha da Manhã* “Em prol do desenvolvimento da pecuária”<sup>101</sup> manifestando o descontentamento dos empresários da classe que representava, com relação à medida tomada pela prefeitura de São Paulo, atinente à limitação da atividade mercantil das empresas frigoríficas no mercado da capital, afirmando ser uma “medida contrária aos princípios constitucionais e tradicionalmente liberais do Brasil dentro do Estado Novo, em boa hora organizado para o seu franco evoluir”. Curiosamente a medida havia sido tomada por Francisco Prestes Maia, então prefeito da cidade de São Paulo (1938-1945).

Quintino Maudonnet inicia seu artigo exaltando o recém proclamado Estado Novo (1937-1946), afirmando que o regime visava:

[...] proporcionar, dia por dia, um Brasil maior e melhor, livre das injunções políticas, e por isso mesmo, com a nossa chama de brasilidade cada vez mais viva, não podemos deixar de louvar a avidez com que as nossas autoridades constituídas, procuram, diuturnamente, concertar medidas tendentes a beneficiar a população, facilitando, racionalizando e até mesmo nacionalizando tudo o que é nosso.<sup>102</sup>

---

<sup>99</sup> Jornal *Correio Paulistano*, 04/07/1934.

<sup>100</sup> A Federação das Associações Rurais do Estado de São Paulo FARESP foi primeira entidade de classe pela defesa dos anseios dos produtores rurais, vindo a transformar-se na atual FAESP, Federação da Agricultura e Pecuária do Estado de São Paulo com o advento da lei sindical, a partir de 1965.

<sup>101</sup> Jornal *Folha da Manhã*, 14/02/1939.

<sup>102</sup> *Idem, ibid.*

Após enaltecer o novo regime político, Maudonnet passou a discorrer sobre os motivos pelos quais discordava do Ato Municipal nº 1.526, de 8 de janeiro de 1939, que preconizava que os marchantes que abatiam gado no Matadouro Municipal da Carapicuíba ficassem com 60% e as empresas frigoríficas estrangeiras com 40% do fornecimento de carne para o consumo da capital. Tal medida teria ido na contramão dos interesses das empresas frigoríficas, representadas por Maudonnet, que afirmava que tal medida iria causar prejuízo à pecuária brasileira abalando “profundamente o ânimo e a coragem” daqueles que se dedicavam à engorda de gado no interior dos estados de Minas Gerais, Mato Grosso e Goiás, tendo em vista o significativo mercado consumidor representado pela capital paulista. Por fim, apesar de se manifestar contrário à medida tomada por Prestes Maia, Maudonnet elogiou o então prefeito, enaltecendo os trabalhos desenvolvidos por sua gestão, no tocante às transformações urbanas em curso naquele momento:

Discordando desse acto, não nitrimos a mais leve intenção de censurar e muito menos de pôr em cheque a personalidade ilustre do Prefeito à quem, rendemos sempre respeitosamente, as nossas maiores homenagens de sympathia e de admiração pelo que já tem feito e pelo muito que poderá fazer ainda, não só em benefício da população como pelo embelezamento da cidade que temos justo orgulho de ser a nossa capital.<sup>103</sup>

Alguns anos antes, em 1935, Quintino Maudonnet foi o organizador, em Campinas, da chamada “Volta do Chapadão” que, semelhantemente à “Volta da Gávea”, no Rio de Janeiro, figurou como a primeira corrida automobilística realizada fora da capital, colaborando com o surgimento do Automóvel Clube do Estado de São Paulo.

O Jardim Chapadão foi um loteamento surgido a partir do parcelamento da Fazenda Chapadão, em 1937. Segundo Rodrigues (2011, p. 132),

A abertura desse empreendimento, autorizado pelo Poder Público Municipal, através da Resolução nº 977, de 1937, evidencia a conversão do capital agrário em capital imobiliário, na distensão do complexo cafeeiro; momento em que a cafeicultura nas terras já cansadas do Leste Paulista perde em rentabilidade para a atividade industrial e, mormente, para a atividade imobiliária. Ao mesmo tempo, a rentabilidade dessas antigas áreas ocupadas pelo café e agora convertidas em áreas urbanas só é possível mediante o

---

<sup>103</sup> Ibid.

explícito apoio do Poder Público que viabiliza, efetivamente, através de incentivos financeiros diversos, essa inversão de capitais.

O Jardim Chapadão havia sido traçado no Plano de Melhoramentos Urbanos de Campinas e, em seu ponto mais elevado, Prestes Maia havia proposto a construção de um obelisco/mirante. Congregando a necessidade de se promover o abastecimento de água da região e marcar a monumentalidade do desenho urbano proposto, decidiu-se por erguer no local um castelo d'água que servisse de reservatório e também de mirante.



**Figura 97:** Vista aérea do Jardim Chapadão. Campinas, década de 1940.

Ao centro a Torre do Castelo e ao seu redor as diretrizes viárias propostas pelo Plano de Melhoramentos Urbanos de Prestes Maia.

**Fonte:** Arquivo Municipal de Campinas

A construção da Torre do Castelo, como ficou popularmente conhecido o reservatório, simbolizou a eficiência e a modernização dos serviços públicos municipais sendo também um dos empreendimentos em que Quintino Maudonnet esteve envolvido, como pudemos aferir em seu depoimento publicado na *Folha da Manhã* de 06 de abril de 1938:

Fácil imaginar-se o que será esse lindo bairro de Campinas quando estiver concluído o serviço de prolongamento da avenida Andrade Neves, que partindo da Estação da Companhia Paulista irá terminar exactamente no Castello d'Água que, pelo gosto com que foi idealizado, longe de parecer-se com um simples depósito ou reservatório de água, será de facto um castello que pelas suas disposições e elegância se tornará um verdadeiro "belvedere" com um serviço de restaurante e confeitaria, constituindo-se em ponto de reunião das famílias campineiras.<sup>104</sup>

---

<sup>104</sup> Jornal *Folha da Manhã*, 06/04/1938.



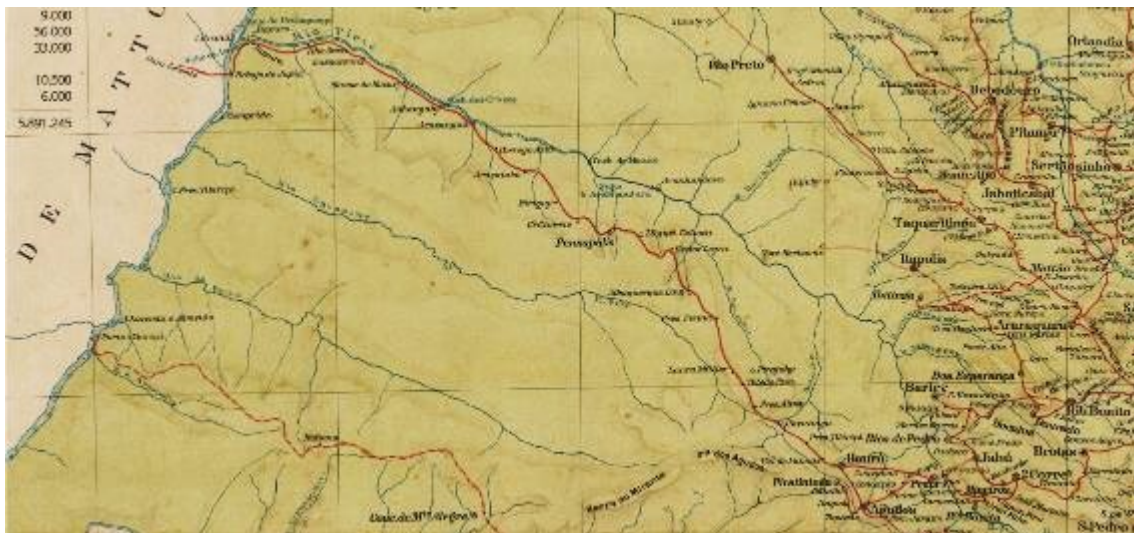
Figura 98: Reportagem publicada na *Folha da Manhã* de 06 de abril de 1938.  
 Fonte: Arquivo Municipal de Campinas

A partir de tais fatos é possível afirmar que Quintino de Almeida Maudonnet e Prestes Maia já teriam travado contato desde os anos de 1930, sendo o primeiro um admirador das propostas de melhoramentos e embelezamentos concebidas pelo urbanista, tanto para a capital, como para Campinas. A atividade ligada à pecuária e ao comércio de carne bovina desempenhada por Quintino Maudonnet evidenciam seus interesses pela melhoria das condições e pelo barateamento do frete de transporte do gado proveniente das invernadas do Mato Grosso.

Aliado a tais interesses, sabemos que os dirigentes da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, desde 1916, estudavam o prolongamento dos trilhos da ferrovia até as margens do rio Paraná e a divisa com o Mato Grosso. Cabe destacar que duas ferrovias alcançam as margens do rio Paraná muito antes da Companhia Paulista. A Ferrovia Noroeste do Brasil, que chega ao porto de Jupiá, em 1910, e a Sorocabana ao porto de Presidente Epitácio, em 1922. Já a Companhia Paulista avança com seu ramal apenas até Bauru, em 1910, e Marília, em 1928.



**Figura 99:** Mapa das Estradas de Ferro Estado de São Paulo, 1913.  
Elaborado pelo Ministério de Viação e Obras Públicas. Inspetoria Federal de Estradas.  
**Fonte:** Biblioteca Nacional



**Figura 100:** Detalhe do Mapa das Estradas de Ferro Estado de São Paulo, 1913.  
Nota-se que a Companhia Noroeste já havia alcançado Jupiá e a Companhia Sorocabana avançava rumo a Presidente Epitácio. Já a Companhia Paulista ainda conservava Bauru como a ponta de seus trilhos.  
**Fonte:** Biblioteca Nacional

O texto do engenheiro Adolpho Augusto Pinto – politécnico formado pela Escola do Rio de Janeiro, em 1880, e Chefe do Escritório Central da Companhia Paulista de 1888 a 1924 – intitulado “A última bandeira descobridora do território de S. Paulo” (1916), é categórico ao afirmar que pelo ramal da Companhia Paulista, entre São Paulo e o rio Paraná, os fretes seriam barateados em relação às outras ferrovias.

É de supor que seja a Paulista a melhor aquinhoadada na grande partilha, como se realizar ainda uma vez a sentença das sagradas letras – os últimos serão os primeiros. Como já disse, ainda não há dados seguros sobre a excellencia das terras entre o Peixe e o Feio; somente é licito fazer conjecturas a respeito; mas duas coisas já se podem prever: que a futura linha da Paulista será de fácil construcção, por correr no rumo do divisor de águas dos dois rios, e que será o mais curto caminho de S. Paulo às barrancas do Paraná, porque o seu traçado geral, orientado por aquelle rumo, seguirá direcção sensivelmente rectilinea em toda a sua extensão. A distância entre S. Paulo ao rio Paraná, pela Sorocabana, é de 929 kilometros, pela Noroeste é de 900 kilometros e pela Paulista não será de mais de 813 kilometros, porque a linha a construir de Piratininga ao rio Paraná não deverá ter o desenvolvimento maior de 20 por cento em relação à distância effectiva entre os pontos extremos. O facto de ser o caminho mais curto que os outros dois de cerca de 100 kilometros, e a grande vantagem que offerecerá o seu regimen tarifário, pela circumstancia que já assignalei, são condições que lhe garantirão todo o trafego fluvial da bacia do Paraná, tanto de exportação, desde que a estrada attinja o seu ponto terminal. Favorecida por estas circumstancias e contando que, ao tempo em que chegará a ponta de seus trilhos ás barrancas do Paraná, haverá já um commercio de certa importância em toda a zona ribeirinha da grande artéria fluvial e de seus principaes affluentes, é muito crer que a Companhia Paulista complete então o seu systema de transporte – do Salto do Urubu-Pungá até a foz do Ivahy, pouco acima do Salto das Sete Quedas, no Paraná, podendo desenvolver-se pelo Ivinheima e em seguida pelo Brilhante até ao porto das Sete Quedas, em território de Matto Grosso. Essa linha prestaria relevantes serviços a toda região meridional do longiquo Estado, assim como ao norte do Paraguay, permitindo a uma vastíssima região interior do nosso continente excelente sahida para o Atlântico, pelo porto de Santos. Eis, em perspectiva, o que póde resultar do grandioso projecto que parece estar nas cogitações da Paulista, pois, se não estudasse ella o problema para resolve-lo com tão largo descortino, não seria caso de fazer explorar o sertão entre o Feio e o Peixe até o Paraná. Não preciso commentar o extraordinário alcance da realização de semelhante plano para o desenvolvimento da agricultura, da indústria e do commercio do Estado de S. Paulo (Pinto, 1916, p. 77-79).

O texto de Adolpho Pinto (1916), além de discorrer sobre o barateamento dos fretes que poderia ser ocasionado pelo prolongamento do ramal da Companhia Paulista, descortina outras possibilidades de aproveitamento da bacia do rio Paraná e os fluxos comerciais que poderiam ser ocasionados entres os territórios do Mato Grosso, do Paraguai e as suas conexões com o porto de Santos.



De fato, desde o Império a navegação do rio e a colonização da bacia do Paraná vinham sendo discutidas por políticos e governantes. Em 1862, o Dr. Antônio Joaquim Ribas, então professor da Faculdade de Direito do Largo de São Francisco e Deputado Provincial por várias legislaturas, em Memória apresentada ao governo e intitulada “A navegação do Paraná e os seus afluentes” afirma que:

A providência abrindo esta vasta estrada fluvial do Paraná parece haver-lhe fadado a mais enérgica e benéfica influência sobre a sorte das populações do sul do império. E por elas que se deve fazer a permutação de produtos e de ideias entre uma parte importante da província de Minas, Goiaz, Mato Grosso, São Paulo, Paraná, Rio Grande do Sul e as repúblicas do Paraguai, Argentina e do Uruguai: é por ela e pelos seus afluentes que a população e a indústria se difundirão por essas amplas e férteis regiões, hoje em grande parte ermas, e que a riqueza e a civilização irão aquecer, iluminar e fazer medrar as povoações que ali vegetam enfezadas pela quase completa segregação da sociedade humana (Ribas, 1862, p. 154).

Ribas (1862) enfatiza a necessidade de que o escoamento da produção do oeste brasileiro, no Alto Paraná, para o mercado consumidor dos países platinos, no Baixo Paraná, fosse feito através da bacia, por meio de uma ligação que contornasse a cachoeira das Sete Quedas e ligasse os trechos alto e baixo do rio, tendo em vista que tal produção, à época, era escoada através do porto de Santos. O Dr. Ribas também sugeria a possibilidade do estabelecimento de uma linha de navegação que conectasse os rios Paraná, Pardo e Grande, por meio do Salto do Urubupungá, e colocasse os sertões do Alto Paraná em contato com o porto de Santos e com a “civilização”.

A campanha Marcha para o Oeste, lançada pelo Governo de Getúlio Vargas, em 1938, deu novo impulso à colonização do interior do Brasil. Gerenciada pela Fundação Brasil Central (FBC), órgão federal, instituída em 1943, tinha como objetivo a exploração e colonização do Brasil Central e Ocidental. A colonização dos “espaços vazios” se daria por núcleos agrícolas planejados e sob o controle do Estado, organizados em regime de pequenas propriedades.<sup>105</sup> Núcleos de povoamento que seriam as futuras bases para a

---

<sup>105</sup> Decreto-Lei nº 5.878, de 04 de outubro de 1943. A Fundação Brasil Central (FBC), apoiada pelas forças militares, desempenhou um papel fundamental na construção de uma infraestrutura básica, incluindo estradas, pistas de pouso e a Ferrovia Tocantins, além de estabelecer redes de comunicação conectando o Rio de Janeiro ao interior do país. Adicionalmente, a FBC promoveu a criação de colônias agrícolas e núcleos de povoamento, culminando na fundação das cidades de Aragarças, em Goiás, e Xavantina, em Mato Grosso.

expansão desenvolvimentista, evocando uma ressurreição do “espírito bandeirante” de ocupação do interior do país (Velho, 1979, p. 149-153).



**Figura 101:** Ofício religioso celebrado a pedido do presidente da Fundação Brasil Central. Aragarças, 20 de janeiro de 1945.

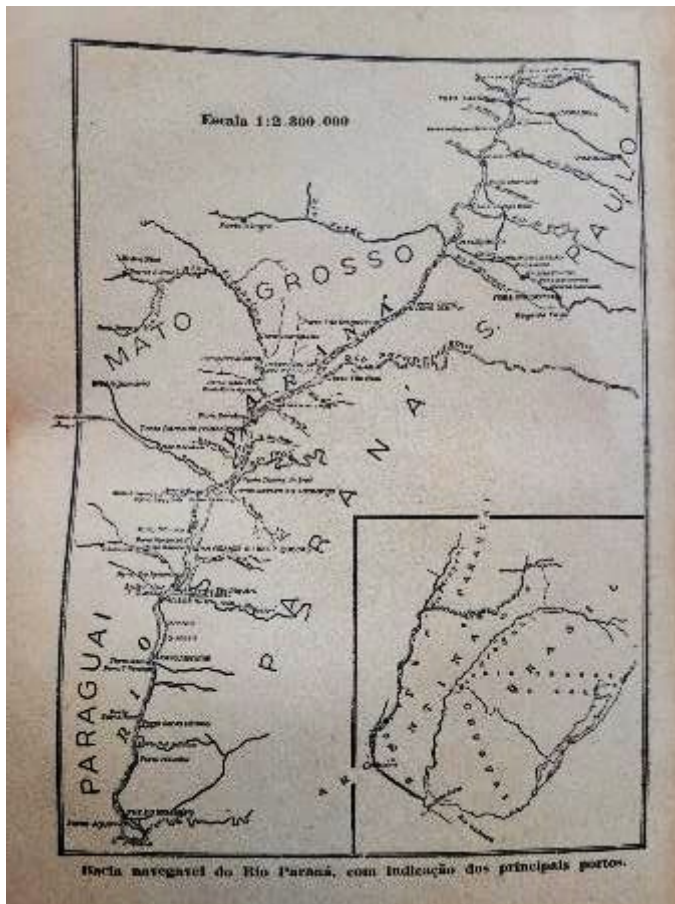
**Fonte:** Arquivo Nacional.

Na análise das perspectivas do rio Paraná durante a Marcha para o Oeste em 1941, a obra do jornalista Teóphilo Andrade<sup>106</sup> enfatizava que o rio, adequado para a navegação de embarcações pequenas e grandes, encontrava-se relegado ao abandono. Segundo o autor, seu livro tratava-se de um “ensaio geopolítico sobre uma das mais promissoras regiões do território nacional, cujo povoamento e integração no Brasil dependiam de um problema simples de transporte”. Andrade havia percorrido e estudado o vale navegável do rio Paraná, propondo em suas margens a criação de uma “civilização potâmica” que contribuiria para a transferência do “eixo da vida econômica e política do país, do litoral para o coração do continente” (Andrade, 1941, p. 5).

---

<sup>106</sup> Theophilo de Andrade dedicou mais 50 anos de sua vida aos Diários Associados, do Distrito Federal, e à coluna “Política Internacional” da revista *O Cruzeiro*. Além disso, foi membro da Academia Carioca de Letras, destacando-se como especialista em assuntos relacionados ao café. Sua influência estendeu-se além das fronteiras nacionais, representando o Brasil em diversas conferências internacionais e exercendo o cargo de chefe do Escritório Pan-Americano do Café em Nova York, de 1947 a 1950 (Revista da Associação Comercial do Rio de Janeiro, julho de 1984, ano XLV, Nº 1201).



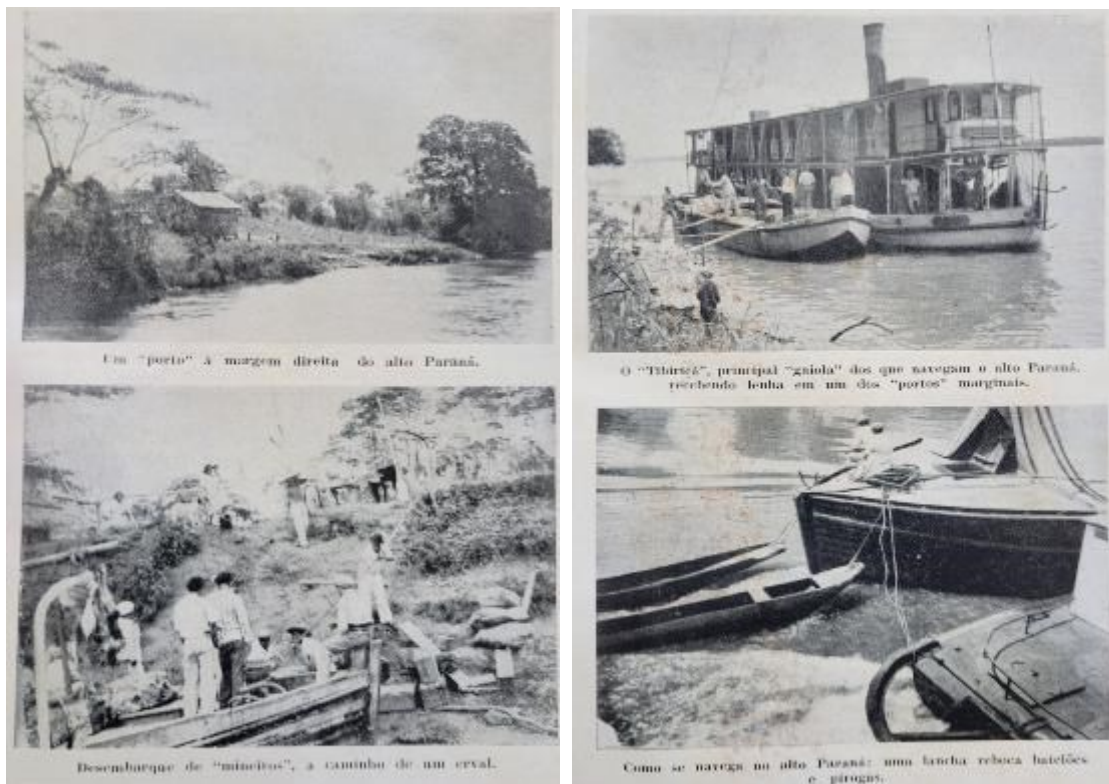


**Figura 102:** Mapa da Bacia navegável do Rio Paraná, com indicação dos principais portos. Livro: *O Rio Paraná no roteiro da marcha para o oeste*, 1941. Fonte: Andrade (1941).

A ideia de levar a “civilização” ao interior do território, disseminada pela Marcha para o Oeste, objetivava que os conquistadores do século XX, os “bandeirantes modernos” pudessem colonizar e explorar economicamente a região central brasileira, que era pouco conhecida pela maioria da população.

O livro de Theophilo de Andrade consta no acervo pessoal de Prestes Maia, como pudemos verificar pessoalmente. Andrade advogava por uma conexão entre o alto e o baixo Paraná, por meio de uma solução de engenharia que pudesse vencer as Sete Quedas e ligar os mercados do Prata às zonas produtoras da parte alta do rio. Essa solução, segundo Andrade, colocaria a possibilidade de que os países da zona baixa também pudessem escoar suas produções pelas ferrovias paulistas e o porto de Santos.

A viagem de Andrade foi minuciosamente relatada em seu livro, que ainda apresentava fotografias e mapas daquele momento histórico do interior do país. As fotografias revelavam aspectos das povoações e das práticas agrícolas e econômicas da região, destacando a exuberância da natureza e a amplitude do rio Paraná.



**Figura 103:** Fotografias do Livro *O Rio Paraná no roteiro da marcha para o oeste*, 1941.  
**Fonte:** Andrade (1941).

Projetando a integração econômica daquele espaço, Andrade atribuía que, mesmo historicamente servindo de entrada ao interior, a navegação e o desenvolvimento do rio ainda esbarravam nos saltos e corredeiras, visto que “a grande maioria dos nossos rios, sejam os que descem do planalto central para os leitos do Prata e do Amazonas (...) eram correntes encachoeiradas, que dificultavam, quando não impossibilitavam, a navegação” (Andrade, 1941, p. 13).

Fazendo muitas referências a outros relatos semelhantes às suas posições, como as realizadas por Antônio Joaquim Ribas no século XIX, Andrade afirmava que tudo o que havia sido realizado até aquele momento poderia ter sido suficiente para penetração, mas não para o povoamento e desenvolvimento da região, questão que seria justamente atribuída pelas narrativas e discursos paralelos, relativos à construção de um complexo hidrelétrico no vale do rio Paraná. O jornalista ressaltava que o aproveitamento do rio ofereceria possibilidades extraordinárias de escoamento a uma zona vastíssima,

afirmando que o Paraná poderia e deveria ser transformado, política e economicamente, naquilo que já era fisicamente: “o Danúbio da América do Sul” (idem, p. 54).

Gradualmente, a ideia de aproveitamento da bacia hidrográfica do Paraná, por meio de novos imperativos, como o energético, ia-se revelando cada vez mais central. A região do Alto Paraná ampliava suas possibilidades de navegação, explorado e estimulado a colonização, conforme discutimos anteriormente, quando analisamos a formação da Companhia de Viação São Paulo-Matogrosso que, entre suas atribuições, estava a navegação.

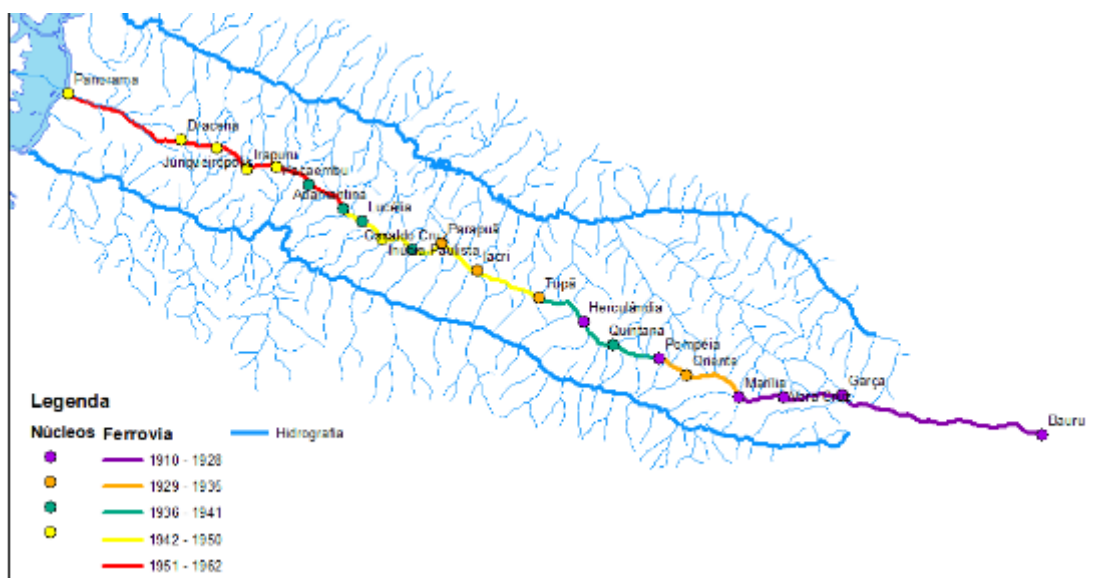
Em meio à Segunda Guerra Mundial, em 1943, foi instituído o Serviço de Navegação da Bacia do Prata (SNBP) com a finalidade de assegurar o controle nacional sobre a navegação dos rios Paraná, Paraguai e Uruguai, cuja convergência forma o rio da Prata. A criação do SNBP resultou na incorporação ao patrimônio da União da seção fluvial de Mato Grosso, anteriormente pertencente ao Lloyd Brasileiro, bem como no estabelecimento do monopólio da navegação na rota principal Corumbá-Montevideú, com paradas em Assunção, Rosário de Santa Fé e Buenos Aires em território estrangeiro, e Porto Esperança, Forte Porto Carreiro e Porto Murtinho em território nacional.<sup>107</sup>

Em um cenário permeado pelas novas aspirações do capitalismo, fundamentais para o desenvolvimentismo e o avanço do país, emergem novas concepções de aprimoramento tanto para a região quanto para as corredeiras do rio Paraná, conforme será detalhado adiante.

Em meio a esse contexto, acreditamos que os personagens envolvidos na formação da sociedade, organizada em 1945 e encabeçada por Quintino de Almeida Maudonnet – de Campinas – para a compra da Fazenda São Marcos Evangelista, tivessem conhecimento dos planos dos dirigentes da Companhia Paulista de alcançar as margens do rio Paraná. Entre 1941 e 1949 os trilhos da Companhia Paulista estavam sendo ampliados entre os municípios de Tupã e Oswaldo Cruz, conforme podemos observar na Figura 104 e na Tabela 1, a seguir.

---

<sup>107</sup> Decreto-lei n.º 5.252, de 16 de fevereiro de 1943.



**Figura 104:** Mapa que relaciona o avanço do ramal ferroviário da Alta Paulista e o período de formação dos núcleos urbanos atravessados pela ferrovia.

**Fonte:** Elaborado pelo autor com a utilização de Sistema de Informação Geográfica (SIG), 2019.

NÚCLEO URBANO	ANO NÚCLEO	ANO FERROVIA	ANO MUNICÍPIO
Bauru	1884	1910	1896
Garça	1924	1928	1929
Jafa (distrito)	1928	1928	1934
Vera Cruz	1928	1928	1934
Lácio (distrito)	1928	1928	não se aplica
Marília	1923	1928	1928
Padre Nóbrega (distrito)	1936	1935	não se aplica
Oriente	1929	1935	1944
Pompéia	1928	1935	1938
Paulópolis (distrito)	1937	1940	não se aplica
Quintana	1936	1940	1944
Herculândia	1927	1941	1944
Parnaso (distrito)	1937	1941	não se aplica
Tupã	1929	1941	1938
Universo (distrito)	1949	1949	não se aplica
Iacri	1933	1949	1960
Parapuã	1934	1949	1944
Oswaldo Cruz	1941	1949	1944
Inúbia Paulista	1948	1950	1959
Lucélia	1939	1950	1944
Adamantina	1939	1950	1948

<b>Flórida Paulista</b>	1941	1959	1948
<b>Pacaembu</b>	1944	1959	1949
<b>Irapuru</b>	1948	1959	1953
<b>Junqueirópolis</b>	1945	1959	1948
<b>Dracena</b>	1945	1959	1949
<b>Panorama</b>	1946	1962	1953

**Tabela 1:** Ano de criação dos núcleos urbanos, inauguração das estações ferroviárias e emancipação municipal no ramal ferroviário da Alta Paulista.

**Fonte:** Elaborado pelo autor com base em IGC (2010) e documentação histórica e cartográfica, 2019.

É relevante ressaltar que, durante o período entre 1930 e 1950, particularmente a partir da década de 1940, Campinas experimentou uma significativa transformação no que diz respeito à expansão da atividade imobiliária na cidade. Esse crescimento foi impulsionado pelo vigoroso desenvolvimento industrial e pelo aumento populacional resultante do crescente fluxo de trabalhadores rurais migrando para a zona urbana. Apenas nos períodos de 1931 a 1940 e de 1940 a 1950, observou-se um aumento de 99,2% no número de novos edifícios e um crescimento de 24,12% no total de reformas. Esses dados corroboram a ideia de que, a partir dos anos 1940, Campinas estava passando por um novo padrão de urbanização (Rodrigues, 2011).

Somente entre 1931/1940 e 1940/1950 o incremento no volume de novos prédios foi da ordem de 99,2% e a ampliação no total de reformas foi de 24,12%, o que vem reforçar a percepção de que o município de Campinas experimentava um novo padrão de urbanização a partir dos anos 1940 (Rodrigues, 2011, p. 138).

Nesse sentido, motivados pelo efervescente mercado imobiliário verificado em sua cidade, pela experiência vivenciada com a elaboração e implementação do Plano de Melhoramentos Urbanos e pelas possibilidades atreladas à expansão de seus negócios para o interior do território paulista, os sócios da Imobiliária Panorama resolvem pela contratação de Prestes Maia para a planificação de uma nova cidade, nas terras da fazenda São Marcos Evangelista, junto ao local em que se daria a ponta dos trilhos do ramal da Alta Paulista e à margem oriental do rio Paraná.

Duas versões envolvem os meandros da possível “contratação” de Prestes Maia para o desenvolvimento do Plano de Panorama. Uma primeira<sup>108</sup> afirma que um dos sócios fundadores da Imobiliária Panorama, Aníbal de Andrade, amigo e Oficial de Gabinete de Prestes Maia em sua primeira gestão enquanto prefeito da cidade de São Paulo (1938-1945), convida o urbanista para visitar a região e a área onde figuraria a nova cidade e que “encantado com o lugar” e “com as belezas e potencialidades do rio Paraná” o urbanista se propôs a planejar a nova urbe. Essa é a versão mais divulgada e tida como oficial pela municipalidade local. Entretanto, em nossos levantamentos, pudemos constatar a notícia da partida de Prestes Maia da capital para visita ao local em que seria erguida Panorama na edição do jornal “*Correio Paulistano*” de 21 de novembro de 1946.

Ou seja, tendo em vista que o memorial descritivo do Plano havia sido publicado na *Folha da Manhã* de 3 de agosto do mesmo ano, a hipótese descrita acima parece não se comprovar, pois Prestes Maia visita a região em que seria implantada a cidade em um momento posterior à elaboração e publicação do plano de urbanismo.

Já uma segunda versão<sup>109</sup> afirma que Aníbal de Andrade convida Prestes Maia para fazer parte da sociedade imobiliária e que o urbanista, enquanto Conselheiro da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, ao tomar conhecimento sobre os planos da companhia em estender seus trilhos até o limite do estado de São Paulo com o do Mato Grosso, sugeriu que se fundasse nas terras então adquiridas, no lugar então conhecido como Porto das Marrecas, um patrimônio, pois, ali seria construída a última estação do ramal da Alta Paulista, na divisa do estado, junto ao Rio Paraná.

Essa segunda versão pode ser corroborada pelo fato de que encontramos o nome de Prestes Maia como sendo um dos acionistas da Companhia de Agricultura, Imigração e Colonização – CAIC.<sup>110</sup>

---

<sup>108</sup> História do Município de Panorama. Disponível em sítio eletrônico da Câmara Municipal de Panorama: Disponível em: <http://www.camarapanorama.sp.gov.br>.

<sup>109</sup> Resgate Histórico Panorama. Biblioteca Municipal de Panorama, 1998.

<sup>110</sup> Ata da sessão da Assembleia Geral Extraordinária da Companhia de Agricultura, Imigração e Colonização de 16/04/1959. *Diário Oficial do Estado de São Paulo*, 24/04/1959, p. 87.

A Companhia de Agricultura, Imigração e Colonização (CAIC) foi estabelecida em 16 de julho de 1928 como resultado de uma iniciativa dos acionistas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Seu propósito inicial era fornecer mão de obra para a agricultura, promover a colonização do país e contribuir para a expansão das linhas ferroviárias. Com sede em São Paulo, a empresa tinha planos de expansão para outros estados e desempenhou um papel fundamental na importação de imigrantes para trabalhar nas plantações de café. No entanto, com a crise de 1929 e o colapso da economia cafeeira, a CAIC teve que adaptar sua abordagem, passando a subdividir grandes propriedades de café, especialmente na região de Ribeirão Preto. Essas áreas divididas originaram diversos municípios no interior de São Paulo. A partir de 1958, a empresa começou a comprar e vender propriedades rurais.<sup>111</sup>

Cabe destacar que Prestes Maia além de ter realizado, em 1939, um plano de urbanismo para Campinas e, conforme apresentamos anteriormente, constituído relações com membros da elite campineira, possuía fortes vínculos de amizade e profissionais com o engenheiro João Florence de Ulhôa Cintra<sup>112</sup> cujo irmão, também engenheiro formado pela Escola Politécnica de São Paulo, Jaime Pinheiro de Ulhôa Cintra<sup>113</sup>, era um dos diretores da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, chegando a ser o seu presidente de 1950 a 1961. João e Jaime, eram netos de dois importantes personagens da sociedade campineira e paulista da época: do Barão de Jaraguá – Delfino Pinheiro de Ulhôa Cintra –, e de Hércules Florence. Dessa forma, acreditamos que assim como os membros da sociedade fundadora da Imobiliária Panorama, Prestes Maia já teria conhecimento dos planos futuros da Companhia Paulista em expandir seus trilhos sobre a região cujo ponto final seria a cidade de Panorama.

---

<sup>111</sup> Sobre a CAIC ver: REIS FILHO, Nestor Goulart. *Memória do transporte rodoviário: desenvolvimento das atividades rodoviárias de São Paulo*. São Paulo: CPA, 1993 e MONBEIG, Pierre. *Pioneiros e fazendeiros de São Paulo*, São Paulo: Hucitec, 1984.

<sup>112</sup> João Florence de Ulhôa Cintra nasceu em Campinas SP em 2 de agosto de 1887. Era filho de Delfino Pinheiro de Ulhôa Cintra e Angélica Florence, e neto de dois importantes personagens da sociedade campineira e paulista da época: do Barão de Jaraguá – Delfino Pinheiro de Ulhôa Cintra, e de Hércules Florence. Como membro da elite paulista da época, formou-se “doutor” engenheiro civil em 1911, pela Escola Politécnica de São Paulo (Lucchese, 2016).

<sup>113</sup> Jaime Pinheiro de Ulhôa Cintra nasceu no dia 1º de maio de 1886, na cidade de Campinas. Formou-se engenheiro civil em 1907 pela Escola Politécnica de São Paulo, como primeiro aluno da turma, situação que lhe garantiu colocação na Companhia Paulista de Estradas de Ferro, como engenheiro praticante, em 1908. Exerceu o cargo de presidente da Companhia de 1º de janeiro de 1950 a 1º de junho de 1961.





**Figura 105:** Segundo legenda "O Dr. Prestes Maia – Planificador de Panorama – tendo a sua esquerda os Srs.: Quintino Almeida Maudonnet, Dr. Júlio Revoredo, Dr. Quintino de Paula Maudonnet e a sua direita os Srs.: J. Ribeiro de Almeida, Dr. Nelson Noronha Gustavo Filho, Dr. Aníbal de Andrade, e Dr. Arthur de Paula Maudonnet. Autor e data desconhecidos.

**Fonte:** Prefeitura Municipal de Panorama (SP), 2018.

O plano para Panorama será objeto do quarto e último capítulo e, além de vincular-se a empresários de Campinas, tem relações com o porto de Santos, cujo plano assinado por Maia lhe é contemporâneo.

Mas antes vamos das relações de Prestes Maia com os Estados Unidos e sua viagem de 1946, cujos detalhes são conhecidos por meio de sua caderneta de anotações descoberta na Biblioteca Prestes Maia.

**CAPÍTULO 02 |**  
**A “DESCOBERTA DO BRASIL”:**  
HOMENS, IDEIAS E NEGÓCIOS EM REDES TRANSNACIONAIS

## **2.1 A Guerra, o Estado Novo e o *Office of the Coordinator of Inter-American Affairs* – OCIAA**

A primeira gestão de Prestes Maia à frente da prefeitura de São Paulo (1938-1945), durante o Estado Novo, coincide com todo o período da Segunda Guerra Mundial (1939-1945). O exame dos desdobramentos da Guerra no Brasil e em São Paulo compôs parte de nossa investigação e revelaram, além do exponencial aumento da circulação internacional de profissionais, um acelerado número de ações vinculadas à produção do território e ao processo de modernização desenvolvimentista brasileiro.

Os Estados Unidos, buscando diminuir a dependência brasileira por mercadorias americanas, incentivou a substituição de importações e a melhoria do transporte interno no Brasil. Os esforços da guerra melhoraram instalações portuárias, modernizaram aeroportos, reformaram ferrovias e estimularam a produção industrial, agropecuária e mineradora em meio a um complexo siderúrgico em expansão.

A presença estrangeira no Brasil alcançou novos patamares e seus líderes previram um papel cada vez maior na política mundial. Nas palavras de McCann (1995) “a era da guerra lançou as bases sobre as quais o notável desenvolvimento do Brasil ocorreu no meio século seguinte”.

Antes de 1939, os Estados Unidos empreenderam esforços para fortalecer a solidariedade hemisférica. O desenvolvimento do movimento panamericano e a tentativa de estabelecer relações mais amigáveis com outras repúblicas americanas, após 1930, são exemplos dessas medidas.

O *Office for Coordination of Commercial and Cultural Relations Between the Americas* foi estabelecido em 16 de agosto de 1940 pelo governo dos Estados Unidos. Seu propósito era fortalecer a influência desse país nas repúblicas da América Latina, ao mesmo tempo em que combatia qualquer presença dos países do Eixo nessa região. Primariamente atuando nas esferas comercial e cultural, a agência, que passou a se chamar *Office of the Coordinator of Inter-American Affairs* – OCIAA, em 30 de julho

de 1941, atendeu às necessidades da política de Boa Vizinhança ao centralizar as atividades voltadas para a América Latina. A agência chegou a contar com um total de 1.100 funcionários nos Estados Unidos, além de quase 300 outros técnicos em terras estrangeiras.<sup>114</sup>

O OCIAA era liderado por um coordenador, nesse caso, Nelson Rockefeller<sup>115</sup>, cuja responsabilidade era reportar-se diretamente ao presidente dos EUA, Franklin D. Roosevelt, e coordenar as atividades da agência. O OCIAA utilizava instituições privadas para promover arte, ciência, saúde e educação nos países latino-americanos. Além disso, garantia que os meios de comunicação, como rádio, cinema e imprensa, fossem empregados para fortalecer os laços de união entre as nações do hemisfério (Rowland, 1947, p. 6-8).

Desde sua campanha presidencial, o presidente Roosevelt recebeu considerável apoio dos setores empresarial, financeiro e industrial focados no mercado internacional. Esses mesmos setores mantiveram seu apoio ao longo de seu governo, desempenhando um papel ativo na formulação da Política de Boa Vizinhança.

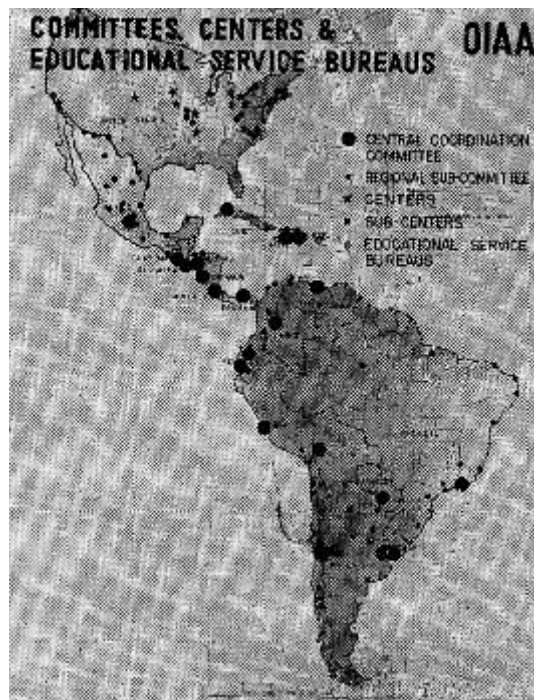
O OCIAA (*Office*) estabeleceu-se por toda a América Latina por meio de equipes/comitês coordenados por executivos americanos que dominavam as engrenagens de poder locais e serviam de facilitadores para suas operações. Sob a justificativa da necessidade de se estreitarem os laços culturais entre os países americanos, os membros do *Office* na verdade possuíam fortes interesses empresariais,

---

<sup>114</sup> Desde sua criação em 16 de agosto de 1940, até sua extinção em 20 de maio de 1946, esta agência teve três nomes diferentes: *Office for Coordination of Commercial and Cultural Relations between the American Republics* (Escritório para Coordenação das Relações Comerciais e Culturais entre as Repúblicas Americanas) de 16 de agosto de 1940 até 30 de julho de 1941; *Office of the Coordinator of Inter-American Affairs* (Escritório do Coordenador dos Assuntos Interamericanos) de 30 de julho de 1941 até 23 de março de 1945; e *Office of Inter-American Affairs* (Escritório dos Assuntos Interamericanos) de 23 de março de 1945 até 20 de maio de 1946. (ROWLAND, 1947.)

<sup>115</sup> “A família Rockefeller se tonou multimilionária com a empresa *Standard Oil Company*, pertencente ao ramo petrolífero e com atuação intensiva na América Latina. Pertencentes a plutocracia estadunidense, os Rockefeller detinham um verdadeiro império já no início do século XX, possuindo outras empresas além da *Standard Oil*, tal como o *Chase National Bank*. (...) Nelson Aldrich Rockefeller (1908-1979) parecia um candidato improvável para o cargo de Coordenador do *Office*. Aos 32 anos de idade (quando assumiu o cargo), nunca tinha ocupado um cargo público e tinha pouca experiência na política. Sua grande paixão era a arte, em especial a arte latino-americana, tendo financiado, dentre muitos outros, o famoso muralista mexicano Diego Rivera em 1932. Assim como sua mãe, Abigail Greene Aldrich, foi um dos grandes nomes a administrar e financiar o Museu de Arte Moderna de Nova York (MoMA), chegando à direção desta instituição em 1939, que passou a servir de espaço para diversas manifestações livres de arte de artistas latino-americanos, o que era muito interessante para as políticas de Estado previstas por Roosevelt. Este vínculo com a arte assim como os negócios da família, exigiram de Nelson muitas viagens para a América Latina, o que explica o seu conhecimento e interesse pela região.” (MOURA, 2018, p. 66-67.)

a começar pelo Coordenador Rockefeller. Além de vários outros assistentes membros do grupo Rockefeller, o Office estava nas mãos dos “capitães da indústria” americana, como o financista e produtor cinematográfico John Hay Whitney, o rei do algodão do Texas Will Clayton, da *Anderson, Clayton and Company*, e o gerente de exportações da *Otis Elevators*, Percy Douglas. Todos interessados em se beneficiar com as oportunidades criadas pelo fim do monopólio britânico na América Latina (Colby, 1998, p. 143-175).



**Figura 106:** A esquerda, na sala de sua casa Washington, Nelson Rockefeller faz o dever de casa trazido do escritório.

Os livros vieram com casa alugada [durante a 2ª Guerra, Nelson havia se mudado para Washington para exercer o cargo de Coordenador do OCIAA]. Reportagem na *Life Magazine* de 27 de abril de 1942, intitulada “Como Coordenador de Assuntos Interamericanos, um célebre jovem herdeiro dirige um escritório muito discutido e cada vez mais importante em Washington”. A direita, mapa com a localização dos escritórios do OCIAA na América.

**Fonte:** Busch (1942); Rowland (1947).



**Figura 107:** Reunião na "sala secreta de conteúdo" do escritório do Coordenador. Nelson Rockefeller, na cabeceira da mesa, discute planos com associados do *Office*. Segundo a reportagem, escondida atrás de um vestíbulo vigiado, a sala recebeu esse nome por conter gráficos e mapas de projetos estratégicos do OCIAA.  
**Fonte:** Busch (1942).

Naquele momento a América Latina despontava como uma das poucas partes do mundo em que os mercados poderiam ser acessados por novos atores através da diplomacia e, ao fim da I Guerra Mundial (1914-1918), os Estados Unidos eram a maior economia, o maior credor, o maior exportador, e, depois da Inglaterra, o maior importador do mundo (Hobsbawm, 1995, p. 104).

Por meio da Política da Boa Vizinhança, os Estados Unidos não apenas resistiram à influência alemã, proveniente de acordos comerciais, mas também almejaram estabelecer-se como o modelo de civilização a ser adotado por seus vizinhos do sul.

Nesse contexto, difundiram ativamente seus valores, estilo de vida e hábitos de consumo. Essas ações foram intensificadas à medida que a iminência de um conflito mundial se tornava mais evidente

Gerson Moura (1989) e Antônio Pedro Tota (2000), importantes estudiosos das relações entre Brasil e Estados Unidos nesse período, afirmam que o OCIAA desempenhou um papel crucial na estratégia dos Estados Unidos na América Latina. Destacam que essa agência foi fundamental para o sucesso do panamericanismo, considerando-a, nas palavras de Tota (2000, p. 19), uma “verdadeira fábrica de ideologias”. Um dos objetivos do panamericanismo era persuadir os países da América Latina a seguir a liderança dos Estados Unidos na luta contra o Eixo, sem parecer que estavam interferindo nos assuntos internos dessas nações soberanas. A intenção era que a aliança entre as Américas fosse percebida como uma escolha natural e voluntária.

A coordenação da *Brazilian Division* do OCIAA, com sede no Rio de Janeiro, ficou a cargo de Berent Friele, ex-presidente da *American Coffee Corporation* e da *American-Brazilian Association*. Era figura extremamente influente no círculo empresarial e político brasileiro e sobretudo paulista. O OCIAA chegou a ter 107 funcionários no Brasil.<sup>116</sup>

A *Brazilian Division* era composta por Earl C. Givens, gerente da *General Electric S.A.*; Wingate M. Anderson, da *Standard Oil of Brazil*; Frank P. Powers Jr., da *Pan American World Airways of Brazil*; Harry F. Covington, da *Cia Expresso Federal*; George W. Hufsmith da *Light & Power Co.*; James F. Callery da *Cia Nacional de Cimento Portland*<sup>117</sup>; Car Kincaid, advogado; David L. Lewis da *Metro Goldwyn Mayer*; C. H. Wiseley do *National City Bank of New York*; e Ulysses G. Keener da *Electric Bond & Share Co.* Esse grupo era liderado por Jefferson Caffery, embaixador dos Estados Unidos no Brasil.<sup>118</sup>

---

<sup>116</sup> ROWLAND, Donald, W. (dir.). *Op. cit.* p. 259-260.

<sup>117</sup> Prestes Maia presidiu a Associação Brasileira de Cimento Portland de 1958 a 1965.

<sup>118</sup> Observa-se que a *Severo & Villares*, firma pertencente aos herdeiros de Ramos de Azevedo e, na época em questão, sob a liderança de Arnaldo Dumont Villares, realizou uma mudança estratégica em seu enfoque de investimentos. Inicialmente orientada para parcerias com a colônia britânica, notadamente com a *Cia. City*, cuja sede estava localizada no Edifício Azevedo Villares, a empresa direcionou seu foco para colaborações com entidades norte-americanas. Destacam-se, nesse contexto, a assinatura de projetos para postos de gasolina da

Já o comitê regional de São Paulo foi um dos mais importantes escritórios da *Brazilian Division* do OCIAA e quase todos os membros de sua diretoria eram também diretores da Câmara Americana de Comércio de São Paulo.

A Câmara Americana de Comércio de São Paulo foi inaugurada em 1919 e figurava como uma das mais antigas Câmaras de Comércio Americana fora dos Estados Unidos. Era uma instituição que representava os interesses comerciais e empresariais entre Brasil e Estados Unidos, compunha uma rede global de Câmaras Americanas de Comércio, presente em diversos países. Sua representação no Brasil se implantou em São Paulo e atuava como um ponto de encontro para empresas americanas e brasileiras, fornecendo uma plataforma para interações, troca de informações, e promoção de relações comerciais e investimentos entre os dois países.

Os membros do escritório de São Paulo eram Arnold Tschudy, da *General Motors of Brazil*; o cônsul estadunidense em São Paulo, Cecil Cross; o engenheiro Asa W. K. Billings, que à época era vice-presidente da *São Paulo Tramway, Light and Co.*, tido como um dos mais distintos membros da comunidade norte-americana em São Paulo, membro do *American War Emergency Committee*, ex-diretor da Câmara Americana de Comércio e já residia no Brasil havia muitos anos; C. R. Varty, gerente do *National City Bank of New York*, ex-diretor da Câmara Americana de Comércio, também era membro do *American War Emergency Committee* e já estava no Brasil há 20 anos; C. E. Croke, gerente da *Goodyear* do Brasil, no país havia 6 anos, tendo anteriormente residido na Argentina, diretor da Câmara Americana de Comércio tendo a presidido, em 1940; C. E. Waddell, gerente da *Anderson, Clayton & Cia.*, era o presidente do *American War Emergency Committee* e morava no Brasil fazia 8 anos, tendo morado anteriormente na Itália, também fazia parte da diretoria da Câmara Americana de Comércio; G. C. Whitney, gerente da Companhia *Swift* do Brasil, estava no Brasil havia apenas um ano, pois antes estava em Montevideú onde ajudou na criação de um

---

*Standard Oil Company*, o desenvolvimento do edifício destinado à Cia. Paulista de Seguros, que posteriormente abrigaria a sede da *Pan American World Airways* em São Paulo, e a elaboração do projeto para a sede do *National City Bank of New York*. Essas informações foram obtidas por meio de pesquisas conduzidas por Beatriz Bueno na Coleção de F. P. Ramos de Azevedo da Biblioteca da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAUUSP).



comitê regional do *Office*; e Robert B. Driver gerente da *McFadden e Cia.* no Brasil (Mello, 2018, p. 93).

A missão da agência regional era utilizar as influências políticas e comerciais de seus membros para buscar parcerias e investimentos, contribuindo assim para o sucesso dos objetivos do escritório. Os empreendimentos do OCIAA incluíam a manutenção de comitês em diversas regiões da América Latina, o patrocínio de viagens para intelectuais, artistas, técnicos e estudantes em todo o continente, a produção e exibição de filmes, a distribuição de materiais impressos, a organização de exposições e a tradução de obras literárias. Esses projetos não apenas exigiam considerável investimento financeiro, mas também uma sólida rede de contatos e influências.

Para chefiar o escritório do OCIAA de São Paulo, Nelson Rockefeller escolheu o advogado americano Arnold Tschudy<sup>119</sup>. Tschudy havia trabalhado nos campos de petróleo da *Standard Oil Company* de Montana, entre 1921 e 1923. Após terminar seu doutorado em direito na Universidade da Califórnia, Berkeley, em 1925, passou a trabalhar no setor de terras da *Standard Oil* de São Francisco. Em 1926, desligou-se da empresa petrolífera e foi contratado pela *General Motors*, ocupando cargos de gerência em Los Angeles e depois na Espanha, tornando-se o responsável pela empresa naquele país, durante os anos de 1929 a 1933. De 1933 até 1935 gerenciou as atividades da empresa no Havaí. Em 1935 foi para Osaka onde chefiou os trabalhos da companhia no Japão e na Coreia, até 1938. Ainda em 1938, foi transferido para São Paulo, passando a presidir as atividades da *General Motors* no Brasil. Na cidade de São Paulo, foi eleito presidente da Câmara Americana de Comércio, em 1941 (Mello, 2018, p. 81).

Tschudy possuía boa circulação entres os americanos e também no meio político e empresarial paulista, pois,

(...) para que os comitês fossem bem-sucedidos em seus projetos e atividades era essencial a formação dos mais diversos tipos de parcerias, fosse com instituições ou até mesmo com indivíduos que tivessem algum poder de ação. Ou seja, o sucesso dos objetivos do *Office* também estava sujeito a certas

---

<sup>119</sup> Arnold Tschudy se tornou executivo da *Inter-American Corporation* em 1946 até que em 1950 alcançou o cargo de vice-presidente do *Bank of America* onde trabalhou até o fim de sua vida em 1955.

pessoalidades, trocas de favores e rede de influências. Para isto, era essencial que a pessoa encarregada de chefiar e gerenciar o comitê tivesse acesso aos mais variados nichos, além de ter uma carreira profissional de respeito (*idem*, p. 82).

Sobre a participação de altos executivos americanos no OCIAA, Mello (2018, p. 83), se questiona sobre a real vontade desses agentes em fazer parte dos esforços de guerra:

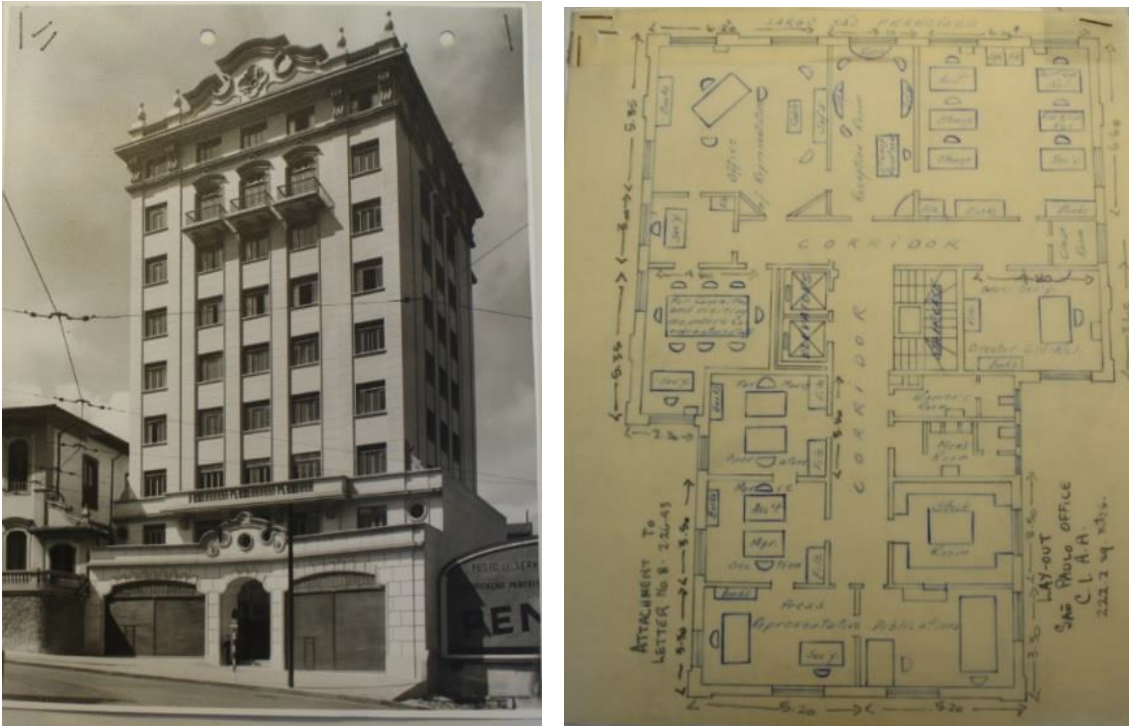
(...) embora não seja possível afirmar com certeza, é no mínimo questionável até onde ia a vontade genuína dos membros do Office em cumprir um dever patriótico servindo seu país em prol dos esforços de guerra e até onde a principal motivação era fazer negócios e ascender política e profissionalmente.

Ao ser nomeado chefe do escritório regional do OCIAA em São Paulo, Arnold Tschudy pediu licença de suas atividades privadas na *General Motors* e passou a se dedicar, em tempo integral, a seu novo cargo.<sup>120</sup>

O escritório de São Paulo passou a operar no 8º e último andar do prédio situado no nº 181 do Largo de São Francisco, ao lado da Igreja da Terceira Ordem, no bairro da Sé. A uma curta distância de 52 metros, cruzando o pátio, encontravam-se as instalações do Consulado dos Estados Unidos, na rua Líbero Badaró, nº 39. Por sua vez, a Câmara Americana de Comércio ficava na rua Senador Paulo Egídio, nº 15, também no bairro da Sé, a aproximadamente 140 metros do comitê regional (*idem*, p. 94).

---

<sup>120</sup> ROWLAND, Donald, W. (dir.). Op. cit. p. 253.



**Figura 108:** À esquerda, o Edifício Frei Santana Galvão, São Paulo, década de 1940. Sede do escritório regional de São Paulo do *Office of the Coordinator of Inter-American Affairs* – OCIAA. À direita, a planta do escritório que operava no 8º andar.

**Fonte:** Mello (2018, p. 165-166).

Ao garantir que a América Latina continuasse fornecendo matérias-primas aos Estados Unidos, o Office representava não apenas os interesses da agenda internacional do governo dos EUA, mas também do setor privado desse país. Para atingir esse objetivo, era crucial para o escritório do Coordenador estabelecer alianças e parcerias com as elites empresariais e industriais das demais repúblicas americanas, assegurando a dominação desse mercado durante e após a Segunda Guerra Mundial.

No contexto brasileiro, a concentração da elite industrial em São Paulo, representada pela Federação das Indústrias do Estado de São Paulo – FIESP, foi um dos principais motivos para a criação de um comitê regional na cidade. Os industriais paulistas, como Robert Simonsen, Gastão Vidigal, José Ermírio de Moraes, Henrique e Luís Dumont Villares, Olavo Egídio de Sousa Aranha Jr., Horácio Lafer, Fábio da Silva Prado, Valentim Fernandes Bouças, os Matarazzo e os Klabin, viam nessa aproximação com o escritório americano uma oportunidade de impulsionar o desenvolvimento da industrialização no país e expandir suas atividades comerciais.

O comitê regional de São Paulo também se esforçou para trazer e manter intelectuais estadunidenses em instituições de ensino. Dentre tais profissionais que visitaram o Brasil ou aqui trabalharam com o apoio do OCIAA, podemos citar o sociólogo Donald Pierson, que esteve ligado ao quadro docente da Escola Livre de Sociologia e Política de São Paulo; o físico e Prêmio Nobel Arthur Compton; o filósofo e lógico Willard V. Quine; o antropólogo Charles Wagley; e os metalurgistas oriundos do *Carnegie Institute of Technology*, Pennsylvania, Robert F. Mehl, Arthur Phillips e A. Alan Bates, trazidos por meio do Instituto de Pesquisas Tecnológicas – IPT e mediação do professor Ary Frederico Torres (Freire Jr., 2017).

### **2.1.1 Nelson Rockefeller no Brasil**

A primeira viagem que Nelson Rockefeller fez ao Brasil, foi em 1937. Essa primeira visita se deu em meio a uma grande viagem do empresário pela América do Sul, na qual a partir de Miami parou em Barranquilla, na Colômbia e de lá seguiu para Maracaibo, na Venezuela. Na Venezuela visitou os campos de petróleo da *Creole Petroleum Corporation*, uma das subsidiárias da *Standard Oil* e percorreu outras cidades de barco, pelo rio Orinoco. Da Venezuela, a comitiva de Rockefeller partiu para cidade de *Port of Spain*, capital da República de Trinidad e Tobago, no Caribe, e de lá para o Brasil, a bordo de um avião da *Pan American World Airways*. No Brasil, passaram por Belém, Recife, Rio de Janeiro, a capital São Paulo e cidades do interior paulista. De São Paulo foram a Santos e de lá para Buenos Aires. Era a primeira vez que um membro da família Rockefeller vinha ao Brasil (Tota, 2014).

Essa primeira viagem de Rockefeller ao Brasil havia sido planejada com a ajuda de William Clayton<sup>121</sup>, presidente da *Anderson, Clayton & Co.*, que também colocou toda a rede de escritórios brasileiros de sua empresa à disposição de Nelson. Acompanhado por um funcionário da *Anderson, Clayton & Co* de São Paulo, Rockefeller percorreu plantações de algodão e de café e surpreendeu-se com a diversidade da produção

---

<sup>121</sup> William Lockhart Clayton (1880-1966) foi um empresário americano e funcionário do governo. Grande parte de sua carreira empresarial centrou-se no comércio de algodão. Ele e seus três cunhados formaram uma parceria que se transformou na *Anderson, Clayton and Company*, que já foi a maior empresa comercial de algodão do mundo.

agrícola e a indústria nascente no Brasil. Depois, encontrou-se com o então deputado federal, o industrial Roberto Simonsen, e estabeleceu relações com Wallace Simonsen, diretor do Banco Noroeste de São Paulo e exportador de Café; com José Maria Whitaker, do Banco Comercial do Estado de São Paulo, e com Valentim F. Bouças, então secretário técnico da Comissão de Estudos Financeiros e Econômicos dos Estados e Municípios (Tota, 2014).

Em 1940, o presidente Roosevelt nomeou oficialmente Nelson Rockefeller para o cargo de coordenador do *Office of the Coordinator of Inter-American Affairs-OCIAA*. Dois anos depois, em janeiro de 1942, o Brasil rompeu relações diplomáticas com o Japão, a Itália e a Alemanha. Em maio, foram assinados acordos militares secretos com os EUA, setembro de 1942, em 06 de setembro o coordenador desembarcava no Brasil pela segunda vez e no dia 22 do mesmo mês declarava Guerra ao Eixo.

No Rio de Janeiro, Rockefeller encontrou-se com o presidente Getúlio Vargas e acompanhou as comemorações da independência do Brasil.



**Figura 109:** A esquerda, anúncio publicitário da *Pan American World Airways*, na revista *O Cruzeiro*, em 1945. À direita, Nelson Rockefeller desembarca pela segunda vez no Brasil, em setembro de 1942. **Fonte:** Revista *O Cruzeiro*, 17/02/1945 e Tota (2014), respectivamente.

A Prefeitura do Rio de Janeiro, nas comemorações da Semana da Pátria organizou um espetáculo de gala no Teatro Municipal com a presença de autoridades e de Nelson Rockefeller, coordenador de assuntos interamericanos como convidado especial. Na ocasião foi apresentada a ópera “O Guarani” de Carlos Gomes (1836-1896).<sup>122</sup>



**Figura 110:** Nelson Rockefeller no palanque oficial da Presidência da República, no desfile de 7 em setembro de 1942, no Rio de Janeiro.

**Fonte:** CPDOC/FGV.

Dois anos depois, em 1944, o OCIAA lançava um filme sobre a cidade de São Paulo cuja música de abertura era a mesma ópera, do compositor campineiro, eternizada por ser o tema do programa de rádio A Voz do Brasil, criado por Getúlio Vargas, em 1935.<sup>123</sup>

---

<sup>122</sup> Jornal *Correio Paulistano* de 03/09/1942.

<sup>123</sup> A Voz do Brasil é o programa de rádio mais antigo do país e do hemisfério sul ainda em difusão. Foi criado em 1935 no governo de Getúlio Vargas com o nome de Programa Nacional. Em 1938, passou a ter transmissão obrigatória com horário fixo das 19 às 20h. A partir de 1939, passou a ser produzido pelo Departamento de Imprensa e Propaganda (DIP), que tomou o lugar do DNP. O programa destinava-se a cumprir três finalidades: informativa, cultural e cívica. Além de informar detalhadamente sobre os atos do presidente da República e as realizações do Estado, incluía uma programação cultural que pretendia incentivar o gosto pela “boa música” através da audição de autores considerados célebres. A música brasileira era privilegiada, já que 70% do acervo era constituído por obras de compositores nacionais. Comentários sobre a arte popular, em suas várias expressões regionais, e sobre pontos turísticos do país também eram incluídos na programação.

O filme, de aproximadamente 15 minutos, informava em sua abertura que havia sido produzido para o OCIAA, em um programa de informação para as Repúblicas Americanas. Sua liberação poderia ser feita pelo *Office of Education* da *Federal Security Agency*, para uso educacional e não cinematográfico nos Estados Unidos. As exibições, incluindo de televisão, estariam sujeitas à aprovação dessa agência. O título, traduzido para o português era “São Paulo: a cidade que mais rápido cresce no mundo”. Um slogan profusamente utilizado na divulgação da metrópole paulista à época.



**Figura 111:** Recortes do filme “São Paulo: a cidade que mais rápido cresce no mundo” (1944), produzido pelo *Office of Education* da *Federal Security Agency* dos Estados Unidos.

**Fonte:** The Travel Film Archive. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=InWifglIkQ0>

O curta-metragem, contava a história da fundação da cidade, e apresentava seus aspectos urbanísticos, industriais e econômicos comparando sua pujança à de Los Angeles, Detroit, Chicago e Nova York. Também explicava em detalhes o projeto energético da Serra do Mar e a inversão e canalização do rio Pinheiros, atribuindo-lhes a engenhosa responsabilidade pelo rápido crescimento industrial da cidade. Outro destaque da película é a IV Feira Nacional das Indústrias, organizada por “*São Paulo business men*”.<sup>124</sup>

Voltando ao Rio de Janeiro, o ministro da Guerra Eurico Gaspar Dutra ofereceu um almoço a Nelson Rockefeller no salão nobre do Palácio da Guerra. Entre os presentes

---

<sup>124</sup> O filme de “São Paulo”, de 1944, pode ser acessado pelo link: <https://www.youtube.com/watch?v=InWifglIkQ0>

estavam os ministros das Relações Exteriores e da Marinha, o prefeito da capital federal, o chefe da Polícia, o chefe do Estado-Maior do Exército, todos os generais presentes no Rio de Janeiro, o embaixador norte-americano, o diretor do Departamento de Imprensa e Propaganda e diretores de jornais. O general Góes Monteiro, representando o Estado-Maior do Exército proferiu um discurso entusiasmado enaltecendo os Estados Unidos e sua união com o Brasil na batalha “para garantir a sobrevivência da civilização continental”. Nelson Rockefeller agradeceu salientando que os sacrifícios dos dois povos seriam mais do que compensados pela “preservação da nossa liberdade e da independência de nossas nações” depois de vencida a guerra.<sup>125</sup>



**Figura 112:** Nota jornalística sobre almoço oferecido pelo Ministro da Guerra, o general Dutra, a Nelson Rockefeller, em 1942.

**Fonte:** Jornal *Correio Paulistano* de 06/09/1942.

---

<sup>125</sup> Jornal *Correio Paulistano* de 06/09/1942.





Figura 113: Reportagem do jornal *Correio Paulistano* anunciando a chegada de Nelson Rockefeller a São Paulo em 10 de setembro de 1942.  
 Fonte: Jornal *Correio Paulistano*, 10/09/1942.

No dia 10 de setembro de 1942, Nelson chegou a São Paulo. A reportagem do *Correio Paulistano* afirmava que o coordenador estaria “intimamente ligado ao movimento de aproximação econômica e cultural entre o Brasil e os Estados Unidos, principalmente entres os dois governos e instituições culturais particulares”. Em sua visita, Nelson seria recebido não só pelo governo do estado, mas, também, “pelas classes conservadoras da sociedade de São Paulo; e várias entidades culturais, encontrando-se à frente destas a União Cultural Brasil-Estados Unidos e uma comissão da Câmara Americana de Comércio de São Paulo”.

Em sua estadia de apenas dois dias, Nelson encontrou-se com representantes das classes produtoras, da Universidade de São Paulo e de demais entidades culturais. A comitiva de Rockefeller era composta por Berent Friele, representante especial do coordenador no Rio de Janeiro; coronel Claude M. Adams, adido militar; coronel Selzer, da embaixada americana; Francis A. Jamieson, diretor da Divisão de Relações com a Imprensa em Washington; e Assis Figueiredo, diretor da Divisão de Turismo do Departamento Estadual de Imprensa e Propaganda – DEIP.

O DEIP, criado em 1941, tinha como missão primordial a elaboração de material propagandístico e a supervisão de todo o conteúdo veiculado pela imprensa, tanto escrita quanto falada. Este organismo operava em consonância com as diretrizes emanadas de sua instância superior, o Departamento Nacional de Imprensa e Propaganda – DIP. O Departamento Estadual, desempenhava um papel crucial na divulgação das ações promovidas pelos interventores estaduais e na coleta de informações pertinentes ao estado de ânimo da população.

Em 10 de setembro de 1942, a agitada agenda de Nelson Rockefeller em São Paulo foi marcada por uma visita ao Interventor Federal Fernando Costa no Palácio dos Campos Elíseos. Na sequência, participou de um almoço promovido pela Câmara Americana de Comércio no Automóvel Clube. Realizou ainda uma entrevista coletiva à imprensa no DEIP, seguida por uma visita à Universidade de São Paulo e à Faculdade de Direito do Largo de São Francisco, onde foi recebido pelo reitor Prof. Jorge Americano, diretores, professoras de todas as escolas e presidentes dos centros acadêmicos.

A programação incluiu também uma recepção de honra oferecida pelo Cônsul Geral dos Estados Unidos em São Paulo, Cecil M. P. Cross, e uma visita à Feira Nacional das Indústrias.<sup>126</sup> Na Feira Nacional das Indústrias, Nelson reuniu-se com Roberto Simonsen, que já havia tido contato em 1937, e com João Artacho Jurado, que coordenava a organização do evento.<sup>127</sup>

No dia 11 de setembro, Rockefeller cumpriu uma agenda que incluiu a visita ao arcebispo metropolitano, à Faculdade de Medicina e a “pontos pitorescos” da cidade. Ele participou também de um almoço promovido pelas “classes conservadoras” de São Paulo no Automóvel Clube e visitou a Escola Politécnica e o IPT. A programação envolveu uma visita íntima ao Consulado, uma recepção pela União Brasil-Estados Unidos, um jantar

---

<sup>126</sup> Jornal *Correio Paulistano* de 10/09/1942.

<sup>127</sup> Na década de 1950, Artacho Jurado “ficou conhecido como empreendedor e construtor de edifícios que revelavam uma interpretação própria da estética que, ainda hoje, alguns chamam de americanizada-hollywoodiana”. (TOTA, 2014, p. 115).

íntimo oferecido pelo prefeito Prestes Maia no Automóvel Clube, uma visita à Biblioteca Pública Municipal e uma recepção promovida pelo casal Paulo Assunção.<sup>128</sup>



Figura 114: Jornal *Correio Paulistano* de 11 de setembro de 1942 destacando a chegada e a agenda de Nelson Rockefeller em São Paulo.

Fonte: Jornal *Correio Paulistano*, 11/09/1942.

No almoço do dia 10 de setembro, promovido pela Câmara Americana de Comércio de São Paulo, estiveram presentes o interventor Fernando Costa e vários de seus secretários, com destaque para Luís Inácio Romeiro de Anhaia Melo, então Secretário de Viação e Obras Públicas do estado.

Prestes Maia também esteve presente, na qualidade de prefeito da capital. A Câmara Americana de Comércio era, à época, presidida por Arnold Tschudy, que proferiu um discurso em homenagem ao ilustre visitante.

Em seu discurso o interventor Fernando Costa destacou o fato de Nelson ser “moço ainda” e “descendente de família ilustre”. Costa também assinalou o “magnifico parque

<sup>128</sup> Jornal *Correio Paulistano*, 12/09/1942.

industrial” de São Paulo e sua “situação agrícola progressista”, colocando-os à disposição dos Estados Unidos. Terminou seu discurso dizendo que

(...) a produção, sem dúvida alguma, é a base essencial da vida dos povos. Estudem os americanos os meios para que possam aparar a vida agrícola, possibilitando o transporte para os produtos e sua distribuição compensadora e assim dentro de uma compreensão mútua e de uma reciprocidade de auxílios poderá a nossa terra como centro produtor, cooperar em grande escala para a obra da libertação dos povos.<sup>129</sup>

Nelson também proferiu um discurso, oferecendo “homens e máquinas” dos Estados Unidos para apoiar o Brasil e outros países na luta contra as “forças diabólicas do eixo”. Ele elogiou o “admirável esforço” que o parque industrial de São Paulo vinha dedicando à guerra.

No jantar, no Palácio dos Campos Elíseos, o interventor Fernando Costa afirmou a Nelson que o Brasil estaria em condições de produzir rapidamente tudo que fosse necessário, sobretudo se o governo americano estabelecesse um sistema de crédito que viesse a “dar aos nossos agricultores as possibilidades materiais de realizar essa expansão”. Costa enfatizou seu pedido dizendo em seu discurso:

É preciso sr. Rockefeller, que de nossas palavras saiam obras concretas e coisas praticas. Nossos agricultores ressentem-se atualmente, de certas dificuldades, principalmente porque produziram e não podem exportar. Sabe bem v. exc. que as dificuldades maiores consistem, hoje em dia, mais do que em outra época qualquer, em adquirir barcos e efetuar nossas navegações. Mas quem produz precisa ter o dinheiro para pagar os seus operários e o agricultor não pode ir acumulando sua mercadoria produzida, traga imediatamente a recompensa ao trabalho realizado, o dinheiro suficiente para pagar quem produziu. Tenho certeza que estas palavras, brotadas espontaneamente, sob a inspiração do momento, neste jantar íntimo, serão meditadas por v. exc. que neste instante coordena o trabalho de importação e exportação; tenho certeza de que v. exc. irá proferir essas necessidades ao seu governo essas necessidades que acabo de apontar. E formulando esse desejo, faço votos também, para que a sua permanência entre nós seja longa, proveitosa e feliz e que leve do Brasil as melhores recordações possíveis. Tendo aliás plena certeza de que isso se realizará, pois, conhecendo-o há tão pouco tempo, já o considero um velho amigo e essa amizade que brota espontaneamente do nosso primeiro contato, não mais do que um reflexo da velha e tradicional amizade que sempre uniu o Brasil à América do Norte, do espírito que tem suas raízes fixadas no passado e que ressurge vigorosamente no presente.<sup>130</sup>

---

<sup>129</sup> Jornal *Correio Paulistano*, 11/09/1942.

<sup>130</sup> *Idem, ibidem.*

Rockefeller, agradecendo as palavras de Costa, respondeu:

É essa força, essa tendencia, esse desejo de fazer, essa ânsia de criar, manifestam-se de maneira análoga em todos os países americanos. Fenômeno idêntico aconteceu nos Estados Unido. Homens como esse que tendes à chefia do vosso governo, senhores, fizeram com que a nação americana se expandisse de leste para o oeste, criando novas riquezas, fundando novas cidades. Deixaram os pontos em que viviam bem para criarem novos mundos, conquistarem territórios cada vez mais amplos, graças sempre a essa força, a essa confiança, a esse otimismo que vos caracteriza (...) quero concluir estas minhas rápidas palavras, reafirmando ainda uma vez, que tenho mais confiança na nossa vitória depois desta minha visita, fonte de grande inspiração e de grande satisfação para mim. E quero exprimir, também, num muitíssimo obrigado, a gratidão por este hospitaleiro encontro que nos permite estar falando tão francamente.<sup>131</sup>

Após o jantar, na companhia de Roberto Alves Lima, grande cafeicultor paulista, Rockefeller visitou o Conjunto Poliesportivo do Pacaembu (Estádio Municipal), recém-construído pela Severo & Villares na gestão Fábio Prado e Prestes Maia, bem como as principais ruas do Jardim Europa e o centro. À porta do Hotel Esplanada, disse aos jornalistas estar admirado com a pujança industrial de São Paulo e com a “beleza da metrópole moderna” que se levantava, antevendo “o esplendoroso porvir” que estaria reservado à “capital bandeirante”.

---

<sup>131</sup> *Idem, ibidem.*

# A estada do sr. Nelson Rockefeller nesta capital

Invitados têm sido as embaixadas brasileira pelo governo e pela sociedade de São Paulo ao sr. Nelson A. Rockefeller, diretor do Bureau de Coordenação dos Assuntos Inter-Americanos, de Washington, em sua visita oficial ao nosso Estado.

Do programa organizado para a sua estada em nossa capital, constam visitas às autoridades, diversas instituições e pontos pitorescos da cidade, bem como manifestações de apreço das classes conservadoras e da sociedade brasileira.

## VISITA AO ARCEBISPO METROPOLITANO

O sr. Nelson Rockefeller esteve, na manhã de ontem no Palácio São Luís, em visita de cortesia a d. José Casar de Azevedo e Silva, arcebispo metropolitano de São Paulo.

Na audiência episcopal o Padre vicário, que se fazia acompanhar dos sr. Cecil Cruz, conselheiro geral norte-americano; Arnold Tschudy, presidente da Câmara de Comércio Americana; Berent Friele, representante do Bureau de Coordenação dos Assuntos Inter-Americanos no Rio de Janeiro, e Nicolas Mario Corzo, delegado da Defesa Política e Social, manteve demonstrada polidez com o chefe da Igreja paulista.

Transmitiu, então, o Padre Bispo de São Paulo, a d. José Casar, as cumprimentos que, sobre o TV Campana Esportivo Nacional, recentemente realizada em nossa capital, lhe enviou d. Cruz, arcebispo de Chicago, bem como se comunicou ao Rio de Janeiro. Segundo o sr. Rockefeller, d. Cruz regressa profundamente impressionado aos Estados Unidos, com o racismo combatido no âmbito do nacional, tendo mesmo afirmado que em todo o seu vida nunca havia assistido a uma manifestação de fé tão imponente como

## Visita ao Arcebispo Metropolitano — Recepção na União Cultural Brasil-Estados Unidos — Jantar oferecido pelo Prefeito Prestes Maia



O sr. Nelson Rockefeller discursando, durante o almoço que lhe foi oferecido no Automóvel Clube

do "algarofagem" levantou o Prefeito Prestes Maia, para dizer que não se profere um discurso, mas sim apenas algumas palavras de inspiração, exprimindo um sentimento de solidariedade, — sentido que — acrescentou — o sr. Rockefeller soube despertar em todos os paulistas. Aduziu que a cidade de São Paulo recebera com interesse solidário o representante dos dinamistas do trabalho e da ação de um povo que tanto se tem distinguido.

Depois de reanalisar quanto o sr. Rockefeller aprecia a arte, disse o Prefeito: "Como engenheiro, sinto-me fascinado pela aplicação que tem feito de obras realizadas em São Paulo. Tanto na arquitetura, que o vosso nome chegou à nossa cidade, manifestou interesse pela Biblioteca Municipal, trabalho que representa um esforço de nossa parte. Isso muito me honrou".

As últimas palavras do Prefeito Prestes Maia foram recebidas por calorosa salva de palmas.

A seguir, dirigiu-se o sr. Nelson A. Rockefeller que, de improbita, expôs de agradecer a homenagem do sr. Prestes Maia, confessando desagrado por não ter o grande número de deferências e atenções de que tem sido alvo nestes dias de sua estada em S. Paulo. Após, se trataram locais de visita que tem sido com honra pública do Brasil e ao que se lhe fêra dado ver em nosso país, afirmando que seu contato casualista para o sr. Prestes Maia é uma admirável inspiração. Proferiu um rápido discurso para nossa terra, pois tanto aqui é inovativo e trabalho acrescentado. Referiu-se em particularmente, à nossa indústria, sua transformação, nos últimos anos que transcorreram de sua última visita. Classificou de magnífica, particularmente a obra do Prefeito Prestes Maia, cuja realização disse

Figura 115: Jornal *Correio Paulistano* de 12 de setembro de 1942, destacando a presença de Nelson Rockefeller em São Paulo e o jantar oferecido pelo prefeito Prestes Maia.

Fonte: Jornal *Correio Paulistano* de 12/09/1942.

O almoço do dia 11 de setembro, no Automóvel Clube, foi oferecido pelas "classes conservadoras de São Paulo" e patrocinado pelas seguintes entidades: Associação Comercial de São Paulo, Federação das Indústrias do Estado de São Paulo, Bolsa de Mercadorias de São Paulo, Sociedade Rural Brasileira, União dos Lavradores de Algodão e Associação Comercial de Santos. Nesse almoço, quem discursou foi Gastão Vidigal, então presidente da Carteira de Importação e Exportação do Banco do Brasil. Nelson, por sua vez, agradeceu dizendo:

Em milhões de milhas quadradas dos territórios do Brasil e Estados Unidos, dispomos de todos os recursos naturais de que necessitamos para vencer as máquinas de guerra do "eixo". Temos ferro, cobre, algodão, óleo, alimentos, tudo em proporções gigantescas. O que necessitamos, agora, é organização para o aproveitamento de todos estes recursos. E vós, homens de negócios, bem podeis avaliar o que organização significa em tempo, em dinheiro e em trabalho. Mas aí temos todos os recursos naturais de que necessitamos para dominar os nossos inimigos na batalha da produção.

No jantar oferecido pelo prefeito Prestes Maia, também no Automóvel Clube, entre várias autoridades brasileiras e americanas, também estiveram presentes homens de negócios. Dentre esses destacamos: Berent Friele, representante do *bureau* de Coordenação de Assuntos Inter-Americanos no Rio de Janeiro; Arnold Tschudy,

presidente da Câmara de comércio Americana; Roberto Simonsen, presidente da Federação das Indústrias; Altino Arantes, presidente da Academia Paulista de Letras; José de Almeida Armando Fonseca, delegado do Instituto de Aposentadorias e Pensões dos Comerciários em São Paulo; Tito Franco da Rocha, oficial de gabinete do prefeito; Lauro Cardoso de Almeida, presidente da Associação Comercial; Odilon de Souza, superintendente da *Light & Power*; Carlos Pacheco Fernandes, superintendente da Cia. Telefônica Brasileira; Rone Amorim, secretário do Consulado Americano; fundador do conglomerado de empresas Byington e Cia; Heitor Freire de Carvalho, membro da Comissão Inter-Americana; e Ary Frederico Torres, professor da Escola Politécnica.

Para a homenagem do prefeito à Rockefeller, o Salão Amarelo do Automóvel Clube se achava “profusamente ornamentado, vendo-se, em lugar de honra e entrelaçadas, as bandeiras do Brasil e dos Estados Unidos”. Prestes Maia, por sua vez, levantou-se e disse que não iria proferir um discurso, mas apenas algumas palavras de improviso, externando um sentimento de amizade. Destacou o quanto o sr. Rockefeller apreciava a arte e disse:

Como engenheiro, sinto-me satisfeito pela apreciação que tem feito às obras realizadas em São Paulo. Tomo nota, também, que v. exc. logo ao chegar à nossa cidade, manifestou interesse pela Biblioteca Municipal, trabalho que representa um esforço de nossa parte. Isso muito me lisonjeou.<sup>132</sup>

Nelson Rockefeller, ao agradecer o prefeito prognosticou um radioso futuro a São Paulo. Disse estar deslumbrado com a transformação da metrópole nos cinco anos que transcorreram desde sua última visita e classificou como magnífica a obra do prefeito Prestes Maia, cujas realizações, disse “são dignas de admiração de todo o mundo”. Acrescentou que viajara muito e conhecia todas as grandes cidades e se sentira sempre atraído pelas questões artísticas; por isso podia afirmar que eram raras as metrópoles do mundo onde a técnica se casava tão bem com a arte, como em São Paulo. Depois, Rockefeller comparou o dinamismo de Prestes Maia ao do então prefeito de Nova York, Fiorelo La Guardia, dizendo que em várias oportunidades ouvira em seu país elogiosas referências ao urbanista brasileiro e às obras que, como prefeito, estava realizando em São Paulo. Rockefeller destacou que considerava o aspecto estético como importante na

---

<sup>132</sup> Jornal *Correio Paulistano*, 12/09/1942.

obra de Prestes Maia, dizendo que “o prefeito de S. Paulo não constrói apenas para hoje, edifica para o futuro, edifica com arte e bom gosto; combina o eficiente e o belo”. Finalizou seu discurso felicitando Maia por suas realizações como prefeito e terminou com a frase: “como se diz no meu país, eu tiro o meu chapéu ao sr. prefeito de São Paulo”.<sup>133</sup>

Acompanhado do prefeito, Rockefeller visitou a Biblioteca Municipal, projetada por Jacques Pilon e percorreu todas as suas principais dependências e congratulou Prestes Maia pela empreitada “onde vários milhares de livros se alinha[vam] para satisfazer a curiosidade dos estudiosos que a procuram”.

No dia seguinte, Rockefeller partiu para Buenos Aires, mas não sem antes ter estabelecido conexões com os membros das elites industriais, acadêmicas, políticas e empresariais de São Paulo. Deixou para trás uma rede de relacionamentos que prometia desdobramentos intrigantes, como veremos a seguir.

## **2.2 Brazil on The March: a Missão Cooke (1942) como colaboração técnica oficial bilateral e seus bastidores empresariais**

Em meio à conjuntura da Guerra, devemos ressaltar as incursões norte-americanas no Brasil e, neste sentido, o importante papel desempenhado pela Missão liderada pelo engenheiro Morris Llewellyn Cooke<sup>134</sup> que, em 1942, foi enviada ao Brasil, em acordo com o governo brasileiro, para a elaboração de um relatório que avaliasse as possibilidades de investimento no país.

Em 1911, Morris Cooke havia sido diretor do Departamento de Obras Públicas da Filadélfia, cargo em que implementou princípios do *taylorismo* na gestão pública a fim

---

<sup>133</sup> *Idem, ibidem.*

<sup>134</sup> Morris Llewellyn Cooke (1872-1960), nascido em Carlisle, Pensilvânia, frequentou a *Lehigh University* e obteve seu diploma em engenharia mecânica em 1895. Em 1900 casou-se com Eleanor Bushnell Davis, neta do industrial Daniel Bushnell, um dos primeiros acionistas da *Standard Oil Company*. Cooke dirigiu a *Rural Electrification Administration* de maio de 1935 a março de 1937. Em 1944, Cooke publica nos EUA o livro: COOKE, Morris Llewellyn. *Brazil on the March: A Study International Cooperation. Reflections on the report of the American Technical Mission to Brazil*. New York: McGraw-Hill Book Company, Inc., 1944.



de mudar o que considerava práticas de gestão ineficientes em vários departamentos. Indicado pelo presidente Franklin D. Roosevelt foi o primeiro presidente do *Mississippi Valley Committee-MCV* e o responsável pela elaboração do primeiro plano regional da bacia do rio *Mississippi*.

O referencial norte-americano de planejamento e a concepção de planos regionais foram introduzidos no Brasil durante a década de 1940, por intermédio da Missão Cooke. Na década subsequente, o planejamento assumiria uma posição proeminente no panorama econômico e político do país, englobando efetivamente tanto sua dimensão nacional quanto regional, inaugurando, conforme Feldman (2009, p. 09) um período de “maior crença no planejamento regional e nas possibilidades do planejamento como atribuição privilegiada do Estado”.<sup>135</sup>

A introdução da ideia de planejamento, em oposição ao urbanismo até então praticado, passou a dar o tom do debate adotado nos países latino-americanos que, segundo Almandoz (2009, p. 234),

(...) em um suposto desenvolvimento pareciam estar no caminho da industrialização e da urbanização, porém, de fato, padeciam de profundas distorções em comparação com as experiências exitosas de modernização na Europa, na América do Norte e em outras partes do mundo.

Para Almandoz (2009, p. 235), por meio do discurso do planejamento, em meio a um desbalanceado processo de industrialização e urbanização, na América Latina reforçava-se o pacto entre vanguarda e Estado e conflagrava-se a ideia “incompleta e distorcida”, de modernização das cidades latino-americanas. Os Estados Unidos, por seu turno, procuravam reforçar esse “modernismo alternativo” brasileiro, sobretudo através do viés da arquitetura cuja maior expressão à época foi a Exposição *Brazil Builds*, organizada no *Museum of Modern Art – MoMA* de Nova York, em 1943, por mediação de Nelson Rockefeller.

---

<sup>135</sup> Criam-se, neste momento, instituições autônomas, como a SAGMACS (1947), o IBAM – Instituto Brasileiro de Administração Municipal (1952), instituições vinculadas às universidades, como o CPEU – Centro de Pesquisas e Estudos Urbanísticos, na FAU USP (1955), o CEPUR – Centro de Estudos de Planejamento Urbano e Regional, na UFPE (1962), todas com atuação destacada na assistência técnica às administrações municipais, assim como instituições supragovernamentais, como a CIBPU – Comissão Interestadual da Bacia Paraná-Uruguaí (1952) (FELDMAN, 2009, p. 5).

O urbanismo latino-americano, indo em direção ao emergente planejamento iniciou um processo de relativo afastamento do academicismo europeu na buscando a direção do modernismo funcionalista que, segundo Almandoz (2009, p. 235), aliado ao discurso do desenvolvimentismo, serviu “aos objetivos progressistas de regimes latino-americanos, tanto democráticos quanto ditatoriais”, como é o caso do Estado Novo varguista.

Como veremos adiante, a experiência brasileira do projeto da Cidade dos Motores, concebido pela *Town Planning Associates* de Paul Lester Weiner, Josep Lluís Sert e Paul Schulz, entre 1943-1945, durante os esforços da Segunda Guerra, confirma esse direcionamento.

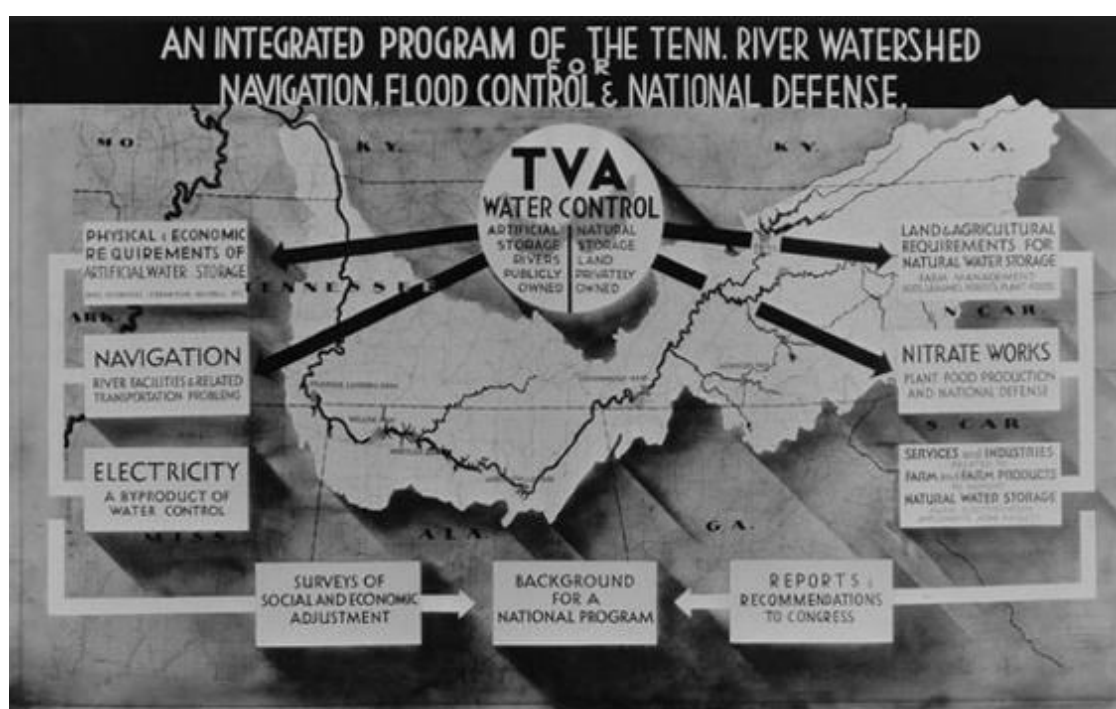
Já a viagem de Prestes Maia aos Estados Unidos, em 1946, o colocará em contato direto com os expoentes do pensamento sobre o urbanismo funcionalista moderno e o planejamento regional, na medida em que o engenheiro visitou pessoalmente o escritório da *Town Planning Associates* e percorreu Nova York por entre os planos já concluídos e as obras em desenvolvimento em companhia de Robert Moses, o grande construtor da cidade moderna americana e o personagem que havia colocado em prática muitos dos projetos desenvolvidos pela *Regional Plan Association*, estabelecidos no Plano Regional de 1929.

Retornando a 1942, a Missão Cooke – para além de aportar ao Brasil o referencial norte-americano de planejamento e a concepção de planos regionais – também introduziu nos meios políticos e profissionais brasileiros a vertente sobre o planejamento de bacias hidrográficas que, por sua vez, deveria se inspirar nas experiências realizadas nos Estados Unidos nos Vales dos rios Mississippi (*Mississippi Valley Committee-MVC*) e Tennessee (*Tennessee Valley Authority – TVA*).

A TVA foi instituída em maio de 1933 como parte das medidas emergenciais durante a administração do presidente Franklin D. Roosevelt, no âmbito do *New Deal*, destinado a enfrentar os impactos da Grande Depressão. Sua missão primordial era abordar as complexas questões socioeconômicas na vasta região do vale do rio Tennessee, compreendendo porções dos estados do Tennessee, Alabama, Mississippi, Kentucky, Georgia, Carolina do Norte e Virginia. Segundo Hall (2016, p. 225), a TVA foi

“inegavelmente a mais importante realização do planejamento *New Deal*” e a concretização das ideias difundidas pela *Regional Planning Association of America – RPAA*.

Os objetivos fundamentais da TVA abrangiam a promoção do desenvolvimento econômico regional, notadamente através da criação de empregos, estímulo à agricultura, fomento de indústrias locais e aprimoramento da infraestrutura. Paralelamente, a agência propunha-se a controlar as frequentes inundações na área, historicamente vulnerável a esses desastres naturais, mediante a construção estratégica de barragens e represas.

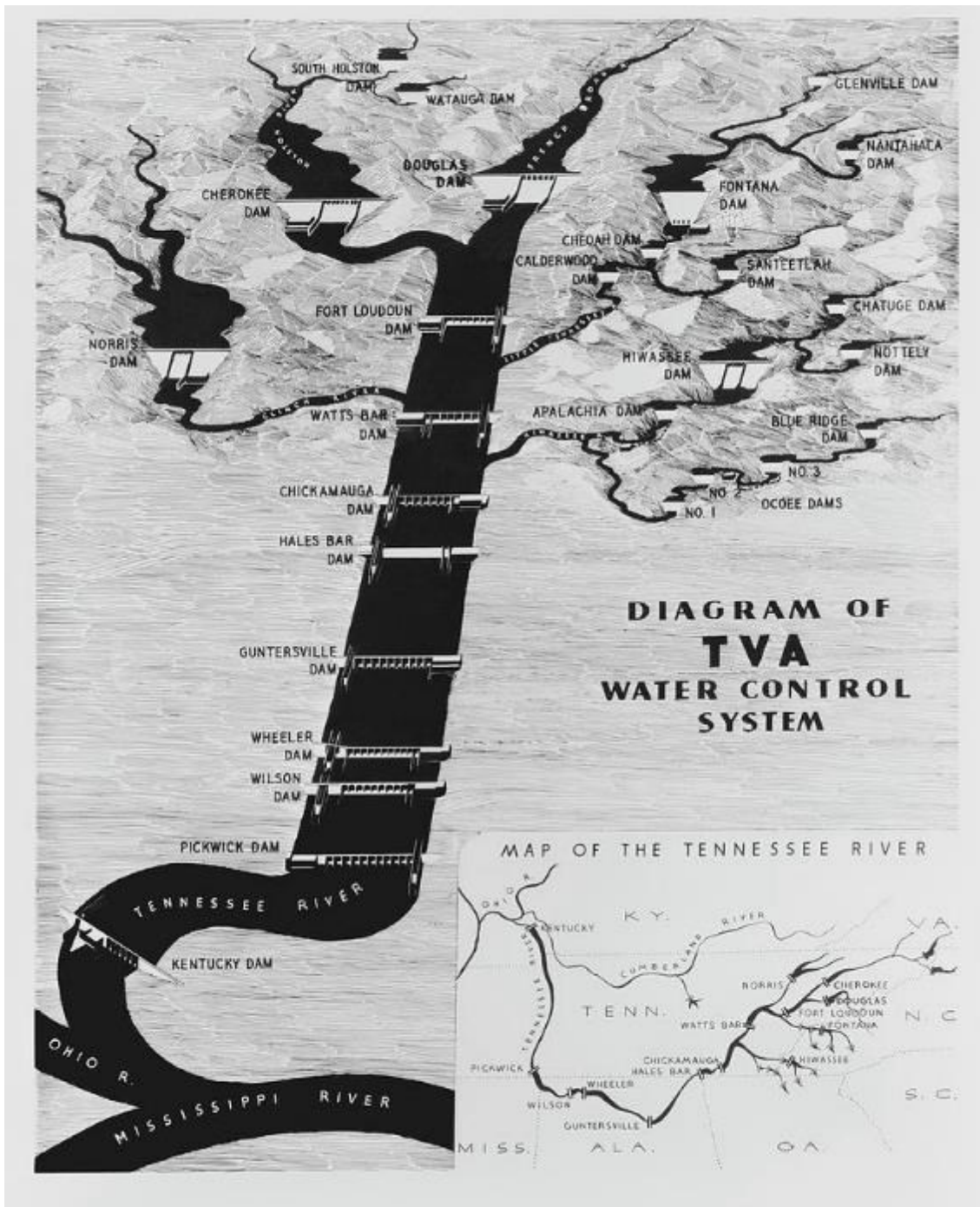


**Figura 116:** Diagrama do Programa Integrado de Navegação, Controle de Enchentes e Defesa Nacional da Bacia Hidrográfica do Rio Tennessee.

**Fonte:** Pritchett (1943).

Outra função de destaque era a implementação de usinas hidrelétricas ao longo do rio Tennessee, visando à geração de energia elétrica em larga escala. Esse empreendimento não só beneficiava a região em foco, mas também contribuía para a disponibilidade ampliada de eletricidade (Pritchett, 1943).

No âmbito agrícola, a TVA empreendia programas voltados à melhoria das práticas agrícolas, combatendo a erosão do solo e promovendo métodos mais sustentáveis.



**Figura 117:** Diagrama do sistema de controle das águas da TVA e mapa do rio Tennessee.  
**Fonte:** Lilienthal (1944). Livro encontrado no acervo pessoal de Prestes Maia.

David Lilienthal, nomeado como o primeiro diretor da TVA, desempenhou uma função crucial na criação e implementação da agência, posteriormente assumindo sua presidência. A. E. Morgan, sucedeu Lilienthal na presidência da TVA em 1938, foi e desempenhou um papel ativo na expansão do programa de eletrificação rural na região.

As ideias e princípios fundamentais do projeto da TVA receberam extensa cobertura midiática desde sua criação, refletindo-se em artigos de revistas e diversas publicações. O livro “TVA: Democracy on the March”, de David Lilienthal, publicado em 1944, alcançou notável sucesso como best-seller, sendo traduzido para diversas línguas, incluindo duas edições no Brasil (Lilienthal, 1956; 1972), tornando-se uma referência para muitos entusiastas do modelo TVA.

A TVA, ao longo do tempo, tornou-se um paradigma para o desenvolvimento regional e a administração de recursos naturais nos Estados Unidos, exercendo influência sobre políticas públicas e inspirando iniciativas análogas em todo o mundo.

A presença de visitantes brasileiros na *Tennessee Valley Authority* é importante para analisar a circulação e troca de saberes entre o Brasil e os Estados Unidos. Mais de 800 brasileiros visitaram as instalações da autarquia. Profissionais de diferentes áreas estiveram lá e muitos desses visitantes, especialmente no setor de energia, desempenharam papéis importantes no Brasil, trazendo experiências e materiais desenvolvidos pela TVA.

Segundo Martin (2016, p. 102), a partir de 1940, muitos brasileiros estiveram visitando as instalações da TVA em missões oficiais do governo, em pesquisas universitárias e também foram convidados pela própria autarquia norte-americana. Mesmo antes da chegada dos profissionais da Missão Cooke (1942), em 1941, 50 alunos e professores da Escola Politécnica da USP visitaram as estruturas da TVA. Acompanhados por Nelson Rockefeller, exploraram as instalações das barragens de Norris Dam e Cherokee Dam (Martin, 2016, p. 102).

Em 1941, o engenheiro Catullo Branco<sup>136</sup>, da Secretaria de Viação e Obras Públicas, visitou a TVA. Em entrevista, Catullo relata a viagem:

[...] foram projetadas 7 barragens ao longo do rio. Com elas visava-se regularizar a vazão do rio, evitando as enchentes destruidoras. Também se

---

<sup>136</sup> Catullo Branco (1900-1987) Formou-se em engenharia pela Escola Politécnica de São Paulo em 1924. Foi técnico da Secretaria de Viação e Obras Públicas do estado de São Paulo de 1928 a 1958, quando se aposentou. Participou da elaboração dos projetos do Aproveitamento Hidrelétrico de Caraguatatuba, que não chegou a ser realizado, e da Usina Hidrelétrica Barra Bonita. Foi membro da Aliança Nacional Libertadora em 1935 e deputado na Constituinte do Estado de São Paulo, tendo sido eleito pelo Partido Comunista Brasileiro (PCB), em 1946. Nacionalista, combateu a presença estrangeira nos serviços de eletricidade e os interesses representados pelo Grupo Light e pela Comepa e o Alto Paraíba.

tinha em vista sanear as margens, tornando-se mais habitáveis e adaptadas ao plantio. Nos lagos seria desenvolvida a piscicultura, destinada a melhorar a alimentação da população. Com as barragens eclusadas, se criaria uma hidrovia com profundidade mínima de 2,70 metros, em qualquer época do ano. Além de que se implantaria uma grande fonte de energia elétrica, até então não computada nas estatísticas (Zioli, 2013, p. 62).

O engenheiro Roberto Mange<sup>137</sup>, professor da cadeira de Engenharia Mecânica da Escola Politécnica, esteve na TVA em 1942. Nesse período Mange estava envolvido com a organização do Serviço Nacional de Aprendizado Industrial – SENAI, junto a líderes industriais como Roberto Simonsen e Euvaldo Lodi, e foi o seu primeiro diretor. Roberto Mange conheceu todas as hidrelétricas e instalações e seus processos de funcionamento, construção e organização e enviou para o Brasil um importante material sobre hidráulica, controle de enchentes e navegação (Martin, 2016, p. 104).

Henrique Mindlin<sup>138</sup> visitou a TVA, em 1943, com o intuito de observar as concepções de urbanismo e as habitações populares das vilas operadoras das hidrelétricas. Em 1944, sete professores da Escola Nacional de Engenharia do Rio de Janeiro e da Escola Politécnica de São Paulo, por meio da *Brazilian Commission of Inter-American Development*, estiveram em treinamento técnico na TV. Dois anos depois, o engenheiro Milton Vargas<sup>139</sup>, especialista em Mecânica dos Solos, pesquisador do IPT desde 1938 e professor da Politécnica esteve em visita de estudo na TVA. Vargas, anos depois iria

---

<sup>137</sup> Roberto Mange (1885-1955), formou-se engenheiro pela Escola Politécnica de Zurique, em 1910. Em 1913, por convite de Antônio Francisco de Paula Souza, diretor da Escola Politécnica de São Paulo, veio para o Brasil para lecionar Engenharia Mecânica. Foi superintendente da Escola Profissional de Mecânica do Liceu de Artes e Ofícios de São Paulo e organizou o Serviço de Ensino e Seleção Profissional da Estrada de Ferro Sorocabana. Em 1931, junto ao Governo de Armando de Salles Oliveira, fundou o Instituto de Organização Racional do Trabalho (IDORT). De 1940 a 1942 organizou, junto com líderes industriais como Roberto Simonsen e Euvaldo Lodi, a fundação do Serviço Nacional de Aprendizado Industrial (SENAI) e foi seu primeiro diretor, tendo exercido o cargo até falecer. De 1945 a 1955 colaborou na construção de escolas Senai em Campo Grande (MS), Anápolis (GO) e Porto Velho (RO) e criou em 1953 o Serviço de Adaptação Profissional de Cegos para a Indústria (São Paulo). Professor Emérito da Politécnica de São Paulo.

<sup>138</sup> Henrique Ephim Mindlin (1911-1971). Arquiteto, urbanista, professor, historiador da arquitetura. Formou-se engenheiro-arquiteto, em 1932, na Escola de Engenharia da Universidade Presbiteriana Mackenzie. Em 1942, assume o cargo de assistente especial do Coordenador Mobilização Econômica. Em 1943 é convidado para ser consultor do *National Housing Agency*. Viaja para os Estados Unidos e estuda urbanismo e habitação popular, retornando ao Brasil em 1944. No ano seguinte abre um escritório de arquitetura no Rio de Janeiro.

<sup>139</sup> Milton Vargas (1914-2011) foi um filósofo, engenheiro eletricista e civil brasileiro, especializado em mecânica de solos. Participou do projeto da Usina hidrelétrica de Tucuruí e, como pesquisador no IPT desde 1938, com contribuições importantes para a disciplina de Mecânica dos Solos. Foi professor emérito da Escola Politécnica da Universidade de São Paulo. Prestou serviços para empresas como as Centrais Elétricas de Urubupungá, DERSA, Fepasa, Eletronorte e participou da elaboração dos projetos das usinas hidrelétricas de Jupirá, Ilha Solteira, Tucuruí, Paulo Afonso, Itaipu, Porto Primavera e Ilha Grande.

contribuir imensamente para o desenvolvimento do setor hidroelétrico paulista (Martin, 2016, p. 103-108).

Nos Estados Unidos, Morris Cooke, juntamente com Gifford Pinchot<sup>140</sup>, fazia parte do Movimento pela Nova Conservação<sup>141</sup>, que defendia o planejamento regional como solução para a congestão urbana, o desenvolvimento econômico e social das áreas rurais e a conservação dos recursos naturais. Entre 1923 e 1925, Cooke administrou uma pesquisa sob o comando de Pinchot, então governador da Pensilvânia, sobre o apoio público à eletrificação rural e à reorganização da indústria elétrica dirigida pelo Estado.

As ideias do Movimento pela Nova Conservação estavam alinhadas aos fundamentos intelectuais desenvolvidos pela *Regional Planning Association of America (RPAA)*.

Constituída e enviada em caráter oficial, após a assinatura dos Acordos de Washington, a Missão Cooke (1942) foi organizada pelo Conselho Econômico de Guerra (*Board of Economic Warfare*) em colaboração com o Departamento de Estado (*State Department*), com o Conselho de Produção de Guerra (*War Production Board*) e com a Coordenadoria para Assuntos Interamericanos (*Office of the Coordinator of Inter-American Affairs-OCIAA*), escritório criado, em 1940, e chefiado pelo empresário Nelson Rockefeller.

Tal iniciativa, além do reconhecimento do território brasileiro, também visava avaliar a estruturação de uma indústria nacional de base que fornecesse a matéria prima necessária para a Guerra. Os especialistas americanos ficaram várias semanas no Brasil avaliando as condições rurais, agrícolas e industriais. A delegação contou com consultores em hidroeletricidade, indústria têxtil, petróleo, metalurgia etc.

---

<sup>140</sup> Gifford Pinchot (1865-1946) foi um engenheiro florestal e político americano. Foi o primeiro chefe do Serviço Florestal dos Estados Unidos e por duas vezes governador da Pensilvânia (1923-1927 e 1931-1935).

<sup>141</sup> Segundo Chiquito (2015, p. 42) "O periódico *Survey Graphics* foi um meio difusor desse ideário nos anos 1920. A edição de março de 1924 contemplou artigos de Morris Cooke e Gifford Pinchot e o número especial sobre planejamento regional publicado em maio de 1925, cujos artigos são de autoria de membros da *Regional Planning Association of America (RPAA)*."



# BRAZIL on the March — *A Study in International Cooperation*

REFLECTIONS ON THE REPORT OF THE AMERICAN TECHNICAL MISSION TO BRAZIL

by  
MORRIS LLEWELLYN COOKE  
*Chief of the Mission*

"Ideologies separate; projects unite."  
—Hedges

Whittlesey House  
MCGRAW-HILL BOOK COMPANY, INC.  
New York London



THREE EXCELLENCES

Getúlio Vargas, the President of Brazil, and Minister João Alberto Lins de Barros (left), the Coordinator of Economic Mobilization of Brazil



CHARLES E. BONILLA  
*Chemical Engineer*



ROBERT W. BRUÈRE  
*Consultant on Industrial Relations*



WILLIAM J. KRENNITZER  
*Economic Geologist*



WILLIAM O. LICHTNER  
*Consulting Industrial Engineer*



MAJOR JAMES M. BOYLE  
*Consulting Engineer*



MORRIS L. COOKE  
*Consulting Management Engineer*



JUDSON C. DICKERMAN  
*Power Technician*



JOSEPH W. ROTHMEYER  
*Production Technician*



ALEX A. TENHANT  
*Transportation Specialist*



ERWIN L. EDWARDS  
*Economist*



FRANK HESSON  
*Metallurgical Technician*



KENNETH N. WATSON  
*Lawyer*



DONALD K. WOODARD  
*Textile Technician*

Figura 118: Páginas do livro *Brazil on the March: A Study International Cooperation. Reflections on the report of the American Technical Mission to Brazil* (1944), do engenheiro norte-americano Morris Llewellyn Cooke.  
Fonte: Cooke (1944).



Atrelada à equipe norte-americana, constituída por 12 profissionais americanos – engenheiros, geólogos, advogados e economistas – foi formada, em paralelo, uma enorme equipe técnica brasileira de Coordenação de Mobilização Econômica<sup>142</sup>, sob a direção do então ministro João Alberto Lins de Barros e orientação do engenheiro e professor politécnico Ary Frederico Torres<sup>143</sup>.

Ary Frederico Torres, foi um destacado engenheiro que, também oriundo da Escola Politécnica de São Paulo, foi o antecessor de Prestes Maia na presidência da Associação Brasileira de Cimento Portland<sup>144</sup>. Sua trajetória é marcada pela liderança de inúmeras associações, comissões, instituições (internacionais e estrangeiras) e companhias ligadas à indústria, aos transportes e à economia do país. Entre as preocupações e objetivos da Coordenação de Mobilização Econômica estavam os efeitos da Guerra sobre a economia nacional e a dificuldade de importação.

Apesar de ter sua sede no Rio de Janeiro e estar diretamente subordinada ao presidente Getúlio Vargas, a Comissão possuía escritórios e representantes regionais e um conselho consultivo formado por João Neves da Fontoura, João Daudt de Oliveira<sup>145</sup>, Pedro da Costa Rego, Roberto Simonsen<sup>146</sup>, Artur Neiva e Euvaldo Lodi<sup>147</sup>, todos ligados às classes produtoras e aos setores de apoio à economia nacional. Em São Paulo, foi nomeado delegado do coordenador de mobilização econômica para os transportes

---

<sup>142</sup> Segundo Oliveira (2011, p. 01) “A Comissão Brasileira contou com Mariano Ferraz, Glycon de Paiva, Marcio de Mello Franco Alves, Benjamin Soares Cabello e Haroldo Cecil Poland, todos pertencentes, simultaneamente, ao aparato do Estado e com forte influência junto às classes produtoras. A lista primitiva dos membros dessa Comissão foi se alargando conforme a necessidade e, sob a orientação do Engenheiro Professor Ari Frederico Torres, várias subcomissões técnicas elaboraram relatórios completos sobre os vários problemas de interesse, reunidos em três volumes, que muito orientaram a missão americana”.

<sup>143</sup> Ary Frederico Torres formou-se, em 1923, Engenheiro Civil pela Escola Politécnica de São Paulo. Foi o principal criador do Instituto de Pesquisas Tecnológicas – IPT, em 1926. Entre inúmeros outros cargos e participações, foi Secretário de Viação e Obras Públicas do estado de São Paulo (1937-1938), vice-presidente da Companhia Siderúrgica Nacional (1941-1942), professor da Escola Politécnica da USP (1942), presidente da Federação Brasileira de Engenheiros (1943-1945), diretor da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro (1944-1951), presidente da Seção Brasileira da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos para o Desenvolvimento Econômico (1951), primeiro presidente do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (1952-1953) e membro da Comissão dos Nove, da Aliança para o Progresso (1961-1962).

<sup>144</sup> Ary Torres foi presidente da Associação Brasileira de Cimento Portland de 1944 a 1958. Já Prestes Maia presidiu a Associação de 1958 a 1965.

<sup>145</sup> Presidente da Associação Comercial do Rio de Janeiro.

<sup>146</sup> Presidente do Centro das Indústrias do Estado de São Paulo.

<sup>147</sup> Presidente da Confederação Nacional das Indústrias.

ferroviários e rodoviários o secretário da Viação e Obras Públicas Luiz de Anhaia Melo<sup>148</sup>, designado em 27 de novembro de 1942.<sup>149</sup>

Os Estados Unidos estimularam entre os dirigentes brasileiros o pensamento de que a industrialização, a eletrificação, o aumento do comércio, a melhoria da habitação e da educação estariam entre as consequências imediatas da vitória dos Aliados.

Um exemplo das propostas surpreendentes que surgiram com a emergência da guerra foi a ideia de construção de um sistema elaborado de canais, ferrovias e rodovias pelo interior da América do Sul. O sistema ligaria as bacias dos rios Orinoco e Amazonas às dos rios Paraná, Uruguai e Paraguai, formadores da bacia do Prata (McCann, 1995).

Alguns autores<sup>150</sup> afirmam que Morris L. Cooke chegou a propor um sistema hídrico que permitiria a implantação de um grande projeto de integração latino-americana a partir da interligação das bacias hidrográficas Orinoco-Amazonas-Prata. Sob os princípios de *multiple-purpose river valley development*, que incluiria navegação, geração de energia hidroelétrica, irrigação e lazer. O plano objetivava alavancar a urbanização e a industrialização do interior do território, conectando as principais cidades latino-americanas<sup>151</sup> que despontavam como metrópoles na primeira metade do século XX.<sup>152</sup>

---

<sup>148</sup> Anhaia Mello era sócio da *Severo & Villares* e despachava cotidianamente nas sedes do maior e mais longo escritório de arquitetura, engenharia e construção de São Paulo, à altura envolvido com grandes obras de verticalização na capital, muitas destacadas no filme de Rockefeller, bem como com o projeto do Jaguaré, de Henrique Villares. Ver BUENO, Beatriz. *A cidade que Anhaia Mello via crescer das janelas do Escritório F.P. Ramos de Azevedo, Severo & Villares: vinculações com Cia Iniciadora Predial e com o mercado da construção civil*. In: SIMÕES, José Geraldo; ANGOTTI-SALGUEIRO, Heliana (Org.). *Luiz de Anhaia Mello: um pioneiro do urbanismo em São Paulo*. São Paulo: Mackenzie, 2020. p. 173-224.

<sup>149</sup> Decreto-Lei nº 4.750, de 28 de setembro de 1942.

<sup>150</sup> A ideia de um projeto de canais, represas e eclusas de Morris L. Cooke foi citada em COLBY; DENNETT, 1998 e em McCANN, 1995. Os autores se referenciam em uma carta enviada por Berent Friele a Morris L. Cooke em 28/09/1942. Berent Friele para Morris Llewellyn Cooke, de 28 de novembro de 1942, RG 229, Caixa 1.261, Pasta 02.7, Arquivos Nacionais; Berent Friele to Cooke, n.p., nov. 28, 1942, Cooke Papers, 0283, Franklin D. Roosevelt Library (FDRL), Hyde Park, N.Y.;

<sup>151</sup> São Paulo, por meio da bacia do Tietê-Paraná, Montevidéu e Buenos Aires, na bacia Platina.

<sup>152</sup> No campo institucional brasileiro tal ideal viria a ser desenvolvido anos depois, em 1951, com a formação da Comissão Interestadual da Bacia do Paraná Uruguai.

### **2.2.1 Brazil on The March**

Até 1949, o relatório da Missão Cooke foi mantido em sigilo, submetido apenas aos governos dos Estados Unidos e do Brasil, sem chegar ao conhecimento do público em geral. Somente um rascunho curto foi divulgado. Em 1945, o *Correio da Manhã* apontava que, mesmo com o fim da Guerra, e, conseqüentemente, dos motivos para não divulgar o relatório, este ainda não havia sido publicado “de modo que os industriais, engenheiros e economistas brasileiros não [pudessem] retirar nenhum proveito desse esforço notável e oneroso”. Entretanto, a notícia informava que “o Sr. Cooke, chefe da Missão”, havia produzido nos Estados Unidos um livro intitulado “*Brazil on the March – A Study in International Cooperation*”, no qual descrevia as impressões de sua viagem. Segundo o jornal:

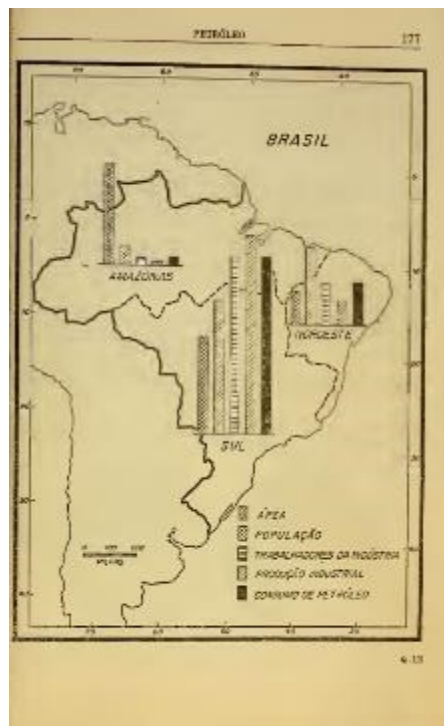
O sr. Cooke e os seus colaboradores se apoiaram, essencialmente, sobre dados conhecidos no Brasil, divulgados na sua maior parte em publicações oficiais, como o Anuário Econômico editado pelo Ministério das Relações Exteriores. Todavia visto pelos olhos de engenheiros de grande experiência, muitas coisas mais ou menos conhecidas assumem interessante aspecto.<sup>153</sup>

A imprensa cobrava do governo a publicação do relatório que, ao que tudo indica, somente ocorreu em 1949. A versão em português de 1949 foi adquirida por Prestes Maia, fazendo parte de sua biblioteca pessoal, conforme pudemos verificar pessoalmente.<sup>154</sup>

---

<sup>153</sup> Jornal *Correio da Manhã*, 13/09/1945, p. 04.

<sup>154</sup> MISSÃO TÉCNICA AMERICANA. *A Missão Cooke no Brasil: relatório dirigido ao Presidente dos Estados Unidos da América pela Missão Técnica América enviada ao Brasil*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1949. A publicação consta no acervo pessoa de Prestes Maia.



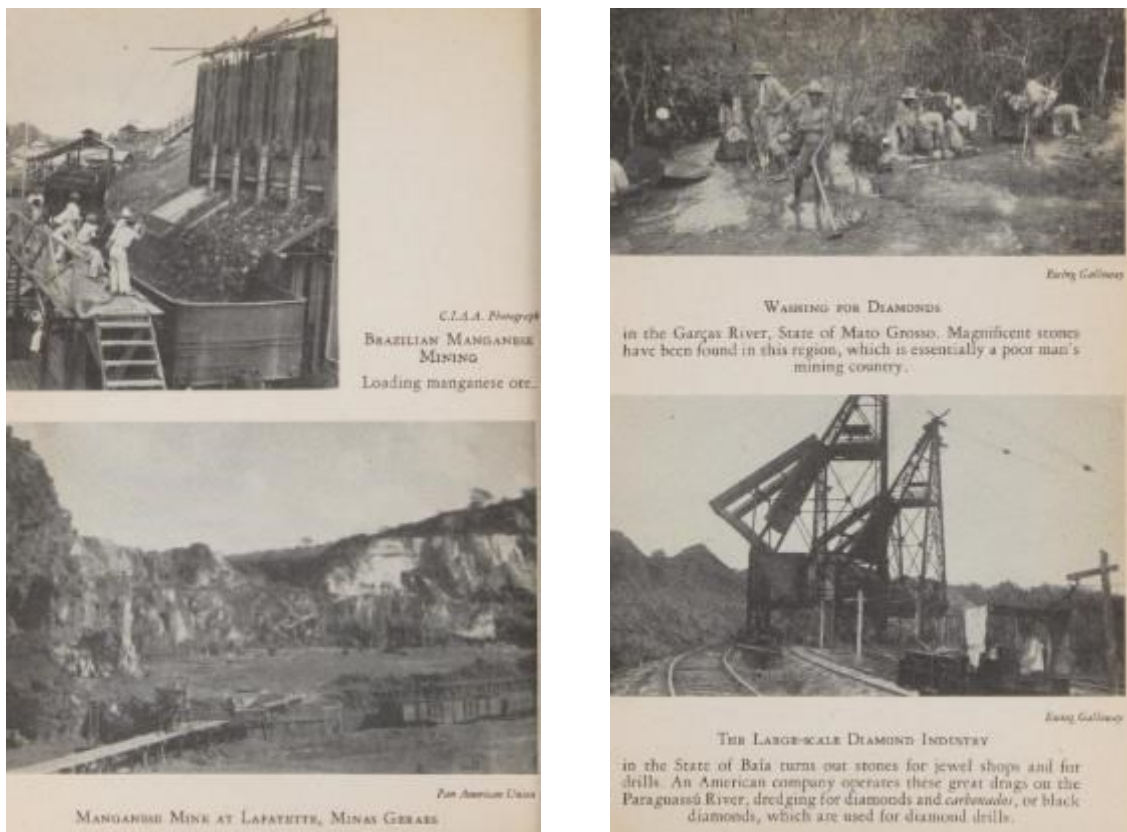
**Figura 119:** Capa e página 177 da publicação de *A Missão Cooke no Brasil*: relatório dirigido ao Presidente dos Estados Unidos da América pela Missão Técnica América enviada ao Brasil. Consta no acervo pessoal de Prestes Maia.

**Fonte:** Missão Técnica Americana (1949).

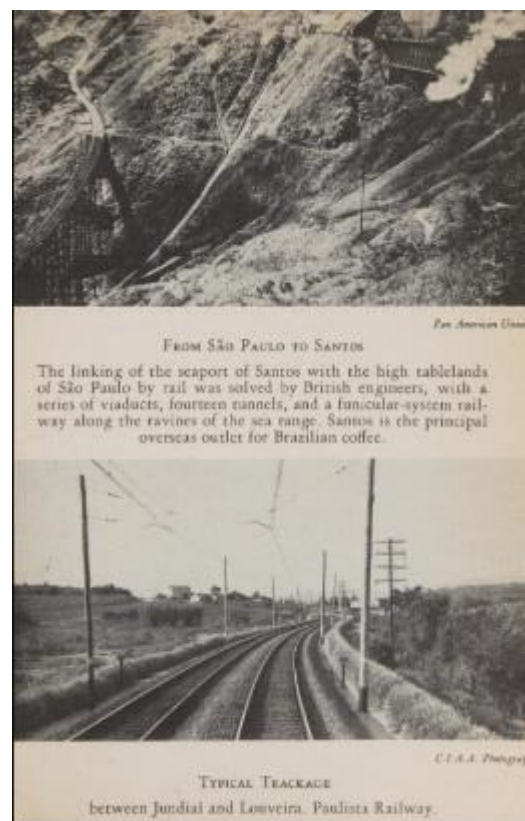
Nas páginas iniciais do livro, Morris L. Cooke (1944, p. 13-14) afirmava que as duas missões – a Missão Técnica Americana e sua contraparte brasileira – consistiram, em grande medida, em examinar pontos de fraqueza ou imaturidade na estrutura industrial do Brasil e fazer recomendações para fortalecê-los. Algumas dessas fraquezas vinculavam-se à dependência do Brasil das importações e à consequente confusão em que sua vida econômica era lançada quando essas importações eram drasticamente reduzidas, como durante a guerra.

Dentre os produtos importados, Cooke destacava o petróleo trazido pelo transporte marítimo e sua utilização em motores industriais e na iluminação urbana de alguns núcleos, ainda a querosene. Outro produto era o carvão mineral utilizado nas locomotivas das ferrovias e no fornecimento de energia para alguns serviços públicos e plantas industriais. Cooke também apontava a forte dependência de máquinas, equipamentos e metais importados para expansão e manutenção industrial como a mais crítica das limitações do Brasil durante a guerra, resultando em privações marcantes para o povo brasileiro.

Segundo o engenheiro, tamanha dependência colocava constantemente em risco a manutenção dos serviços essenciais de transporte e utilidade pública e a produção industrial. Por vezes, dificultava até mesmo a exportação de materiais de guerra essenciais, como o manganês. Indicava que os ataques submarinos aos navios que operavam entre os portos brasileiros e dos Estados Unidos tornaram-se tão graves no início de 1942 que não apenas influenciaram seriamente a condução da Guerra contra as potências do Eixo, mas também afetaram drasticamente a economia interna do Brasil, o “bom vizinho” sul-americano. Com o transporte marítimo reduzido ao mínimo, o país ficou privado de combustíveis essenciais e de bens manufaturados antes recebidos do exterior



**Figura 120:** Páginas do livro *Brazil on the March: A Study International Cooperation. Reflections on the report of the American Technical Mission to Brazil (1944)* do engenheiro norte-americano Morris Llewellyn Cooke.  
**Fonte:** Cooke (1944).



**Figura 121:** Páginas do livro *Brazil on the March: A Study International Cooperation. Reflections on the report of the American Technical Mission to Brazil (1944)* do engenheiro norte-americano Morris Llewellyn Cooke.  
**Fonte:** Cooke (1944).

A partir de sobrevoos realizados por todo o território nacional, o chefe da missão norte-americana elaborou diagnósticos sobre o que havia visto. No estado de São Paulo, admirou-se pela regularidade espacial entre os núcleos urbanos, próximos uns dos outros, e pelas grandes plantações de café e laranja. Ao se aproximar da capital, descreveu que as colinas pareciam se achatar, formando uma planície cujo centro abriga uma cidade de um milhão de habitantes. Segundo Cooke (1944, p. 27-28), “São Paulo, a Detroit do Brasil”, uma “cidade fabril de edifícios retangulares” que, ao contrário de Pittsburgh, Detroit e Chicago, podiam ser vistos sem nenhuma dificuldade, pois grande parte da indústria da cidade era eletrificada e, com isso, desprovida da série de colunas de fumaça oriundas das chaminés das fábricas estadunidenses.





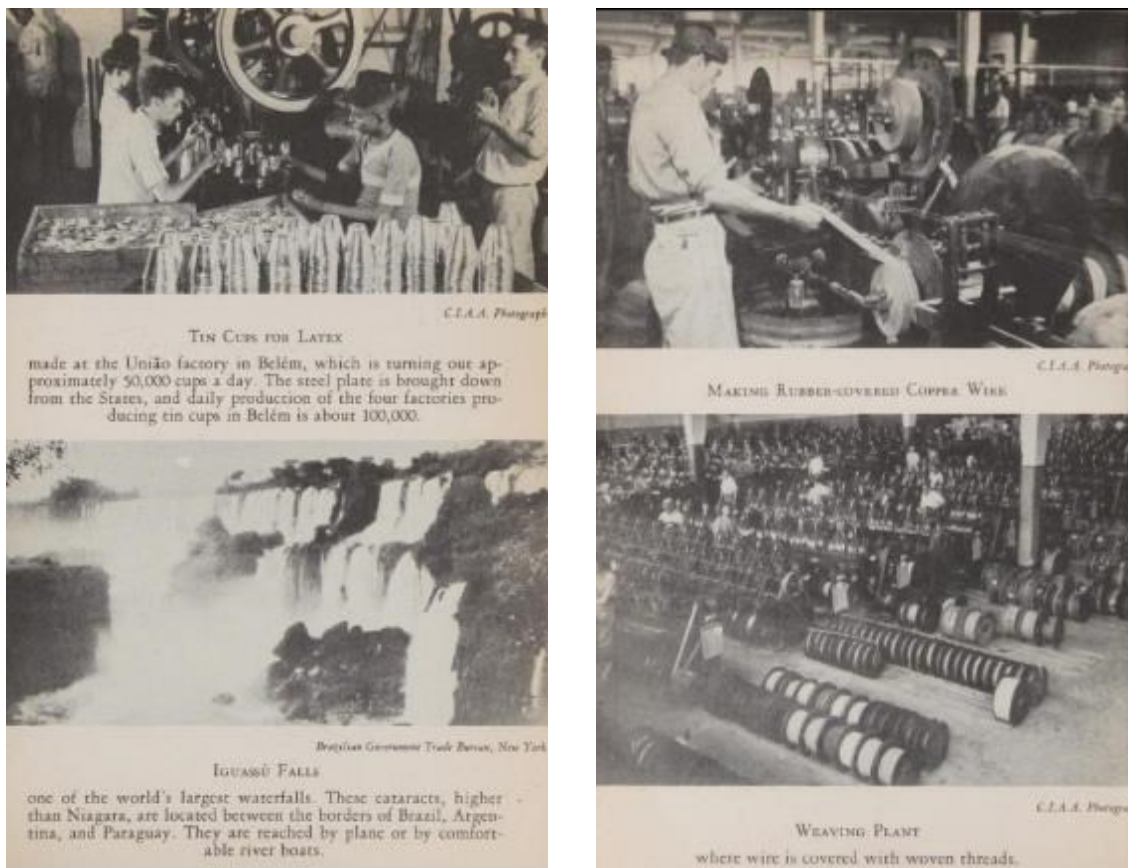
**Figura 122:** Páginas do livro *Brazil on the March: A Study International Cooperation. Reflections on the report of the American Technical Mission to Brazil (1944)* do engenheiro norte-americano Morris Llewellyn Cooke.  
**Fonte:** Cooke (1944).

Sobre a geração de energia, Cooke (1944, p. 180). afirmava que o desenvolvimento da energia hídrica no Brasil deveria ser extremamente valorizada, pois somente a eletricidade, produzida a partir de hidrelétricas, é que poderia complementar o suprimento inadequado de energia oriunda do carvão de baixa qualidade do Brasil. Para Cooke, somente assim seria possível fundir metais suficientes, operar ferrovias, construir máquinas, tecer tecidos e produzir papel o bastante para se levar a cabo os planos dos Estados Unidos e do Brasil, tanto na emergência da guerra, como nos momentos de paz.

Ainda sobre o potencial hídrico brasileiro, o engenheiro afirmava que o país o teria para além de todos os cálculos já feitos até aquele momento, declarando não ter encontrado estatísticas precisas sobre o tema. Semelhante ao pensamento apresentado pela *Mississippi Valley Committee*, em 1934, o engenheiro apontava que no Brasil o ciclo da água entre o oceano e o continente seria de fundamental importância para a



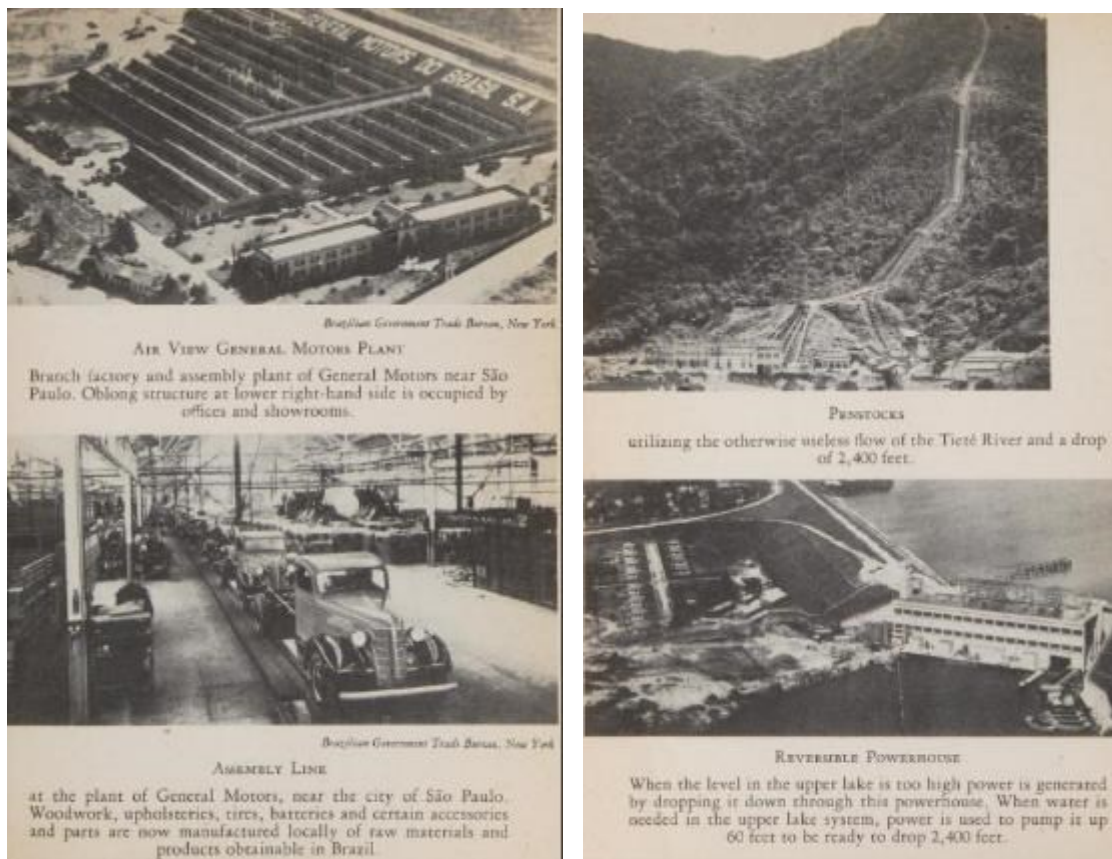




**Figura 124:** Páginas do livro *Brazil on the March: A Study International Cooperation. Reflections on the report of the American Technical Mission to Brazil (1944)* do engenheiro norte-americano Morris Llewellyn Cooke.  
**Fonte:** Cooke (1944).

Sobre essas possibilidades, Cooke (1944, p. 1982), sem citar a empresa estrangeira, classifica como esplêndida a maneira pela qual o projeto hidrelétrico da Light, localizado entre a cidade de São Paulo e seu porto, Santos, havia enfrentado a questão energética no Brasil. O engenheiro atribuía a Santos a importância de ser o porto responsável pelo escoamento da “maior parte do café do mundo” e explicava brevemente o modelo, que envolvia o represamento de cursos d’água e a interconexão entre grandes lagos criados nas montanhas, junto às escarpas da Serra do Mar.

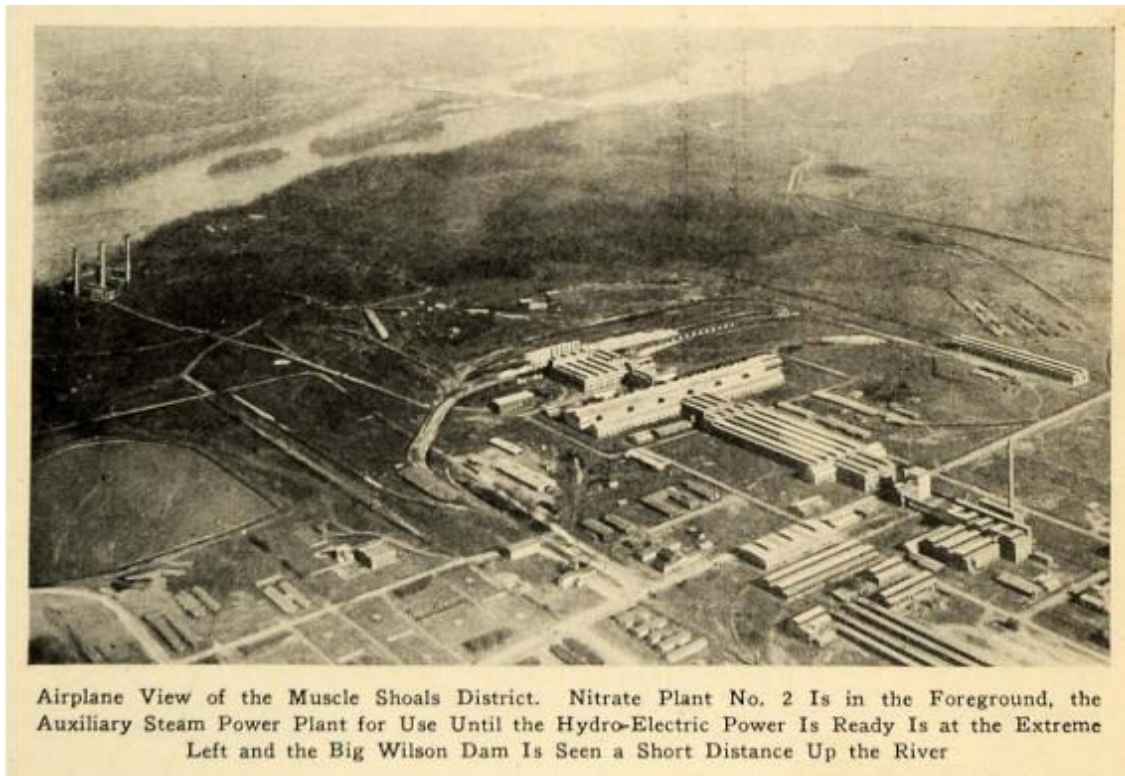
Como apontamos, o engenheiro Asa W. K. Billings, à época vice-presidente da *São Paulo Tramway, Light and Co.*, havia se tornado membro do escritório regional do OCIAA em São Paulo, daí as ligações de Morris L. Cooke com a Light. Com a publicação do livro de Cooke, em 1944, nos Estados Unidos, os norte-americanos, mais uma vez, puderam ter acesso ao “esplêndido” projetado por seu conterrâneo na Serra do Mar brasileira.



**Figura 125:** Páginas do livro *Brazil on the March: A Study International Cooperation. Reflections on the report of the American Technical Mission to Brazil (1944)* do engenheiro norte-americano Morris Llewellyn Cooke.  
**Fonte:** Cooke (1944).

Morris L. Cooke (1944, p. 195) também descreve a experiência da TVA na região da *Muscle Shoals*, vinculada à produção de fertilizantes a serem aplicados em terras desgastadas pela agricultura. *Muscle Shoals* é uma área geográfica nos Estados Unidos, localizada no noroeste do Alabama, onde o rio Tennessee flui através de uma série de corredeiras e rochas, criando um trecho conhecido como "*Muscle Shoals*" ou "*Shoals of the Muscle*." Este trecho do rio apresenta condições geográficas desafiadoras à engenharia, incluindo rochas e corredeiras, que historicamente dificultavam a navegação. A região ganhou destaque devido à construção da barragem *Wilson Dam*, parte do projeto da TVA durante o período do *New Deal* nos anos 1930. A *Wilson Dam* foi uma das primeiras barragens construídas para geração de energia elétrica, controle de enchentes e desenvolvimento econômico na área do vale do rio Tennessee. A construção da barragem foi parte dos esforços para transformar a região, antes

marcada por dificuldades de navegação e inundações, em uma área propícia ao desenvolvimento industrial e agrícola.



**Figura 126:** Nitrate Plant, Muscle Shoals District, 1923.  
**Fonte:** TVA Archives.

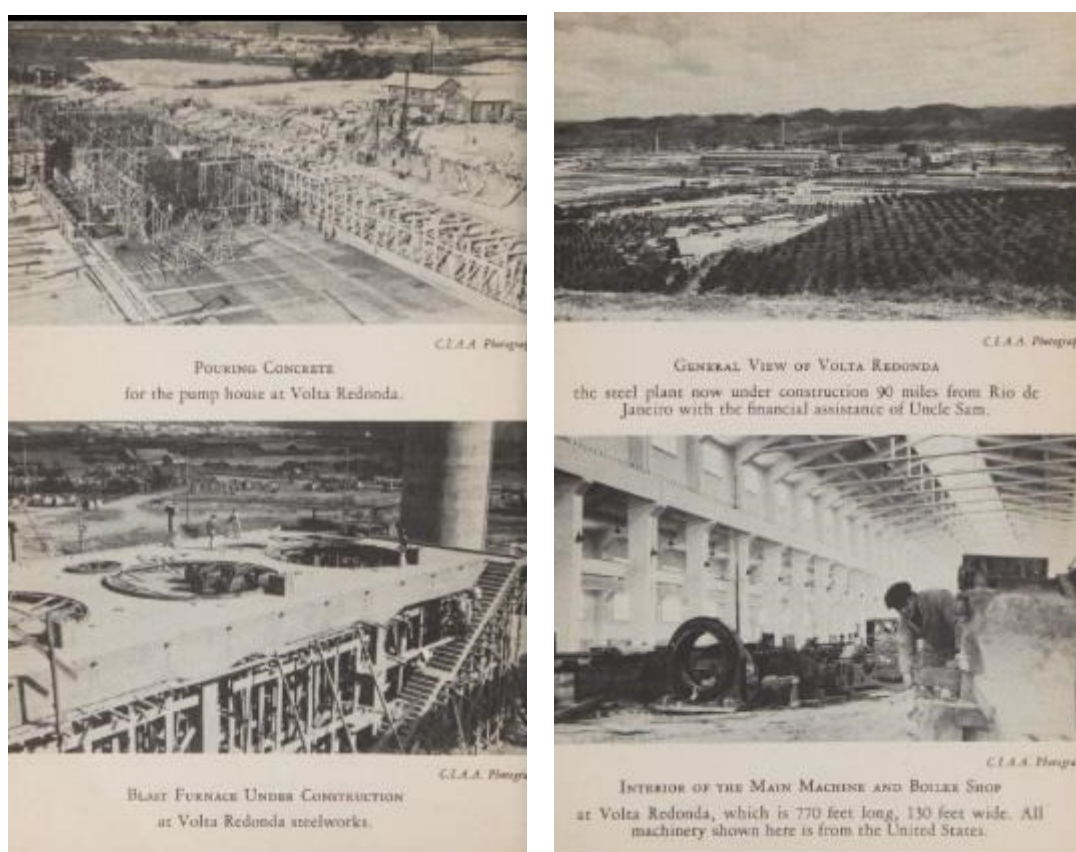
### **2.2.2 O petróleo na Bacia do Paraná e a ligação fluvial com os campos da Venezuela**

Morris L. Cooke (1944, p. 166) afirmava em seu livro que uma das regiões mais promissoras e com localização favorável para a execução de testes de petróleo no Brasil seria a Bacia do rio Paraná, que, com aproximadamente 520.000 milhas quadradas, detinha território com rochas geologicamente favoráveis à ocorrência de petróleo e gás. Sobre a localização estratégica, afirmava ser uma área imediatamente a oeste da área industrial do sul do Brasil, com mais do dobro do tamanho do estado do Texas e muitos indícios de petróleo e gás ao longo de toda a sua extremidade ocidental, conformados por afloramentos de areias betuminosas, xistos betuminosos e infiltrações de petróleo e gás. O petróleo bruto coletado a partir dessas indicações era de base



asfáltica e poderia produzir boa gasolina, óleo combustível e excelente óleo utilizado para asfalto rodoviário.

Amparado pelo parecer do Geólogo Economista William J. Kemnitzer, Cooke afirmava que a região da Bacia do Paraná possuía algumas desvantagens de ordem geológica, vinculadas à ampla ocorrência de lençóis de rochas ígneas que poderiam dificultar a pesquisa e o aproveitamento das jazidas, porém não as condenando.



**Figura 127:** Páginas do livro *Brazil on the March: A Study International Cooperation*. Reflections on the report of the American Technical Mission to Brazil (1944) do engenheiro norte-americano Morris Llewellyn Cooke.

**Fonte:** Cooke (1944).

Outra informação importante constante no livro era a de que seria possível, mas dificilmente praticável, enviar óleo da Venezuela oriental ao Brasil, por via fluvial até as cabeceiras do rio Orinoco, e depois por terra até as cabeceiras dos Rios Negro e Amazonas. Sobre esse fato, fica perceptível que os profissionais norte-americanos, naquele momento, estavam omitindo a existência do Canal do Cassiquiare, que liga o rio Orinoco ao rio Negro, pois, como veremos, já tinham feito incursões pela área em

1943. Apesar de não afirmar a possível conexão fluvial, o livro de Cooke (1944) e o Relatório da Missão divulgado no Brasil em 1949 recomendavam que um projeto fosse estudado, como solução a longo prazo, para o estabelecimento de uma futura rota internacional por via fluvial interior naquela região. Uma possível interpretação dessa questão pode ser encontrada nos bastidores empresariais que envolveram as atividades organizadas pelo coordenador do OCIAA, Nelson Rockefeller, como veremos à frente.

### **2.2.3 O *multiple-purpose river valley development***

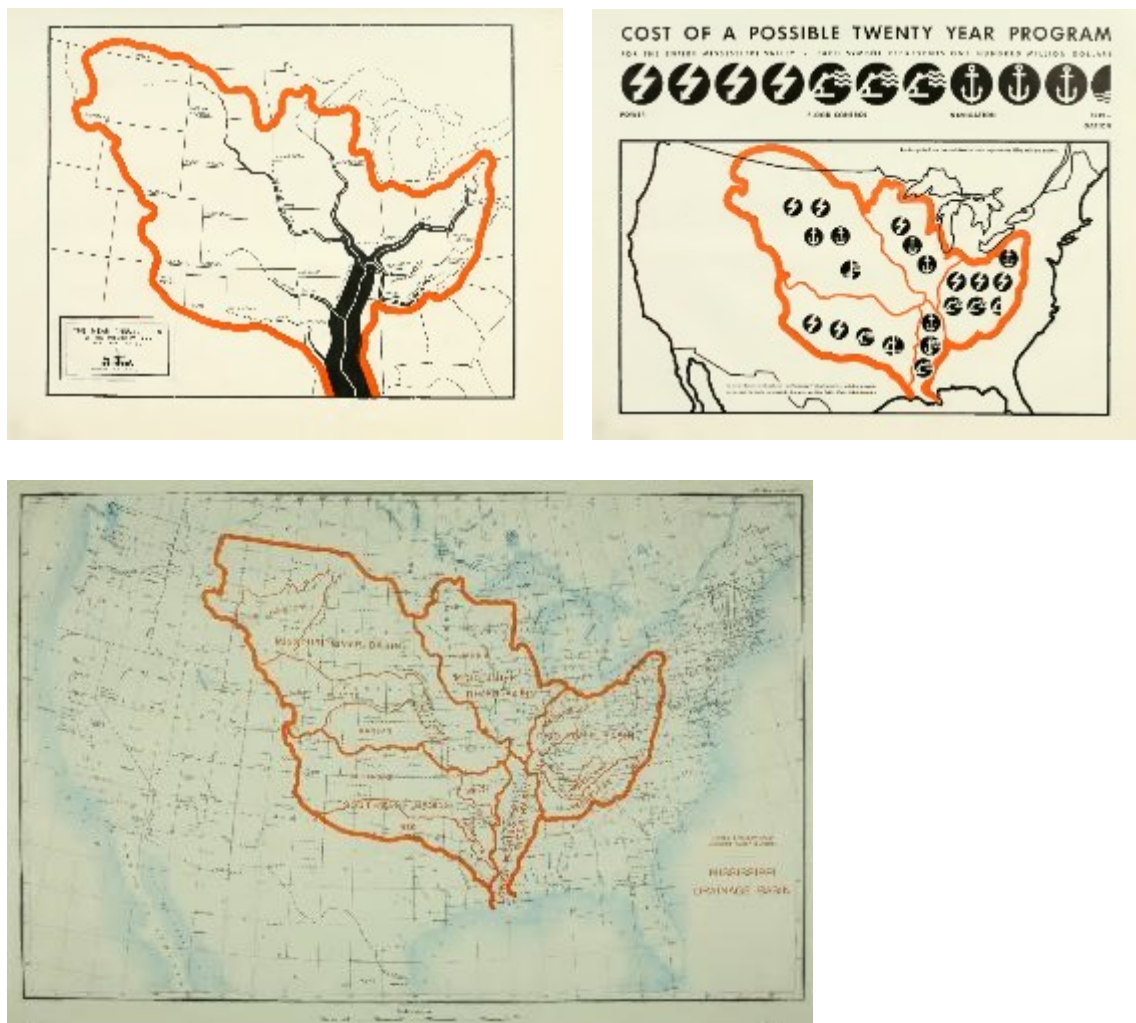
O livro de Morris L. Cooke (1944, p. 193) apresentava as múltiplas possibilidades de uso dos rios e o seu papel no desenvolvimento regional, trazendo questões relativas à sua experiência à frente da *Mississippi Valley Committee*. Em sua argumentação, definia que os rios que drenam territórios povoados ao mesmo tempo em que se constituíam como a principal fonte de água potável, infelizmente, por vezes, eram usados para transportar esgoto. Todavia, o desenvolvimento da capacidade de gerar eletricidade, por meio da conversão da energia das quedas d'água, havia aberto novas perspectivas para o desenvolvimento de rios e vales fluviais nos Estados Unidos.

O engenheiro descrevia que rios com desníveis adequados, configurações desejadas de suas linhas costeiras e localizações apropriada das áreas de terra adjacentes, ou seja, com as características que possibilitam a geração de energia, haviam se tornado elementos de múltiplo desenvolvimento e elevado significado social em escalas surpreendentes na bacia dos rios Mississippi e Tennessee.

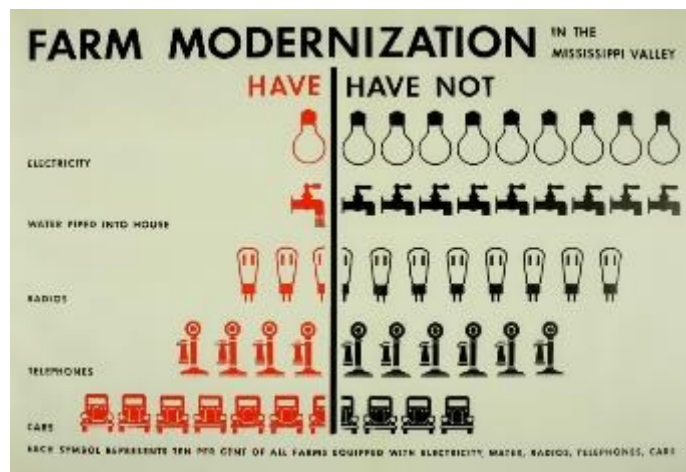
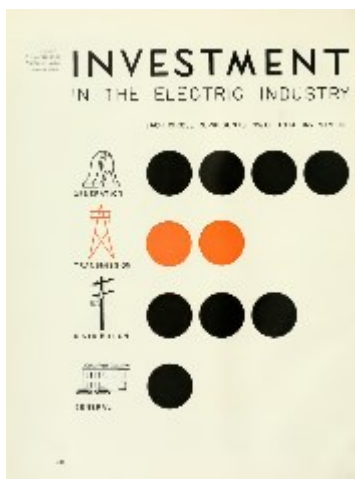
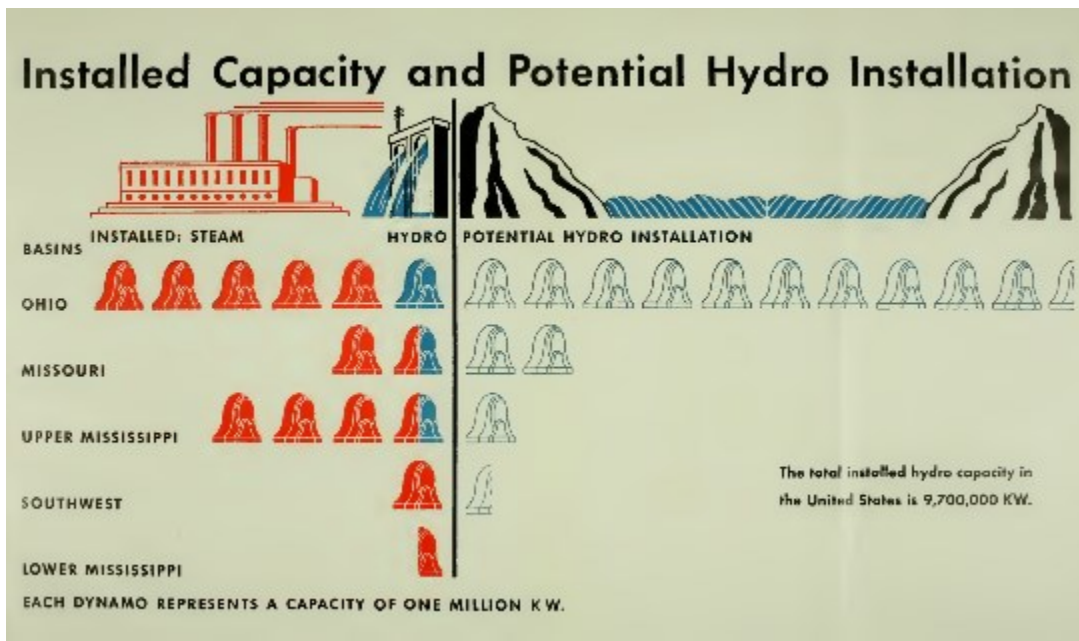
Além da experiência do rio Mississippi, o engenheiro também descrevia o papel da *Tennessee Valley Authority – TVA* na transformação da região subdesenvolvida da bacia do rio Tennessee. Ao imaginar a transferência do modelo para o Brasil, Cooke (1944, p. 195) afirmava que, no caso dos rios interiores brasileiros, as perspectivas de planejamento integrado poderiam ser imensas, uma vez que nenhuma estrutura havia sido erguida para limitar a otimização de suas potencialidades. Ao discutir o desenvolvimento de rios, vales e bacias hidrográficas, destacava a busca pelo maior desenvolvimento elétrico possível, alinhado ao menor custo, como uma espécie de “varinha mágica”. Sob “condições técnicas modernas”, essa abordagem geraria

benefícios múltiplos, equiparando-se ao crescimento vigoroso da grama após a aplicação do conceito de *multiple-purpose river valley development*. Essa perspectiva deveria ser compreendida como um catalisador para o avanço nacional brasileiro, elevando continuamente os padrões de vida e possibilitando uma maior liberdade de ação individual, sempre em consonância com o bem-estar coletivo.

Cooke atribuía aos Estados Unidos o papel de pioneiro entre as nações do mundo a explorar os princípios de desenvolvimento múltiplo e integrado de bacias hidrográficas e a prova disso estava nas experiências americanas da *Mississippi Valley Committee-MVC* e da *Tennessee Valley Authority – TVA*.



**Figura 128:** Diagramas e mapa do Relatório do Comitê do Vale do Mississippi da Administração de Obras Públicas. **Fonte:** UNITED STATES. Public Works Administration. Mississippi Valley Committee. Report of the Mississippi Valley Committee of the Public Works Administration. Washington: U.S. G.P.O., 1934.



**Figura 129:** Diagramas do Relatório do Comitê do Vale do Mississippi da Administração de Obras Públicas.  
**Fonte:** UNITED STATES. Public Works Administration. Mississippi Valley Committee. Report of the Mississippi Valley Committee of the Public Works Administration. Washington: U.S. G.P.O., 1934.





Figura 130: Diagrama do Relatório do Comitê do Vale do Mississippi da Administração de Obras Públicas.  
 Fonte: UNITED STATES. Public Works Administration. Mississippi Valley Committee. Report of the Mississippi Valley Committee of the Public Works Administration. Washington: U.S. G.P.O., 1934.



Ao final do livro, o norte-americano sugere que Brasil poderia realizar, para a região do vale do rio São Francisco, algo semelhante ao que os Estados Unidos haviam feito para o vale do rio Tennessee, por meio de um planejamento integrado e de longo prazo. Ainda sob o argumento da Guerra e dos esforços de cooperação entre os povos, propõe que o Brasil poderia reacender o debate sobre a possibilidade de permitir a colonização estrangeira, judaica ou não, e concretizá-la em ações oficiais de planejamento estatal para o Vale do São Francisco.

Em 1952, o governo brasileiro contrata os serviços da empresa particular de David Lilienthal para fazer estudos sobre o Vale do São Francisco (Lilienthal, 1972).

Ainda sobre o papel de Morris L. Cooke como agente de transposição do modelo de uso múltiplo de rios e bacias hidrográficas e sua aplicação no contexto do subdesenvolvimento latino-americano, Chiquito (2015) destaca a relevância do 1º Congresso Pan-Americano de Engenharia realizado, em 1949, no Rio de Janeiro. A autora atribui ao evento a característica de ter sido um local privilegiado para o intercâmbio de ideias e experiências de planejamento de bacias hidrográficas entre os países do continente, uma vez que um dos trabalhos apresentados no evento foi o artigo "*Multiple-purpose river valley development*", de autoria do engenheiro Morris Cooke.

Segundo Chiquito (2015, p. 45), Cooke

(...) apresenta os resultados do estudo desenvolvido no Brasil por meio da missão norte-americana, defendendo a concepção de planejamento de vales dos rios com múltiplas finalidades em âmbito mundial. Este trabalho teve grande repercussão entre os engenheiros brasileiros que estavam atuando também na formulação da política e das instituições de desenvolvimento regional, sobretudo os engenheiros Lucas Lopes, presidente da Comissão do Vale do São Francisco e Lucas Nogueira Garcez, então Secretário de Viação e Obras Públicas no governo paulista de Adhemar de Barros que se preparava para se lançar como candidato a governador.

Do ponto de vista do planejamento regional, o envolvimento de Lucas Garcez e Lucas Lopes com o modelo de planejamento mencionado, já foi amplamente analisado pela historiografia, resultou, entre outras coisas, na criação da Comissão Interestadual da Bacia do Paraná Uruguai, em 1951.

Paralelamente, Prestes Maia, inicialmente adversário de Garcez na disputa pelo governo estadual em 1950, posteriormente receberá o seu apoio para uma nova candidatura, em 1954. Em 1959, Lucas Nogueira Garcez, Fábio da Silva Prado e Francisco Prestes Maia tornaram-se acionistas e membros da diretoria da *Cia. City Paulista de Terrenos e Melhoramentos*, uma subsidiária da inglesa *City of São Paulo Improvements and Freehold Land Company Limited*, que então estava sob o comando de um grupo americano associado a Nelson Rockefeller. Nesse contexto, nossa análise, conforme será apresentado, iluminará o papel de Prestes Maia nessa trama em curso, bem como seus desdobramentos nos âmbitos técnico, político e empresarial.

### **2.3 O planejamento regional norte-americano e a ação de Robert Moses em Nova York**

O *Regional Plan of New York and Its Environs* tem suas raízes em Chicago. O *Plan of Chicago* de Daniel Burnham<sup>155</sup>, de 1909, ajudou a remodelar a cidade e lançou o movimento de planejamento *City Beautiful*. Um dos responsáveis pelo Plano de Chicago foi Charles Dyer Norton, o primeiro presidente do *Commercial Club* de Chicago. Foi este sucesso em Chicago que inspirou Norton a lançar o mesmo esforço para, em Nova York, convidar o inglês Thomas Adams a coordenar os levantamentos e o plano daquela cidade, em 1922 (Hall, 2016, p. 214).<sup>156</sup>

Na década de 1920, a cidade de Nova York era um centro de comércio, manufatura e cultura. Sua população cresceu de aproximadamente 3,4 milhões em 1900 para 5,6 milhões em 1920, mais de 60% em apenas 20 anos. Em 1925, bem mais de um terço

---

<sup>155</sup> Daniel Hudson Burnham (1846-1912), foi um arquiteto e urbanista norte-americano. Atuou como diretor dos trabalhos da Exposição Universal de Chicago de 1893, além de ter assumido papel de liderança na criação de planos para diversas cidades, dentre as quais Chicago e Washington D.C.. Burnham também projetou diversos edifícios, como a Union Station de Chicago e o Edifício Flatiron em Nova York.

<sup>156</sup> HALL, Peter. *Cidades do Amanhã: uma história intelectual do planejamento e dos projetos urbanos no século XX* (4. ed. rev. e ampl.). São Paulo: Perspectiva, 2016. (Original publicado em 1988).

dos residentes da cidade eram imigrantes que viviam em péssimas condições, relacionadas ao tráfego e à poluição produzida pelas indústrias em ascensão.<sup>157</sup>

A paisagem da cidade se transformava em ritmo acelerado por meio da construção de linhas de metrô subterrâneas e elevadas, rodovias e ferrovias de ligação da cidade com o interior como *Connecticut, Long Island e Nova Jersey*. Os carros também estavam se tornando mais acessíveis e em processo de popularização entre a população residente na cidade e sua região.

Em 1922, o *Committee of the Regional Plan*, presidido por Dyer Norton, foi formado para analisar e planejar a situação urbana de Nova York e sua região, que também estava em processo de crescimento desordenado. O comitê foi formado por homens de negócios e profissionais de renome ligados ao planejamento. O objetivo do comitê era planejar o desenvolvimento da região e melhorar a qualidade de vida dos residentes sem levar em conta fronteiras políticas e administrativas.<sup>158</sup>

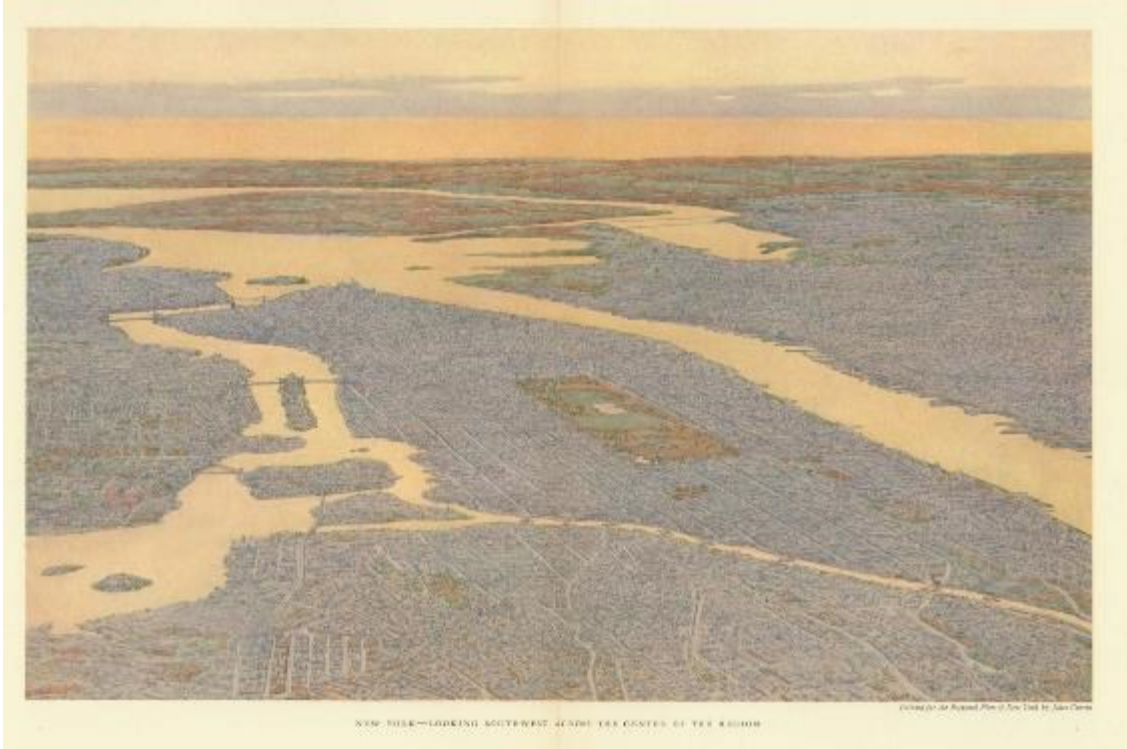
O comitê encomendou pesquisas preliminares da região a Nelson Lewis, ex-engenheiro-chefe da cidade de Nova York. Auxiliado por Frederick Law Olmsted Jr. e outros, Lewis foi encarregado de criar um novo tipo de mapa para os planejadores. Os membros da equipe foram pioneiros no uso da fotografia aérea como ferramenta de planejamento urbano e regional.<sup>159</sup>

---

<sup>157</sup> Informações obtidas no site oficial da *Regional Plan Association*: <https://rpa.org/>. Acessado: em 20 de dezembro de 2022.

<sup>158</sup> Os membros originais do Comitê incluíam Robert W. de Forest, John M. Glenn, Dwight D. Morrow, Frederic A. Delano e Frank L. Polk, com Frederick Keppel e Flavel Shurtleff servindo como secretários.

<sup>159</sup> Além desses, havia os consultores externos, incluindo, entre outros, Mary Dreier, Herbert Hoover, Virginia Gildersleeve, George McAneny, Frederick Law Olmsted Jr., Elihu Root, Lillian Wald e Alfred White. Informações obtidas no site oficial da *Regional Plan Association*: <https://rpa.org/>. Acessado: em 20 de dezembro de 2022.



**Figura 131:** *New York – looking southwest across the center of the region. Painted for the Regional Plan of New York by Jules Guerin. Retrata as primeiras utilizações de fotografias aéreas como ferramenta de planejamento urbano e regional.*

**Fonte:** *Regional Plan of New York and Its Environs, 1929.*



FIG. 40

*Drawn by Francis S. Swales*

VIEW OF MANHATTAN, THE BRONX, INNER BROOKLYN AND QUEENS, AND THE NEW JERSEY WATERFRONT SHOWING MANY OF THE PROPOSALS DISCUSSED IN CHAPTERS XII-XV

[ 324 ]

**Figura 132:** Vista de Manhattan, do Bronx, do interior do Brooklyn e do Queens e do New Jersey Waterfront mostrando muitas das propostas discutidas nos capítulos XII-XV. Retrata as primeiras utilizações de fotografias aéreas como ferramenta de planejamento urbano e regional.

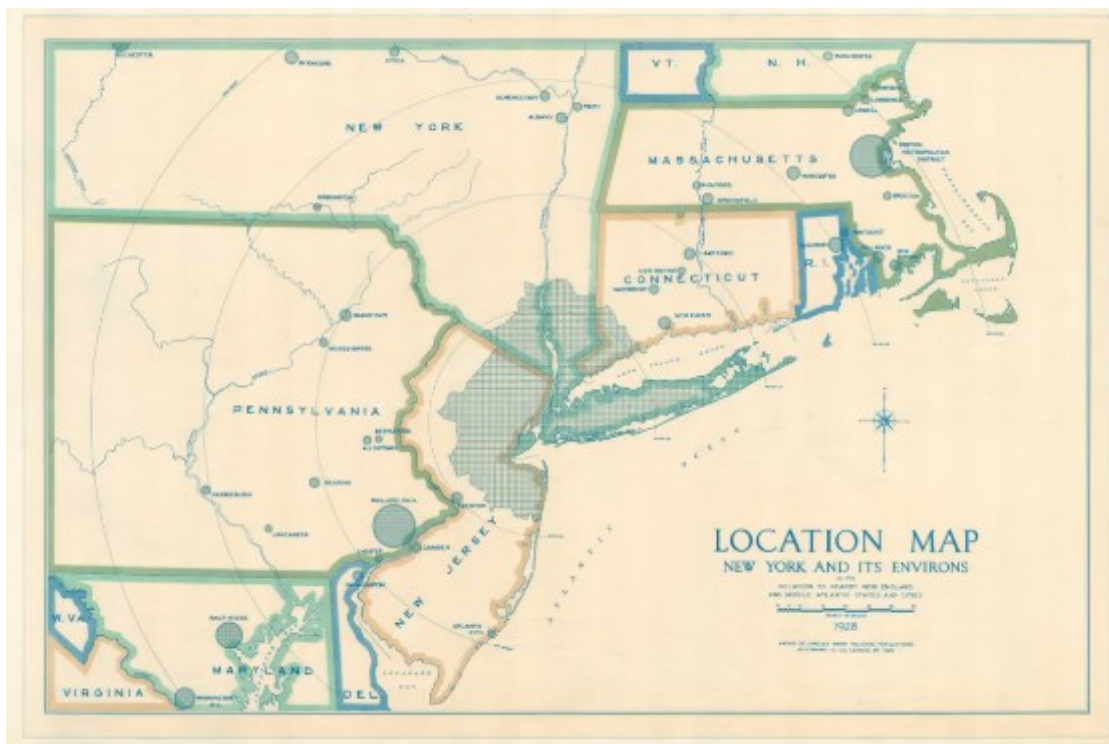
**Fonte:** *Regional Plan of New York and Its Environs*, 1929.



Com a morte de Charles Dyer Norton, em 1923, a comissão nomeou Frederic A. Delano como presidente e Thomas Adams como *General Director of Plans and Surveys*. Adams, na Inglaterra, havia atuado de 1903 a 1906 junto a *Garden City Association*, criada em 1899 por Ebenezer Howard, como secretário geral, coordenando a implantação de *Letchworth*, a primeira Cidade-Jardim idealizada por Howard cujo projeto de implantação foi executado por Raymond Unwin e Barry Parker. Em 1914, em Londres, Thomas Adams fundou e presidiu o *Town Planning Institute*, hoje *Royal Planning Institute*, congregando diversos profissionais que se dedicavam ao planejamento urbano: arquitetos, agrimensores, engenheiros e advogados. Já nos Estados Unidos Thomas Adams foi um dos criadores do *American City Planning Institute* e de 1923 a 1930, dirigiu as atividades do *Regional Plan of New York and Its Environs* (Hall, 2016).

Ao assumir, Adams pautou-se pela experiência inglesa e recomendou que o plano americano fosse desenvolvido por uma equipe multidisciplinar, composta por um engenheiro, um arquiteto um advogado, e uma planejador regional na coordenação do grupo. Adams também procurou diferenciar o Plano Regional de Nova York do Plano Burnham de Chicago, distanciando-se da ideia de uma grande concepção arquitetônica de construção de cidade, buscando um direcionamento no sentido do bem-estar geral das massas populares e sua estrutura econômica e social deficitária. O plano nova-iorquino foi o primeiro a abranger uma área espacial dilatada, para além do tecido urbano da cidade, incorporando também os subúrbios e partes de *New Jersey* e *Connecticut*, já fora do estado de Nova York. Além disso, segundo Robert Fishman (*apud* Hall, 2016, p. 2014), nesse momento ocorre uma “profunda mudança no planejamento urbano norte-americano: da *City Beautiful* para a cidade funcional, que enfatizou um enfoque empresarial, tecnocrático e baseado em levantamento”.

Outro fator de interesse apontado por Hall (2016, p. 215) é que Adams, ao mesmo tempo em que fazia recomendações quanto à composição do grupo que desenvolveria o Plano Regional, era candidato a prefeito de Nova York – o que tornava o plano influenciado pelos interesses de “homens de negócios”. A maioria de seus realizadores eram “ex-líderes do mundo dos negócios de Chicago”.



**Figura 133:** Mapa da área abrangida pelo *Regional Plan of New York and Its Environs, 1929-1931*.  
**Fonte:** *Regional Plan of New York and Its Environs, 1929*.

Além de Adams, o sociólogo Clarence Arthur Perry participou do desenvolvimento do Plano e desenvolveu o tema sobre a Unidade de Vizinhança. Intitulado *The Neighborhood Unit: a scheme of arrangement for family life community*, o trabalho de Perry presente no conjunto de pesquisas temáticas – denominado *Regional Surveys (1929)* – aborda a configuração espacial favorável ao desenvolvimento da vida comunitária em uma metrópole. Segundo Roldan (2019), nesse trabalho Clarence Parry buscou

(...) dar visibilidade e enquadramento político para duas escalas urbanas: a região como reconhecimento de dinâmicas que viriam se chamar metropolitanas evidenciado o processo de rápido crescimento de cidades norte-americanas no início do século XX que extrapolavam os limites reconhecíveis como cidade, e por outro lado em menor escala, a vizinhança que se modificava profundamente em função do mesmo processo (Roldan, 2019, p. 42-43).

A unidade de vizinhança foi concebida como um setor urbano que integrava de forma orgânica a população necessária para sustentar o funcionamento de uma escola primária. Essa configuração era cuidadosamente planejada, de modo que nenhuma criança precisasse percorrer mais do que meia milha até a escola, o equivalente a



aproximadamente 800 metros. Essa abordagem era preferencialmente projetada de forma a evitar que as crianças atravessassem vias de tráfego importantes e de alto fluxo. Além de escola, parque e área de lazer, a unidade de vizinhança deveria acolher pequenas lojas para promover o comércio local necessário ao ambiente residencial.

Em 1929, a *Regional Plan Association* – RPA foi formalmente constituída em Nova York; e seu primeiro presidente, George McAneny, apresentou o Primeiro Volume do Plano Regional, em 27 de maio, a representantes de mais de 400 comunidades e organizações. Os estudos foram amplamente divulgados pela mídia e para inúmeras instituições públicas e privadas de Nova York, Nova Jersey e Connecticut.<sup>160</sup>



Figura 134: Divulgação dos primeiros resultados do Plano Regional de Nova York, em 1929. Fonte: *Jornal New York Times* de 02/06/1929.

<sup>160</sup> Informações obtidas no site oficial da *Regional Plan Association*: <https://rpa.org/>. Acessado em 20 de dezembro de 2022.



Photo by Brown Bros.

A MODERN VIEW OF CITY HALL

As seen through the arch of the Municipal Building. In the background, the Woolworth Building.

**Figura 135:** Vista do Woolworth Building publicada no Plano Regional de Nova York  
**Fonte:** *Regional Plan of New York and Its Environs*, 1929.

As propostas do Plano Regional de Nova York, acima de tudo, buscavam direcionar e controlar o crescimento da cidade e de suas áreas periféricas, onde novas atividades industriais estavam se estabelecendo em um vertiginoso processo.

No início do século XX, Nova York atravessava um período de transformações notáveis que refletiam a dinâmica e o vigor da época. A cidade experimentava um notável crescimento populacional impulsionado pela intensa imigração de diversos grupos étnicos, contribuindo para a configuração da rica diversidade cultural que a caracterizou enquanto metrópole. Ao mesmo tempo, testemunhava-se uma acelerada urbanização, com a expansão territorial e a ascensão de imponentes arranha-céus, tais como o *Woolworth Building* e o *Flatiron Building*, que passaram a definir o perfil arquitetônico da cidade.

No âmbito econômico, Nova York consolidava sua posição como um centro financeiro e comercial de relevância global. *Wall Street* emergia como o epicentro das atividades

financeiras, enquanto o Porto de Nova York assumia um papel crucial no contexto do comércio internacional. Entretanto, o crescimento acelerado da população gerava demanda por moradias, resultando em condições habitacionais muitas vezes precárias, notadamente nos "*tenements*", prédios residenciais densamente povoados e, por vezes, insalubres.

Apesar do vigor econômico, a cidade confrontava desafios sociais substanciais, tais como disparidades socioeconômicas, discriminação racial e questões prementes

ligadas à pobreza. A complexidade dessas condições moldou a identidade e a dinâmica de Nova York, consolidando-a como um epicentro cultural, econômico e social que transcendia fronteiras e se firmava como uma das principais metrópoles do cenário global.

Nesse contexto, o Plano Regional se inseria no debate sobre planejamento regional e a construção de cidades-jardim como proposta de descentralização dos grandes centros urbanos. Entretanto, a proposta das Unidades de Vizinhança inserida na concepção da RPA, ao contrário dos preceitos das cidades-jardim, buscava articular essas unidades entre si e com a região de modo a não descentralizar o comércio e a indústria, mas reorientar o seu crescimento por meio da criação de subcentros que, por conseguinte, promoveriam uma menor sobrecarga populacional.<sup>161</sup>

O Plano também gerou muitas polêmicas, principalmente entre os membros da recém-criada *Regional Planning Association of America* – RPAA. Em 1923, o arquiteto Clarence Stein<sup>162</sup> (1882-1975), o historiador Lewis Mumford<sup>163</sup> e outros lançaram a RPAA, um grupo heterogêneo e informal de planejadores que fornecia uma perspectiva alternativa à RPA, embora houvesse áreas de alinhamento.

A relação entre a RPAA e Patrick Geddes (1854–1932) teve início durante a visita deste a Nova York, em 1923. O conceito por ele defendido, de “região natural” como alicerce para a “unidade de planejamento”, harmonizou-se com os propósitos da RPAA. Esta associação englobava uma série de iniciativas, destacando-se a análise de diversas “regiões-chave”, com notável ênfase no Vale do Rio Tennessee. Em consonância com a perspectiva de Patrick Geddes, a “região” para a RPAA não era simplesmente um objeto de estudo, mas assumia um papel preponderante como a

---

<sup>161</sup> ROLDAN, *op. cit.*

<sup>162</sup> Clarence Samuel Stein (1882-1975) foi um planejador urbano, arquiteto e escritor e grande defensor do movimento de cidades-jardim nos Estados Unidos. Nasceu em Rochester, Nova York, e formou-se pela *École des Beaux-Arts* de Paris. De 1923 a 1926, Stein atuou como presidente da Comissão de Habitação e Planejamento Regional do Estado de Nova York. Em 1923, Stein também foi cofundador da Associação de Planejamento Regional da América (RPAA) para abordar questões de planejamento em grande escala, como habitação a preços acessíveis, o impacto da expansão e a preservação da natureza.

<sup>163</sup> Lewis Mumford (1895-1990) nasceu em Nova York. Historiador, estudou no *City College* nova-iorquino e na *New School for Social Research*. Colaborou em publicações, e seus primeiros textos publicados tanto em jornais quanto em livros, firmaram sua reputação como escritor interessado pelas questões urbanas. Em 1923, junto com Stein e outros, também foi cofundador da RPAA.

base essencial para a reconstrução da vida e da política. Sob tal enfoque, a “bacia hidrográfica” emergia como um elemento fundamental para os pesquisadores e planejadores (Hall, 2016).

Lewis Mumford destacou-se como um crítico incisivo do Plano de Nova York, apontando para a sua excessiva orientação pragmática e a falta de uma estruturação eficaz na dimensão regional. Mumford e os membros da RPAA acreditavam que os impactos da metropolização deveriam ser encarados em escala regional, com a descentralização realizada sob a forma de novos núcleos urbanizados. Isso visava estabelecer uma relação equilibrada entre o homem e a natureza, ancorada numa cultura de preservação dos recursos naturais e das tradições culturais.

Em seu livro *The Culture of Cities*, Mumford, avaliava o automóvel como um positivo libertador dos moradores presos às cidades industriais. Rodovias regionais planejadas em rede seriam capazes, segundo Mumford, de “quebrar as hipertrofiadas massas urbanas sem função do passado” através da substituição de uma “cidade mononucleada” por uma “cidade polinucleada” (Dimento; Ellis, 2014, p. 38).

Essa avaliação estava inserida em um contexto de ideias mais amplas sobre o projeto de descentralização defendido pela RPAA que envolvia a criação de uma cidade regional formada por um núcleo principal central rodeado de cidades satélite. Cada agrupamento urbano seria composto de áreas de trabalho e residenciais, contornadas por um cinturão verde de parques, fazendas e florestas. A ideia também propunha a descentralização dos equipamentos de escala metropolitana, distribuindo-os de forma equivalente entre os centros “satélites” de modo a conferir importância regional a cada um deles de modo a formar uma rede equilibrada de assentamentos urbanos (Swift, 2011).

Em termos gerais, as dissonâncias entre os pensamentos da RPA e da RPAA estão relacionadas às alternativas para lidar com a congestão da grande metrópole industrial e seus consequentes impactos na vida da população. Os dois modelos tiveram ressonâncias em processos de planejamento ocorridos em vários países, sobretudo no período pós Segunda Guerra Mundial.

A RPAA, fortemente vinculada ao pensamento da Cidade-Jardim de Howard, propunha a criação de novos núcleos urbanos – as cidades-satélites -, aliada a ideias sobre a

valorização da vida em comunidade e princípios de conservação do meio ambiente, cuja unidade de planejamento utilizada seria a bacia hidrográfica. Daí o seu caráter “regionalista”, cuja solução para a descentralização proposta residia no desmembramento da metrópole por meio da criação de uma rede de cidades conectadas entre si. Para a RPAA, a solução das desigualdades sociais e econômicas do território se daria por meio da descentralização atrelada a princípios ambientais, sociais e comunitários antimetropolitanos.

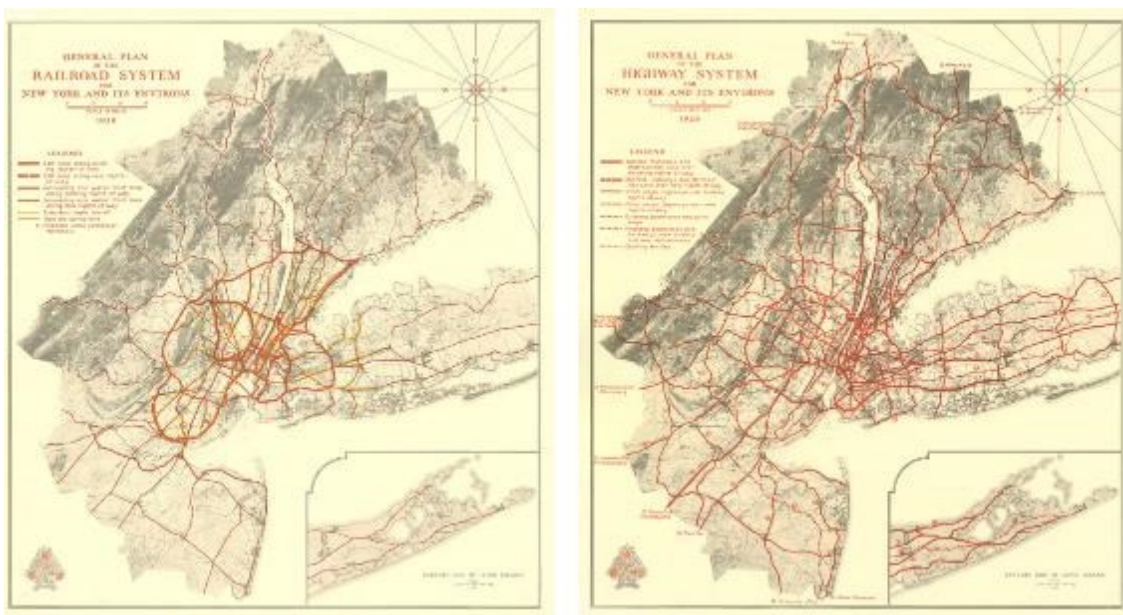
A RPA, por sua vez, integrava a visão da Cidade-Jardim de Howard com o chamado modelo de Burgess, da Escola de Chicago. Tal modelo apoiava-se na ideia de uma cidade central configurada a partir de círculos concêntricos baseados na hierarquia de valor da terra e de classes sociais. O anel externo corresponderia ao cinturão verde de espaços abertos. Tal proposta, recebeu a denominação de “metropolitanista”, devido ao caráter central destinado à metrópole que reforçaria sua hegemonia econômica sobre a região, no caso a de Nova York. Sua visão priorizava as questões econômicas, propondo uma recentralização regional que atendesse aos interesses do mercado.

A debate norte-americano sobre o modelo ideal para a expansão da urbanização ressoou no Brasil, porém com discussões bem reduzidas. O mais conhecido exemplo dessa polarização de pensamentos se deu em São Paulo, por meio do embate entre Luiz de Anhaia Mello e Francisco Prestes Maia. O tema já foi exaustivamente discutido pela historiografia, e, em poucas palavras resume-se ao seguinte: enquanto Anhaia Mello apresentava em seus textos e propostas uma preocupação em reverter a expansão periférica contínua e a congestão da metrópole paulistana, por meio da criação de um amplo “sistema regional”; Prestes Maia argumentava que as potencialidades da metrópole ainda não haviam sido totalmente esgotadas e que medidas restritivas ao seu crescimento seriam arbitrárias, pois São Paulo poderia ser requalificada por meio de novas obras e novos planos (Meyer, 1991).

De qualquer maneira, é preciso salientar que ambas as propostas, quando analisadas sob a perspectiva regional, apresentam variadíssimas fontes de referências e apropriações de princípios do urbanismo e concepções do planejamento que necessitam ser analisadas em seus casos e contextos específicos.

O Primeiro Volume do Plano Regional propôs uma elaborada rede de rodovias, ferrovias e parques, juntamente com centros residenciais e comerciais, como base no desenvolvimento físico e social da região. Também identificou áreas naturais específicas que poderiam ser adquiridas para uso público. O Segundo Volume, publicado em 1931, concentrou-se no desenho urbano, incluindo a relação do desenvolvimento com o espaço aberto, a adaptação dos edifícios às ruas e as vias de pedestres separadas do tráfego de veículos.

O Plano Regional não apenas gerou os primeiros mapas da região metropolitana de Nova York, mas também apresentou análises demográficas, condições econômicas, padrões de uso e ocupação do solo, distribuição populacional, sistemas de circulação e transporte e outras características naturais e regionais por meio de documentos visuais concebidos em um período em que a obtenção desses dados era particularmente desafiadora. Além disso, introduziu uma abordagem inovadora para o pensamento sobre desenvolvimento e governança, exercendo uma influência significativa no movimento de planejamento regional, tanto em nível nacional quanto internacional. Esse impacto reverberou em propostas notáveis, exemplificadas pelo *Abercrombie Plan* para Londres, em 1944. Cópias do plano nova-iorquino foram adquiridas na Austrália, Brasil, Canadá, Egito, Japão, Índia, Nova Zelândia, África do Sul e muitos países da Europa, na década de 1940.



**Figura 136:** Sistemas de ferrovias e rodovias propostos no Plano Regional de Nova York, 1928.  
**Fonte:** *Regional Plan of New York and Its Environs*, 1929.



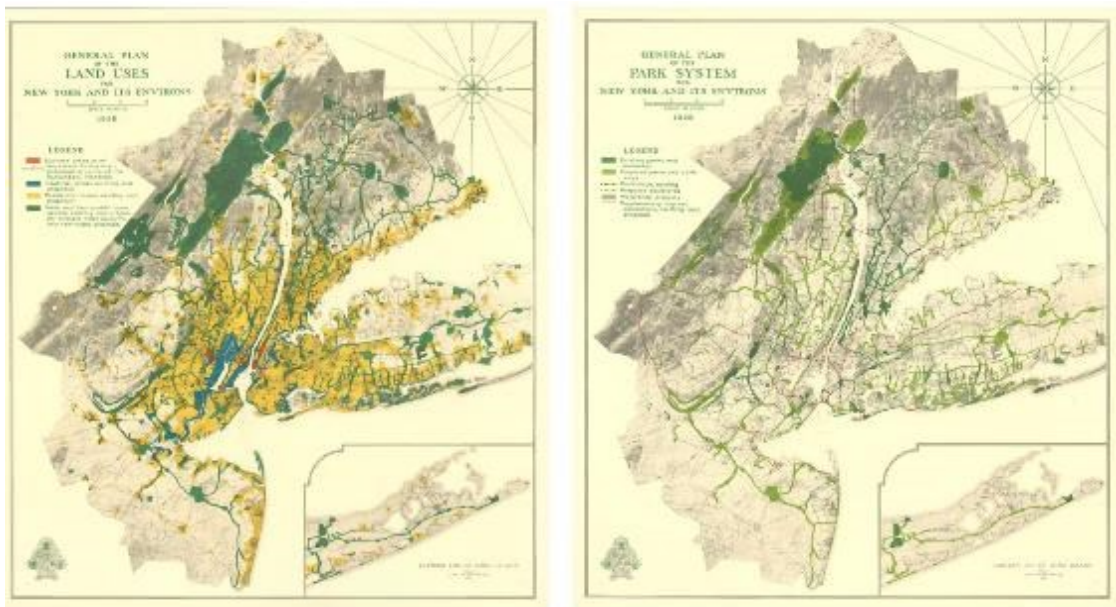


Figura 137: Análise usos do solo e sistema de parques do Plano Regional de Nova York, 1928.  
 Fonte: *Regional Plan of New York and Its Environs*, 1929.

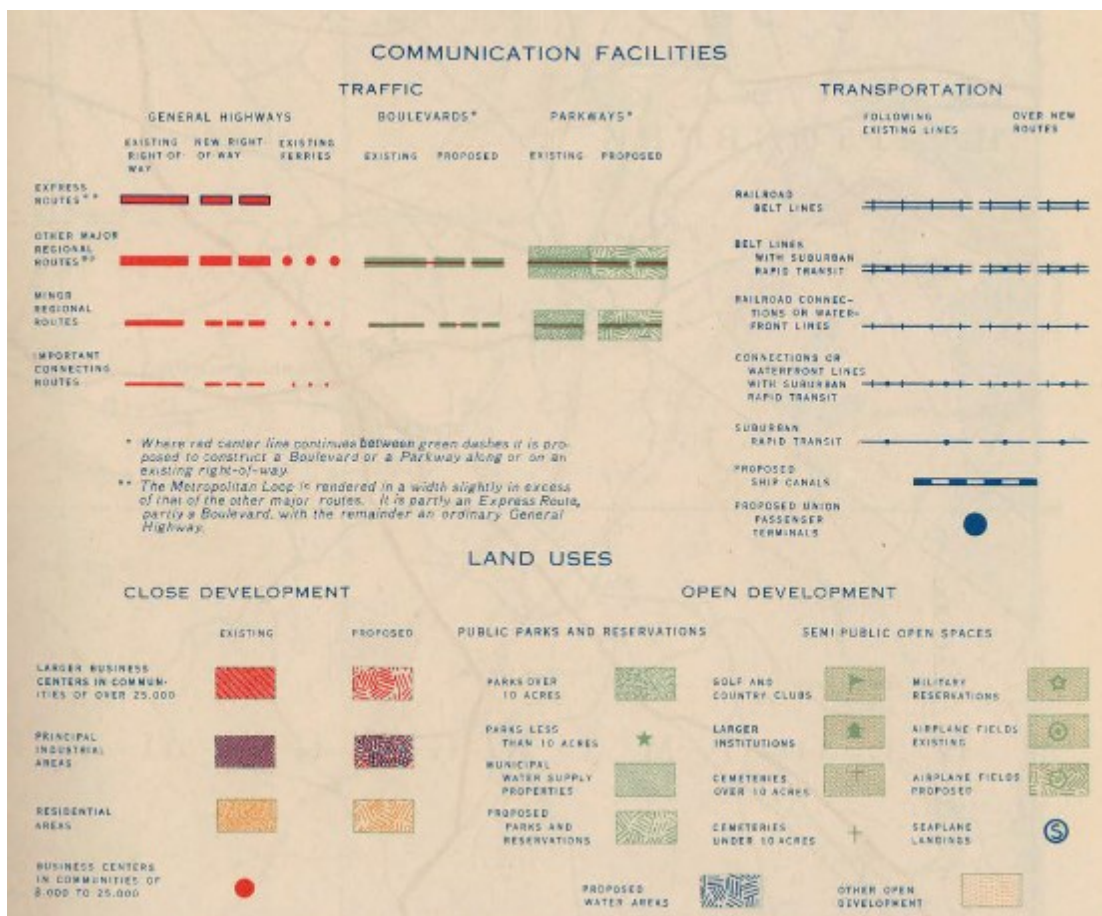


Figura 138: Legenda dos mapas do Plano Regional de Nova York.  
 Pela observação da legenda, é possível perceber a riqueza de detalhes e informações dos documentos visuais inovadores criados pelos muitos profissionais envolvidos.  
 Fonte: *Regional Plan of New York and Its Environs*, 1929.



Após a apresentação do Plano Regional de Nova York em 1929, foi estabelecido um comitê consultivo composto por 200 residentes na região para apoiar a sua implementação. Em 1932, o *Committee of the Regional Plan* foi dissolvido e unido à *Regional Plan Association – RPA*, que passou a ser responsável pela execução do plano.

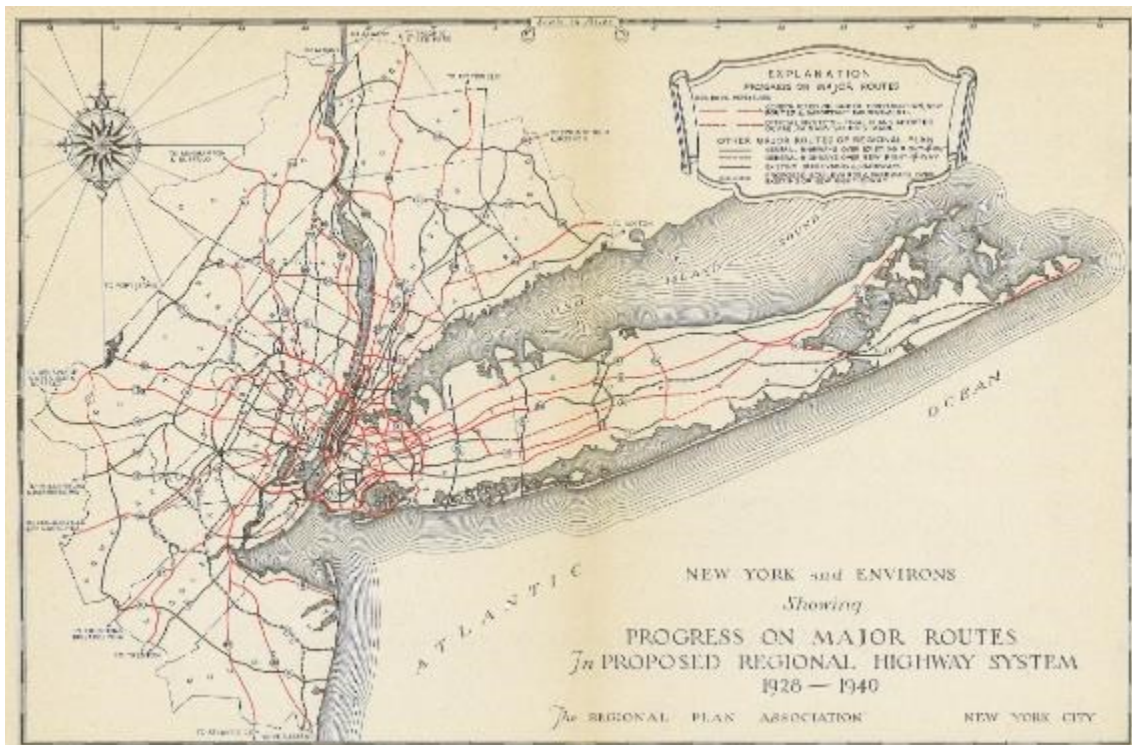
Muitas propostas do plano da RPA foram implementadas nas gestões de Franklin Delano Roosevelt, primeiro como governador de Nova York (1929-1932) e depois presidente dos Estados Unidos (1933-1945). Durante a Grande Depressão, Roosevelt utilizou o Plano Regional como fonte de inspiração para a criação da *Works Progress Administration – WPA*<sup>164</sup>, a agência gestora de programas de obras públicas destinados a alocar trabalhadores desempregados. Roosevelt estava familiarizado com o projeto, uma vez que seu tio, Frederic Delano, havia sido o primeiro presidente do Comitê e era um colega de longa data de Charles Norton.<sup>165</sup>

A execução do Plano Regional envolveu milhões de dólares em projetos de infraestrutura. Foram criadas as pontes *Triborough* e *Whitestone* e o *Queens Midtown Tunnel* através do *East River*, três aeroportos regionais *La Guardia*, *Newark* e *John F. Kennedy*, bem como as rodovias *Merritt*, *Long Island State* e *Palisades Interstate*. Entre 1928 e 1940, mais de um terço do programa rodoviário foi concluído ou já estava em andamento. A RPA aprovou a construção de habitação pública e 31 novos projetos foram construídos ou estavam em andamento em 1941. Parques foram criados e melhorados, incluindo *Pelham Bay Park*, *Jacob Riis* e os parques costeiros do *Brooklyn* e de *Staten Island*.

---

<sup>164</sup> O WPA, ou *Works Progress Administration* foi uma das agências criadas como parte do *New Deal*. Estabelecido em 1935 operou até 1943 e seu principal objetivo era fornecer empregos para milhões de americanos desempregados. O programa visava não apenas fornecer trabalho, mas também promover a infraestrutura, as artes, a cultura e outros setores importantes da sociedade.

<sup>165</sup> Outras figuras-chave na implementação do Plano Regional incluíram Lawrence Orton, diretor administrativo da RPA, que serviu por mais de 30 anos como um dos primeiros Comissários de Planejamento da Cidade de Nova York. Além disso, George McAneny, presidente da RPA durante a primeira década, desempenhou um papel fundamental no sucesso do plano. McAneny ocupou vários cargos, organizou a comissão que resultou no primeiro decreto de zoneamento e coordenou a Feira Mundial de 1939. (HALL, 2016, p. 219-220).



**Figura 139:** Progresso da implementação do sistema rodoviário do Plano Regional de Nova York, entre 1928 e 1940.

Fonte: *Regional Plan Association*.

### 2.3.1 Robert Moses

Em 1924, Robert Moses assumiu a liderança do *State Council of Parks* e foi encarregado da execução das rodovias, pontes, túneis e parques estipulados pelo Plano Regional de Nova York. Sua primeira grande obra foi a construção de um sistema de *parkways* e parques que conectou Nova York às praias oceânicas na costa sul de *Long Island*, abrindo-as aos nova-iorquinos (Hall, 2016).

Robert Moses nasceu em New Haven em 18 de dezembro de 1888, filho de Emanuel Moses, dono de uma loja de departamentos, e Bella Silverman Moses. Sua família fazia parte do círculo abastado de judeus alemães de Nova York e se estabeleceu na cidade em 1897. Robert Moses cresceu em uma casa na *East 46th Street*, perto da Quinta Avenida, com uma educação luxuosa. Ingressou na *Yale University* em 1905, aos 17 anos, e depois de se formar em 1909, foi para a Inglaterra para estudar na *University of Oxford*. Em Oxford interessou-se pelo sistema de serviço público britânico desenvolvendo um mestrado, em 1911, sobre esse tema. De volta aos Estados Unidos

doutorou-se em Ciências Política, em 1914, na *Columbia University* (Goldberger, 1981, p. 38).

Ao longo de 44 anos, de 1924 a 1968, Moses liderou a construção de diversas obras públicas na cidade e no estado de Nova York. Seu trabalho abrangeu a criação de parques, rodovias, pontes, playgrounds, habitações, túneis, praias, zoológicos, centros cívicos e salas de exposição, culminando com a organização da Feira Mundial de Nova York de 1964-1965. Nesse período Moses destacou-se como a principal autoridade americana em planejamento e execução de infraestrutura viária e sua contribuição, apesar de muito criticada<sup>166</sup>, foi fundamental na reorganização da cidade, notadamente por meio da criação de um sistema de parques e da construção de extensas vias expressas.

Durante o mandato de Franklin D. Roosevelt como governador do estado de Nova York, em agosto de 1929, Robert Moses, acumulando o cargo de *Long Island State Park Commissioner*, inaugurou o *Jones Beach State Park*, formado por um complexo de suntuosos balneários à beira-mar, infraestruturados com restaurantes, estacionamentos para milhares de automóveis e uma torre inspirada em um campanário veneziano. *Jones Beach*, e os demais parques de *Long Island* tornaram-se modelos para o desenvolvimento de parques na cidade de Nova York nas décadas seguintes.<sup>167</sup>

---

<sup>166</sup> O livro "*The Power Broker*", de Robert A. Caro, publicado em 1974, é uma extensa biografia centrada na vida e carreira de Robert Moses durante grande parte do século XX. O livro, explora a ascensão de Moses ao poder e seu impacto duradouro na cidade. Robert Moses, sem ter sido eleito para nenhum cargo público, exerceu uma influência significativa na transformação da paisagem urbana de Nova York. Moses, acumulou um imenso poder ao longo de sua carreira, controlando várias agências de desenvolvimento e tomando decisões que moldaram o futuro da cidade. O livro destaca como Moses, apesar de suas realizações na construção de infraestrutura, também enfrentou críticas por suas táticas autoritárias, deslocamento de comunidades e alegada falta de consideração pelos impactos sociais de seus projetos. Centrado nas ações de Robert Moses, o livro apresenta uma visão da complexa interseção entre política, poder e urbanismo em Nova York.

<sup>167</sup> Informações disponíveis em: <https://www.nycgovparks.org/about/history/timeline/robert-moses-modern-parks> . Acessado em: 10 de dezembro de 2022.



**Figura 140:** Jones Beach State Park e o Teatro, década de 1950.  
**Fonte:** *Completion of the Northern State Parkway and Sagtikos State Parkway New York: Long Island State Park Commission, New York State Dept. of Public Works, 1952.*

A Ilha Jones, local da instalação do parque, era inicialmente uma área pantanosa, situada a poucos centímetros acima do nível do mar. Durante o período chuvoso, a ilha era frequentemente submersa por completo. Para possibilitar a criação do parque, foram utilizadas imponentes dragas, responsáveis por transportar areia do fundo da baía e elevar a ilha a uma altitude de quase quatro metros acima do nível do mar.

Segundo Peter Hall (2016)<sup>168</sup> e Robert Caro (1974), Moses optou por vãos de altura reduzida nas pontes que

atravessavam a *Southern State Parkway*, uma rodovia de leste a oeste que levava a *Jones Beach*, com o intuito de bloquear a passagem de caminhões e ônibus de transporte coletivo. Essa decisão, conforme esses autores, teria resultado na restrição dos balneários costeiros, tornando-os acessíveis somente a proprietários de carros da classe média.

Boa parte da historiografia sobre Robert Moses relaciona sua atuação à lógica capitalista rodoviarista e baseada no deslocamento das pessoas por meio de veículo particular, altamente dependente do petróleo. No entanto, abordagens mais recentes, exemplificadas pelos trabalhos de Jackson (2007), e de Owen D. Gutfreund (2007),

<sup>168</sup> Observar que estamos utilizando a 4ª edição, revista e ampliada (2016) trabalho de Peter Hall, cuja versão original é de 1988.

sob um olhar mais alargado, têm como objetivo desmistificar aspectos polêmicos das realizações de Robert Moses.

Kenneth Jackson (2007, p. 68), sustenta que Moses era uma figura complexa, com realizações tão vastas e diversas que se torna imperativo decompor sua carreira pública em um quadro conceitual que possibilite sua compreensão em um contexto nacional, e aqui acrescentaríamos transnacional, mais amplo. Esse é um dos pontos de vista que esta tese se propõe a adotar em relação à representação de Prestes Maia e ao papel simplista que lhe é atribuído, especificamente como precursor na implementação do denominado “ideário rodoviarista” em São Paulo.

Jackson (2007, 69) afirma que um dos argumentos de Robert Caro presente no livro *The Power Broker* (1974) é o de que Robert Moses construiu rodovias em uma escala inimaginável, destruiu o maior sistema de transporte público do mundo e excluiu possíveis melhorias futuras quando não previu espaço no meio de suas autoestradas para as linhas ferroviárias. Segundo o autor, a partir do ponto de vista da década de 1970, época em que o livro de Caro foi escrito, parece incontestável que as redes de metrô e ônibus estavam enfrentando uma crise e daquele momento em diante o número de passageiros do transporte público aumentou drasticamente. Avaliando esse processo Jackson enxerga que a forma como isso aconteceu vai contra a tese de Caro, pois a explicação é exatamente o oposto do argumento presente em *The Power Broker*:

Há um século, quando Moses estava apenas começando sua carreira, menos de 20% dos passageiros do transporte público do país estavam na região de Nova York; em 2006, entre 35 e 40 por cento dos passageiros de ônibus, metrô e trens suburbanos dos Estados Unidos estavam na mesma área. Por que o sistema de transporte público de Gotham sobreviveu quando os do resto do país entraram em colapso com tanta frequência? É verdade que Moses não tomou nenhuma medida para economizar na passagem de ônibus ou no metrô. Mas essas responsabilidades não eram dele. Além disso, como a maioria dos historiadores do transporte concorda agora, a tarifa do ônibus deveria ter sido abandonada na década de 1920, e não na década de 1940, quando a infraestrutura se deteriorou gravemente. Como a caixa tarifária não podia arcar com os custos operacionais diários, muito menos novos trilhos ou equipamentos, o sistema de metrô não pôde realizar as melhorias que poderiam ter evitado a deterioração que o assolou após a Segunda Guerra Mundial. Finalmente, lembre-se de que Fiorello La Guardia, o prefeito da cidade de Nova Iorque entre 1934 e 1945, foi ele próprio um vigoroso defensor do automóvel, opondo-se ao transporte ferroviário e apoiando a destruição dos trilhos dos bondes de Manhattan (Jackson, 2007, p. 69, tradução nossa).

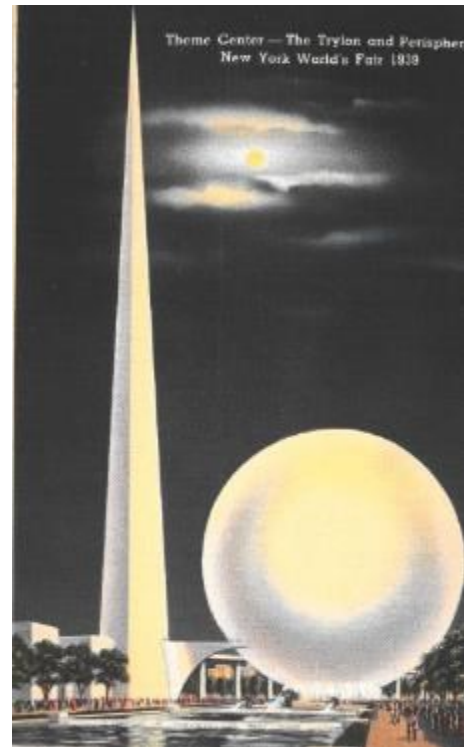
Na tentativa de também dar luz a esse debate, Gutfreund (2007, p. 89) afirma que no contexto da Feira Mundial de Nova York de 1939<sup>169</sup>, organizada por Robert Moses, duas exposições notáveis apresentavam uma visão de futuro semelhante àquela que Robert Moses estava implementando na remodelação da área metropolitana. A Futurama da *General Motors*, desenhada por Norman Bel Geddes, e Democracy, a exposição central do icônico Perisphere<sup>170</sup> da feira, visualizavam uma cidade futurista interligada por pontes e rodovias, excluindo o transporte público. Esses modelos, imensamente populares, contribuíram para ampliar a aceitação dessa visão entre o público. Segundo Gutfreund, enquanto Moses trabalhava na reconstrução metropolitana seguindo esses princípios autocentrados, críticas posteriores o acusaram de negligenciar instalações de transporte coletivo em seus projetos. Em retrospectiva, percebe-se que a integração do transporte de massa teria sido desejável, especialmente considerando que a exclusão desse elemento privou muitos nova-iorquinos, especialmente afro-americanos, de utilizar efetivamente a nova rede de transportes. Contudo, na época, havia uma falta de defesa efetiva de alternativas baseadas nos planos automobilísticos de Moses.

---

<sup>169</sup> A feira foi organizada por Robert Moses, sob determinação do Prefeito Fiorello La Guardia, que nomeou Moses como Comissário do Departamento de Parques em 1934, pouco antes do início do planejamento da feira. Moses era conhecido por sua capacidade de alavancar financiamento. A feira recebeu exposições de 60 países, da Liga das Nações, de 33 estados, de diversas agências federais e da cidade de Nova York, em 1939. Foi realizada em Flushing Meadows-Corona Park, no distrito de Queens, e teve como tema “O Mundo do Amanhã”.

<sup>170</sup> O Perisphere era uma esfera gigante com cerca de 36 metros de diâmetro, representando o mundo. Ao redor dele, havia uma estrutura chamada “Trylon”, uma torre triangular de aproximadamente 216 metros de altura. Juntos, o Perisphere e o Trylon eram conhecidos como o “*Theme Center*” da feira.





**Figura 141:** À esquerda, a exposição Futurama da *General Motors*, desenhada por Norman Bel Geddes, na Feira Mundial de Nova York, 1939. À direita, Centro Temático, *Trylon and Perisphere*, da Feira Mundial de Nova York de 1939, cartão postal.

**Fonte:** NYC Municipal Archives.

Concluindo, Gutfreund (2007, p. 90) afirma que impulsionado por políticas federais que favoreciam a dispersão da população para áreas abertas, a maioria do público compartilhava a visão otimista de que o automóvel era parte essencial do futuro, enquanto o transporte ferroviário estava associado a cidades congestionadas e disfuncionais. Moses, assim, emergiu como o instrumento mais visivelmente eficaz na implementação dessas políticas governamentais e nas preferências culturais predominantes.

A perspectiva regional adotada por Moses no período de implantação do *Southern State Parkway* refletia a concepção de que o automóvel e as autoestradas constituíam um meio pelo qual a classe média poderia escapar da cidade, buscando refúgio nas áreas rurais ainda inexploradas. Esta hipótese é comprovada pela publicação do livro *New York State Parks and Highways*<sup>171</sup>, compilado escrito sob a direção de Moses, em

---

<sup>171</sup> *New York state parks and highways*. Compiled under the direction of Robert Moses, Frederick Stuart Greene, Alexander MacDonald; C.L. Grant, editor. The New York State Parks and Highways, 1928.



1928, quando dirigia o *New York State Council of Parks* e a implantação do sistema abrangente de parques do estado e as rodovias regionais de *Long Island*.

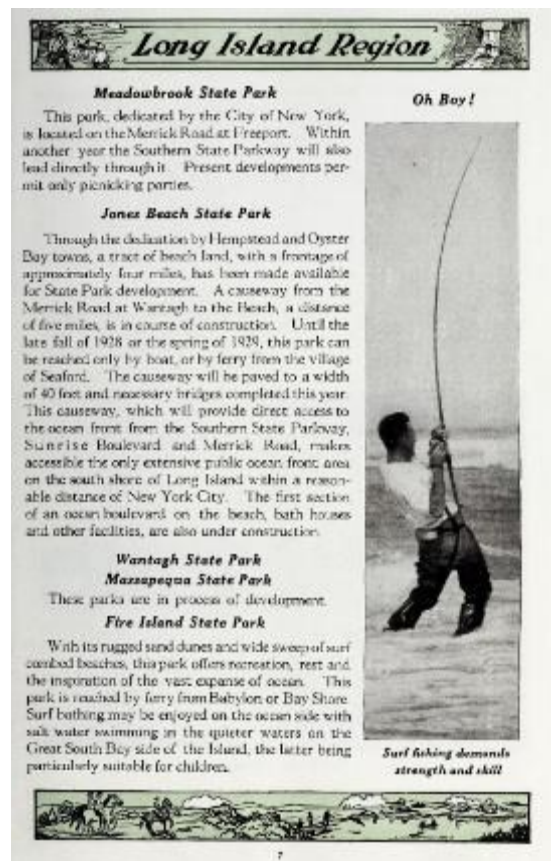
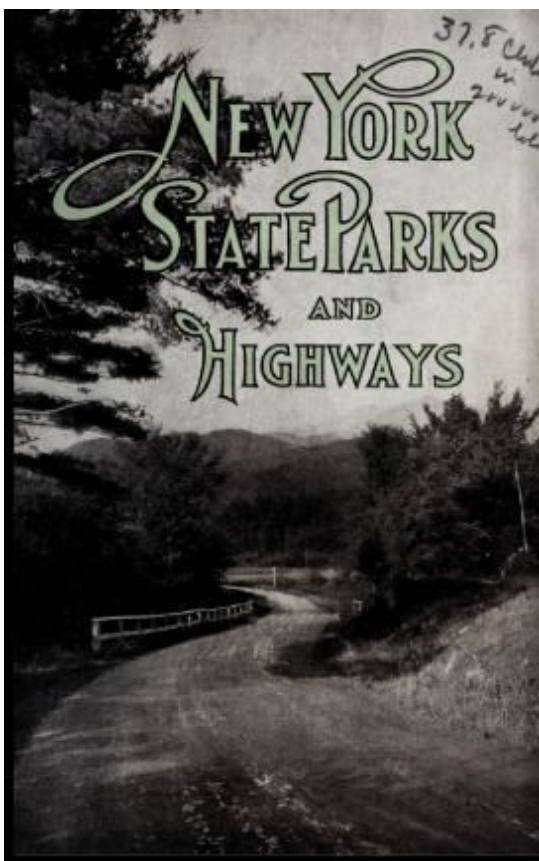
A primeira página do livro diz:

Você provavelmente já sonhou com férias de noites sob as estrelas, em ser embalado para dormir pelo barulho das ondas ou pelo murmúrio de um riacho alimentado pela montanha. Você ansiava pelo sopro pungente de uma fogueira. Você ansiava por horas ao lado de algum riacho ou lago de trutas, ou por um mergulho nas ondas cintilantes e um percurso nas areias quentes, uma caminhada por uma trilha florestal, quilômetros através de paisagens há muito lembradas, dias repletos de liberdade ao ar livre. Você também conhece os Parques Estaduais, talvez apenas vagamente, quanto à sua localização e exatamente o que eles fornecem em termos de instalações para camping e recreação. É com esse pensamento em mente que este livro foi publicado, tendo como objetivo familiarizar melhor os residentes, não apenas do Estado do Império, mas também de outros estados, àquilo que o Estado de Nova Iorque tem a oferecer em termos de parques e atividades em áreas recreativas; como estes podem ser alcançados e o que pode ser esperado na sua chegada. O estado de Nova Iorque tem hoje o melhor sistema de rodovias e parques estaduais do leste dos Estados Unidos. Ao delinear os diversos Parques Estaduais nas páginas que se seguem, foi necessário tomar algum ponto como ponto de partida. E assim a cidade de Nova Iorque, com seus milhões, foi tomada como ponto de partida, pois é dela que vem o maior número de turistas para os parques. Com esse pensamento em mente, surge pela primeira vez a região do *Long Island State Park*, com seus parques sendo organizados em ordem de distância da cidade de Nova Iorque (New York state parks and highways, 1928, p. 1-2, tradução nossa).

A ideia da busca pelo campo ou praia como uma alternativa de lazer ao ambiente urbano densamente povoado e a definição de um conceito de região foram, então, claramente delineadas e apresentadas à população que era convidada a aproveitar esses benefícios:

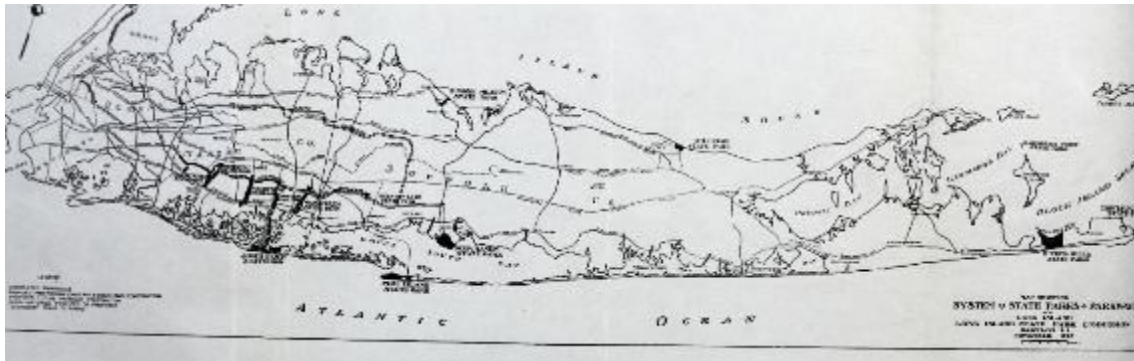
O motorista que passa as férias em outras partes do estado de Nova Iorque segue para o norte saindo da cidade de Nova Iorque, seja ao longo da margem oeste do histórico Hudson, até o Palisades Interstate Park, o maior parque fora do Forest Preserve e Allegany Park, ou ao longo da costa leste do Hudson, através do sistema de parques do condado de Westchester, e até o Taconic State Park, ou atravessando a Bear Mountain Bridge, até o Palisades, e daí através de Catskills, até Albany, capital do estado. (...) O estado de Nova Iorque oferece tudo ao turista: surf em Long Island, caminhadas, camping e natação em seus parques estaduais; o ar com cheiro de pinho das montanhas; pesca com mosca em riachos e lagos; as águas saudáveis de Saratoga; belas cachoeiras; passeios a cavalo por trilhas na mata; localidades famosas pelo papel que desempenharam na América em sua criação. Venha quando a folhagem estiver verde com o frescor da primavera, na plenitude do verão, no sabor do outono ou mesmo no frio intenso do inverno (*idem*, p. 2-3, tradução nossa).

Os planos propostos visavam atender à região, entendida como uma extensão para além das fronteiras político-administrativas do estado de Nova York. A área seria provida de instalações recreativas destinadas tanto aos residentes quanto aos turistas, e acessada pelo “melhor sistema de rodovias e parques estaduais do leste dos Estados Unidos”. A continuação da publicação procede apresentando os parques como um itinerário ou guia destinado aos motoristas que desejassem explorá-los, seguindo a estrutura rodoviária regional em fase de implementação. O livro apresenta fotografias e mapas à escala regional com a indicação dos parques e seus atrativos. A obra foi obtida por Prestes Maia, seja por aquisição ou presente, e encontra-se em sua biblioteca pessoal, conforme verificado durante nossas pesquisas nesse acervo.



**Figura 142:** Capa e página 07 do livro *New York state parks and highways* sobre os parques estaduais de *Long Island Region*. Compilado organizado sob a direção de Robert Moses, Frederick Stuart Greene, Alexander MacDonald, 1928.

**Fonte:** C.L. Grant, editor. *The New York State Parks and Highways*, 1928.



**Figura 143:** Mapa do sistema de parques de *Long Island Region*. Compilado organizado sob a direção de Robert Moses, Frederick Stuart Greene, Alexander MacDonald, 1928.

**Fonte:** C.L. Grant, editor. *The New York State Parks and Highways*, 1928.

Na esfera urbana, Fiorello La Guardia destacou-se ao adotar o primeiro Plano Regional da RPA como referência durante seu mandato como prefeito de Nova York (1934-1945). Paralelamente, à semelhança da gestão de Prestes Maia na prefeitura de São Paulo (1938-1945), a administração de La Guardia ficou notabilizada pela recuperação da saúde financeira e pela modernização da infraestrutura viária da cidade. Além disso, La Guardia promoveu a expansão do número de habitações públicas, a construção de *playgrounds* em bairros, parques e aeroportos, e reestruturou o departamento de polícia de Nova York. Em São Paulo, Maia instituiu o Serviço Municipal de Parques Infantis, integrando os serviços das secretarias de assistência social, educação, cultura e saúde.

Em 1933, Moses foi convidado a ingressar na nova administração do prefeito La Guardia, como chefe de um novo e unificado Departamento de Parques Municipais e chefe da Autoridade da Ponte Triborough<sup>172</sup>, uma nova organização encarregada de construir a Ponte Triborough. O próprio Moses elaborou a legislação unificando os cinco departamentos de parques municipais para criar seu novo cargo. A Ponte Triborough, seu projeto mais grandioso até aquela época, foi finalizada em 1936, representando uma conexão crucial da rede de rodovias e do sistema de parques regionais projetados por Moses (Goldberger, 1981, p. 38).

---

<sup>172</sup> A Ponte *Triborough* conectou os distritos de Manhattan, Queens e Bronx, passando sobre os rios East River e Harlem River (Hall, 2016, p. 397).



**Figura 144:** A esquerda, o prefeito Fiorello La Guardia e o urbanista Robert Moses. A direita, Robert Moses com uma maquete da extremidade inferior de *Manhattan* e a ponte com a qual se propunha conectar *Battery Park* ao *Brooklyn*, 1939.

**Fonte:** New York City Municipal Archives Digital Galleries.

A década de 1930 representou um marco significativo na trajetória profissional de Robert Moses, iniciando-se pelo reconhecimento de suas habilidades no desenvolvimento de projetos dedicados a parques e rodovias em *Long Island*.

O governo federal, impulsionado pelo *New Deal*, canalizou uma significativa onda de financiamento para obras públicas em Nova York. Em 1933, Moses assumiu a liderança da Comissão de Obras Públicas de Emergência do estado, utilizando prontamente os recursos provenientes dos novos e substanciais programas federais de auxílio ao emprego, somados aos fundos dos parques que já estavam sob seu controle. Esse influxo financeiro não apenas permitiu a transformação desejada por Moses na costa oeste de *Manhattan*, mas também possibilitou a implementação de uma extensa rede de novas pontes e vias públicas. Estendendo-se desde *Manhattan* até o *Bronx* e alcançando os subúrbios do condado de *Westchester*, essas iniciativas desempenharam um papel crucial na reconfiguração da paisagem urbana e na melhoria da infraestrutura de transporte da região. O êxito desses empreendimentos solidificou ainda mais a reputação de Moses como habilidoso e influente no desenvolvimento urbano da metrópole nova-iorquina (Gutfreund, 2007).

Para financiar esses projetos, Moses teve que buscar recursos além do financiamento proveniente dos parques e dos programas de trabalho do *New Deal*. Assim, para as novas pontes e grande parte das novas estradas, ele implementou sistemas de pedágio

e estabeleceu agências governamentais específicas e independentes para a construção, posse, operação e manutenção das novas instalações, as *authorities*.<sup>173</sup>

As novas agências independentes surgiram como a solução ideal para os governantes eleitos, atraídos pela oportunidade de realizar grandes projetos de obras públicas durante a Grande Depressão, sem despesas iniciais significativas e sem encargos contínuos nos orçamentos públicos para manutenção.

A ação de Moses envolveu a coordenação de várias *authorities*, bem como a captação de recursos por meio de títulos, pedágios e taxas de estacionamento. As *authorities* foram uma característica marcante de sua administração em Nova York. Sua estrutura possibilitava uma gestão eficiente, pois a autonomia dessas agências evitava a interferência política. Seu caráter não-comercial garantia a busca do bem público; no entanto, eram lideradas por representantes do *establishment* estatal e empresarial norte-americano, a elite técnica que promovia os interesses do grande capital por meio dos esquemas fordistas de integração e crescimento econômico, concentrando-se, neste caso, no desenvolvimento e equipamento dos centros urbanos (Somekh; Campos Neto, 2002).

A concepção de empregar tais agências, conforme Gutfreund (2007, p. 89), derivou da observação do funcionamento da *Port Authority of New York and New Jersey*, então sob a liderança dos advogados Julius Cohen<sup>174</sup> e Austin Tobin<sup>175</sup>. Moses reconheceu que uma estrutura jurídica semelhante à da Autoridade Portuária asseguraria que suas novas agências se tornassem instrumentos flexíveis e duradouros para ampliar sua influência, estabelecer fontes de financiamento próprias e, dessa forma, expandir o alcance de seus projetos. As receitas provenientes das tarifas cobradas por essas novas agências foram utilizadas por Moses para obter empréstimos destinados à construção

---

<sup>173</sup> As *authorities* de Nova York referem-se a várias agências e autoridades independentes que desempenham papéis específicos no planejamento, desenvolvimento e gestão de infraestrutura e serviços na região metropolitana de Nova York. Essas autoridades geralmente têm autonomia operacional e financeira e foram criadas para abordar necessidades específicas em áreas como transporte, habitação, desenvolvimento econômico, parques e recreação, entre outras.

<sup>174</sup> Julius Henry Cohen (1873-1950) foi um advogado americano. Atuou como Conselheiro de Desenvolvimento Portuário e Procurador-geral da Autoridade Portuária de Nova York e Nova Jersey de 1917 a 1942.

<sup>175</sup> Austin Joseph Tobin (1903-1978) foi um advogado e empresário americano. Atuou como diretor executivo da Autoridade Portuária de Nova York, de 1942 a 1972.

dos projetos em andamento, custear as fases iniciais de planejamento de futuros projetos e, por fim, garantir empréstimos adicionais que financiariam os empreendimentos subsequentes.

Prestes Maia visitou a Autoridade do Porto de Nova York, em 1946 e os desdobramentos dessa visita iremos apresentar no próximo capítulo.



**Figura 145:** O prefeito La Guardia (à esquerda), com Robert Moses ao seu lado, anuncia a nomeação de Moses para a Autoridade da Ponte Triborough, para suceder a John Stratton O'Leary.

**Fonte:** NY Daily News Archive.

Na primeira metade de 1933, sob a liderança de Moses, foi estabelecida a Autoridade da Ponte Triborough como uma medida para financiar a construção de modo ininterrupto da ponte. Tal agência tornou-se o epicentro do poder de Moses, operando como uma autoridade do estado de Nova York, não municipal. Dessa forma, seu foco não se limitou apenas à interconexão dos cinco distritos da cidade de Nova York, mas também se estendeu a uma

ligação mais eficaz entre *Long Island* e o Vale do Hudson com a região metropolitana. O planejamento abrangente abordou os fluxos de transporte rodoviário e pendular em escala regional, enquanto os investimentos da Triborough – em infraestrutura de transporte – facilitaram a expansão metropolitana perimetral. O aumento de caminhões e veículos de passageiros não só resultou em receitas adicionais, mas também gerou investimentos a longo prazo em infraestrutura nesse sistema (Ballon; Jackson, 2007).



AIR VIEW OF SOUTHERN MANHATTAN, SHOWING RAISED WATERFRONT BOULEVARD PROPOSED BY NELSON P. LEWIS IN 1922

**Figura 146:** Vista aérea do sul de Manhattan, mostrando a avenida à beira-mar proposta por Nelson Lewis em 1922.

**Fonte:** *Regional Plan of New York and Its Environs*, 1929.

Uma das realizações mais conhecidas de Robert Moses foi o redesenho da costa oeste da ilha de Manhattan, projeto que ficou conhecido como *West Side Improvement*. A ideia de que as grandes cidades deveriam ter amplas estradas e parques à beira-mar já havia sido colocada desde 1905, quando Daniel Burnham propôs

uma estrada costeira para São Francisco, assim como em seu plano para Chicago, em 1908-1909. A ideia de que Nova York poderia ter uma via marítima com paisagens semelhantes foi proposta publicamente pela primeira vez pelo engenheiro municipal Nelson Lewis (1856-1924), em 1922. A ideia foi acatada pela *Regional Plan Association-RPA*, que naquele ano havia acabado de ser formada. Nelson Lewis e seu filho Harold Lewis fizeram todos os levantamentos dos sistemas de transporte da área e elaboraram um projeto para unir toda a área metropolitana por meio de uma rede de novas rodovias.<sup>176</sup>

Esse projeto foi publicado no primeiro *Regional Plan of New York and Its Environs*, em 1929. Os mapas e diagramas continham, conceitualmente, a maior parte do sistema viário que Robert Moses acabou por executar, incluindo as rodovias à beira-mar nas margens da ilha de Manhattan. O *West Side Improvement*, incluiu a construção da *Henry Hudson Parkway*, classificada por Hall (2016, p. 397) como “a primeira autêntica

<sup>176</sup> GUTFREUND, Owen. D. *Rebuilding New York in The Auto Age: Robert Moses and His Highways*. In: BALLON, Hilary; JACKSON, Kenneth T. (Org.). *Robert Moses and The Modern City. The transformation of New York*. New York: Norton Professional Books, 2007, p. 87.



autoestrada do mundo”, a requalificação do paisagismo do *Riverside Park*, projetado por Frederick Law Olmsted, (1822-1903) e a construção da *Henry Hudson Memorial Bridge*.

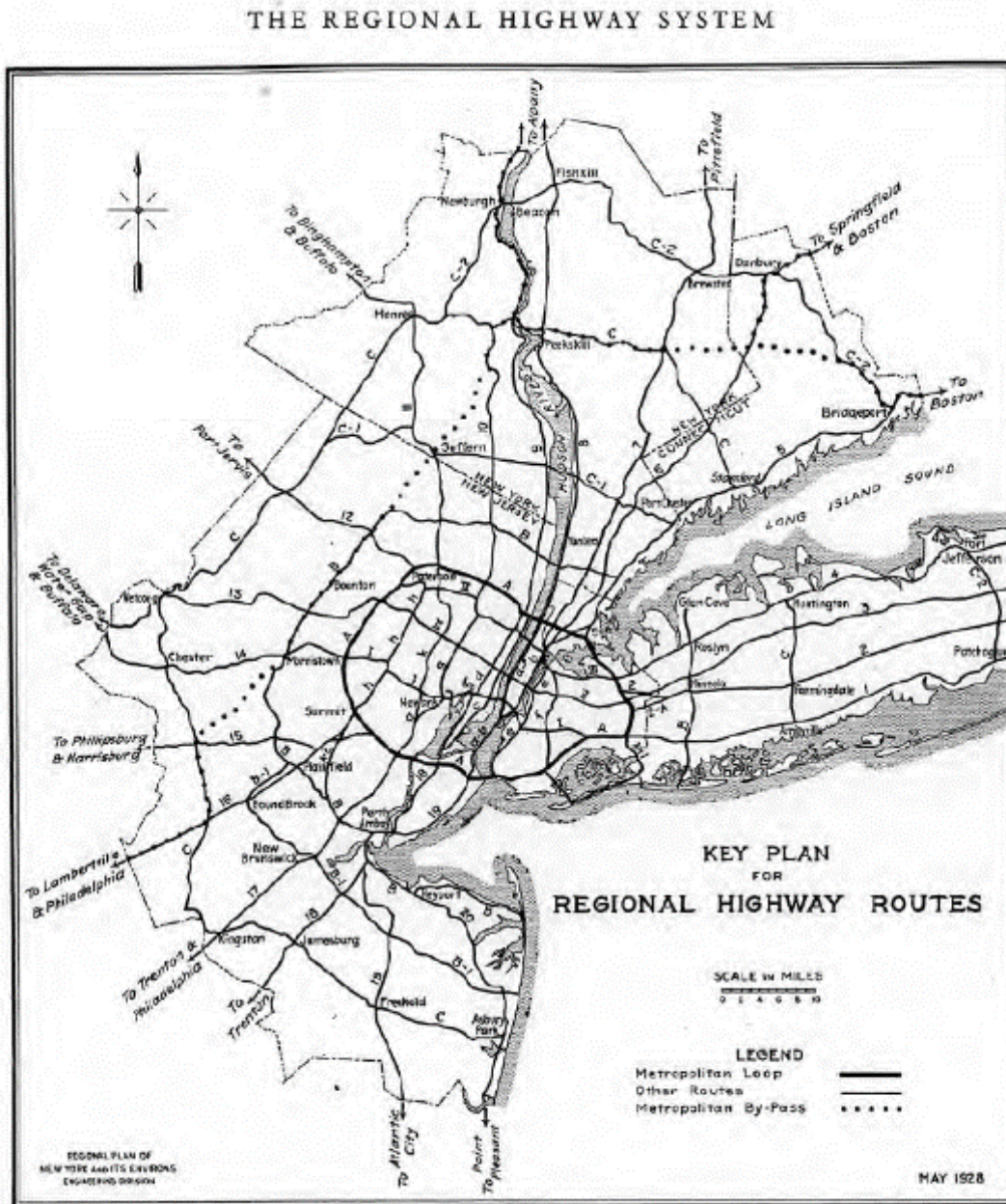


FIG. 12

**Figura 147:** Plano-chave para Rotas Rodoviárias Regionais. Maio de 1928.

**Fonte:** *Regional Plan of New York and Its Environs*, 1929.

Setores significativos do Plano Regional relacionados aos sistemas viários e de parques foram colocados em prática durante as décadas de 1930 a 1960, com Robert Moses desempenhando um papel proeminente como advogado e executor de projetos de infraestrutura. Em marcante contraste, as orientações delineadas no Plano Regional

para ferrovias e transporte coletivo foram amplamente negligenciadas. A falta de investimento nas décadas de 1930 a 1970 em sistemas ferroviários e transporte público refletiu na prioridade atribuída pelas esferas federal, estadual e municipal às rodovias. Esse descaso também foi influenciado pelo crescente poder das corporações automotivas e petrolíferas, além da importância crucial atribuída aos automóveis e à propriedade residencial na economia durante o período de prosperidade e aumento do consumo em massa após a Segunda Guerra Mundial.<sup>177</sup>

Conforme Fishman (2007), na década de 1930, a colaboração de Moses na Ponte Triborough o conduziu a uma perspectiva significativamente mais radical e modernista em relação ao transporte automotivo e à cidade como um todo. Assim como muitos, Moses ficou cada vez mais fascinado por uma visão de cidade composta por arranha-céus em meio a parques e extensas vias expressas. Essa concepção, em última análise, teve suas origens na *Ville Contemporaine* (1922) de Le Corbusier, no "*Plano Voisin*" para Paris (1925) e na Carta de Atenas (1933) resultante do IV CIAM (*Congrès internationaux d'architecture moderne*).

Para os arquitetos do Movimento Moderno, como o discípulo de Le Corbusier, Josep Lluís Sert, o tecido urbano típico da cidade de Nova York era fundamentalmente obsoleto, e as suas ruas estreitas e habitações densas eram uma "reliquia decadente da era dos cavalos e charretes" (Sert, 1942). Assim como Sert e os modernos, Moses não compartilhava o apreço pela solução apresentada por Lewis Mumford para desconcentrar a metrópole e transferir a população e a indústria para cidades-jardim espalhadas por toda a região. Para Moses, Sert e a *Regional Plan Association*, as grandes cidades deveriam ser reconstruídas e não abandonadas.

Nesse contexto, os empreendimentos liderados por Robert Moses passaram a visar a requalificação de áreas urbanas degradadas através da criação de superquadras, fundamentadas na concepção moderna de edifícios residenciais altos em meio a extensas áreas verdes destinadas à recreação, interligadas por vias expressas. A partir de 1937, esses conjuntos foram incorporados à política habitacional nacional norte-

---

<sup>177</sup> BALLON; JACKSON, *op. cit.*

americana do segundo pós-guerra, e Robert Moses ampliou suas atividades para englobar igualmente o campo da habitação voltada à classe média e camadas de baixa renda.

Um exemplo desses projetos, foi o de *Washington Square Viilage*, desenvolvido em 1953, formado por um complexo de apartamentos em uma superquadra no bairro de *Greenwich Village*, em Manhattan. Para o projeto, Moses contratou o arquiteto Paul Lester Wiener e o escritório *Sasaki, Walker & Associates* para o paisagismo.

Em 1941, Wiener e Josep Lluís Sert fundaram a *Town Planning Associates*, uma empresa criada em Nova York, ativa entre 1942 e 1959, que também contava com a participação de Paul Schulz. A sociedade produziu planos urbanos para várias cidades sul-americanas, no Brasil, Peru, Colômbia, Venezuela e Cuba, novas ou existentes, e beneficiou-se, como veremos, dos intercâmbios culturais promovidos pela Política de Boa Vizinhança do governo Roosevelt, e o *Office* coordenado por Nelson Rockefeller (Gomes; Espinoza, 2009).

Sua primeira encomenda foi para uma cidade modelo no Brasil, a Cidade dos Motores, destinada a acomodar 25.000 trabalhadores industriais e agrícolas em um local próximo a uma fábrica de motores de aeronaves. Os projetos aplicavam os fundamentos modernos difundidos pelos CIAM e contidos na Carta de Atenas, redigida em 1933. Tinha como premissa a compartimentação da cidade em quatro zonas distintas, habitação, trabalho, recreação e circulação.

O cruzamento desses personagens, planos e ideias, como veremos, irá ocorrer em 1946, quando Prestes Maia vai aos Estados Unidos, por meio de uma viagem de estudos promovida pelo *Institute of Inter-American Affairs*, à época também presidido por Nelson Rockefeller. Maia, passeou pelos projetos de Robert Moses guiado pelo próprio e, ao que nossa pesquisa indica, visitou o escritório da *Town Planning Associates*, em Nova York.



*Courtesy, Singer Manufacturing Company*

**Transportation Planning Maps Are an Invaluable Aid to Rationing Boards and War Plants**

This photograph shows the map and operating personnel of the war transportation board of the Singer Manufacturing Company at Elizabethport, New Jersey, one of the first to establish an effective organization for meeting its workers' transportation problems.

**Figura 148:** Durante a Segunda Guerra Mundial, a Regional Plan Association direcionou os seus esforços para transpor as fronteiras políticas e facilitar a cooperação das agências governamentais na região de Nova York em temas relacionado a habitação, transporte e proteção civil.

**Fonte:** Regional Plan Association.



**CAPÍTULO 03 |  
DESDOBRAMENTOS NA AMÉRICA DO SUL**

### 3.1 Do Orinoco ao Prata: a proposta de integração continental multimodal sul-americana (1942-1943)

Um exemplo das propostas surpreendentes que surgiram com a emergência da guerra foi a ideia de construção de um sistema intermodal, envolvendo canais, ferrovias e rodovias no interior da América do Sul. O sistema ligaria as bacias dos rios Orinoco e Amazonas às dos rios Paraná, Uruguai e Paraguai, formadores da bacia do Prata (McCann, 1995).

Em agosto de 1942, diante do torpedeamento de navios costeiros brasileiros, por submarinos alemães, e a entrada do Brasil na Guerra, o governo havia começado a tomar medidas visando o estabelecimento de uma via fluvial interna de comunicação com a Venezuela que servisse ao desenvolvimento do intercâmbio comercial entre os dois países. Seria vantajoso ao Brasil adquirir petróleo da Venezuela e também dispor de facilidades para o fornecimento de produtos brasileiros.

Antes mesmo da vinda da Missão Cooke, ainda em 1940, o *Office of the Coordinator of Inter-American Affairs – OCIAA*, havia solicitado a consultores especializados uma série de relatórios e pesquisas sobre todas as possibilidades dos transportes sul-americanos. Uma maior ênfase foi dada à aviação, mas também um diagnóstico sobre o transporte terrestre e fluvial foi realizado pelo engenheiro Fred Lavis, um consultor e especialista de Nova York em transportes latino-americanos.<sup>178</sup>

Em setembro de 1942, Nelson Rockefeller se reuniu com o presidente Getúlio Vargas e discutiu, inicialmente, a criação de uma hidrovia que estabelecesse comunicações fluviais entre o Brasil e a costa da Venezuela, através dos rios Orinoco, Negro, Amazonas e seus afluentes. A hidrovia seria de fundamental importância no contexto da guerra. Havia a preocupação crescente quanto à manutenção do abastecimento

---

<sup>178</sup> Relatório apresentado ao OCIAA em dezembro de 1940. ROWLAND, Donald, W. (dir.). *History of the Office of the Coordinator of Inter-American Affairs*. Washington: United States Government Printing Office, 1947, p. 37.



naval de alimentos, suprimentos de petróleo e demais necessidades. Rockefeller também se reuniu com o ministro da Guerra, o general Eurico Gaspar Dutra, e o chefe do Estado-Maior das Forças Armadas, o General Góes Monteiro (Tota, 2014).



**Figura 149:** O general Góes Monteiro, chefe do Estado-Maior das Forças Armadas, explica a estratégia conjunta de defesa do Atlântico apontando para um mapa da América Latina. Sentados estão Nelson Rockefeller e o ministro da Guerra, Eurico Gaspar Dutra. Ministério da Guerra, setembro de 1942  
**Fonte:** Tota (2014).



**Figura 150:** Presidente Getúlio Vargas com o empresário Nelson Rockefeller em setembro de 1942.  
**Fonte:** Arquivo Nacional.

Em correspondências entre a Presidência da República e o embaixador do Brasil na Venezuela as tratativas avançavam. Afirmava-se que a navegação interna Orinoco-Cassiquiare-Negro-Amazonas seria muito importante, porém difícil, tendo em vista as

várias cachoeiras que obstruíam a navegação nos rios Negro e Cassiquiare<sup>179</sup> e a necessidade de negociações também com a Colômbia, em parte separada da Venezuela pelos rios Orinoco e Negro. Ademais, para que esses rios fossem “abertos a barcos capazes de transportar petróleo em quantidades razoáveis, seriam necessárias obras importantes de engenharia”<sup>180</sup>

Nesse mesmo contexto, o engenheiro Morris L. Cooke, chefe da Missão Cooke (1942) propõe um sistema de comportas e canais que conectaria os campos petrolíferos do rio Orinoco, na Venezuela, à bacia Amazônica pelo interior do continente, longe dos ataques dos submarinos alemães da costa do Atlântico. Rockefeller, percebendo os enormes benefícios econômicos que a ideia traria, manifestou-se interessado e disposto a realizá-la com recursos norte-americanos.<sup>181</sup>

---

<sup>179</sup> O canal do Cassiquiare, é um canal natural e bifurcação fluvial com 326 km de comprimento que se desenvolve entre a margem esquerda do rio Orinoco, na Venezuela, e a margem direita do rio Negro, afluente do rio Amazonas, na fronteira entre a Venezuela e a Colômbia. O Cassiquiare interliga assim duas das mais importantes bacias hidrográficas do mundo: a do Amazonas, a maior do planeta, com 6 200 000 km<sup>2</sup>; e a do Orinoco, a terceira maior da América do Sul, com uma área de 948 000 km<sup>2</sup>. Na sua totalidade aquelas bacias perfazem uma superfície conjunta de 7 850 000 de quilômetros quadrados, correspondentes a 44% do território da América do Sul. O canal é uma ocorrência geográfica raríssima, resultante da captura fluvial de uma bifurcação de outro curso de água, a qual faz da região do estado brasileiro do Amazonas ao nordeste dos rios Solimões e Amazonas, os estados brasileiros do Amapá e Roraima, a parte da Venezuela a leste do Orinoco e as três Guianas uma única e gigantesca ilha marítimo-fluvial.

<sup>180</sup> Correspondência entre a Presidência da República, Luís de Faro Jr., Embaixador na Venezuela, e outras sobre: *declaração de guerra do Brasil ao Eixo; intensificação do comércio com a Venezuela; aquisição e transporte de petróleo desse país; estabelecimento de uma linha aérea e naval entre os dois países e estudos para a navegação fluvial; viagem do Ministro do Exterior venezuelano ao Brasil e repercussão desses entendimentos nos Estados Unidos*. Rio de Janeiro, Caracas, Washington. 17 ago. a 11 dez. de 1942. Arquivo Getúlio Vargas, Pasta GV c 1942.08.17/1.CPDOC/FGV.

<sup>181</sup> Carta de Luiz Vergara, ministro chefe da Casa Civil da Presidência da República, para Luís de Faro Jr., embaixador brasileiro na Venezuela; Carta de 30/09/1942. Arquivo Getúlio Vargas, Pasta GV c 1942.08.17/1.CPDOC/FGV.



**Figura 151:** Sistema hidroviário de conexão sul-americana. Conexão entre o Mar do Caribe (Venezuela) e a Bacia do Rio da Prata (Argentina), cortando o interior do território.  
**Fonte:** Georgescu, 2013.

O empresário adotou o projeto no âmbito da política de cooperação do *Office for Inter-American Affairs* (Colby, 1998, p. 168), camuflando o fato de que a *Standard Oil Company* já operava na Venezuela desde a década de 1920, por meio de uma subsidiária chamada *Creole Petroleum Corporation*. Rockefeller, enquanto coordenador do *Office*, promoveu a dupla política de proteger os mercados das empresas

americanas, incluindo as suas, e de encorajar a diversificação das economias latino-americanas.

O embaixador Luís de Faro Jr., na Venezuela, continuou estudando a possibilidade de transporte fluvial entre os dois países e identificou três obstáculos principais ao estabelecimento da navegação regular por aquela via. O primeiro obstáculo seria os “rápidos e cachoeiras do Orinoco entre Atures e Maipures”; um segundo, “alguns grandes rochedos do Cassiquiare”; e, por último, “as corredeiras do rio Negro”.

Faro Jr. informava que algumas empresas venezuelanas estavam planejando uma expedição para transportar, por via fluvial, petróleo em tambores até Manaus. A correspondência do embaixador ainda mencionava que um representante da *Higgins Industries Corporation*, formada por grandes estaleiros fabricantes de embarcações, sediada em Nova Orleans, Louisiana, estava interessada em construir barcos especiais, de fundo chato, “suficientemente grandes e velozes” para aquele tipo de tráfego. A empresa se dispôs a sobrevoar e filmar a região, de modo a reconhecer a topografia, e a percorrer, em uma de suas embarcações, o trecho estudado, apresentando depois um relatório circunstanciado.<sup>182</sup> Foram essas algumas das iniciativas pioneiras de reconhecimento do território da Amazônia visando a sua exploração.

---

<sup>182</sup> Carta de Luís de Faro Jr., embaixador brasileiro na Venezuela a Luiz Vergara, ministro chefe da Casa Civil da Presidência da República. Carta de 09/10/1942. Arquivo Getúlio Vargas, Pasta GV c 1942.08.17/1.CPDOC/FGV.





**Figura 152:** Sistema hidroviário interior formado pelo rio Orinoco, canal Casiquiare e rio Negro. Conexão entre o Mar do Caribe e os territórios da Bacia Amazônica da Venezuela, Colômbia e Brasil.  
**Fonte:** Georgescu (2013).

O Ministério do Exterior da Venezuela também passou a examinar a questão nomeando uma comissão composta por representantes dos ministérios interessados (Relações Exteriores, Guerra, Obras Públicas e Trabalho), a fim de elaborar estudos sobre o tema.

Ao mesmo tempo, Nelson Rockefeller havia estabelecido contato com a *Higgins* que, para além de querer criar a hidrovía entre a Venezuela e o Brasil, passou a se interessar

pelo completo “desenvolvimento das vias fluviais interiores do Brasil”. Em carta ao embaixador brasileiro, Dudley P. South, engenheiro consultor da empresa afirmava:

A nossa companhia fez estudos especializados sobre este assunto. Parece-nos possível comunicar alguns tributários do norte do Rio da Prata a fim de que possam se unir estes ao Orinoco. Fiz pessoalmente um estudo do Rio Orinoco durante os meses de Março, Abril, Maio e Junho últimos deste ano (1942) quando esse rio estava no seu mais baixo nível. Durante essa época estudei os Rápidos Atures e Maipures bem como o próprio Orinoco desde “San Fernando de Atabapo” até os Rápidos “Santa Bárbara” junto ao delta Ventuari.<sup>183</sup>

A *Higgins* havia feito relatórios sobre as cachoeiras dos rios durante suas várias fases, “desde as suas vazantes até os mais altos pontos de suas enchentes”. Os estudos demonstravam que as diferenças de nível entre os vários pontos dos rios eram mínimas e as cachoeiras verificadas eram formadas apenas por rochas esparsas no leito dos rios. Uma pequena obra de engenharia e “o emprego de dynamite” seriam os esforços necessários à abertura de um canal capaz de permitir a navegação de lanchas e chatas por aqueles rios.

Antes mesmo de iniciar comunicação com o governo brasileiro, em julho de 1942, o engenheiro da *Higgins* havia sido chamado pelo “*Rockefeller Committee*” para apresentar-lhes um estudo sobre as possibilidades de navegação fluvial do rio Orinoco ao rio Negro, uma comunicação segura entre Ciudad Bolivar e Manaus. Além disso havia sido solicitado a incluir em seus trabalhos estudos sobre as possibilidades de melhorar o sistema fluvial da América do Sul de forma a “prover no seu máximo uma segura e econômica comunicação entre os diversos países desse continente”.

A carta do engenheiro South explicitava que, além do *Office* liderado por Rockefeller, outros grupos de Washington muito haviam se interessado por tais possibilidades. Também demonstrava um certo distanciamento entre o “*Rockefeller Committee*” e o Departamento de Estado americano, na medida em que ambos, individualmente, haviam solicitado as mesmas informações técnicas a *Higgins*. South atribuía à empresa

---

<sup>183</sup> Carta de Dudley P. South, engenheiro consultor da Higgins Industries, Inc. Nova Orleans, a Luís de Faro Jr., embaixador brasileiro na Venezuela. Carta de 13/10/1942. Arquivo Getúlio Vargas, Pasta GV c 1942.08.17/1.CPDOC/FGV.

a ideia inicial da hidrovia e a responsabilidade por um maior aprofundamento técnico sobre a sua implementação.<sup>184</sup>

Antes da Segunda Guerra Mundial, a *Higgins* havia iniciado a produção de pequenos barcos de calado raso, que foram projetados para serem operados em áreas pantanosas rasas, comuns na Louisiana. Esses barcos pequenos, mas rápidos, podiam se chocar com toras parcialmente submersas sem sofrer danos, pois suas hélices eram protegidas. Durante a guerra, as Indústrias *Higgins* se expandiram consideravelmente para atender às necessidades militares. De uma única fábrica, com cerca de 75 funcionários, passou a sete que empregavam mais de 20.000 trabalhadores, em 1943 (Peck, 1962).



**Figura 153:** Vista de uma linha de montagem de barcos Higgins, a placa acima da fábrica diz “*The guy who relaxes helps the axis*”.

**Fonte:** Collection of Higgins Industries, 2008.280.002. The National WWII Museum.

A empresa também tinha um escritório de arquitetura subsidiário que projetava estaleiros e edifícios industriais e, nessa direção, vislumbrava construir lanchas

---

<sup>184</sup> Carta de Dudley P. South, engenheiro consultor da Higgins Industries, Inc. Nova Orleans, a Luís de Faro Jr., embaixador brasileiro na Venezuela. Carta de 13/10/1042. Arquivo Getúlio Vargas, Pasta GV c 1942.08.17/1.CPDOC/FGV.



torpedeiras no Brasil e constituir uma companhia brasileira para a construção permanente de barcos fluviais.<sup>185</sup>

Em outubro de 1942, o presidente Getúlio Vargas manda a embaixada do Brasil informar a Nelson Rockefeller que o Brasil, a Venezuela e a Colômbia estariam de acordo com a abertura das comunicações fluviais em estudo; lembrando que, quando da sua visita ao Brasil, “o Sr. Rockefeller se manifestou muito simpático ao empreendimento, achando que os Estados Unidos poderiam apoiá-lo com os necessários recursos financeiros”.<sup>186</sup>

Como pudemos observar pela documentação levantada, o projeto era muito mais do interesse de Rockefeller do que do próprio governo americano. Quando Rockefeller recebeu a informação sobre a concordância dos países latino-americanos pela hidrovia, demonstrou-se surpreso pois havia sido informado pelo Departamento de Estado que o governo brasileiro não havia se interessado pelo prosseguimento do projeto. Tais informações foram transmitidas por meio de um telegrama do embaixador americano Jefferson Caffery que classificava o projeto como “um tanto romântico”, indicando que dificilmente poderia ser considerado um projeto de guerra emergencial. De fato, os interesses de Rockefeller e Caffery se chocaram em muitos momentos durante o período do conflito bélico, como apontado por alguns autores.<sup>187</sup>

A correspondência oficial revela que o governo brasileiro buscou solucionar o impasse para o prosseguimento dos estudos para a hidrovia, como também para um projeto de instalação de uma fábrica de aviões em Lagoa Santa – MG.<sup>188</sup>

---

<sup>185</sup> Carta de Dudley P. South, engenheiro consultor da Higgins Industries, Inc. Nova Orleans, a Luís de Faro Jr., embaixador brasileiro na Venezuela. Carta de 13/10/1942. Arquivo Getúlio Vargas, Pasta GV c 1942.08.17/1.CPDOC/FGV.

<sup>186</sup> Carta de Luiz Vergara, ministro chefe da Casa Civil da Presidência da República, a Carlos Martins, embaixador brasileiro nos Estados Unidos. Carta de 23/10/1942. Arquivo Getúlio Vargas, Pasta GV c 1942.08.17/1.CPDOC/FGV.

<sup>187</sup> Entre os autores que narram a conflituosa relação entre Nelson Rockefeller e o embaixador Jefferson Caffery destacamos os trabalhos de Tota (2014) e Colby; Dennett (1998)..

<sup>188</sup> Inaugurada em 1946, em Lagoa Santa, na Região Metropolitana de BH, a primeira grande fábrica de aeronaves militares do Brasil funcionou até 1951.

Em 26 de novembro de 1942 o *New York Times* noticiava que Brasil e Venezuela estariam estudando o projeto da hidrovia Orinoco-Cassiquiare-Negro e as informações haviam sido reveladas ao jornal pelo ministro das relações exteriores venezuelano.

**BRAZIL, VENEZUELA  
STUDYING WATERWAY**

**Projected Route Would Utilize  
Four Major Rivers**

Wireless to THE NEW YORK TIMES.

CARACAS, Venezuela, Nov. 25 --The development of an inter-American inland waterway using the Orinoco, Cassiquiare, Negro and Amazon Rivers is being studied by Brazilian and Venezuelan Government commissions, it was revealed today by Foreign Minister Parra Peraz.

He said he had signed an agreement with Brazil's Foreign Minister, Oswaldo Aranha, creating the commissions to develop this waterway. He also talked of extending the Venezuelan and Brazilian air lines connecting Boa Vista, Brazil; Santa Elena, Venezuela and Gran Sabana. He foresaw direct communications from Rio de Janeiro to Maiquetia and Miami and a great development of international trade by air rivers. The Minister added that the committees had been urged to speed their plans and remove all obstacles. Just what is planned regarding the two

portages necessary at Matpures and Atures was not revealed.

The Venezuelan commission includes members of the Ministries of Finance, Development of Public Works, Interior and Foreign Affairs.

**The New York Times**

Published November 26, 1942  
Copyright © The New York Times

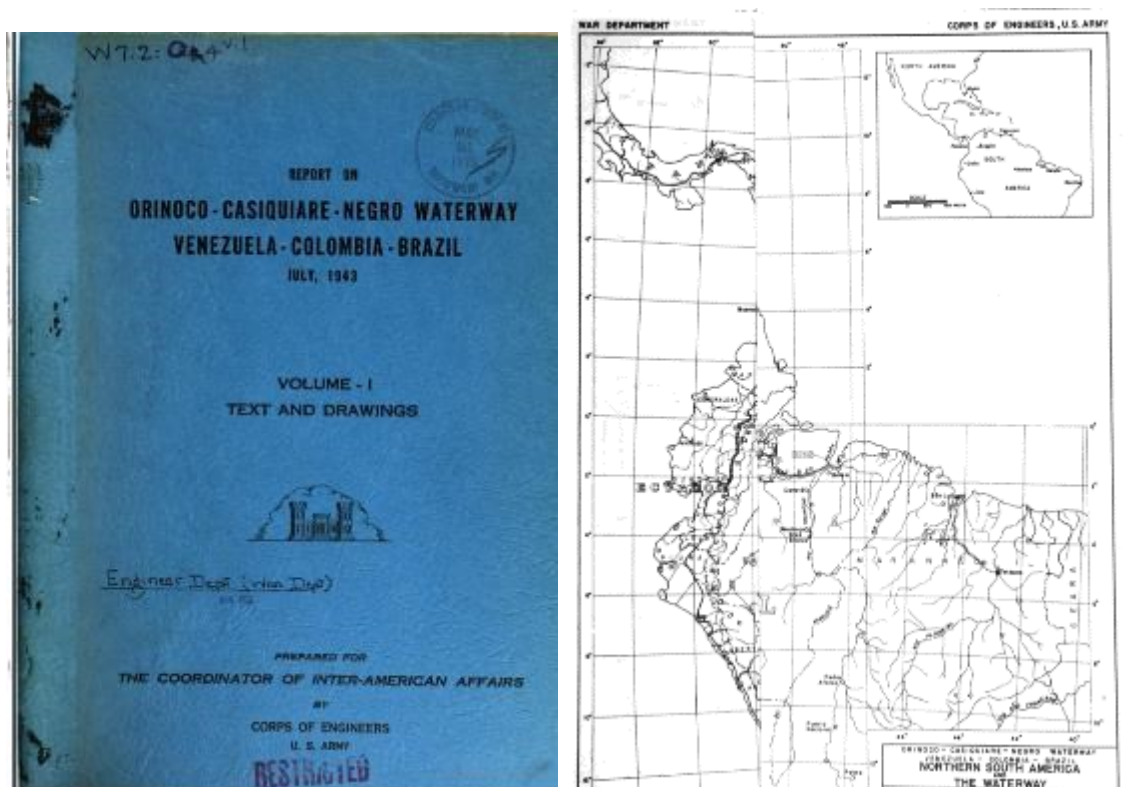
**Figura 154:** Notícia no *The New York Times* sobre o estudo da Hidrovia entre a Venezuela e o Brasil em 1942.

**Fonte:** Jornal *The New York Times*, 26/11/1942.

Em janeiro de 1943, o governo americano autorizava a realização de um amplo levantamento da proposta da hidrovia interior Orinoco-Cassiquiare-Negro a ser realizada por um grupo de engenheiros do Exército dos Estados Unidos com financiamento do OCIAA. Os estudos foram elaborados por 15 profissionais, aos quais estavam vinculados dois observadores dos governos da Venezuela e da Colômbia. Os técnicos retornaram aos Estados Unidos em maio e apresentaram um relatório em agosto de 1943 (Rowland, 1947).

Além de verificar possíveis rotas de navegação, o relatório estadunidense apresentou um reconhecimento completo do território em seus aspectos físicos e sociais. Diagnosticou um solo fértil, aparentemente adequado à agricultura e à pecuária, uma produção de petróleo em potencial e grandes possibilidades hídricas para a geração de energia. A pesquisa determinou a viabilidade e o custo da utilização do sistema hidroviário interior formado pelo rio Orinoco, canal Cassiquiare e rio Negro como uma

artéria de troca de mercadorias entre o Mar do Caribe e os territórios da bacia amazônica da Venezuela, Colômbia e Brasil.<sup>189</sup>



**Figura 155::** Report on the Orinoco-Casiquiare-Rio Negro Waterway, Venezuela-Colombia-Brazil, prepare for CIAA by the Corps of Engineers, United States Army, July, 1943.

**Fonte:** United Nations Archives.

Os resultados indicaram que a hidrovia era navegável para pequenos barcos ao longo de seu percurso por aproximadamente dez meses do ano. Foram elaborados quatro planos de melhoria da hidrovia para possível uso, desde um mais simples utilizando barcaças e rebocadores – sem a alteração física dos rios e canal –, até um mais complexo envolvendo a construção de barragens e eclusas e um extenso aprofundamento e alargamento do canal para que se pudesse alcançar uma maior profundidade e o trânsito de navios maiores.<sup>190</sup>

<sup>189</sup> 80 anos depois, em 2023, o Brasil debate a exploração de petróleo na foz do rio Amazonas e estudos dividem membros do Governo Federal. Reportagem da CNN de 27/05/2023 Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/economia/debate-sobre-exploracao-de-petroleo-na-foz-do-amazonas-envolve-reservas-de-30-bilhoes-de-barris-e-quase-us-3-bi-em-investimentos/> Acessado em: 16/12/2023.

<sup>190</sup> *Report on the Orinoco-Casiquiare-Rio Negro Waterway, Venezuela-Colombia-Brazil, prepare for CIAA by the Corps of Engineers, United States Army, July 1943.*

Não tivemos acesso ao projeto do engenheiro Morris L. Cooke e sequer podemos confirmar se, de fato, foi desenvolvido. Todavia, o quarto e mais complexo plano dos engenheiros do exército americano nos parece assemelhar-se à proposta de Cooke para um sistema multimodal de canais, eclusas e barragens citado por alguns autores.<sup>191</sup>

A hidrovía seria parte dos objetivos do governo brasileiro em criar um complexo de transporte multimodal formado por hidrovias, rodovias e ferrovias que interligariam internamente todo o mercado sul-americano, da bacia do rio Orinoco à Bacia do rio da Prata.

Outros autores, como Georgescu (2013), chegam a apontar as possibilidades de uma conexão fluvial-marítima-hemisférica que envolveria também importantes rios da América do Norte, tais como o Mississippi, o Ohio, os Grandes Lagos, o São Lourenço e o Hudson, este último situado em Nova York.



**Figura 156:** Rios interiores dos Estados Unidos compoendo um sistema de Integração Fluvial Marítima Hemisférica.  
**Fonte:** Georgescu (2013).

<sup>191</sup> A ideia de um projeto de canais, represas e eclusas de Morris L. Cooke foi citada em COLBY; DENNETT, 1998 e em McCANN, 1995. Os autores se referenciam em uma carta enviada por Berent Friele a Morris L. Cooke em 28/09/1942. Berent Friele para Morris Llewellyn Cooke, de 28 de novembro de 1942, RG 229, Caixa 1.261, Pasta 02.7, Arquivos Nacionais; Berent Friele to Cooke, n.p., nov. 28, 1942, Cooke Papers, 0283, Franklin D. Roosevelt Library (FDRL), Hyde Park, N.Y.;





**Figura 157:** Integração Fluvial Marítima Hemisférica.  
**Fonte:** Georgescu (2013).

Em fevereiro de 1943, foi criado o Serviço de Navegação da Bacia do Prata – SNBP, cujo objetivo era o de manter o controle nacional sobre a navegação dos rios Paraná, Paraguai e Uruguai que, pela sua junção, formam o rio da Prata. Com a criação do SNBP, foram incorporados ao patrimônio da União a seção fluvial de Mato Grosso, pertencente ao Lloyd Brasileiro, constituída por três navios-motores de 1.300 toneladas,

sete chatas de várias tonelagens e um rebocador para a navegação da linha principal Corumbá-Montevideú, com escalas em Assunção, Rosário de Santa Fé e Buenos Aires, em território estrangeiro, e Porto Esperança, Forte Porto Carreiro e Porto Murtinho, em território nacional.<sup>192</sup>

O SNBP também incorporou a Companhia Viação São Paulo-Mato Grosso<sup>193</sup> e a Empresa Transparaná Ltda., que possuíam algumas chatas e rebocadores utilizados para a travessia do gado proveniente do Sul do Mato Grosso e destinado aos mercados consumidores do Sudeste. Do mesmo modo, foi estatizada a Estrada de Ferro Guaíra-Porto Mendes, com as instalações portuárias de Guaíra e de Porto Mendes, exploradas então pela Companhia Mate-Laranjeiras S. A.<sup>194</sup>

O patrimônio ferroviário e fluvial incorporado ao SNBP foi taxado de antigo e pouco eficiente, com embarcações ultrapassadas, destacando-se apenas os três navios-motores da linha Corumbá-Montevideú, construídos em 1926 e 1927. A situação econômica do país, agravada pelas dificuldades da guerra e do pós-guerra, impediu que o SNBP, sem recursos financeiros adequados, reformasse seu patrimônio para cumprir plenamente suas finalidades.<sup>195</sup>

Ao assumir o cargo de Diretor do SNBP, o engenheiro Clóvis de Macedo Côrtes organizou um plano de renovação da frota, apresentando um projeto para a construção de 35 unidades ao Ministro da Viação em 1944. No entanto, o programa não se concretizou devido à Guerra Mundial e às limitações na execução do plano, dadas as características dos navios necessárias para a navegação dos rios Paraguai, Paraná e seus afluentes, de profundidade pequena e variável.<sup>196</sup>

---

<sup>192</sup> Decreto-lei n.º 5.252, de 16 de fevereiro de 1943.

<sup>193</sup> Como observado no Capítulo 01, havia sido criada no início do século XX.

<sup>194</sup> Decreto-lei n.º 5.252, de 16 de fevereiro de 1943.1

<sup>195</sup> Revista do Serviço Público. Ano XIV. v. 1, n. 3. março de 1951.

<sup>196</sup> *Idem, ibid.*

Os estaleiros nacionais também enfrentaram dificuldades devido à falta de materiais essenciais, como chapas e motores. Após o término da guerra, o SNBP teve dificuldades em contratar estaleiros estrangeiros na construção dos navios até o final de 1947.

Diante de vários fatores adversos, incluindo a falta de recursos, o SNBP não pôde cumprir seu objetivo de desenvolver o comércio entre o Brasil e as repúblicas do Rio da Prata. A cabotagem da República do Paraguai ficou à mercê dos navios argentinos, e o controle econômico da navegação entre Buenos Aires e Porto Murtinho passou para a República da Argentina. O Serviço de Navegação da Bacia do Prata, sem grande parte dos fretes paraguaios e argentinos, tornou-se um peso morto no orçamento nacional, recebendo uma subvenção que mal satisfazia às suas necessidades (Queiroz, 2004).

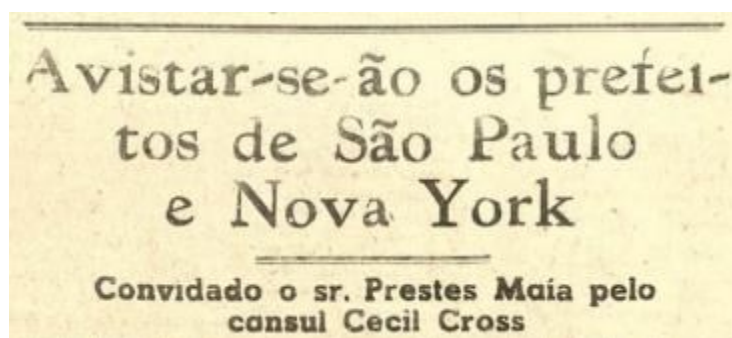
No final dos anos 1940 e início da década seguinte, o sistema de comunicações e transportes do oeste brasileiro passou por grandes alterações. A Estrada de Ferro Noroeste, a Brasil-Bolívia e as linhas aéreas contribuíram para o desenvolvimento do estado do Mato Grosso, mas ainda não conseguiram preencher completamente as algumas lacunas demográficas e econômicas. O rio Paraguai, historicamente crucial para a economia de Mato Grosso, havia servido como via de escoamento e abastecimento para diversas cidades, mas as mudanças no cenário de transporte e comunicações alteraram significativamente esse papel.

### **3.2 Homens e ideias em redes transnacionais: o ex-prefeito Prestes Maia viaja aos Estados Unidos (1946)**

Em dezembro de 1944, o *Correio da Tarde* noticia que Cecil Cross, cônsul dos Estados Unidos em São Paulo, e Arnold Tschudy, representando o coordenador do *Office – Nelson Rockefeller –*, haviam estado na prefeitura para, pessoalmente, convidar o prefeito Prestes Maia a visitar os Estados Unidos. Prestes Maia, agradeceu a “honrosa lembrança”, prometendo aceitá-la para “dentro em pouco ir a à cidade de Nova York avistar-se com o prefeito Fiorello La Guardia, o mais democrático de todos os chefes de



executivos municipais, e cuja fama São Paulo inteiro e, certamente todo o Brasil, conhecem”.



**Figura 158:** Notícias dos Jornais *Correio Paulistano* e *Correio da Tarde* informando que Prestes Maia fora convidado a visitar os Estados Unidos, em dezembro de 1944.

**Fonte:** Jornais *Correio Paulistano* e *Correio da Tarde* de 28/12/1944

A notícia informava que os dois prefeitos iriam trocar ideias e defender pontos de vista que, mais tarde, haveriam de “lucrar, tanto a grande cidade estadunidense, como a capital bandeirante”. Sugeria que seria bem possível que dessa visita resultasse a construção do metropolitano (metrô) em São Paulo, para o qual uma firma norte-

americana havia apresentado a Prestes Maia um “interessante projeto”<sup>197</sup>. A data da viagem ainda não tinha sido marcada.<sup>198</sup>

O *Correio Paulistano* também trazia a mesma nota. De modo mais discreto, dizia que:

(...) com esse gesto de compreensão e aproximação panamericana desejava o Sr. Nelson Rockefeller, também exaltar o já amplamente reconhecido valor de urbanista do prefeito de São Paulo, cujo renome há muito chegou à América do Norte.<sup>199</sup>

Assim como Prestes Maia representou o Estado Novo de Getúlio Vargas durante seu mandato como prefeito em São Paulo, La Guardia foi o prefeito responsável por implementar os programas federais do *New Deal* em Nova York. Sua proximidade com o presidente Franklin D. Roosevelt garantiu que a cidade fosse extremamente favorecida pelo *New Deal* em termos de financiamento para obras públicas e infraestrutura. O planejamento e a administração das obras ficaram a cargo do engenheiro Robert Moses.

A comparação entre Maia e La Guardia já havia sido feita por Nelson Rockefeller, dois anos antes em São Paulo, conforme mostramos anteriormente. Todavia, esses dois personagens colocados lado a lado ganharam nova dimensão com a publicação do livro-catálogo *Brazil Builds – Architecture New and Old, 1652 – 1942*, de Phillip Goodwin, editado pelo *Museum of Modern Art- MoMA* de Nova York, e publicado em inglês e português em 1943.

A historiografia aponta que a exposição e, por sua vez, o livro marcaram o início da grande recepção e difusão internacional da Arquitetura Moderna do Brasil. Segundo Cappello (2006, p. 15), “após a circulação de *Brazil Builds* e a recepção por ele

---

<sup>197</sup> “A partir de 1943, empresas norte-americanas e depois francesas rondaram a prefeitura oferecendo “sugestões” em forma de estudos mais ou menos completos de projetos de trens subterrâneos para a cidade. A primeira, ainda em 1943, foi a *De Leuw, Cather & Co.*, de Chicago, representada na prefeitura pelo industrial Henrique Dumont Villares, e desqualificada por Prestes Maia que considerou excessivamente caro e simples o estudo preliminar. A segunda, em 1944, foi a *Parsons, Brinckerhoff, Hagan & McDonald*, de Nova York, que ofereceu um estudo detalhado por aproximadamente US\$ 3,85 milhões, proposta descartada em 1946. A terceira coube, em 1946, à *Société Européenne d’Études et d’Entreprises*, de Paris, que ofereceu um estudo pela exorbitância de U\$ 35 milhões. A quarta foi feita pela empresa *Day & Zimmermann*, da Filadélfia, em 1947”. (LAGONEGRO, 2003, p. 131). Essa quarta proposta, como veremos, possivelmente envolveu um contato direto estabelecido por Prestes Maia, em 1946.

<sup>198</sup> Jornal *Correio da Tarde*, 28/12/1944.

<sup>199</sup> Jornal *Correio Paulistano*, 28/12/1944.

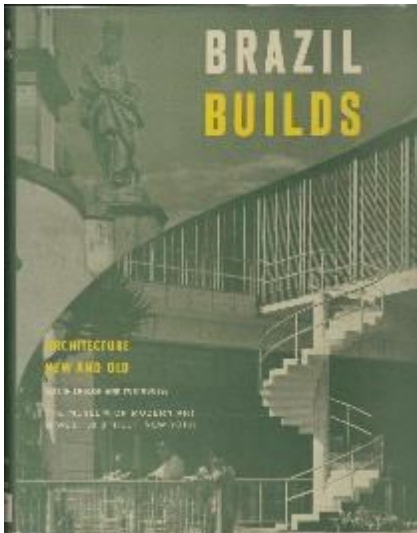
conquistada, uma série de artigos e números especiais de revistas internacionais serão dedicados à arquitetura moderna no Brasil”

Revistas como *L'Architecture d'Aujourd'hui*, *The Architectural Review*, *Architectural Design*, *Architectural Forum*, *Architectural Record*, *Domus*, *Casabella*, *Progressive Architecture*, *The Studio*, *Zodiac*, entre outras, regularmente passaram a programar páginas para mostrar o que se construía no Brasil nesse período (Cappello, 2006, p. 15).

Phillip Goodwin, arquiteto, presidente da Comissão de Arquitetura do MoMA e da Comissão de Relações Exteriores do Instituto Norte Americano de Arquitetos, apresenta um panorama de quase 300 anos da arquitetura brasileira que se inicia no período colonial, barroco e chega ao moderno. Ao analisar a produção paulista, cita Prestes Maia e o classifica como uma “combinação de Moses e La Guardia”.

São Paulo foi o bandeirante também do urbanismo. Aí surgiram os primeiros grandes planos de origem oficial. Os tuneis 9 de Julho começaram a ser abertos em 1935. Estradas com passagem de nível nos cruzamentos, muitas asfaltadas, principiaram a ser construídas em 1920. Desde 1934, abrem-se avenidas novas, alargam-se ruas, constroem-se viadutos dentro do próprio coração da cidade. O seu atual prefeito, sr. Prestes Maia é engenheiro, uma combinação de Moses e La Guardia (Goodwin, 1993, p. 94).

De fato, Prestes Maia conjugava os perfis técnico e político. Era ele mesmo o autor dos planos que passou a colocar em execução e fiscalizar em seu primeiro mandato à frente da prefeitura de São Paulo (1938-1945), mas capitalizara muito do legado do prefeito anterior, Fábio Prado, sem o mencionar. A realização de um conjunto de obras colocou-o em contato não só com os mais diversos ramos do empresariado industrial e comercial paulista, como estamos demonstrando, como também com os meios profissionais e intelectuais internacionais da década de 1940. Ao citar o urbanista e seus “grandes planos” para a cidade de São Paulo, a exposição *Brazil Builds*, que circulou nas principais cidades da Europa e de outros continentes, atualizou o conhecimento que se tinha sobre cultura arquitetônica e urbanística brasileira por todo o mundo, como já apontado por farta bibliografia sobre a Arquitetura Moderna no Brasil.



**Figura 159:** A capa do livro *Brazil Builds*, de 1943. Da esquerda para a direita: Philip L. Goodwin; Sra. Martins; e Sra. Sylvia Bettencourt, esposa do dono do jornal *Correio da Manhã*, na abertura da exposição do MoMA, em 1943. **Fonte:** The Museum of Modern Art Archives.

Aos 50 anos de idade, nove meses após terminada a sua primeira gestão como prefeito de São Paulo, em agosto de 1946, Prestes Maia, aceita o convite de Nelson Rockefeller e viaja aos Estados Unidos na qualidade de Diretor de Obras Públicas do Estado de São Paulo. A viagem foi promovida pelo *Institute of Inter-American Affairs*, à época também presidido por Rockefeller.

A sequência do amplo projeto de americanização latino-americano resultou na criação de diversas divisões internas no *Office of Inter-American Affairs*. Em 1941, a *Communications Division* foi estabelecida com o propósito de combater a propaganda totalitária na América Latina, corrigir fontes de conflito, direcionar a opinião pública para construir uma unidade entre as Américas, aumentar o conhecimento mútuo e expandir as redes de comunicação para alcançar uma cobertura de massa (Rowland, 1947).

Em 1944, surgiu a *Cultural Division* e, em 1945, a *Education Division*. O programa da Divisão de Educação, instituído em 1945, sublinhava a crucial importância da educação, especialmente aquela de natureza técnica, para o avanço econômico e o desenvolvimento das atividades industriais. Sua premissa essencial residia na perspectiva de que tal ênfase contribuiria de maneira significativa para a melhoria da qualidade de vida nas populações dos países latino-americanos.

A *Education Division* deu origem ao *Inter-American Educational Foundation*, agência do *Office* responsável, por exemplo, pela criação em janeiro de 1945 do Programa

Cooperativo em Educação Rural. Este, um dos primeiros de muitos programas internacionais de intercâmbio técnico e cultural, representou a concretização oficial dos novos caminhos do imperialismo norte-americano, apostando em estratégias de coerção, pela pressão econômica, e de construção de consenso, pelos mecanismos de persuasão e conquista ideológica. A implementação do programa, contudo, não foi feita pelo *Office*, mas pelo próprio Departamento de Estado por meio de sua mais recente subdivisão, o *Institute of Inter-American Affairs*, a entidade promotora da viagem de Prestes Maia aos Estados Unidos.

Em 10 de abril de 1946, o presidente Harry S. Truman, por ordem executiva, extinguiu o *Office of Inter-American Affairs* e, em 20 de maio, suas funções foram imediatamente transferidas para o Departamento de Estado.

A viagem de Maia se enquadrou em um dos programas que haviam sido estabelecidos pelo *Office* durante a Guerra, projetados para auxiliarem figuras proeminentes das demais repúblicas americanas que se dirigiam aos Estados Unidos, no tocante a transporte, acomodações e assuntos similares. Esse programa trabalhou em estreita colaboração com o Departamento de Estado e os vários centros interamericanos, e tinha filiais na capital Washington, em Miami e na cidade de Nova York. Os escritórios mantinham cooperação próxima com representantes do Exército e da Marinha, além de outros funcionários do governo dos Estados Unidos nessas cidades (Rowland, 1947).

Todos os visitantes oficiais que chegavam da América Latina, bem como as pessoas levadas para os Estados Unidos pela Divisão de Relações Culturais do Departamento de Estado, eram recebidos em Miami. Como Miami nesse período era a maior porta de entrada nos Estados Unidos, muitas dificuldades decorrentes de condições de viagem congestionadas e restrições da época de Guerra criaram problemas para esses viajantes. Representantes do escritório de Miami, portanto, ajudavam em relação às chegadas de viagens, garantindo bilhetes de trem e avião, fornecimento de intérpretes e todas as outras necessidades que pudessem surgir. O escritório de Miami também operava para manter a sede em Washington informada diariamente sobre a chegada de pessoas importantes provenientes da América Latina, para garantir cobertura de notícias adequada para tais eventos (Rowland, 1947).

## BRAZIL DELEGATION ON MISSIONS HERE

### Visitors Study Traffic, Housing in U. S. to Aid Long-Range Program in Sao Paulo

Construction of more than 1,200 miles of highways, building a subway and a far-reaching housing program were outlined yesterday as post-war objectives for the state and city of Sao Paulo in Brazil by Dr. Ariovada Vianna at the Mc-Alpin Hotel. He was accompanied by Dr. Francisco Prestes Maia, former Mayor of Sao Paulo and now State Director of Public Works; Dr. Jorge Whitaker da Cunha Lima, chief engineer, Department of Roads, and Dr. Paulo

**Figura 160:** Notícia no jornal nova-iorquino informando a visita da delegação de Prestes Maia.

**Fonte:** *The New York Times*, de 06/09/1946

Já o escritório de Nova York estava equipado para planejar itinerários na metrópole para os visitantes latino-americanos, ajudá-los em relação à orientação geral e auxiliá-los em qualquer problema específico que pudesse surgir. O escritório também estava preparado para organizar apresentações na cidade para os visitantes, a fim de colocá-los em contato com figuras proeminentes em vários campos de interesse. Também ajudava a obter reservas de hotéis e trens, intérpretes e guias, e, quando solicitado, organizava entretenimento oficial para os visitantes. Uma função específica desta seção era a preparação de um "Registro Semanal de Visitantes" das outras repúblicas americanas. Isso fornecia dados sobre todas as pessoas de destaque que chegavam da América Latina, indicando seus itinerários nos Estados Unidos e a data aproximada de partida.

Nesse contexto, o jornal *The New York Times*, em 06 de setembro de 1946, noticiava:

#### DELEGAÇÃO BRASILEIRA EM MISSÕES AQUI

Visitantes estudam tráfego, habitação nos EUA para encontrar Programa de Longo Prazo em São Paulo

A construção de mais de 1.200 milhas de rodovias, a construção de um metrô e um abrangente programa habitacional foram delineados ontem como objetivos pós-guerra para o estado e a cidade de São Paulo, no Brasil, pelo Dr. Ariovaldo Vianna no Hotel Alpin. Ele foi acompanhado pelo Dr. Francisco Prestes Maia, ex-prefeito de São Paulo e atual Diretor de Obras Públicas do Estado; Dr. Jorge Whitaker da Cunha Lima, engenheiro-chefe do Departamento de Estradas, e Dr. Paulo Emilio Gomes dos Reis. Os quatro brasileiros estão realizando duas missões, ambas lidando com estudos de métodos de construção e manufatura americanos e projetos cívicos. Pedidos no valor de mais de \$500.000 em equipamentos e máquinas para construção de estradas já foram feitos neste país, mas apenas cerca de um quarto foi entregue nos últimos dois anos. No entanto, espera-se mais pedidos. O Dr. Vianna, diretor do programa de melhoria de rodovias do Estado de São Paulo, com duração de cinco anos, afirmou que um já foi concluído e que outro, por um período semelhante, envolvendo despesas de \$65.000.000, fará parte do

programa geral de melhorias, incluindo a construção de um metrô na cidade de São Paulo. “Atualmente, existem cerca de 4.000 milhas de estradas no sistema rodoviário estadual”, acrescentou. Ele afirmou que rotas expressas motorizadas e ferroviárias eram favorecidas nos projetos em andamento e que a delegação dedicaria sua atenção a esses tipos de linhas de tráfego em Nova York, Chicago e na Pensilvânia, devido à famosa rodovia nesta última. O Dr. Vianna disse que há cerca de 40.000 veículos motorizados em São Paulo e que são necessários mais 40.000. O Dr. Maia, que está concentrado na construção do metrô aqui para aplicar métodos correspondentes ao tubo proposto em São Paulo, disse que a população daquela cidade é de mais de 1.800.000 habitantes. Durante seu mandato como prefeito, ele patrocinou melhores instalações habitacionais para milhares de trabalhadores industriais. Enquanto estiverem aqui, a delegação visitará parques e pontes por arranjo do Comissário de Parques Robert Moses e da Autoridade Portuária de Nova York. Como convidados da General Motors Corporation, eles percorrerão os sistemas de parques de Westchester e Connecticut até New Haven e retornarão. Um almoço e recepção por Nelson A. Rockefeller também estão sendo planejados. O Dr. Vianna e o Dr. Lima coletarão dados relacionados à construção de rodovias e pontes, bem como ao equipamento de construção de estradas. O Dr. Maia e o Dr. Reis visitarão vários grandes centros industriais e dedicarão muita atenção ao planejamento urbano e às instalações de transporte rápido. Eles planejam retornar ao Brasil por volta de 15 de novembro.<sup>200</sup>

Segundo a reportagem, Prestes Maia fez parte da delegação composta por outros três engenheiros da Secretaria de Viação e Obras Públicas do governo estadual de São Paulo. Após seu mandato como prefeito, Maia retomou suas atividades na Diretoria de Obras Públicas – DOP.<sup>201</sup>

### **3.2.1 A delegação de engenheiros brasileiros**

A participação da delegação brasileira inscreve-se nos programas de auxílio às demais repúblicas americanas, lançados em 1943. Estes programas envolveram a ida de engenheiros e funcionários ligados ao transporte para os Estados Unidos, visando estudar e observar os sistemas norte-americanos. Engenheiros de rodovias foram convidados para treinamento com períodos de até um ano, enquanto uma série de

---

<sup>200</sup> Jornal *The New York Times*, 06/09/1946. Tradução Nossa.

<sup>201</sup> O quadro de diretores da Secretaria de Viação e Obras Públicas do Estado de São Paulo, em 1949, era composto por: Francisco Gayotto (Diretor Geral); Ariovaldo de Almeida Vianna (Diretor Geral do DER); Dario de Castro Bueno (Diretor da Divisão do DER); Francisco José Longo (Diretor de Divisão do DER); José Teixeira Porto (Diretor de Contabilidade); Francisco Prestes Maia (Diretor de Obras Públicas); Alfredo Borelli (Diretor de Viação); Antônio José Guimarães de Freitas (Diretor da Repartição de Saneamento de Santos); Octávio Ferraz de Sampaio (Diretor da Inspeção de Serviços Públicos); Diário Oficial do Estado de São Paulo de 15/09/1946, p. 05.



visitas envolvendo funcionários ferroviários e portuários foi organizada. O propósito dessas iniciativas era facilitar a troca de conhecimentos sobre perspectivas de materiais para aprimoramentos no transporte pós-guerra. Para otimizar a execução dessas ações, recorreu-se a acordos corporativos, simplificando operações em território estrangeiro, contratação de pessoal, aquisição de materiais e suprimentos, além de facilitar a implementação de programas cooperativos.<sup>202</sup>

O engenheiro Ariovaldo de Almeida Vianna assumiu a direção-geral do Departamento de Estradas de Rodagem (DER), em 1939, coincidindo com o início da construção das rodovias Anchieta e Anhanguera no mesmo ano. Vianna permaneceu no cargo de diretor-geral do DER ao longo das décadas de 1940, 1950 e parte da década de 1960.<sup>203</sup>

O DER foi criado em 1934, pelo então interventor federal e politécnico Armando de Salles Oliveira<sup>204</sup> e era subordinado à Secretaria de Estado dos Negócios da Viação e Obras Públicas. O DER surgiu no mesmo ano e contexto em que foram fundados o Instituto de Pesquisas Tecnológicas (IPT) e a Universidade de São Paulo (USP), ambos contando com a colaboração de importantes engenheiros do período (Reis Filho, 2014, p. 89).

O IPT nasceu, em 1934, a partir do Laboratório de Ensaio de Materiais da Escola Politécnica, transformado em um centro de pesquisa pelo engenheiro Ary Frederico Torre. Com o Estado Novo, em 1937, Ary Torres foi nomeado Secretário de Viação e Obras Públicas do Estado de São Paulo, sob a interventoria de José Joaquim Cardoso. Ou seja, DER e IPT ficaram, ambos, sob a coordenação do engenheiro politécnico Ary Frederico Torres.

As pesquisas desenvolvidas pelo IPT, relacionadas à utilização do concreto armado, foram amplamente aplicadas à implementação das estradas de rodagem, que, além

---

<sup>202</sup> ROWLAND, Donald, W. (dir.). *History of the Office of the Coordinator of Inter-American Affairs*. Washington: United States Government Printing Office, 1947, p. 39-40.

<sup>203</sup> Informações levantadas em várias edições do Diário Oficial do Estado de São Paulo.

<sup>204</sup> Decreto nº 6.529 de 2 de julho de 1934, cria o Departamento de Estradas de Rodagem, subordinado ao Secretário de Estado dos Negócios da Viação e Obras Públicas. O IPT, nasceu em 1934 a partir do Laboratório de Ensaio de Materiais da Escola Politécnica, transformado em um centro de pesquisa pelo engenheiro Ary Frederico Torre. Com a proclamação do Estado Novo, em 1937, Ary Torres foi nomeado Secretário de Viação e Obras Públicas do estado de São Paulo, sob a interventoria de José Joaquim Cardoso.

de promover uma modernização de todo o sistema de transporte do estado, tiveram duas diretrizes principais: a consolidação da rodovia Anchieta, ligando São Paulo a Santos, e da rodovia Anhanguera, conectando a capital a Jundiaí e a Campinas. A parceria entre o IPT e o DER também se deu no sentido de promover o aperfeiçoamento dos engenheiros do Departamento e de incorporar novas técnicas para a elaboração dos traçados rodoviários, que, daquele momento em diante, contariam com a aerofotogrametria (Reis Filho, 1993, p. 109).

O primeiro diretor do DER, nomeado por Salles Oliveira, foi o engenheiro Domício Pacheco e Silva, em 1934. Conforme mencionado no primeiro capítulo, enquanto trabalhava na empresa *Severo & Villares*, Pacheco e Silva foi responsável pelo primeiro projeto do Estádio do Municipal do Pacaembu, que foi construído pela mesma empresa. Também participou do processo de elaboração do Plano de Melhoramentos Urbanos de Campinas elaborado por Prestes Maia, entre 1934 e 1938. Na década de 1940, foi fundador, diretor técnico e acionista da Companhia Imobiliária Campineira (1943), que posteriormente incorporou a Imobiliária Companhia Imobiliária Panorama/Colonização da Bacia do Paraná S.A. (1945). Ambas as empresas estiveram envolvidas em diversos negócios, desde a venda de terras para agricultura e pecuária, no oeste paulista e no estado do Mato Grosso, até a construção do estádio do Guarani Futebol Clube, em Campinas.

Domício Pacheco e Silva assume um papel de destaque como elo entre diversos protagonistas, incluindo Francisco Prestes Maia, responsável pelo projeto da cidade de Panorama, e os irmãos Guilherme, Arnaldo e Henrique Dumont Villares, ligados a empresas como a *Cia. Light*, *Cia. City* e *Cia. Imobiliária Jaguaré*. Sob a perspectiva regional, e quiçá transnacional de Prestes Maia, o projeto de Panorama é considerado intimamente ligado às cidades de Campinas, São Paulo e Santos, através das redes de infraestrutura de transporte multimodal. Olhando adiante, há especulações sobre possíveis associações com figuras proeminentes como Nelson Rockefeller e Robert Moses. Nos próximos segmentos, exploraremos os desdobramentos dessa complexa teia de relações e negócios.

No ano da viagem da delegação de engenheiros aos Estados Unidos, em 1946, o DER se tornou uma autarquia e logo depois foram criadas Divisões Regionais, para atender as necessidades do projeto de integração do interior paulista.

Nas décadas de 1930 e 1940, com a economia brasileira voltada à produção de bens de consumo e ao mercado interno, a malha rodoviária ampliava-se progressivamente com o impulso dado pelo Estado e pelo crescente desenvolvimento industrial. Na Era Vargas, (1930-1945) foram realizados dois planos destacando a implantação de rodovias: o Plano Rodoviário do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, de 1937, e o Plano Rodoviário Nacional, de 1944. Tais planos foram os primeiros documentos oficiais que trataram da formação de um sistema rodoviário em escala nacional (Paiva, 2017).

Outro engenheiro da comitiva, Paulo Emílio Gomes dos Reis (1911-1987)<sup>205</sup>, também formado pela Escola Politécnica, assim como os demais era funcionário da Secretaria de Viação e Obras Públicas do Governo do Estado de São Paulo. Podemos aferir que Reis, à época, para além de ser funcionário público, era Diretor Técnico da empresa Vias e Viaturas S. A.<sup>206</sup>.

Essa empresa, fundada em São Paulo em maio de 1944, destinava-se ao “comércio de máquinas, materiais, mecanismos e utensílios, principalmente para uso nas estradas de ferro e rodagem, nos transportes em geral, bem como na construção das vias de comunicação; comércio esse que poderia ser “exercido por conta própria ou de terceiros, quer com mercadorias adquiridas no país, quer no estrangeiro, dedicando-se para esse fim ao ramo de importação; e a participação em outras sociedades, nacionais ou estrangeiras, na qualidade de sócia, quotista ou acionista”.<sup>207</sup>

---

<sup>205</sup> Paulo Emílio Gomes dos Reis (1911-1987) era filho do engenheiro e fazendeiro Joaquim Gomes dos Reis 1868-1948 e de Etelvina de Toledo Reis (1879-1921).

<sup>206</sup> Diário Oficial do Estado de São Paulo de 25/01/1946, p. 28. A título de curiosidade, em 1951 o arquiteto João Batista Vilanova Artigas (1915-1985) projeta a casa de Paulo Emílio Gomes dos Reis na rua Almirante Pereira Guimarães, 378, no Pacaembu. (Acervo Biblioteca FAUUSP).

<sup>207</sup> Fundada em 09/05/1944 e Vias e Viaturas S.A., teve como membros de sua primeira diretoria os brasileiros Oscar de Paula Bernardes (presidente), Augusto Meirelles Reis Neto (diretor comercial) e Paulo Emilio Gomes dos Reis (diretor técnico). Também levantamos como acionistas da empresa os nomes de João von Atzingen, Eduardo Gomes dos Reis, João Adhemar de Almeida Prado, Hugo Selidonio Gomes

O engenheiro Paulo Emílio Gomes dos Reis também estava ligado à Cia. Independência de Eletricidade, localizada no distrito de Dois Córregos, município de Jaú, no oeste de São Paulo. Essa empresa, composta por uma usina geradora, ao que tudo indica, havia sido fundada por seu pai, o engenheiro Joaquim Gomes dos Reis, em 1929.<sup>208</sup> No oeste paulista Reis era proprietário de terras e criador de gado, tendo sido um dos fundadores, em 1960, da empresa Casa de Carnes Jaú, ligada à exploração do comércio de carnes verdes, criação, abate, frigorificação e industrialização de produtos dessa classe.<sup>209</sup>

Dez anos após a viagem aos Estados Unidos, em 1956, Reis constituiu com outros sócios a empresa Mestra Máquinas para Estradas S.A., cujos objetivos visaram a fabricação, comércio e importação de máquinas e ferramentas para a abertura, construção e pavimentação de estradas em São Paulo.<sup>210</sup>

No ano seguinte, em 1957, Paulo Emílio Gomes dos Reis participou da constituição da Huber Warco do Brasil S.A.<sup>211</sup>, uma filial da companhia norte-americana *Huber-Warco Co.* ligada ao mercado internacional de máquinas de construção, terraplanagem e implementos agrícolas.<sup>212</sup>

---

dos Reis, Carlos Braga, Eduardo Gomes dos Reis Filho, Edith Sampaio Reis e Cyro Gomes dos Reis. Documentos de Companhia/ Nire Matriz 35300045742, Junta Comercial do Estado de São Paulo.

<sup>208</sup> Documentos de Companhia/ Nire Matriz 35300253191, Junta Comercial do Estado de São Paulo.

<sup>209</sup> Documentos de Companhia/ Nire Matriz 35300217128, Junta Comercial do Estado de São Paulo.

<sup>210</sup> Documentos de Companhia/ Nire Matriz 35300271190, Junta Comercial do Estado de São Paulo.

<sup>211</sup> Documentos de Companhia/ Nire Matriz 35300071336, Junta Comercial do Estado de São Paulo.

<sup>212</sup> A Huber Manufacturing Co. foi fundada em 1854, nos EUA, como fabricante de implementos agrícolas. Em 1898 começou a construir tratores a vapor e, nos anos 20 do século seguinte, quando já participava do mercado de máquinas de construção, projetou seu primeiro equipamento para terraplanagem. Em 1957 a Huber adquiriu o controle da W. A. Riddel Co. - Warco, empresa que, em 1921, desenhara uma das primeiras motoniveladoras norte-americanas. Da união das duas firmas surgiu a Huber-Warco Co. A companhia foi uma das pioneiras na produção de equipamentos de construção no Brasil. No início de 1960 inaugurou planta em Mogi das Cruzes (SP), onde começou a montar seus primeiros equipamentos - motoniveladoras 10-D, de 12 toneladas -, com cerca de 70% de agregação nacional, em peso. Em junho de 1962 teve aprovado projeto para nacionalização das máquinas, já no ano seguinte apresentadas com motor diesel Mercedes-Benz de seis cilindros, 10,8 litros e 135 cv. Tinham caixa de seis marchas reversíveis, freios a tambor, direção assistida e lâmina com giro de 360°. Foram as únicas do país, por vários anos, a contarem com todos os comandos hidráulicos. Informação obtida em: <https://www.lexicarbrasil.com.br/huber-warco/>. Acessado em: 20/05/2023.



PIONEIRA NO MUNDO, PRIMEIRA NO BRASIL!

## MOTONIVELADORA HUBER-WARCO

MOD. 10-D 125 HP

### MAIS BRASILEIRA DO QUE NUNCA

Recentemente lançada, a MOTONIVELADORA HUBER-WARCO modelo 10-D apresenta-se com 70% de seu peso em material genuinamente brasileiro.

### MAIS MODERNA DO MUNDO

A concepção brasileira da Motoniveladora Huber-Warco é idêntica ao modelo americano recentemente lançado pela HUBER-WARCO COMPANY Ohio, E.E.U.U., - última palavra em técnica e rendimento.

### MAIS FÁCIL DE ADQUIRIR

Agora muito mais fácil de adquirir, seu preço é mais acessível que o das importadas.

### CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Chassi mecânico fabricado com perfis de aço especial oferece a maior alta resistência nas mais árduas tarefas.

Acionamento TANDEM

Peso: 12.000 quilos

Pneus 13x24

6 velocidades para frente e 6 de ré

Comando hidráulico para fácil manejo e ampla visibilidade

Inclinação das rodas dianteiras

Sua lâmina gira 360 graus sem retirar o escarificador

Controle automático que permite mudar a posição da lâmina diretamente da cabine do operador.

### VERSATILIDADE SURPREENDENTE

Accessórios e equipamentos diversos podem ser oportunamente adaptados com o total aproveitamento de sua força.

É a tranquilidade ASSISTÊNCIA TÉCNICA

prestada por seus representantes exclusivos para os estados do R. G. Sul e S. Catarina

### CRANWOOD S.A.

Rua Santo Antônio, 101 - Telefone 6150  
Caixa Postal 1373 - End. Teleg. "Auracran"  
Fono Alegre - RGS

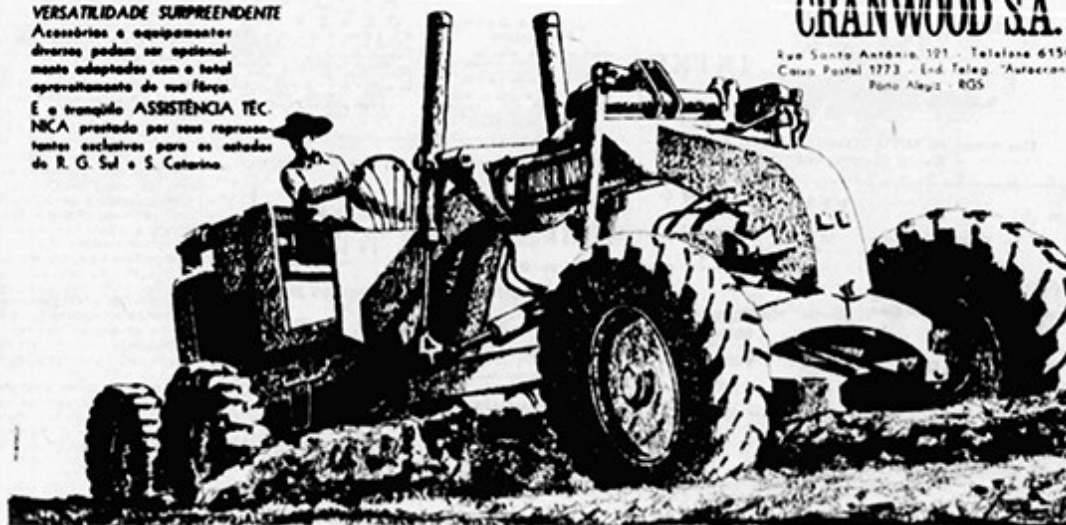


Figura 161: Propaganda de 1961 anunciando a motoniveladora Huber-Warco 10-D, já agregando 70% de material nacional, porém ainda tendo peças mecânicas importadas.

Fonte: <https://www.lexicarbrasil.com.br/huber-warco/>. Acessado em: 20/05/2023.

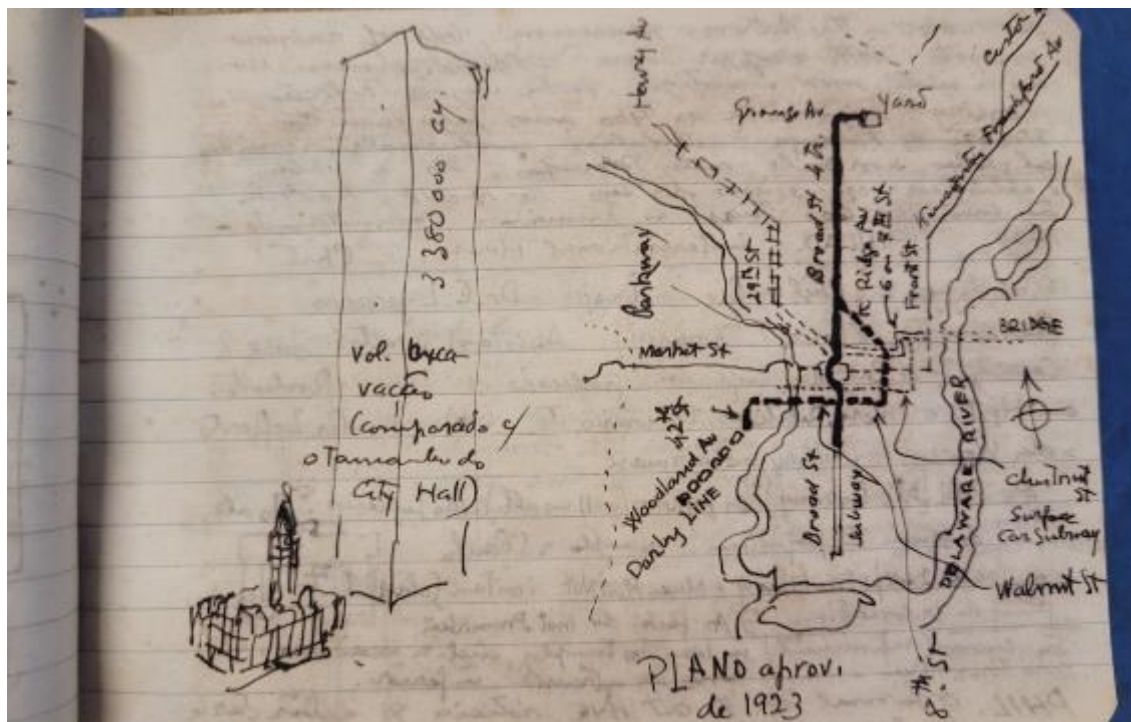
### 3.2.3 O caderno/diário de viagem de Prestes Maia, seus projetos, personagens e instituições

A Biblioteca Prefeito Prestes Maia abriga um valioso acervo de 12 mil livros do urbanista, juntamente com um pequeno caderno/diário contendo anotações e croquis do período em que ele esteve nos Estados Unidos, de 22 de agosto a 15 de novembro de 1946.

Sobre esse relevante episódio da história da urbanização e do urbanismo brasileiro, quase nada foi escrito. Nossa pesquisa buscou reunir todas as notas e notícias disponíveis nos principais periódicos brasileiros da época e associá-las ao conteúdo do caderninho, sendo as reportagens publicadas no *The New York Times*, periódico norte-americano, as mais detalhadas.

A data inaugural registrada no caderno é 22 de agosto, registrando uma agenda de compromissos em Washington D.C. Contudo, observam-se algumas anotações prévias indicando paradas anteriores em Porto Rico e também em Miami. Embora a data conclusiva da viagem não esteja claramente especificada, as informações do *New York Times* sugerem que a delegação deveria regressar até 15 de novembro. Em 20 de novembro, o *Correio Paulistano* divulgou que Prestes Maia proferiria uma palestra sobre a recente jornada que empreendera. Nesse contexto, é possível inferir que a viagem se estendeu por aproximadamente três meses (22 de agosto a 15 de novembro).

O caderno de notas e croquis do urbanista foi dedicado aos dias de sua permanência em terras norte-americanas. Ali, encontram-se registradas suas impressões dos lugares que percorreu, desenhados croquis de intrincados esquemas viários, setores urbanos, detalhes construtivos, mapas que contam histórias, além de plantas e fachadas arquitetônicas, como testemunho de sua jornada.



**Figura 162:** Página do caderno pessoal de anotações e croquis de Francisco Prestes Maia, 1946. Croquis representando o Plano, de 1923, da cidade de Filadélfia, na Pensilvânia.

Maia estudou com profundidade o sistema de metrô de Filadélfia e, à esquerda, compara o tamanho de uma escavação à altura do *Philadelphia City Hall*. **Fonte:** Acervo pessoal do urbanista localizado na Biblioteca Prefeito Prestes Maia, São Paulo-SP.

Para além dos elementos físicos, o pequeno caderno documenta os nomes, endereços e números de telefone das pessoas com as quais o engenheiro/urbanista/planejador esteve ou poderia ter estabelecido contato, evidenciando assim a intrincada rede de relações internacionais que ele estabeleceu naquele país. Em boa parte das páginas escritas, a caligrafia do instante efêmero não colabora na interpretação do conteúdo, e nosso esforço para decifrar as anotações demandou uma estratégia investigativa intensiva.

Inicialmente, Maia organizava as atividades da viagem por horários ao longo do dia, contudo, com o passar dos dias, esse método cedeu lugar aos desenhos e análises escritas que preenchiam suas páginas. Em algumas ocasiões, o engenheiro tomava nota dos valores das aquisições realizadas, do tempo de deslocamento entre as cidades percorridas, da capacidade dos trens, dos padrões de tráfego predominantes nas rodovias, dos sistemas de ventilação e iluminação em túneis, bem como da escala e tipologia das obras de arte viárias.

Nas plataformas ferroviárias e estações de metrô, registrava meticulosamente os custos das tarifas, o perfil energético dos sistemas de transporte, acompanhado de croquis e diagramas. Em museus e galerias, anotava os detalhes de cada obra, incluindo o nome dos artistas e suas próprias impressões. Ademais, o urbanista direcionava sua atenção para as questões pertinentes ao universo do trabalho, explorando temas como a organização sindical dos trabalhadores, a configuração da estrutura salarial e eventos significativos presenciados, como greves no contexto do ambiente laboral.

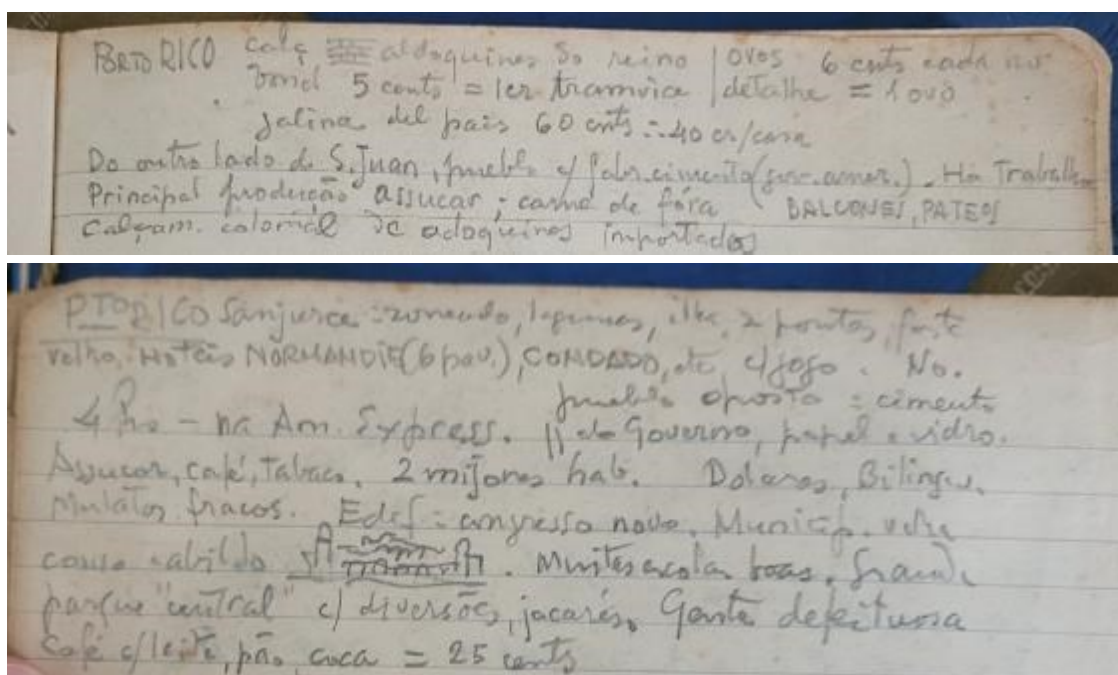
As primeiras anotações de Prestes Maia são sobre Porto Rico. Acreditamos que o voo aos Estados Unidos tenha feito escala na ilha caribenha. As anotações sobre a capital San Juan, demonstram a variedade de suas observações:

“(...) principal produção açúcar, carne de fora”; balcones, pateos, calçamento colonial de adoquines importados; ovos = 6 cents cada; há trabalho; muitas escolas boas e parque central com diversões, jacarés, gente defeituosa; café com leite, pão, cuca = 25 cents; edifício do congresso novo”<sup>213</sup>

---

<sup>213</sup> Caderno pessoal de anotações de Francisco Prestes Maia, 1946. Acervo pessoal do urbanista localizado na Biblioteca Prefeito Prestes Maia, São Paulo-SP.





**Figura 163:** Páginas do caderno pessoal de anotações e croquis de Francisco Prestes Maia, 1946.  
**Fonte:** Acervo pessoal do urbanista localizado na Biblioteca Prefeito Prestes Maia, São Paulo-SP.

Assim como Nelson Rockefeller chegou ao Brasil a bordo de uma aeronave da *Pan American World Airways-PANAIR*, Prestes Maia também realizou sua viagem por meio dessa companhia, conforme evidenciado pela fotografia presente em seu acervo pessoal. Essa suposição ganha sustentação, uma vez que se acredita que essa viagem à América do Norte tenha sido a única que o engenheiro fez durante a vida. Por outro lado, Maia se inteirava sobre os países e cidades através dos livros – curiosamente tal como Anhaia Mello -, revistas especializadas, folhetos e relatórios que comprava, recebia e acumulava. Em suas anotações, deparamo-nos com passagens em que anota o nome de livrarias e elabora listagens de títulos com seus respectivos preços, realizando uma cuidadosa comparação dos valores entre diferentes estabelecimentos e localidades.



**Figura 164:** O engenheiro Francisco Prestes Maia na escada de acesso a um avião da *Pan American World Airways-PANAIR*.

**Fonte:** Acervo pessoal do urbanista localizado na Biblioteca Prefeito Prestes Maia, São Paulo-SP.

Logo na contracapa do caderno estão anotados os nomes, cargos, endereços e telefones de dois de seus interlocutores de maior destaque e, pelo que percebemos, os personagens responsáveis por guiar, mediar e organizar a agenda de Maia e da delegação de engenheiros brasileiros.

O primeiro, Arnold Tschudy, como mencionado anteriormente, foi um dos responsáveis pelo convite para a viagem feito a Maia durante seu mandato como prefeito da capital, em 1944. Tschudy, que anteriormente ocupou a posição de chefe das operações da *General Motors* no Brasil, foi também presidente da Câmara Americana de Comércio de São Paulo e ex-líder do escritório regional do *Office* de Rockefeller na capital paulista durante a Guerra. Conforme anotado por Maia, Tschudy, naquele período, assumia a

função de vice-presidente executivo do *Council for Inter American Cooperation*. Essa posição, presumivelmente subordinada ao Departamento de Estado, refletia o encerramento das atividades do *Office*. O nome de Tschudy aparece anotado em vários momentos do caderno, indicando a sua presença em muitos dos compromissos da agenda de Prestes Maia.

Outro personagem importante, também muito citado no diário de viagem é o do Coronel Maurice Eugene Gilmore. O coronel Gilmore, durante a Guerra, havia ocupado o cargo de Diretor do Departamento de Transportes e Desenvolvimento Econômico do *Office* e, com o fim do conflito, foi deslocado para a Divisão de Intercâmbio Internacional de Pessoas do Escritório de Informação Internacional e Assuntos Culturais do Departamento



**Figura 165:** Acima, dois homens nos trilhos da ferrovia em frente aos portões de eclusa de Gatún, entre o Atlântico e o Pacífico, no Canal do Panamá. Abaixo, guindastes na construção das eclusas Pedro Miguel no Canal do Panamá.

**Fonte:** U.S. National Archives and Records Administration.

de Estado.<sup>214</sup> Gilmore era uma figura de relevo na área de transportes e obras públicas viárias, sendo considerado uma autoridade no problema do transporte das repúblicas americanas. Havia ocupado importantes cargos públicos como engenheiro militar responsável pela construção de canais e ferrovias nas primeiras décadas do século XX. Era formado pelo *Henry Kendall College* da Universidade de Tulsa, pela Universidade de Missouri e pelo *Army War College*, em Washington. O coronel havia participado na Guerra Hispano-Americana, em 1898, servido nos conflitos entre os Estados Unidos e o México, em 1916, e também nos núcleos de engenharia da Primeira Guerra Mundial, 1914-1918.<sup>215</sup>

Antes da Primeira Guerra, Gilmore foi um dos engenheiros responsáveis pela construção do Canal do Panamá (1906-1913), que ligou os oceanos Atlântico e

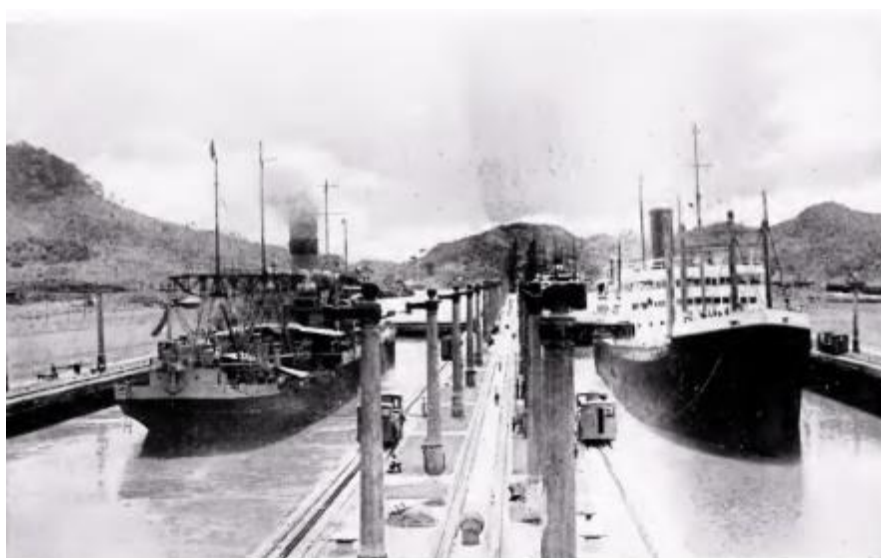
---

<sup>214</sup> Informação escrita no caderno pessoal de anotações de Francisco Prestes Maia, 1946. Acervo pessoal do urbanista localizado na Biblioteca Prefeito Prestes Maia, São Paulo-SP.

<sup>215</sup> *Foreign Commerce Weekly, Journal of International Economy*, Vol. 19, Nº 4. Washington D.C.: United States Department of Commerce, 21/04/1945, p. 11-13.

Pacífico e conectou os dois mais importantes portos dos Estados Unidos, o de Los Angeles na costa oeste e o de Nova York, na costa leste; entre 1919 e 1933, trabalhou em obras da *R. W. Hebard & Co.*, uma empresa de engenharia e empreiteira, envolvida na construção do Canal do Panamá<sup>216</sup>, e que posteriormente atuou em países da América Central e do Sul em obras portuárias e de abertura de estradas de rodagem.<sup>217</sup>

Em 1937, Gilmore foi nomeado inspetor de obras públicas em Nova York e quatro anos depois assumiu o cargo de *Regional Director of the Public Works Administration* – *PWA*, representando o órgão em 11 estados do nordeste dos Estados Unidos.<sup>218</sup>



**Figura 166:** As comportas de Pedro Miguel, na Zona do Canal.  
**Fonte:** Cameron (1942).

---

<sup>216</sup> O Canal do Panamá possui cerca de 80 quilômetros de extensão e um sistema de eclusas suas obras foram realizadas de 1903 a 1914 em uma parceria entre os Estados Unidos e o Panamá. O canal inaugurou a rota oceânica entre o Atlântico e o Pacífico, tornando-se uma das rotas comerciais mais importantes do mundo.

<sup>217</sup> Por meio de documentos do Ministério da Guerra do Brasil, foi possível constatar que, assim como no caso da construção do Canal do Paraná, a empresa *R.W. Hebard & Co.* continuou a se beneficiar dos estudos técnicos elaborados por especialistas norte-americanos vinculados aos programas de cooperação técnica do Departamento de Estado dos Estados Unidos. Após a conclusão desses estudos e projetos, a empresa firmou significativos contratos para a execução de obras em países da América Latina no período pós-guerra. Destacase, entre os programas de cooperação pós-guerra, a iniciativa conhecida como Ponto IV, estabelecida em 1949 pelo presidente Harry Truman. (Carta do Ministro da Guerra ao Chefe Interino do Estado Maior das Forças Armadas do Brasil. Assunto: Rodovia Coronel Oviedo-Porto Franco. Brasil Paraguai. Confidencial. DF/DPo/28579.1(43). 16/06/1953.

<sup>218</sup> Jornal *The New York Times* de 02/11/1937.



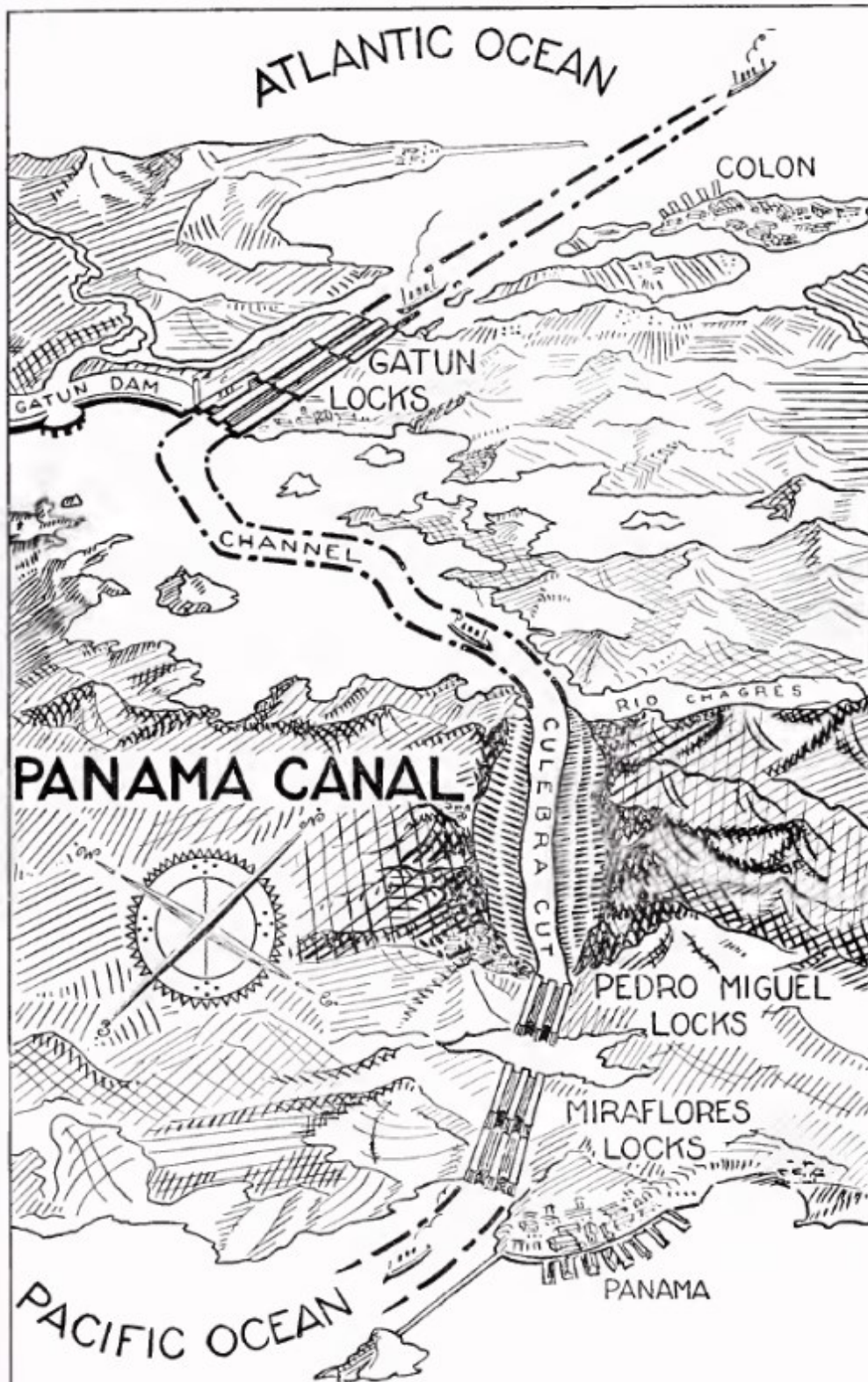
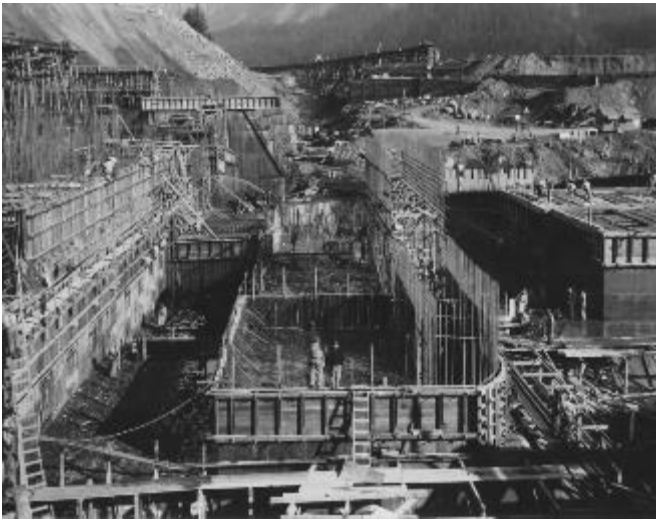


Figura 167: Esquema gráfico do Canal do Panamá. Abaixo, as comportas de Pedro Miguel, na Zona do Canal.  
Fonte: Cameron (1942).



**Figura 168:** Acima, construção da barragem para geração de energia e navegação em Bonneville, Oregon. Abaixo, construção da eclusa e barragem no rio Mississippi. Ambos os projetos da PWA e do Corpo de Engenheiros do Exército dos EUA, em 1934-1935.

**Fonte:** U.S. National Archives and Records Administration.

A PWA foi uma agência importante na execução de extensas obras públicas nos Estados Unidos, sob a liderança do Secretário do Interior, Harold L. Ickes. Instituída como parte do *New Deal* em 1933, a PWA empreendeu a construção de barragens para hidrelétricas, canais, túneis, pontes, estradas, metrô, ferrovias, aeroportos, hospitais, escolas, universidades, *public housing* e até mesmo navios de guerra para a Marinha.

A agência desempenhou um papel crucial na coordenação dos projetos de eletrificação rural em todo o país e na eletrificação da ferrovia da Pensilvânia, conectando Nova York a Washington, D.C.<sup>219</sup>

Os objetivos fundamentais da agência consistiam em gerar empregos, estabilizar o poder de compra e catalisar a recuperação econômica do país após a Grande Depressão. A sede da PWA,

<sup>219</sup> National Archives. Records of the Public Works Administration (PWA): Grupo de Registro 135/1933-49, vol. 1933-45. National Archives. Washington, D.C.

**Gilmore Takes PWA Post**  
 Colonel Maurice E. Gilmore took office yesterday as regional director of the Public Works Administration in eleven Northeastern States. The central offices for the region will be at 2 Lafayette Street in this city, with an associate office at Harrisburg, Pa. The States under Colonel Gilmore's direction include, Maine, New Hampshire, Vermont, Massachusetts, Rhode Island, Connecticut, New York, New Jersey, Pennsylvania, Maryland and Delaware.

*The New York Times*  
 Published: November 2, 1937  
 Copyright © The New York Times

**Figura 169:** Nota de jornal informando que o coronel Maurice E. Gilmore havia assumido o cargo de *Regional Director* da *Public Works Administration-PWA*.

**Fonte:** Jornal *The New York Times* de 02/11/1937.

localizada em Washington, concebia os projetos, os quais eram então executados por empreiteiras privadas, responsáveis pela contratação de trabalhadores no mercado aberto. Diferentemente da *Works Progress Administration – WPA*, a PWA não realizava contratações diretas de desempregados. No período compreendido entre 1933 e 1939, a PWA financiou e gerenciou a execução de mais de 34.000 projetos, sendo aproximadamente 33% destes voltados para infraestrutura rodoviária, representando mais de 15% do orçamento total. Edifícios escolares,

totalizando 7.488 unidades, ocuparam a segunda posição, absorvendo 14% dos gastos. A agência também financiou projetos destinados à habitação social, *public housing*, naquele momento um conceito novo país e pioneiramente experimentado pelas políticas do *New Deal*. A PWA construiu um total de 52 comunidades habitacionais, totalizando 29.000 unidades. Em Nova York, construiu um dos primeiros projetos de habitação pública na cidade: as *Williamsburg Houses*, no Brooklyn, de 1936 a 1938. Com seu “efeito multiplicador”, a PWA tornou-se a força motriz do mais significativo esforço de construção dos Estados Unidos até aquela data.<sup>220</sup>

Ao se tornar responsável pela Diretoria Nordeste da PWA, em 1937, o coronel Gilmore trabalhou em um escritório oficial na cidade de Nova York responsável pela

<sup>220</sup> National Archives. Records of the Public Works Administration (PWA): Grupo de Registro 135/1933-49, vol. 1933-45. National Archives. Washington, D.C. Entre as obras vinculadas a PWA, destacam-se Túnel Bankhead em Mobile, Alabama; Túnel Lincoln em Nova York; Projeto de eliminação de esgoto de Detroit; Ponte Bourne, Massachusetts; Ponte Ferroviária do Canal de Cape Cod, Massachusetts; Sistema Overseas Highway conectando Key West, Flórida, ao continente; Ponte Sagamore, Massachusetts; Ponte Triborough, Nova York; Barragem de Fort Peck, Montana; Barragem Grand Coulee, Washington; Represa Hoover, Nevada e Arizona; Barragem de Mansfield, Texas; Barragem de Pensacola, Oklahoma; Barragem de Tom Miller, Texas; Eclusas e barragens do alto rio Mississippi; Aeroporto Internacional de Austin-Bergstrom; Aeroporto Internacional Charlotte-Douglas; Aeroporto Internacional Hartsfield-Jackson Atlanta; Aeroporto Internacional de Logan; Aeroporto Internacional de Los Angeles; Aeroporto Internacional de Nashville; Aeroporto Internacional da Filadélfia; Aeroporto Internacional de Portland; Aeroporto Internacional de Salt Lake City; Aeroporto Internacional de Tampa.

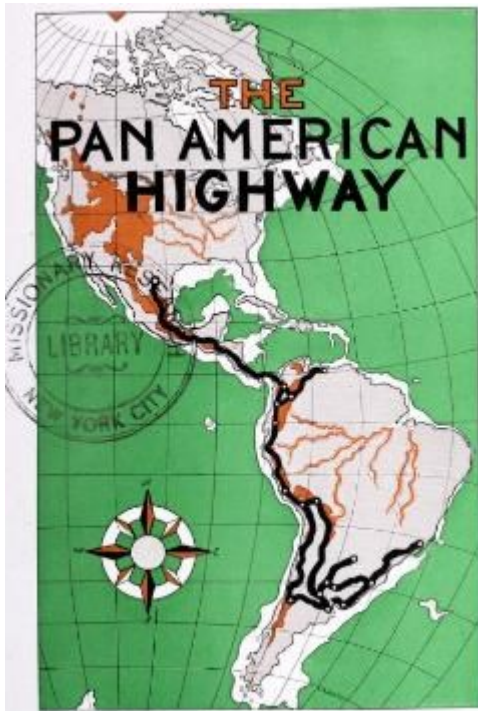


administração de obras públicas federais nos estados de Maine, Nova Hampshire, Vermont, Massachusetts, Rhode Island, Connecticut, Nova York, Nova Jersey, Pensilvânia, Maryland e Delaware.<sup>221</sup>

Durante seus anos como diretor da PWA em Nova York, Gilmore tornou-se uma figura conhecida nas cerimônias de inauguração de muitos projetos apoiados pelo governo federal sob sua supervisão. Gilmore trabalhou em estreita colaboração com o prefeito Fiorello H. La Guardia e o Comissário de Parques Robert Moses, reportando-se diretamente a Harold L. Inckes, Secretário do Interior e administrador da PWA em Washington. Entre os projetos coordenados por Gilmore estão a rodovia *Franklin D. Roosevelt Drive*, na ilha de Manhattan, que apresenta uma mistura de seções

subterrâneas, niveladas e elevadas, bem como três túneis parcialmente cobertos; e o *Queens Midtown Tunnel*, que conectou Manhattan ao Queens. Após deixar o cargo dessa Diretoria Regional da PWA, em 1940, tornou-se Comissário de Obras Públicas e Diretor de Obras Públicas de Defesa em Washington D. C., permanecendo nessa posição até 1944.<sup>222</sup>

Também levantamos documentação que atesta que o coronel Gilmore, durante a Segunda Guerra, produziu relatórios para Nelson Rockefeller sobre projetos e obras relativos à implantação de trechos da chamada rodovia Pan-Americana na América Central. Essas obras utilizaram financiamento do *Export Import Bank of Washington*, a agência oficial de crédito do governo norte-americano criada por Franklin D. Roosevelt, em 1934 (Nivert; Hecht, 1951).



**Figura 170:** Capa do livro *The Pan American Highway*. Editado pela Pan-American Union, criada em 1890.  
**Fonte:** Coblenz, 1947

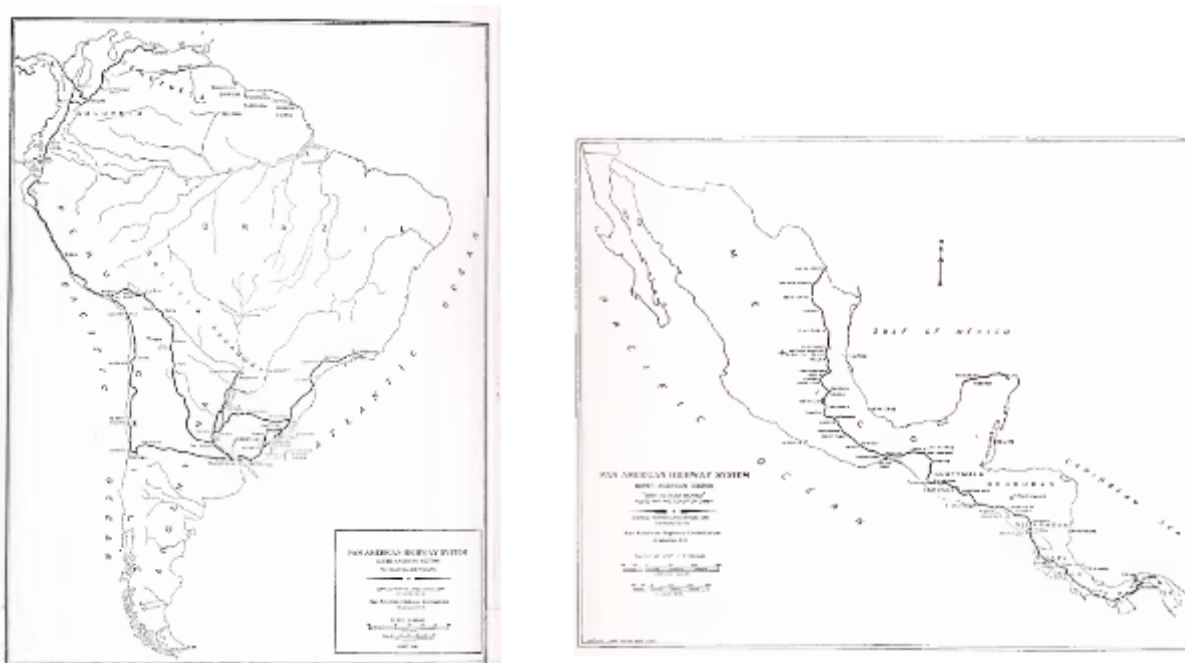
<sup>221</sup> Jornal *New York Times*, 02/11/1937.

<sup>222</sup> Jornal *New York Times*, 21/11/1957.

Naquele momento, estabeleceram-se acordos para que os Estados Unidos fornecessem empréstimos destinados à construção de estradas para os países que necessitassem. Isso se fundamentava na compreensão de que o bem-estar e a prosperidade dos países vizinhos do Sul cresceriam simultaneamente com o bem-estar e a prosperidade dos Estados Unidos.

Homens de todas as Américas falaram e escreveram sobre a Rodovia Pan-Americana, como algo a ser realizado em breve, uma rodovia que iria de Buenos Aires, na Argentina, ou do Rio de Janeiro, no Brasil, para Laredo, na fronteira entre o Texas e o México (Coblentz, 1947).

Observa-se que o tema da intermodalidade vai progressivamente cedendo lugar ao modelo rodoviário.



**Figura 171:** À esquerda, Pan American Highway System. South American Section. Routes, actual and projected. À direita, Pan American Highway System. North American Section.  
**Fonte:** Pan-American Highway Confederation *apud* COBLENTZ, 1947.

Essa rodovia foi um dos projetos de engenharia mais ambiciosos da história das relações interamericanas cujas primeiras iniciativas são do final do século XIX, com a 1ª Conferência Pan-Americana, em 1889. As ideias do Pan-Americanismo defendiam um conjunto de políticas de incentivo à integração dos países americanos, sob a hegemonia dos estados unidos. A ideia original é que a rota Pan-Americana se desse

por meio de uma ferrovia, entretanto na V Conferência Internacional dos Estados Americanos, em 1923, os planos iniciais foram alterados para que ao invés da ferrovia, a rota de integração das três Américas fosse realizada por meio de uma rodovia, devido à ascensão dos automóveis como meio de transporte de passageiros e mercadorias (Rutkow, 2022).

Como tempo, o tráfego de automóvel se multiplicou no Norte, decidiu-se que, para o homem comum, as autoestradas serviriam muito melhor a América do Sul do que as ferrovias. Por um lado, as rodovias são mais fáceis de construir do que as ferrovias e são muito mais baratas. Além disso, quase todos podem usá-las, desde o dono de um carro, ou um animal de carga, até o indivíduo que só pode depender dos pés. “Podemos”, declararam alguns engenheiros latino-americanos, “projetar uma rota que incluirá estradas de boa qualidade, como as que já temos nos diferentes países. Então, pouco a pouco, podemos construir trechos adicionais de estrada, que uniremos nas fronteiras nacionais. Com o tempo, podemos ter pelo menos uma grande rodovia, conectando as capitais e, posteriormente, talvez, as principais cidades, das dez repúblicas da América do Sul. Um bom nome para uma estrada, ou sistema de estradas, assim seria a Rodovia Pan-Americana, enquanto podemos nomear diversos trechos dessa rodovia em homenagem aos heróis sul-americanos (Coblentz, 1947, p. 03, tradução nossa).

A preferência ao automóvel acentua-se concomitantemente à expansão da indústria petrolífera e, como já visto em outras passagens da presente tese, progressivamente a narrativa negativa referente ao sistema ferroviário sai da esfera urbana e ultrapassa fronteiras transnacionais. Em diversos níveis, o discurso paulatinamente naturaliza tratar-se de um meio de transporte limitado, de cara manutenção e realização. No discurso, o automóvel e as autoestradas ganham em vantagens, legitimando o desmonte do sistema anterior.

Dentre os fundamentos elencados pelos Estados Unidos para a concepção da rodovia incluíam-se considerações de ordem militar, visando a segurança; a garantia do abastecimento de matérias-primas para a indústria norte-americana; e a expansão do mercado consumidor para seus produtos manufaturados, notadamente no que concerne aos automóveis. Os percursos da rota foram gradualmente reconfigurados mediante deliberações em congressos internacionais e em colaboração com planos nacionais e regionais dos distintos países atravessados pela rodovia.

Uma publicação da *Pan American Union*, de 1947, afirmava que:

O povo da América tem o direito de se orgulhar. A rota principal através da América do Norte, Central e do Sul cobrirá milhares de quilômetros, mais de treze mil se você for até a cidade mais ao sul ligada por essa rodovia, e mais de quinze mil se seguir pela rodovia principal até o seu final. Pois, em Buenos Aires, na Argentina, a rodovia vira novamente para o norte e percorre três mil quilômetros até o Rio de Janeiro, no Brasil. Pode-se, com o tempo, quando a estrada estiver totalmente concluída, viajar de uma extremidade à outra do hemisfério. Isto, por si só, é um triunfo para os sonhadores e os planejadores. É um milagre da engenharia, uma conquista totalmente americana. A Rodovia Pan-Americana! (*idem*, p. 03, tradução nossa).

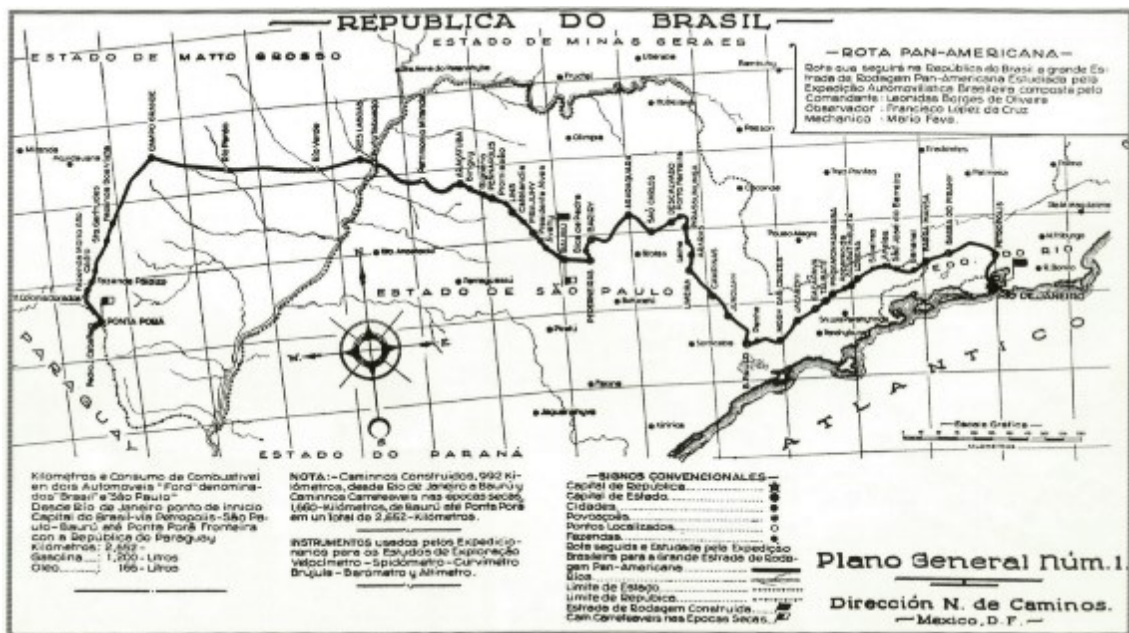
Inicialmente, a empolgação pela Rodovia Pan-Americana predominava na América do Sul, onde havia o desejo de estabelecer uma ligação entre as capitais. Contudo, em 1929, representantes dos países da América Central reuniram-se no Panamá para assegurar a construção de sua porção da estrada. Essa via projetada seria denominada Rodovia Interamericana, indicando ser a estrada entre as Américas. Os engenheiros almejavam que ela efetivamente conectasse, ou ao menos se aproximasse de conectar, os dois continentes. Os planejadores da Rodovia Pan-Americana hesitaram em fazer declarações definitivas devido a uma área incerta no sul do Panamá, conhecida como uma selva intransponível. Essa região era pouco conhecida, e a possibilidade de construir uma estrada através dessa selva, onde os nativos eram considerados hostis, era incerta e sabia-se muito pouco sobre a topografia da região. A fronteira entre o Panamá e a Colômbia também era indefinida. Parecia que a única opção para carros e viajantes seria o transporte marítimo entre o Panamá e a Colômbia, prejudicando a continuidade terrestre da rodovia entre a América Central e do Sul.

Com o início da guerra na Europa e o aumento das preocupações de que o conflito poderia se estender aos mares das Américas, compreendeu-se que a conectividade viária entre os continentes seria decisiva por um motivo adicional: a defesa. Para defender os dois continentes, era crucial proteger o Canal do Panamá, pois nas mãos inimigas, sua posse poderia separar as Américas e facilitar ataques. Além disso, outra medida de defesa era a produção autossuficiente das nações americanas, tanto para as necessidades diárias quanto para o esforço de guerra, visto que fontes tradicionais haviam sido tomadas pelos inimigos durante a guerra. As rotas marítimas se mostraram altamente perigosas e muitos navios e cargas foram perdidos (*idem*, p. 09-10, tradução nossa).

Borracha, quinino e estanho eram vitais para os Estados Unidos, e a América do Sul emergia como uma fonte potencial desses produtos. Além desses itens, os países latino-americanos exportavam diversos metais, fibras e plantas medicinais, incluindo produtos característicos do Sul, como bauxita, bananas, castanhas-do-brasil, sementes de mamona e café. Por outro lado, os países sul-americanos dependiam dos EUA para diversos produtos manufaturados anteriormente adquiridos da Europa. Eles também ansiavam por envios de materiais de construção e maquinário para estabelecer e impulsionar suas próprias indústrias. O novo sistema de rodovias desempenharia um papel crucial no transporte eficiente dessas mercadorias de e para os portos marítimos. Em 1947, diante da necessidade de uma cooperação mais estreita, destacando a defesa como a questão mais premente, a construção da estrada para o Alasca uniu os povos de dois continentes, levando-os a proclamar: "Pensem nisso. A Rodovia Pan-Americana se estende da Argentina ao Alasca!" (*idem*, p. 11-15, tradução nossa).

Uma das primeiras reuniões sobre a construção da rodovia ocorreu em Buenos Aires, em 1925, e na ocasião surgiu a motivação de uma expedição brasileira que na sequência foi apresentada ao presidente Washington Luís que autorizou sua realização. Em maio de 1938 três expedicionários brasileiros alcançaram, a partir do Rio de Janeiro, a cidade de Nova York, pela denominada *Carretera Pan-Americana* (1928-1938). Após dez anos de viagens em dois automóveis Ford "modelo T", o Tenente do Exército Leônidas Borges de Oliveira, o observador Lopes da Cruz e o mecânico Mário Fava percorreram 27.631 quilômetros de estrada, grande parte aberta pelos próprios expedicionários que passaram pelo Paraguai, Argentina, Chile, Uruguai, Bolívia, Peru, Equador, Colômbia, Panamá, Costa Rica, Nicarágua, Honduras, El Salvador, Guatemala e México até chegarem aos Estados Unidos.

No Brasil, a maior parte do trajeto foi feita pelo estado de São Paulo. Com o apoio de todos esses países os expedicionários concluíram a viagem e foram recebidos por Henri Ford em Detroit, Franklin D. Roosevelt em Washington e Getúlio Vargas quando do retorno ao Rio de Janeiro (Braga, 2011).



**Figura 172:** Mapa do trajeto brasileiro da Carretera Pan-Americana, elaborado pelos expedicionários Leônidas Borges de Oliveira, Lopes da Cruz e Mário Fava, 1928-1938.  
**Fonte:** Braga, 2011.

Um ano antes da visita da delegação de engenheiros brasileiros aos Estados Unidos, o coronel Gilmore publicou um artigo no *Foreign Commerce Weekly* intitulado *"Brazil's Highway Program Is Ambitious and Farsighted"*. No texto, direcionado ao empresariado norte-americano, ele indicava que o Brasil estava concebendo e implementando um abrangente programa rodoviário de longo prazo. Esse programa prometia não apenas impactos significativos no comércio internacional, mas também avanços no progresso econômico da república e no bem-estar geral da população brasileira (Gilmore, 1945).

Gilmore apontava para transformações comerciais e o surgimento de novos e importantes mercados, assim como fontes de abastecimento, como resultados prováveis da construção planejada de redes rodoviárias no Brasil. Destacava que o país estava em busca de uma ampla quantidade de máquinas, ferramentas e equipamentos para a construção de estradas, além de um grande contingente de engenheiros rodoviários treinados. Ele enfatizava que os fabricantes dos Estados Unidos estariam em uma posição excelente para atender a essas demandas assim que as exigências urgentes da guerra diminuíssem.



Workers laying crushed rock on a highway in the State of São Paulo, Brazil. Courtesy Office of Inter-American Affairs.

## Brazil's Highway Program Is Ambitious and Farsighted

**Figura 173:** Artigo de Maurice E. Gilmore no *Foreign Commerce Weekly*, em abril de 1945.

**Fonte:** Gilmore, 1945.

No que diz respeito à engenharia, Gilmore reconhecia as consideráveis capacidades reais e potenciais dos engenheiros brasileiros. Jovens engenheiros rodoviários do Brasil já haviam viajado para os Estados Unidos em busca de treinamento avançado em métodos modernos de construção de estradas. O coronel Gilmore observava

que o Brasil, a maior das repúblicas americanas, enfrentou sérias limitações no passado devido à falta de transporte rodoviário adequado. Ele destacava que, até 1940, a maioria das rodovias nacionais carecia de drenagem adequada e estava em condições precárias, o que causava obstruções durante a estação chuvosa. Acrescentava que a maioria dos veículos em uso não estava preparada para terrenos acidentados, resultando em custos elevados de reparo e manutenção.

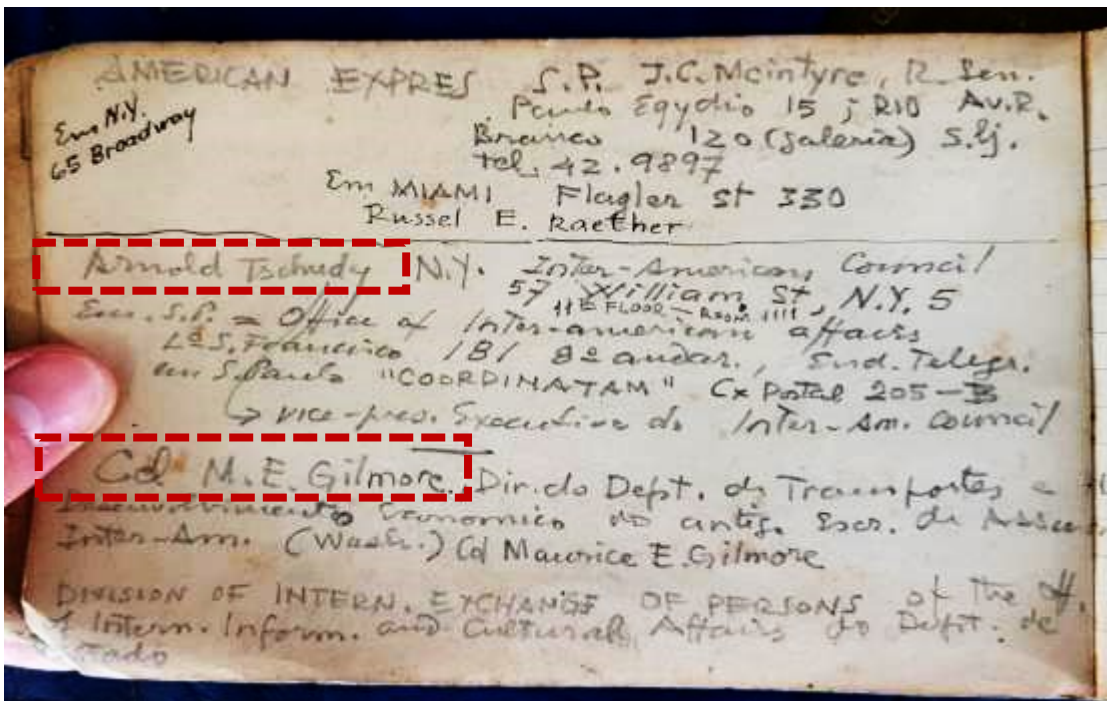
Para superar essas dificuldades e criar um plano unificado para construção e manutenção, o coronel Gilmore citava o Plano Nacional de Rodovias, aprovado por Getúlio Vargas em março de 1944. Esse plano previa a construção de 35.906 quilômetros de estradas de primeira classe e 2.631 quilômetros de estradas de segunda classe. O artigo incluía um mapa detalhado do plano brasileiro.

Gilmore demonstrava familiaridade com os detalhes do plano governamental brasileiro, destacando métodos e fatores considerados em sua elaboração. Ressaltava a necessidade de veículos motorizados robustos no Brasil, construídos para resistir ao desgaste intenso, enfatizando que tais carros deveriam ser acessíveis aos agricultores e pecuaristas brasileiros. Essa informação indicava a crescente indústria automobilística norte-americana sobre as oportunidades na América Latina.





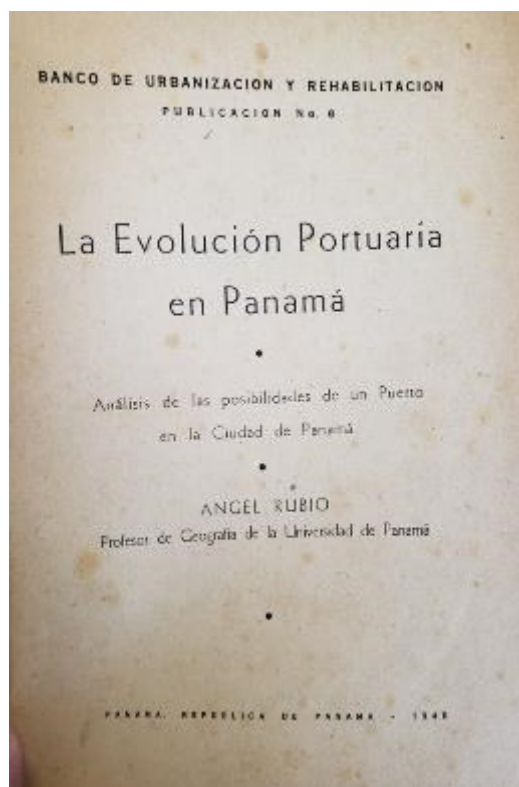
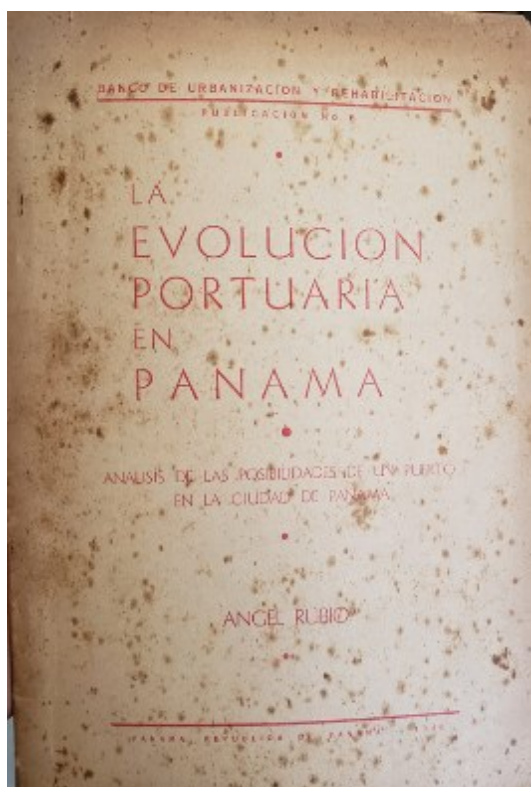
rodovias e tornar transitáveis muitas trilhas existentes. Isso inclui a reconstrução completa da importante rodovia de 850 quilômetros que se estende de Campo Grande na Ferrovia Noroeste para o norte até Cuiabá, a capital do Mato Grosso. Outra rodovia importante construída pelo exército nesse território parte da cidade de Aquidauana na mesma Ferrovia Noroeste a oeste de Campo Grande e se estende a sudoeste passando por Nioac e Jardim até Porto Murtinho no Rio Paraguai. Levantamentos foram concluídos para uma estrada de 220 quilômetros a oeste de Cuiabá até São Luiz Cáceres no alto Rio Paraguai. O Exército iniciou a construção de uma rodovia que seguirá para o noroeste a partir de Cuiabá, seguindo a antiga trilha terrestre através do Mato Grosso até Porto Velho, no rio Madeira. Este percurso foi levantado até Vilhena, cerca de 600 quilômetros, e foi concluído por mais de 100 quilômetros dessa distância. Os Batalhões Ferroviários do Exército também estiveram ativos. O Primeiro Batalhão Ferroviário recentemente concluiu a ferrovia Santiago de Boqueirão a São Luiz Serra Azul, com 100 quilômetros, e agora está trabalhando na linha Pelotas-Santa Maria, com 450 quilômetros. Ambas as linhas estão no estado do Rio Grande do Sul. O Segundo Batalhão Ferroviário está atualmente avançando nas obras da linha Rio Negro-Bento Gonçalves, com 780 quilômetros, no estado de Santa Catarina. Merecem destaque dois projetos notáveis de construção de rodovias em andamento no Brasil. A rodovia expressa de 485 quilômetros entre Rio de Janeiro e São Paulo e a rodovia expressa de 76 quilômetros entre o porto de Santos e a cidade de São Paulo. A super estrada Rio-São Paulo terá duas faixas de tráfego asfaltadas, cada uma com 7,6 metros de largura, com uma faixa ajardinada de 3 metros no centro. A Rodovia Santos-São Paulo, oficialmente conhecida como Via Anchieta, é uma rodovia de cimento de duas faixas, cada faixa com 6 metros de largura, e com uma estrada de terra de 5,5 metros de largura em ambos os lados na maior parte de seu percurso. Vários quilômetros desta rodovia já estão abertos para uso, e toda ela teria sido concluída até este momento se a escassez causada pela guerra não tivesse impedido a chegada de equipamentos de construção de estradas dos Estados Unidos (Gilmore, 1945, p. 11-13, tradução nossa).



**Figura 175:** Página do caderno pessoal de anotações e croquis de Francisco Prestes Maia, 1946. Indica os nomes de Arnold Tschudy e de Maurice E. Gilmore.

**Fonte:** Acervo pessoal do urbanista localizado na Biblioteca Prefeito Prestes Maia, São Paulo-SP.

Presume-se que o coronel Maurice Gilmore, juntamente com Arnold Tschudy, desempenhou um papel crucial na organização da programação da viagem da delegação brasileira, especialmente no que concerne à agenda de Prestes Maia, uma vez que seu nome figura em diversos compromissos delineados em seu diário de viagem. O exemplar encontrado no acervo pessoal do urbanista, intitulado “*La Evolución Portuaria em Panamá: análisis de las posibilidades de un Puerto en la Ciudad de Panamá*”, datado de 1946, ganha destaque devido às sólidas relações do coronel Gilmore com as obras do Canal. Considerando a coincidência temporal entre a publicação e a viagem de Maia aos Estados Unidos, sugere-se que o livro possa ter sido um presente de Gilmore a Maia.



**Figura 176::** Capa e contracapa do livro “*La Evolución Portuaria em Panamá: análisis de las posibilidades de un Puerto en la Ciudad de Panamá*”, de 1946. Essa publicação faz parte do acervo pessoal de Prestes Maia, conforme nosso levantamento. **Fonte:** Rubio, 1946.

Em 1944, segundo registros do OCIAA, Gilmore elaborou um estudo endereçado a Nelson Rockefeller, enquanto coordenador do *Office*, sobre hidrovias internas na América Latina. O documento intitulado “*Inland Waterways*”, datado de 24 de

novembro de 1944 e digitado em 11 páginas, aborda uma análise das vias navegáveis internas do continente. Os temas discutidos incluem o uso primitivo dessas vias, sua relevância para a civilização moderna, a coordenação de transporte, as vias navegáveis internas no Hemisfério Ocidental, planejamento imediato e de longo prazo, a natureza e o volume das cargas transportadas, bem como a simplicidade das operações envolvidas. O estudo figura entre os documentos e a pesquisa que determinaram a viabilidade e o custo da utilização do sistema hidroviário interior formado pelo rio Orinoco, canal Cassiquiare e rio Negro como uma artéria de troca de mercadorias entre o Mar do Caribe e os territórios da bacia amazônica da Venezuela, Colômbia e Brasil, discutidos anteriormente.

A *Standard Oil Company*, da família Rockefeller, também foi uma das maiores interessadas na construção da Pan American Highway, incentivando o uso do automóvel para o transporte comercial e turístico pelas Américas. Em 1945, a petrolífera produziu um “Mapa pictórico das Américas”, apresentando o traçado da rodovia.

O mapa trazia ilustrações que apresentavam recursos naturais, aspectos culturais e econômicos das Américas e da Groenlândia e era acompanhado pelos seguintes textos:

Além das fronteiras dos EUA, ao norte e ao sul, estão 21 nações, todos membros da família das Américas. Estendendo-se do Ártico à Antártida, os dois continentes americanos possuem climas e condições de vida variados; grande riqueza em recursos naturais, indústria e agricultura; pessoas com tradições, origens culturais e interesses naturais amplamente diferentes. Embora as Américas tenham se tornado conhecidas pelo resto do mundo há menos de 500 anos, algumas das formas mais elevadas de cultura antiga floresceram aqui muitos séculos atrás. Ao longo de sua história, os povos das Américas contribuíram muito para a cultura mundial, para a ciência e indústria, e para a agricultura. Ainda são nações em crescimento, robustas, que mal começaram a explorar e utilizar todos os seus vastos recursos.<sup>223</sup>

Em poucos anos, o sonho de uma geração de americanos – do Norte, Sul e Central – será realizado. Seus continentes estarão conectados pela autoestrada mais longa do mundo, sendo possível dirigir da Argentina ao Alasca! Já há longas seções da Pan American Highway (linha vermelha no mapa) em uso diário. Um terço desta grande rodovia internacional está concluído e pavimentado, e mais de três quartos dela são transitáveis durante todo o ano.

---

<sup>223</sup> Texto presente no Mapa Pictográfico da Rodovia Pan-Americana, 1945, *Standard Oil Company*. Fonte: David Rumsey Map Collection, David Rumsey Map Center, Stanford Libraries.

A construção está fechando as lacunas e tornando cada vez mais trechos da rodovia adequados para dirigir em todas as condições climáticas. A Pan American Highway foi oficialmente iniciada na Quinta Conferência Internacional das Repúblicas Americanas em Santiago, Chile, em 1923. Em 1925, o Primeiro Congresso da Pan American Highway, realizado em Buenos Aires, Argentina, organizou a Confederação Pan-Americana para planejar a nova rota em cooperação com os governos dos diversos países por onde passa. El Salvador foi o primeiro país a concluir sua seção da rodovia. A construção da estrada foi uma longa série de vitórias dramáticas sobre a natureza. Selvas foram perfuradas, grandes rios foram atravessados, os Andes foram escalados. Os principais engenheiros civis das Américas conquistaram pântanos equatoriais, deslizamentos de terra, desertos escaldantes e picos nevados para que, algum dia, os motoristas de dois continentes possam visitar seus vizinhos rapidamente, com segurança e conforto. Para cópias adicionais deste mapa, escreva para o Serviço de Educação da Standard Oil Company (New Jersey), Sala 30 Rockefeller Plaza, Nova York, N.Y.<sup>224</sup>

---

<sup>224</sup> Texto presente no Mapa Pictográfico da Rodovia Pan-Americana, 1945, *Standard Oil Company*. Fonte: David Rumsey Map Collection, David Rumsey Map Center, Stanford Libraries.

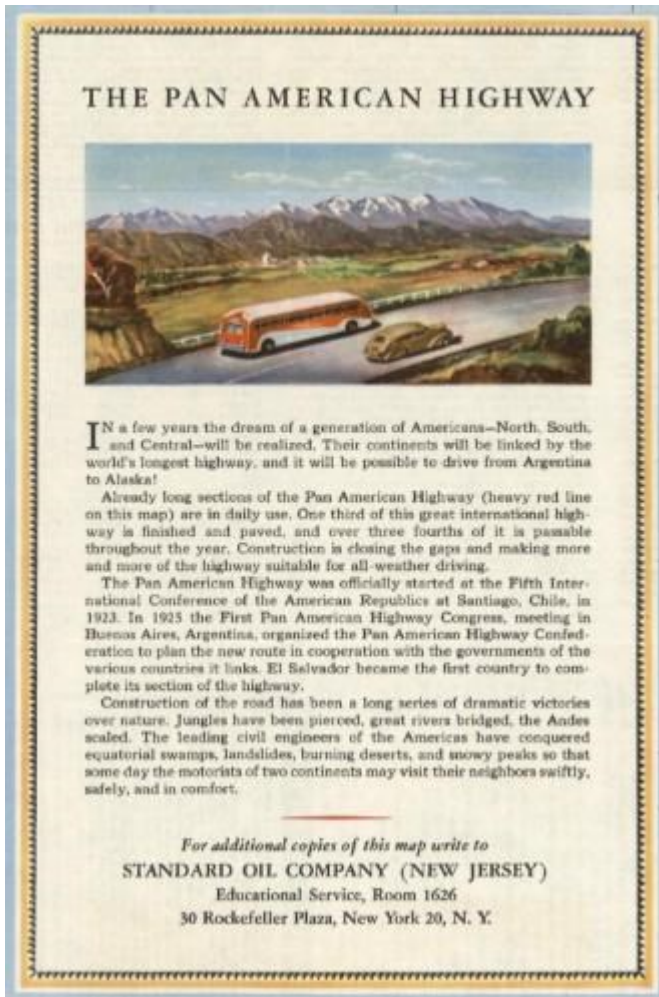




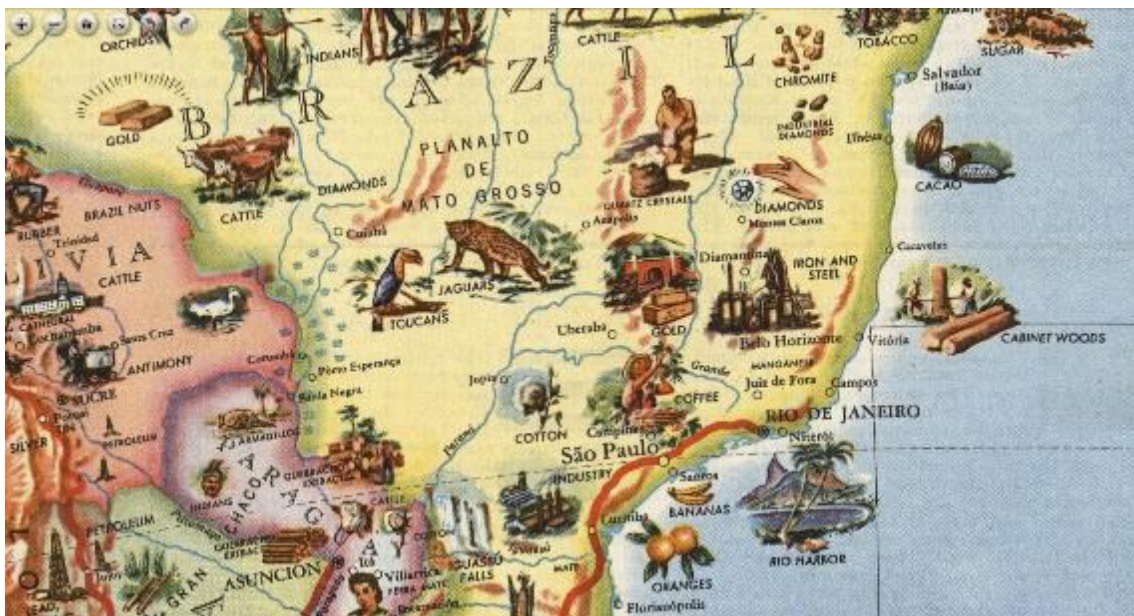
Figura 177: Mapa pictográfico apresentando a Rodovia Pan-Americana e mostrando as Américas e a Groenlândia, com ilustrações de animais, plantas, indústria, agricultura e pontos de interesse. 1945.

Fonte: David Map Collection, Stanford Libraries.





**Figura 178:** Legenda do mapa pictográfico apresentando a Rodovia Pan-Americana e mostrando as Américas e a Groenlândia, com ilustrações de animais, plantas, indústria, agricultura e pontos de interesse. 1945.  
**Fonte:** David Rumsey Map Collection, Stanford Libraries.



**Figura 179:** Recorte ampliado do mapa pictográfico apresentando a Rodovia Pan-Americana e mostrando as Américas e a Groenlândia, com ilustrações de animais, plantas, indústria, agricultura e pontos de interesse. 1945.  
**Fonte:** David Rumsey Map Collection, Stanford Libraries.



O início do interesse dos Rockefeller pela Rodovia Pan-Americana foi evidente em 1941, pois, buscando aproveitar as oportunidades resultantes do término dos investimentos britânicos na América Latina, Laurence Rockefeller realizou uma excursão aérea pelas Américas do Sul e Central em março daquele ano. Seu objetivo principal era obter o controle de 600 mil hectares de terra fértil às margens do rio Magdalena, na Colômbia. As aspirações de Laurence abrangiam desde a exploração de mogno para a construção de hotéis ao longo da planejada Rodovia Pan-Americana até a criação de gado, em complemento ao rancho recentemente adquirido por Nelson na Venezuela, o Monte Sacro, que antes pertencera a Simón Bolívar. Entre os quatro irmãos, Laurence foi o principal aliado de Nelson Rockefeller em assuntos pessoais e de negócios.<sup>225</sup>

Em abril de 1942, enquanto atuava como coordenador do OCIAA, Nelson Rockefeller escreveu a Sumner Welles, Secretário de Estado dos Estados Unidos, discutindo a viabilidade de construir e operar navios à vela de madeira na região do Caribe para enfrentar a grave escassez de transporte. Em maio de 1943, Walter J. Donnelly, Conselheiro da Embaixada Norte-Americana para Assuntos Econômicos, enviou ao Secretário de Estado uma carta contendo um Programa para a construção de embarcações de madeira no Brasil. Esses episódios reforçam a evidência de que as iniciativas dos Rockefeller envolviam a utilização da máquina pública em benefício de suas empresas privadas.<sup>226</sup>

Em 1946, o coronel Maurice E. Gilmore e Nelson A. Rockefeller, figuravam entre os membros do Conselho de Administração do então recém-criado *Institute of Inter-American Transportation*.

---

<sup>225</sup> COLBY; DENNETT, 1995, p. 145.

<sup>226</sup> NIVERT, F. J.; HECHT, A. *Records of the Bureau of the First Assistant Postmaster General 1789-1942*. Washington: The National Archives and Records Service. General Services Administration, 1951. p. 135-137.

INSTITUTE OF INTER-AMERICAN TRANSPORTATION	
BOARD OF DIRECTORS	
Percy L. Douglas	June 28, 1943 - March 14, 1946
John E. Lockwood	June 28, 1943 - January 17, 1945
John C. McClintock	June 28, 1943 - January 17, 1945
Richard Parkhurst	June 28, 1943 - September 8, 1943
Nelson A. Rockefeller	June 28, 1943 - August 27, 1945
Julian L. Schley	June 28, 1943 - May 19, 1946
Robert J. de Camp	October 20, 1943 - December 13, 1946
Victor Borella	January 17, 1945 - September 12, 1945
George C. Dunham	January 17, 1945 - August 30, 1945
Wallace K. Harrison	January 17, 1945 - May 19, 1946
Kenneth R. Iverson	January 17, 1945 -
Maurice E. Gilmore	March 14, 1946 - May 19, 1946
Harold B. Gotaas	March 14, 1946 - May 19, 1946
Kenneth Holland	May 17, 1946 -
Charles H. Lee	May 17, 1946 - January 14, 1947
George C. McGhee	May 17, 1946 -
J. Anthony Panuch	May 17, 1946 - January 23, 1947
Andrew V. Corry	February 19, 1947 -
Charles M. Hulten	February 19, 1947 -

Figura 180: Lista dos membros do Conselho de Administração do *Institute of Inter-American Transportation* dos Estados Unidos. Destaques para o coronel Maurice E. Gilmore e Nelson A. Rockefeller.

Fonte: Report of The United States Railway Mission in Mexico. Washington D.C.: Institute of Inter American Transportation, 1947.

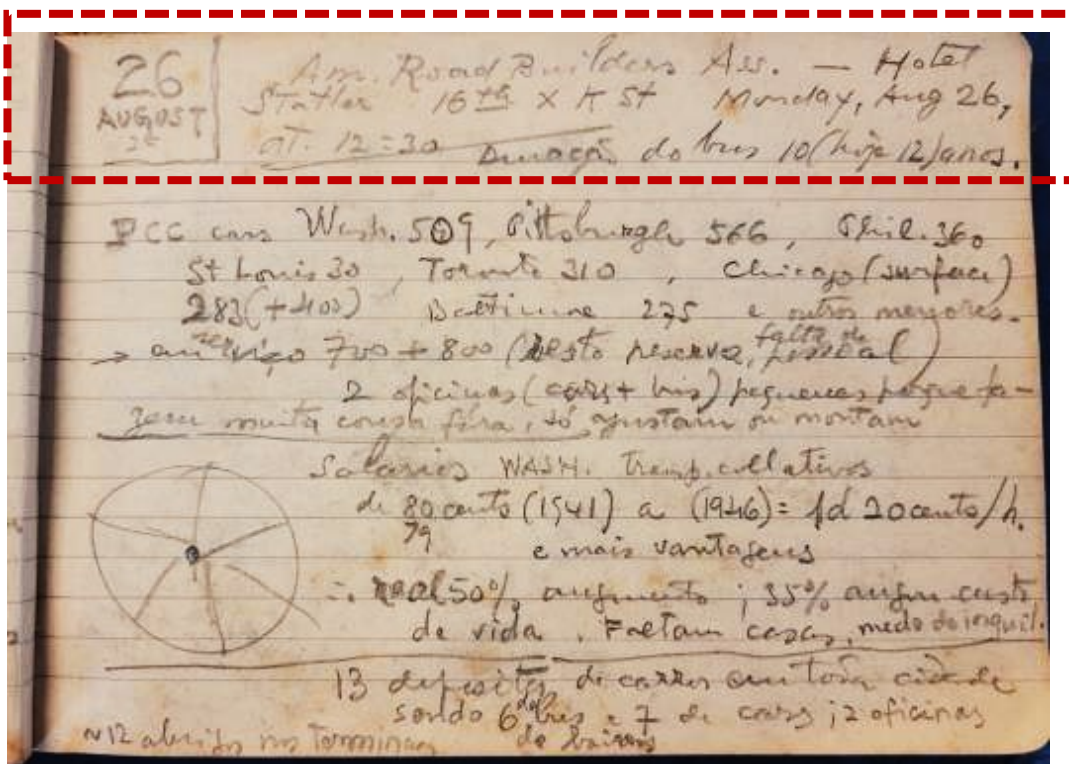


Figura 181: Página do caderno pessoal de anotações e croquis de Francisco Prestes Maia, 1946. Indica os nomes de Arnold Tschudy e de Maurice E. Gilmore.

Fonte: Acervo pessoal do urbanista localizado na Biblioteca Prefeito Prestes Maia, São Paulo-SP.

Junto com o Coronel Gilmore, Prestes Maia esteve na *American Road Builders Association (ARBA)*. Fundada em 1902, como uma associação comercial sediada em Washington, D.C., a ARBA representava a indústria da construção dos transportes nos EUA, agregando membros públicos e privados. Seu objetivo principal era advogar por investimentos na infraestrutura de transporte do país. Os membros incluíam engenheiros, empreiteiros, planejadores, profissionais de transporte, entre outros. Esses profissionais possuíam conhecimento e experiência na construção e manutenção de diversos tipos de vias de transporte nos Estados Unidos, abrangendo desde rodovias e ferrovias até aerovias, portos e vias navegáveis.

A ARBA organizou eventos como o primeiro Congresso dos Construtores de Estradas Americanas, em 1909, realizado durante a Exposição do Alasca-Yukon-Pacífico, em Seattle. Este congresso discutiu temas como engenharia rodoviária, técnicas de construção e financiamento de projetos.<sup>227</sup> Em 1915, a ARBA coorganizou o Congresso Rodoviário Pan-Americano em Oakland, Califórnia, abordando questões relacionadas à construção, manutenção e regulamentação de rodovias em toda a região. O evento reuniu especialistas e autoridades interessados no desenvolvimento das infraestruturas rodoviárias panamericanas.<sup>228</sup>



**Figura 182:** Congressistas do Congresso Rodoviário Pan-Americano em Oakland, Califórnia, 1915.  
**Fonte:** Pan-American Road Congress, 1915.

---

<sup>227</sup> American Road Builders' Association. *Modern road building: being reports of the Transactions of the first Congress of American Road Builders held at Seattle, Washington, July 4, 1909.* New York: Executive Committee, Pan-American Road Congress.

<sup>228</sup> Pan-American Road Congress. *Proceedings of the Pan-American Road Congress, held under the joint auspices of the American Road Builders' Association.* Oakland, California, September 1915. New York: Executive Committee, Pan-American Road Congress, 1915.

As publicações produzidas pela ARBA, a partir desses eventos, abordavam uma variedade de tópicos relacionados à engenharia rodoviária, técnicas de construção, materiais utilizados, padrões de segurança, financiamentos, entre outros assuntos relevantes.



**Figura 183:** Página do caderno pessoal de anotações e croquis de Francisco Prestes Maia, 1946. Destaque para menções à *Electric Bond & Share Company*, a *Day & Zimmermann* e a *Transit Research Corporation*.  
**Fonte:** Acervo pessoal do urbanista localizado na Biblioteca Prefeito Prestes Maia, São Paulo-SP.

Prestes Maia também estava, de fato, buscando informações técnicas e contatos com firmas especializadas em transporte ferroviário movido a eletricidade, o metrô, sob as suas diversas versões. Prova disso são os croquis realizados pelo engenheiro que evidenciam os sistemas de trilhos e de alimentação elétrica dos trens, bondes e metropolitanos que

visitou e utilizou nas cidades americanas. As anotações apontam a *Electric Bond & Share Company*, a *Day & Zimmermann* e a *Transit Research Corporation* como possíveis fornecedoras de consultoria para a instalação do metrô em São Paulo.<sup>229</sup>

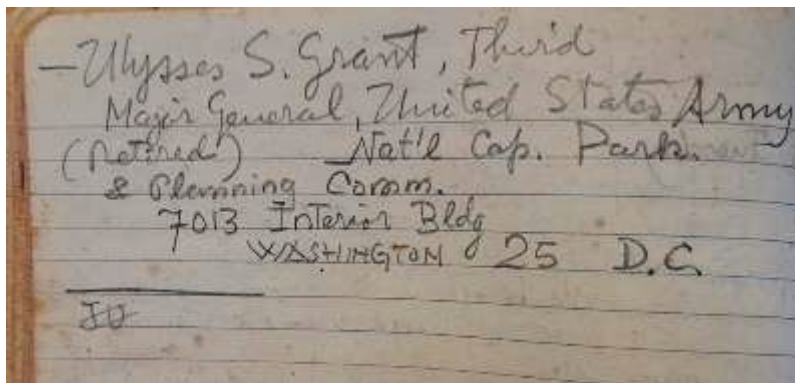
A *Day & Zimmermann* havia sido contratada, pelo governo americano, como parte de amplos programas de obras públicas para construir linhas de transmissão elétrica para um grande projeto que visava levar eletricidade às áreas rurais dos Estados Unidos. Durante a Segunda Guerra Mundial, a empresa construiu e gerenciou fábricas de

<sup>229</sup> Em 1947 a empresa *Day & Zimmermann*, da Filadelfia, elaborou uma proposta de implantação de metrô para a prefeitura de São Paulo. (LAGONEGRO, 2003, p. 131). Acreditamos que o contato da companhia americana tenha sido estabelecido nos Estados Unidos, em 1946, por Prestes Maia.

munição por todo o país. Na década de 1940 seus engenheiros também participaram do projeto de uma usina siderúrgica em Monclova, no México.

Em Washington D.C., Maia também esteve com o major-general Ulysses Simpson Grant III, à época membro da *National Capital Park and Planning Commission* e vice-presidente da *George Washington University*.

O major-general era neto do general e ex-presidente americano Ulysses S. Grant e estava aposentado do Corpo de Engenheiros do Exército dos Estados Unidos. Durante sua carreira militar, havia assessorado o presidente Theodore Roosevelt no início da década de 1900, participado da Primeira Guerra Mundial e nomeado chefe da Divisão de Proteção do Escritório de Defesa Civil em Washington, D.C., durante a Segunda Guerra.<sup>230</sup>



**Figura 184:** Página do caderno pessoal de anotações e croquis de Francisco Prestes Maia, 1946.

**Fonte:** Acervo pessoal do urbanista localizado na Biblioteca Prefeito Prestes Maia, São Paulo-SP.

Prestes Maia possivelmente teve encontros com o ex-presidente brasileiro Washington Luís, como indicado em dois momentos em seu diário. Em uma nota, de 04 de setembro de 1946, podemos observar o nome do ex-presidente seguido do nome do *Wentworth Hotel*. Durante o início da Segunda Guerra Mundial, Washington Luís mudou-se para Nova York e só retornou ao Brasil em 1947<sup>231</sup>. Conforme já apontado pela historiografia, o ex-presidente tinha um grande interesse pela velocidade dos automóveis e outras inovações tecnológicas.

---

<sup>230</sup> GRANT, U. S. *Major Problems in Planning a Worthy Capital for the Nation*. *Landscape Architecture Magazine*, v. 40, n. 1 (Oct., 1949), p. 11-17.

<sup>231</sup> CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO. (2015). Rei da fuzarca e dos votos: perfil Washington Luís. *Revista Apartes*, 12 (jan.-fev. 2015). Disponível em: [<https://www.saopaulo.sp.leg.br/apartes-antiores/revista-apartes/numero-12-jan-fev2015/rei-da-fuzarca-e-dos-votos/>]



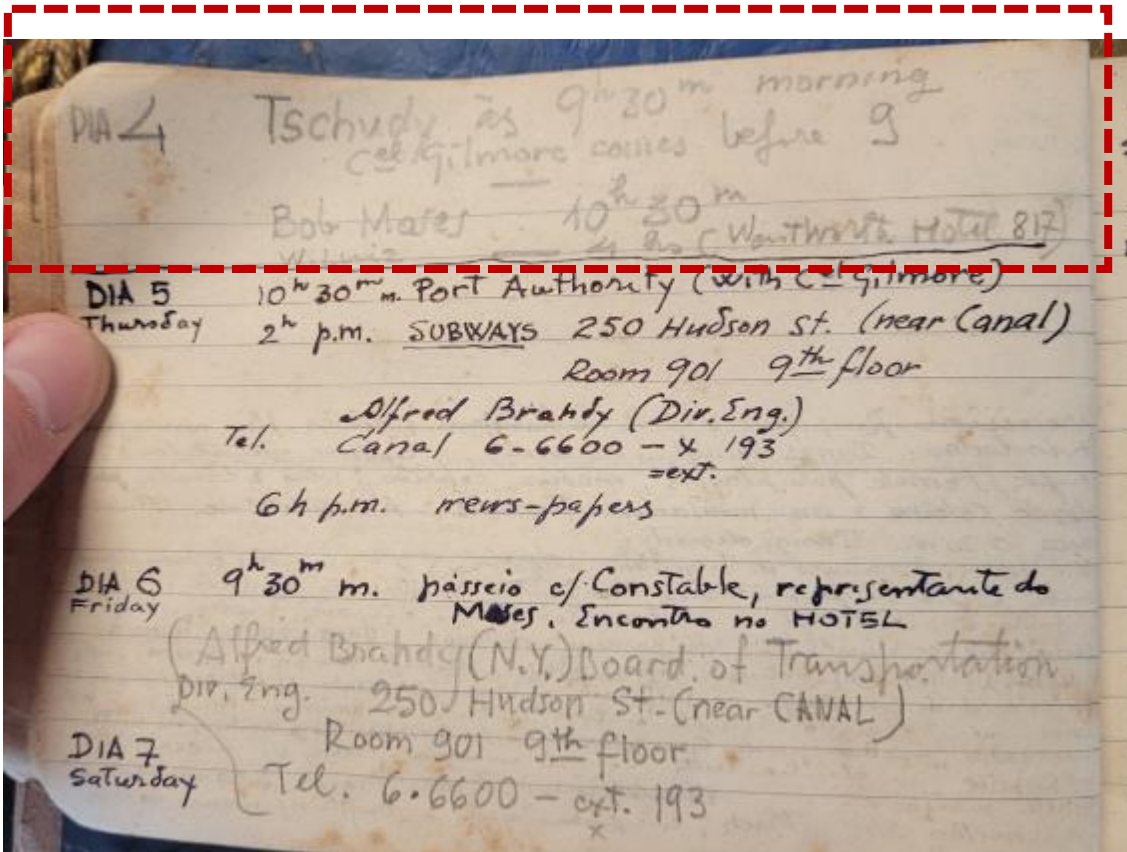


Figura 185: Página do caderno pessoal de anotações e croquis de Francisco Prestes Maia, 1946.  
Fonte: Acervo pessoal do urbanista localizado na Biblioteca Prefeito Prestes Maia, São Paulo-SP.

Nesse mesmo dia, Maia se encontrou com Arnold Tschudy, o Coronel Gilmore e Robert Moses, este último referido como "Bob Moses". Em 5 de setembro, Maia visitou a Autoridade Portuária de Nova York pela manhã, acompanhado do Coronel Gilmore, e o metrô de Nova York à tarde.

No ano em que Prestes Maia visitou os Estados Unidos, a *New York Port Authority* completava 25 anos. O Porto de Nova York e Nova Jersey desempenhou um papel crucial como o principal ponto de embarque para tropas e suprimentos dos EUA durante a Primeira Guerra Mundial, através do Porto de Embarque de Nova York. No entanto, o aumento do congestionamento portuário destacou a necessidade de uma supervisão mais eficiente do complexo sistema de infraestrutura da região que incluía pontes, estradas, metrô e instalações portuárias.



**Figura 186:** Capa e artigo de publicação comemorativa dos 25 anos da *New York Port Authority*.  
**Fonte:** Port of New York Authority, 1946.

Em resposta a essas demandas, os governadores de Nova Jersey e Nova York estabeleceram a Autoridade Portuária em 1921, inaugurando assim a primeira agência desse tipo nos Estados Unidos. Essa iniciativa foi motivada por disputas anteriores entre os dois estados sobre fretes ferroviários e limites territoriais. No início do século XX, as linhas ferroviárias terminavam no lado de Nova Jersey do porto, enquanto o transporte marítimo estava centralizado em Manhattan e Brooklyn. Isso resultou na necessidade de transportar mercadorias pelo Rio Hudson em barcaças. A disputa culminou em 1916, quando Nova Jersey processou Nova York sobre questões de frete ferroviário, levando a Comissão de Comércio Interestadual (ICC) a ordenar que os estados colaborassem em prol do interesse público. A criação da Autoridade Portuária não apenas resolveu essas disputas interestaduais, mas também representou uma solução que buscava reduzir a corrupção política e aumentar a eficiência governamental. Ao emitir seus próprios títulos e financiar projetos com pedágios e taxas, a Autoridade Portuária tornou-se financeiramente independente dos estados individuais. Isso permitiu que a agência conduzisse projetos de infraestrutura de longo prazo de forma mais eficiente, alheia às pressões políticas e aos ciclos eleitorais.<sup>232</sup>

<sup>232</sup> CULLMAN, H. S. *Our Port of Many Ports: It is New Terk Harbor*. In: PORT OF NEW YORK AUTHORITY. 25th anniversary, the Port of New York Authority, 1921-1946. New York: Port of New York Authority, 1946. p. 06-07.; PORT OF NEW YORK AUTHORITY. *Port Commerce Division. Marine terminal facilities at the Port of New York*. Nova York: Port of New York Authority, 1956.





**Figura 187:** Acima, área de abrangência da New York Port Authority. Abaixo, terminal de transbordo ferro-marítimo na costa de Nova Jersey.  
**Fonte:** Port of New York Authority, 1956.



*Photo by Fairchild Aerial Surveys, Inc.*

AIR VIEW OF MANHATTAN SOUTH OF 49TH STREET SHOWING AREAS THAT WOULD BE AFFECTED BY THE WEST SIDE PROPOSALS

[ 359 ]



**Figura 188:** Vistas de Manhattan, Nova York, década de 1930.  
**Fonte:** *Regional Plan of New York and Its Environs*.

**A MASTER BRIDGE BUILDER LOOKS AHEAD**

O. H. Ammann, King on His Sixth Great Span Here, Says Our Engineering Works Must Be Endowed With Beauty

O. H. Ammann, King on His Sixth Great Span Here, Says Our Engineering Works Must Be Endowed With Beauty

...the construction of the bridge... the bridge is a masterpiece of engineering... the bridge is a masterpiece of engineering... the bridge is a masterpiece of engineering...



...the construction of the bridge... the bridge is a masterpiece of engineering... the bridge is a masterpiece of engineering... the bridge is a masterpiece of engineering...

Prestes Maia também teve um encontro com Othmar Hermann Ammann, renomado engenheiro de pontes da Autoridade Portuária de Nova York e Nova Jersey.

Em 1931, Ammann concebeu e executou o projeto da Ponte George Washington, finalizando-a seis meses antes do prazo estipulado e dentro de um orçamento inferior ao inicialmente previsto. A ideia original de revestir a estrutura de aço da ponte com pedra talhada foi descartada devido a restrições financeiras provenientes da Grande Depressão. As habilidades administrativas de Ammann foram cruciais para a conclusão adiantada e econômica da ponte. No mesmo ano, ele também foi responsável pelo projeto e construção da Ponte Bayonne, notável por ser a única ponte em arco em seu repertório. Sua destacada atuação chamou a atenção de Robert Moses, que o integrou à sua equipe. As quatro últimas das seis pontes da cidade de Nova York projetadas por Ammann – Triborough, Bronx-Whitestone, Throgs Neck e Verrazzano-Narrows – foram erguidas para a Autoridade da Ponte e Túnel Triborough chefiada por Robert Moses.<sup>233</sup> Ammann também desempenhou um papel significativo na construção da Ponte Golden Gate (1937) em São Francisco, conforme dados de sua biografia e anotações feitas por Prestes Maia em seu caderno de viagem.

**Figura 189:** Reportagem sobre os trabalhos do engenheiro Othmar Hermann Ammann, em Nova York, 1934.

*“O mestre construtor de pontes olha para o futuro, O.H. Ammann, ocupado em sua sexta grande extensão aqui, afirma que nossas obras de engenharia devem ser dotadas de valor estético”.*

**Fonte:** Jornal *The New York Times* de 15/04/1934.

<sup>233</sup> Jornal de *The New York Times*, 15/04/1934.





**Figura 190:** Reportagem sobre o “Mestre Construtor de Pontes, Othmar Hermann Ammann”.

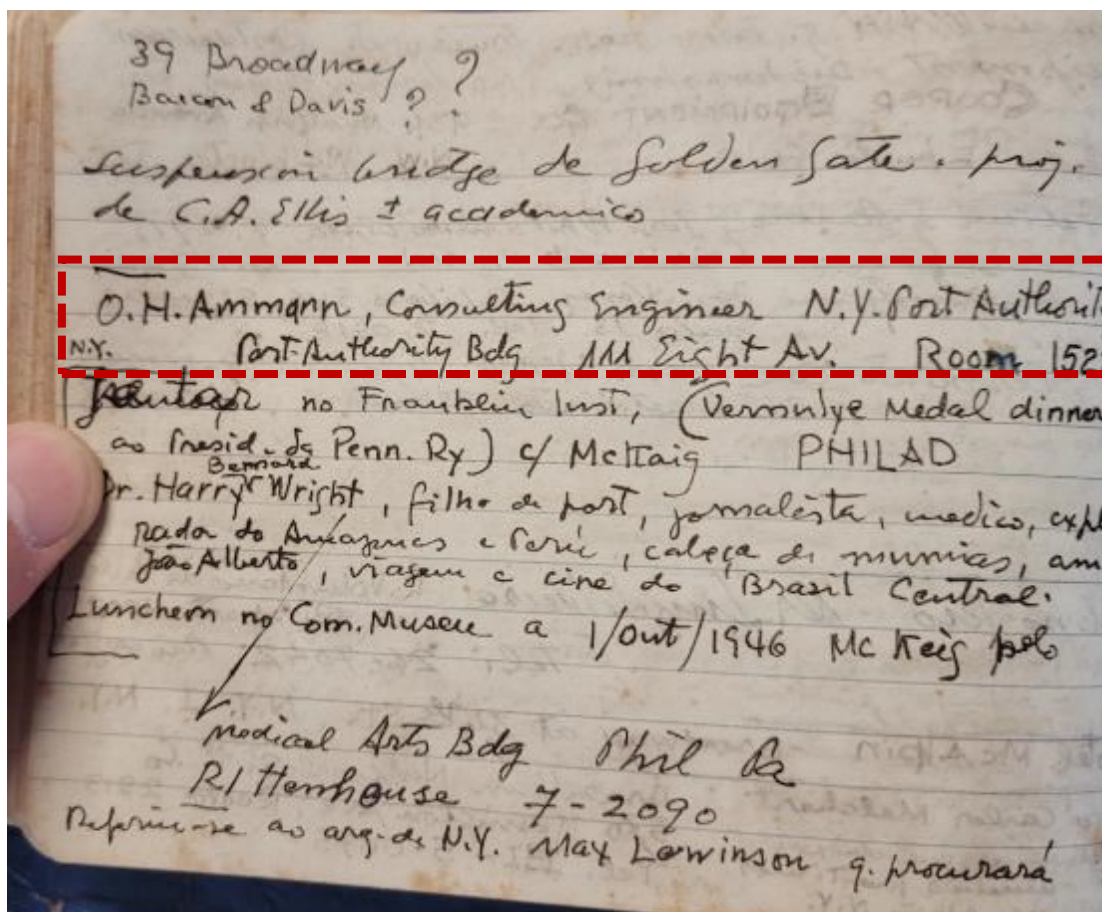
**Fonte:** Jornal *The New York Times* de 29/08/1962

Ammann era reconhecido por sua habilidade em criar pontes leves e econômicas, mantendo ao mesmo tempo uma estética simples e bela. Ele alcançava esse feito aplicando a teoria da deflexão, sustentando que o peso por pé do vão e dos cabos ofereceria rigidez suficiente, eliminando a necessidade de treliças de reforço. Esse enfoque tornou-se especialmente relevante durante a era da depressão, quando a redução de custos era imperativa.<sup>234</sup>

Entre as pontes notáveis projetadas por Ammann estão a Ponte George Washington (1931), Ponte Bayonne (1931), Ponte Triborough (1936), Ponte Bronx–Whitestone (1939), Ponte Delaware Memorial (1951), Ponte Walt Whitman (1957), Ponte Throgs Neck (1961) e Ponte Verrazzano-Narrows (1964). Além de suas contribuições em pontes, Ammann liderou o planejamento e a execução do Túnel Lincoln.

No mesmo ano em que Prestes Maia o encontrou, em colaboração com Charles Whitney, Ammann estabeleceu a *Ammann & Whitney*, uma empresa de engenharia civil que passou a fornecer serviços de projeto e construção para empreendimentos nos setores público e privado por todo o mundo. Ao empreender uma variada gama de projetos, abarcando a construção de pontes em diferentes materiais como aço, concreto, alvenaria e madeira, destinadas a diversos modos de tráfego, incluindo veículos, pedestres e ferrovias, a *Ammann & Whitney* concentrou-se primordialmente na concepção e construção de pontes suspensas de grandes vãos.

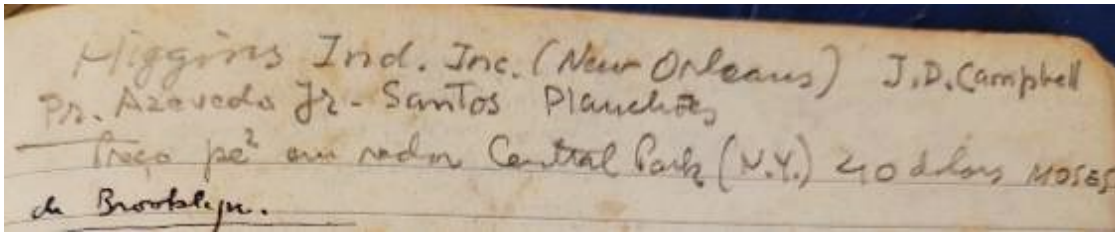
<sup>234</sup> Jornal *The New York Times*, 29/08/1962, p. 41.



**Figura 191:** Página do caderno pessoal de anotações e croquis de Francisco Prestes Maia, 1946. Indica o encontro com Othmar Hermann Ammann, renomado engenheiro de pontes da Autoridade Portuária de Nova York e Nova Jersey. Destaque nosso.

**Fonte:** Acervo pessoal do urbanista localizado na Biblioteca Prefeito Prestes Maia, São Paulo-SP.

As anotações de Prestes Maia indicam seu interesse pelos serviços de consultoria da empresa do engenheiro norte-americano. O único projeto associado a Maia que contemplava a implementação de uma ponte de magnitude comparável às projetadas por Othmar Hermann Ammann era aquele destinado à travessia do estuário do porto de Santos, visando conectar a cidade de Santos à ilha de Santo Amaro, no Guarujá. Inserida no Plano Regional de Santos (1947-1948) a proposta de Maia visava promover a interligação da Ferrovia Sorocabana com a Estrada de Ferro Santos-Jundiaí, iniciando em São Vicente. Com o intuito de otimizar o sistema ferroviário, também estava prevista a construção de uma ponte conectando as ilhas de São Vicente, Barnabé e Santo Amaro, proporcionando aos trens acesso ao Guarujá e, conseqüentemente, a Bertioga e ao Litoral Norte.



**Figura 192:** Página do caderno pessoal de anotações e croquis de Francisco Prestes Maia, 1946. Indica o interesse do Urbanista pela empresa *Higgins Industries Corporation*, formada por grandes estaleiros fabricantes de embarcações, sediada em Nova Orleans, Louisiana.

**Fonte:** Acervo pessoal do urbanista localizado na Biblioteca Prefeito Prestes Maia, São Paulo-SP.

Para nossa surpresa, também identificamos a *Higgins Industries Inc.*, a empresa fabricante de embarcações, formada por grandes estaleiros e sediada em Nova Orleans. Na sequência Prestes Maia descreve “Santos p/ lanchões”. Como veremos à frente, no Plano Regional de Santos, Maia antevia o desenvolvimento do polo petroquímico de Cubatão e propunha a construção de estaleiros na ilha de Santo Amaro para a produção naval, citando que outra potência sul-americana já estava realizando tal empreendimento.<sup>235</sup> Como observamos, a *Higgins Industries Inc.*, esteve presente nas discussões sobre a hidrovia fluvial entre o Brasil e a Venezuela e estava interessada em produzir embarcações no Brasil.

Prestes Maia também visitou o escritório do engenheiro projetista Alfred Brahdry, do Conselho de Transportes de Nova York. Brahdry havia sido um dos principais responsáveis por estudos de transporte de trânsito rápido e pela maior parte do projeto de construção do sistema do metrô de Nova York, apresentado em 1935.<sup>236</sup>

Na análise específica dos sistemas metroviários, Maia apresenta em seu caderno um resumo do trabalho intitulado *The design, construction, and equipment of the broad street subway in Philadelphia* (1928), escrito por Henry E. Ehlers, quando Diretor de Trânsito da Cidade da Filadélfia. Este texto foi publicado no *Journal of the Franklin Institute*, uma instituição que Maia visitou durante sua viagem. Presume-se que, em

---

<sup>235</sup> O nome do outro país não é citado pelo urbanista.

<sup>236</sup> SCOTT, Mel. *The San Francisco Bay Area: Metropolis in Perspective*. Los Angeles: University of California Press, 1959. Obs.: O metrô de Nova York operava desde 1904, portanto esse projeto trata de melhorias e expansão do sistema.

certo ponto de sua jornada, o urbanista tenha conduzido pesquisas na biblioteca desta instituição, a qual também é mencionada em suas anotações.

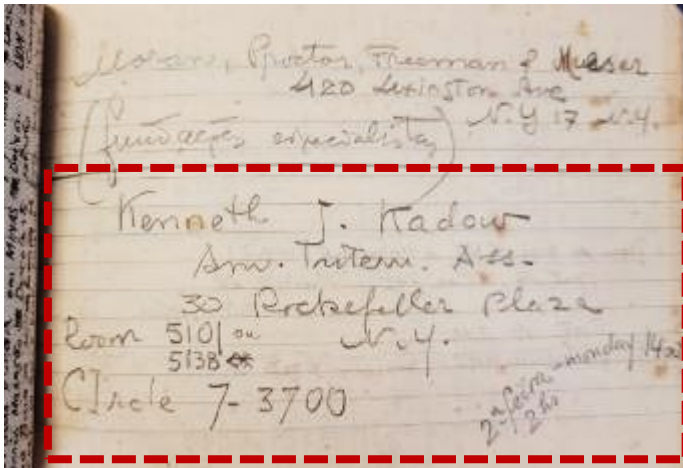
Maia cita e elabora anotações sobre o conteúdo do texto. O sistema de metrô da Filadélfia foi o mais abordado em seu diário de viagem. Menciona detalhes construtivos e de design do funcionamento do sistema, incluindo vagões, dimensionamento de túneis, trilhos, cálculo do número de estações, capacidade, custos, velocidades, tempo de viagem, sistemas de ventilação, estrutura, circuitos, duração e intervalos entre trens, centrais de controle, espaçamento de subestações, número de passageiros, sistemas elétricos e pneumáticos, além de arquitetura das estações.

O texto discute o desenvolvimento do sistema de transporte público em Filadélfia no período de 1912 a 1923. Durante esse intervalo, a cidade reconheceu a necessidade de um serviço de trânsito de alta velocidade e deu início à construção de linhas de trânsito rápido, como o metrô da Broad Street e a linha elevada de Frankford. No entanto, as restrições resultantes da Primeira Guerra Mundial resultaram no cancelamento de contratos e na limitação do programa de construção.

Em 1913, uma legislação foi aprovada, concedendo à cidade o direito de comprar, alugar ou construir instalações de transporte. O texto destaca o estabelecimento do Departamento de Trânsito da Cidade para supervisionar essas iniciativas. Um plano de trânsito foi adotado, mas mudanças nas condições e nas visões levaram a uma revisão significativa em 1923. O Departamento de Trânsito da Cidade, como parte da administração municipal, desempenhou um papel fundamental no planejamento e na execução desses projetos. O texto menciona a conclusão bem-sucedida do trabalho sob o City Hall, o fechamento de seções abandonadas e a inauguração da linha elevada de Frankford, em 1922. O artigo enfatiza a complexidade do desenvolvimento do sistema de transporte em meio a desafios e mudanças de planos. O Departamento de Trânsito da Cidade emerge como uma entidade central na busca por soluções para as crescentes necessidades de transporte público em Filadélfia durante esse período.

Prestes Maia também se encontrou com Kenneth J. Kadow, representante da *American International Association for Economic and Social Development (AIA)*, no *Rockefeller Center*, em 14 de outubro de 1946.





**Figura 193:** Página do caderno pessoal de anotações e croquis de Francisco Prestes Maia, 1946. Indica o encontro com Kenneth J. Kadow, representante da *American International Association for Economic and Social Development (AIA)*. Destaque nosso.

**Fonte:** Acervo pessoal do urbanista localizado na Biblioteca Prefeito Prestes Maia, São Paulo-SP.

A AIA, agência filantrópica fundada por Nelson Rockefeller, tinha como objetivo promover projetos que melhorassem os padrões de vida na população latino-americana, especialmente na área rural. Atuando no contexto de consolidação da influência norte-americana na América Latina e no Brasil, a AIA adaptava programas de assistência técnica dos Estados Unidos às realidades locais, concentrando-se em agricultura, conservação do solo, saneamento e alfabetização. Fundada em julho de 1946 e extinta em 1968, a AIA desenvolveu projetos de cooperação técnica no Brasil e na Venezuela, bem como em outros países da América Latina, China e Índia na década de 1960. No Brasil, a agência focou em assistência técnica em agricultura de 1946 a 1961 e, posteriormente, passou a enfatizar a pesquisa no cerrado e a criação de uma agência de desenvolvimento e colonização.

Kenneth Kadow foi principal articulador das propostas iniciais da AIA. Desenvolveu as linhas de atuação da agência com base em sua experiência no Departamento de Horticultura da Universidade de Delaware, durante a década de 1930, e no *Food Supply Division* do OCIAA, durante a Segunda Guerra Mundial. Ao fundar a AIA, Kadow estudou técnicas agrícolas nos Estados Unidos para adaptá-las às sociedades latino-americanas.<sup>237</sup>

<sup>237</sup> SILVA, Claiton Márcio da. *Agricultura e Cooperação Internacional: a atuação da American International Association for Economic and Social Development (AIA) e os programas de modernização no Brasil (1946-1961)*. 2009. Tese (Doutorado em História das Ciências) - Casa de Oswaldo Cruz - FIOCRUZ, Rio de Janeiro, 2009.

Nesse contexto, pós-1945, a modernização da agricultura tornou-se uma agenda internacional para solucionar problemas de fome e melhorar o bem-estar nas populações rurais dos países considerados subdesenvolvidos. A América Latina foi incluída nessa agenda devido a suas condições políticas, recursos naturais e possibilidades de mercado. A constituição da AIA, embora envolvesse diversos colaboradores, estava intrinsecamente relacionada às ideias e relações de Nelson Rockefeller. Todos os fundadores da AIA, incluindo Nelson A. Rockefeller, Wallace K. Harrison, Kenneth J. Kadow, Francis A. Jamieson e John E. Lockwood, haviam feito parte do OCIAA durante a Segunda Guerra.

Em Nova York, Prestes Maia visitou o *Jones Beach State Park*, sendo guiado pelo próprio Robert Moses. O parque foi estabelecido durante a gestão de Moses como presidente da *Long Island State Park Commission* do estado de Nova York, em 1929, e foi aberto ao público em 4 de agosto do mesmo ano, junto com a estrada que fornecia acesso de automóvel a *Long Island*, marcando a primeira seção do futuro Wantagh State Parkway.

Sobre Jones Beach, Maia descreveu-o como “a menina dos olhos de Bob Moses”. Em seguida, detalhou o programa do empreendimento, mencionando a praia, o terraço de madeira, campos de jogos, restaurantes 1 e 2, piscina, praça, lago com estádio e pátio de estacionamento, notando que todas essas instalações são operadas pelo Estado, exceto o restaurante.

Maia também criou um esboço mostrando a localização dos edifícios em relação à praia e às rodovias de acesso. Ele fez anotações sobre características técnicas, formais e construtivas dos edifícios, incluindo medidas das piscinas. Além disso, destacou desenhos dos sistemas de ventilação, concebidos em formato de peças navais, fazendo referência ao tema marítimo.<sup>238</sup>

---

<sup>238</sup> Caderno pessoal de anotações de Francisco Prestes Maia, 1946. Acervo pessoal do urbanista localizado na Biblioteca Prefeito Prestes Maia, São Paulo-SP.

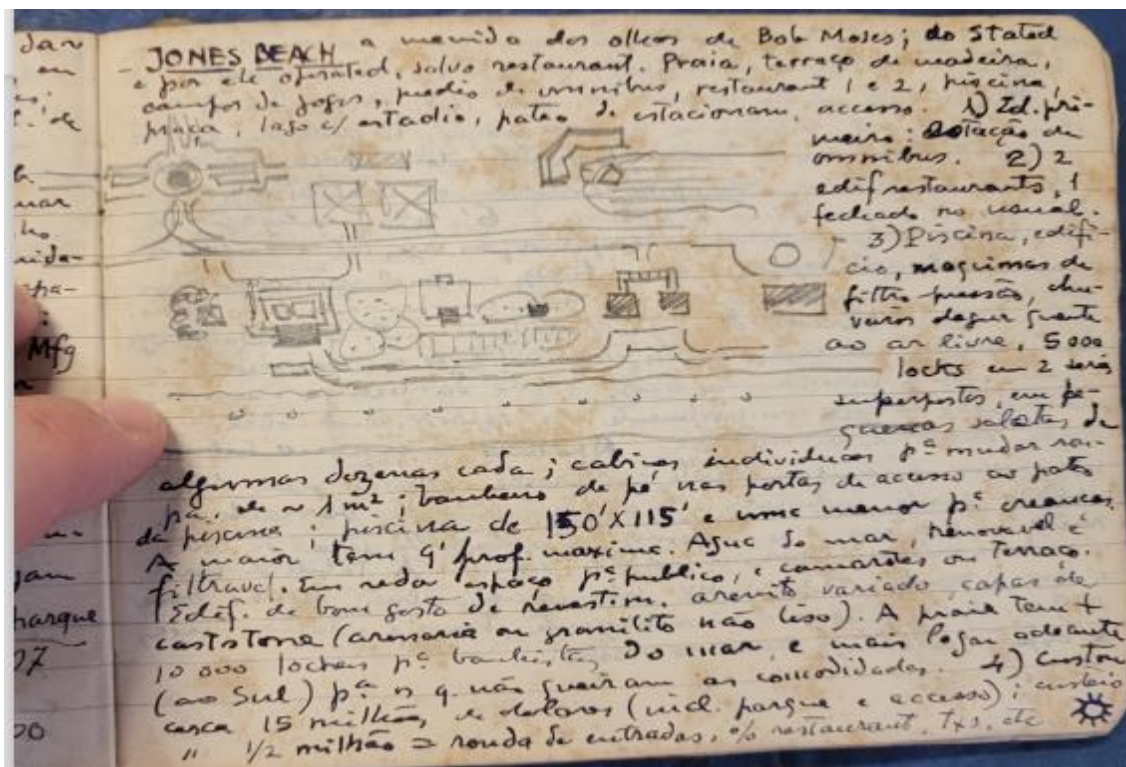
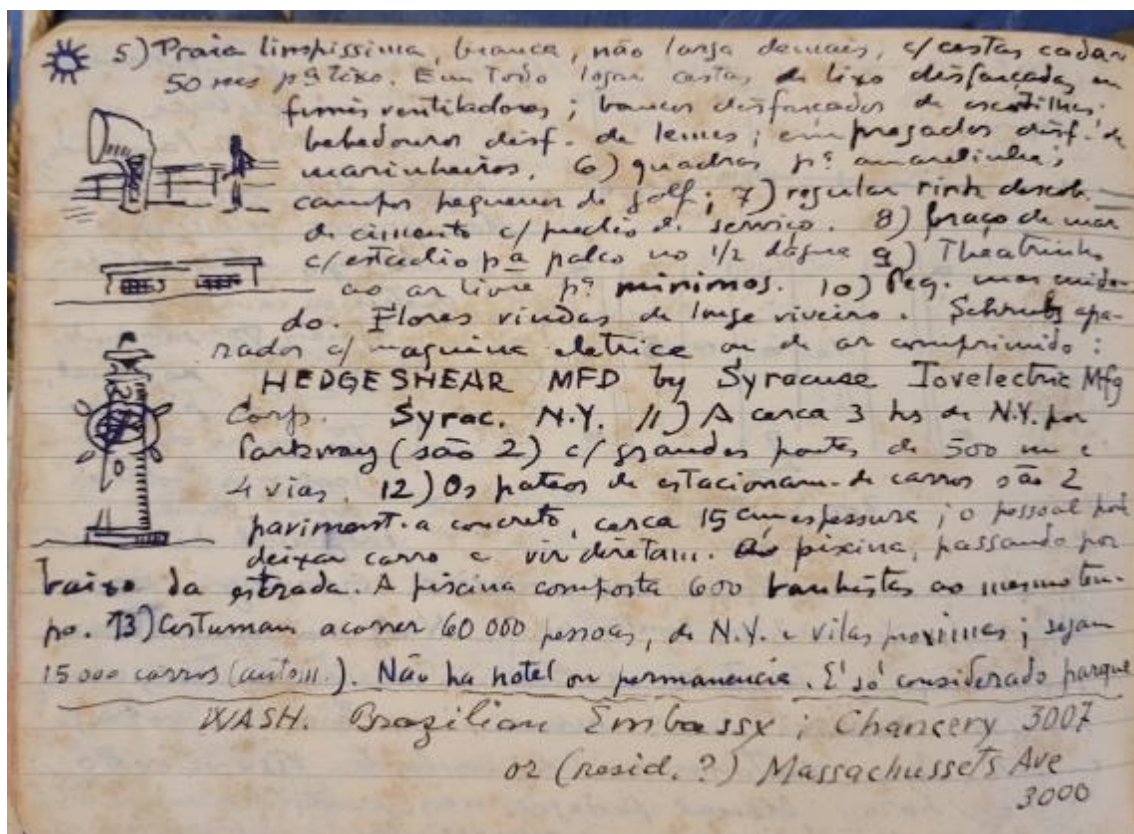


Figura 194: Página do caderno pessoal de anotações e croquis de Francisco Prestes Maia, 1946. Anotações e desenhos de sua visita ao Jones Beach State Park,  
Fonte: Acervo pessoal do urbanista localizado na Biblioteca Prefeito Prestes Maia, São Paulo-SP.



Figura 195: À esquerda, estacionamento do Jones Beach State Park, na década de 1940. À direita, visão aérea da zona balnearia de Jones Beach.  
Fonte: Getty Images





**Figura 196:** Página do caderno pessoal de anotações e croquis de Francisco Prestes Maia, 1946. Anotações e desenhos de sua visita ao *Jones Beach State Park*.

**Fonte:** Acervo pessoal do urbanista localizado na Biblioteca Prefeito Prestes Maia, São Paulo-SP.



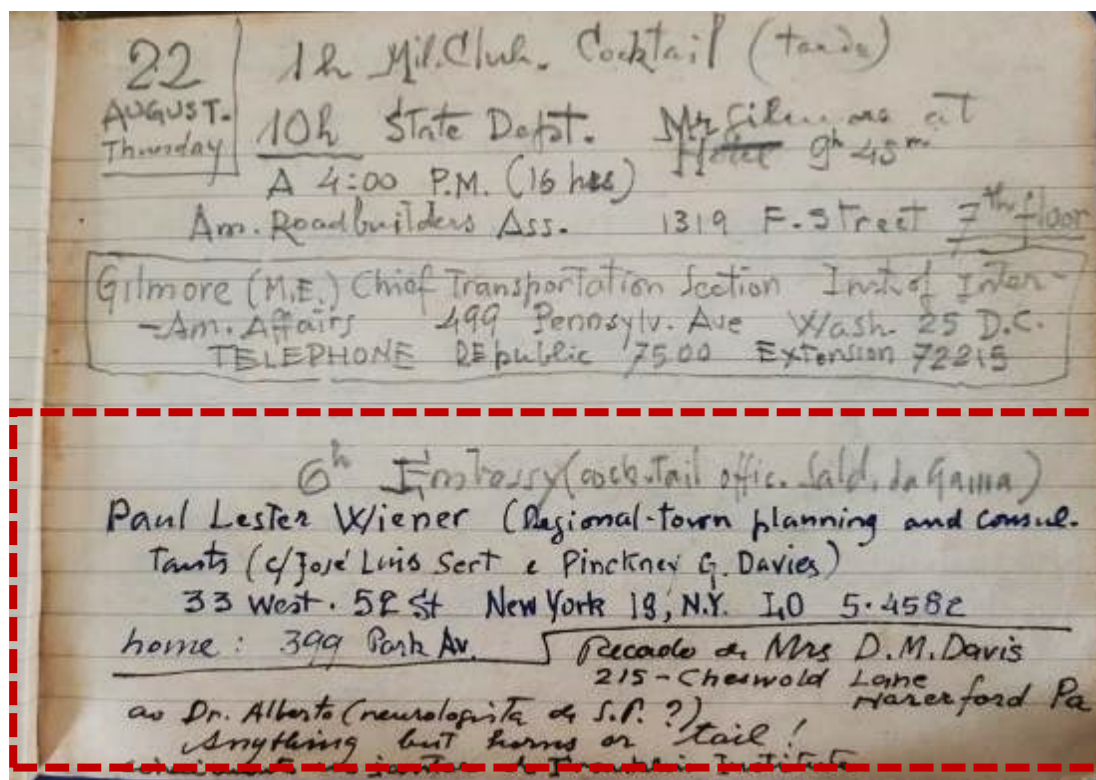
**Figura 197:** À esquerda, aspecto dos decks de madeira de *Jones Beach State Park*, na década de 1940. À direita, visão aérea da zona balneária de *Jones Beach*.

**Fonte:** Getty Images

De acordo com registros em seu diário, em 22 de agosto de 1946, Prestes Maia visitou o escritório da *Town Planning Associates*, onde aparentemente se encontrou com Paul Lester Weiner, Josep Lluís Sert e Pinckney G. Davies. As anotações mencionam o

endereço "33 West, 52 St.", o qual pudemos confirmar como sendo o da "Regional Town Planning and Consultants" através de um artigo no jornal *The New York Times*.

Os planos desenvolvidos por esse escritório nova-iorquino fundamentavam-se em princípios de planejamento demográfico, visando organizar o crescimento urbano de maneira eficiente, reestruturando características existentes para proporcionar espaços residenciais e recreativos planejados, com o intuito de prevenir efeitos indesejáveis do crescimento desordenado, como habitações precárias e distribuição desigual de terras, entre outros.



**Figura 198:** Página do caderno pessoal de anotações e croquis de Francisco Prestes Maia, 1946. Anotações relativas ao escritório *Town Planning Associates*, em 22 de agosto de 1946. Escritório formado por Paul Lester Wiener, Josep Lluís Sert e Pinckney G. Davies.

**Fonte:** Acervo pessoal do urbanista localizado na Biblioteca Prefeito Prestes Maia, São Paulo-SP.

Segundo Gomes e Espinoza (2009), o *Town Planning Associates (TPA)*, fundado em Nova York em 1941 por José Lluís Sert e Paul Lester Wiener, desempenhou um papel crucial entre 1945 e 1957, contribuindo com uma dezena de projetos para cidades em países como Brasil, Peru, Colômbia, Venezuela e Cuba. No entanto, grande parte dessa extensa produção projetual não se materializou plenamente. Apesar de manter uma fidelidade

geral ao ideal da Cidade Funcional, alguns dos projetos de Sert e Wiener para a América do Sul se distanciaram dos modelos abstratos da primeira fase do urbanismo modernista. Foram fundamentados em uma reflexão teórica que antecipava novos temas para o urbanismo, propondo uma paisagem urbana que surgia do encontro entre pressupostos gerais, condições locais e sensibilidade às diferenças culturais.<sup>239</sup>



**Figura 199:** Paul Lester Wiener (1895-1967).  
Fonte: Rovira, 2005.

Paul Lester Wiener (1895–1967), era alemão, naturalizado norte-americano. Sua formação em arquitetura ocorreu na *Royal Academy*, de Berlim, com estudos feitos também em Viena e Paris. Emigrou para os Estados Unidos, em 1913, obtendo a cidadania, em 1919. Depois, retornou à Europa para aprofundar seus estudos e trabalhar até 1927.

Em 1939, realizou projeto em conjunto com Oscar Niemeyer, o edifício Pavilhão do Brasil, lançado na Feira Mundial de Nova York, nesse mesmo ano.

---

<sup>239</sup> GOMES, Marco Aurélio A. de Filgueiras; ESPINOZA, José Carlos Huapaya. *Diálogos modernistas com a paisagem: Sert e o Town Planning Associates na América do Sul, 1943-1951*. In: *Urbanismo na América do Sul: circulação de ideias e constituição do campo, 1920-1960*. Org. Marco Aurélio A. de Filgueiras Gomes. Salvador: EDUFBA, 2009.





**Figura 200:** “Pavilhão Brasileiro Feira Mundial de Nova York, 1939. Lúcio Costa e Oscar Niemeyer, arquitetos, com Paul Lester Wiener.

Havia na feira de Nova York excelentes edifícios modernos, mas nenhum de tão elegante leveza como o Pavilhão Brasileiro. Distinguia-se pela maneira feliz com que foi o espaço aproveitado e pelos seus pormenores vivos e frescos”. Fotografia e descrição do Livro *Brazil Builds – Architecture New and Old, 1652 – 1942*, de Phillip Goodwin, editado pelo *Museum of Modern Art- MoMA*, de Nova York e publicado em inglês e português, em 1943.

**Fonte:** Goodwin, 1943.

Nascido em Barcelona (Catalunha, Espanha), formou-se em arquitetura na *Escola Tècnica Superior d’Arquitectura de Barcelona* e, em 1929, estabeleceu seu próprio estúdio. No mesmo ano, em resposta a um convite de Le Corbusier, Sert mudou-se para Paris para colaborar com o escritório do renomado arquiteto. De volta a Barcelona em 1930, Sert continuou sua prática arquitetônica até 1937. Durante os anos 1930, foi um dos fundadores do grupo GATCPAC (*Grup d’Arquitectes i Tècnics Catalans per al Progrés de l’Arquitectura Contemporània*)<sup>240</sup>, que posteriormente formou a filial espanhola do *Congrès International d’Architecture Moderne* (CIAM).

---

<sup>240</sup> O Grupo de Arquitetos e Técnicos Catalães para o Progresso da Arquitetura Contemporânea, conhecido como GATCPAC, foi criado na Catalunha durante os anos 1930 com o propósito de modernizar a paisagem arquitetônica, seguindo as correntes vanguardistas europeias, especialmente o movimento da arquitetura racionalista. Entre seus membros proeminentes estavam Josep Lluís Sert, Josep Torres i Clavé, Joan Baptista Subirana, Sixte Illescas, Germà Rodríguez i Arias e Ricardo de Churruga.



Mais tarde, Sert tornou-se presidente do CIAM (1947-1956), desempenhando um papel significativo na promoção da arquitetura moderna.<sup>241</sup>



**Figura 201:** Picasso, Sert e Miró.  
Fonte: ROVIRA, 2005.

Depois da vitória das forças fascistas de Francisco Franco na Guerra Civil Espanhola em 1939, Sert, juntamente com a maioria dos membros do GATCPAC, foi impedido de exercer a arquitetura na Espanha e foi forçado a se exilar nos Estados Unidos. Lá, ele permaneceu até a morte de Franco, quando retornou a Barcelona. Durante seus primeiros anos na cidade de Nova York, colaborou com a *Town Planning*

*Associates*, em seus diversos planos urbanos para cidades da América do Sul.

A *Town Planning Associates (TPA)* esteve relacionada aos intercâmbios culturais, promovidos pela Política de Boa Vizinhança, do governo Roosevelt, e pelo *Office*, coordenado por Nelson Rockefeller.

Os planos desenvolvidos por esse escritório nova-iorquino fundamentavam-se em princípios de planejamento demográfico, visando organizar o crescimento urbano de maneira eficiente, reestruturando características existentes para proporcionar espaços residenciais e recreativos planejados, com o intuito de prevenir efeitos indesejáveis do crescimento desordenado, como habitações precárias e distribuição desigual de terras, entre outros.

---

<sup>241</sup> Durante seu período em Barcelona, Sert produziu diversas obras notáveis, como a casa de fim de semana em *El Garraf*, o Dispensário Central de Barcelona e o Plano Diretor da Cidade de Barcelona. Entre 1937 e 1939, viveu em Paris, onde projetou o pavilhão da República Espanhola na Exposição de Paris, de 1937, contando com a colaboração de renomados artistas como Pablo Picasso, Joan Miró e Alexander Calder.



**Figura 202:** Le Corbusier, Josep Lluís Sert, Paul Lester Wiener, Carlos Arbeláez y Francisco Pizano na Oficina do Plano Regulador em Bogotá, publicada na revista Cromos, Bogotá, 9 de setembro de 1950.

Fonte: *ArchDaily*

O TPA iniciou suas atividades na América do Sul com a elaboração do Plano Diretor para a Cidade dos Motores no Brasil, encomendado em 1943 pelo General Antônio Guedes Muniz, Presidente da Comissão de Fabricantes de Aviões do Brasil. O projeto para esta nova cidade reflete claramente os princípios do CIAM, mas representou para Sert uma oportunidade inicial de aplicar suas ideias sobre o “novo monumentalismo” e a “escala humana”<sup>242</sup>.

A abordagem buscou adaptar a proposta à paisagem natural, destacando contrastes na volumetria e nos espaços vazios, diversificando os tipos de moradias com base em estudos climáticos e incorporando a vegetação local. O centro cívico desempenhava um papel crucial no projeto, refletindo a preocupação de Sert em criar um ponto central de referência e identidade para os habitantes. Este amplo espaço ao ar livre era delimitado por edifícios que contribuía para sua conformação, além de elementos projetados para ajustá-lo à escala humana (Gomes; Espinoza, 2009, p. 191).

---

<sup>242</sup> Sobre este tema: SERT, José Luis; LEGER, Fernand; GIEDION, Sigfried. Nine points on monumentality. In: COSTA, Xavier; HARTRAY, Guido (Org.). Sert arquitecto en Nueva York. Barcelona: Museu d'Art Contemporani de Barcelona, 1997.

Sabemos que a viagem de Prestes Maia ocorreu, aproximadamente, entre os dias 22 de agosto a 15 de novembro de 1946. No dia 08 de setembro de 1946, portanto em meio ao período em que Maia se encontrava nos EUA, o jornal *The New York Times* publicou um artigo intitulado *Brazil is building model city on plan of N.Y. Architects*.

## BRAZIL IS BUILDING MODEL CITY ON PLAN OF N. Y. ARCHITECTS

**Paul Wiener and Jose Luis Sert  
Design Industrial Center  
for 25,000 Persons**

### LINK TO FUTURE DEFENSE

**Airplane and Tractor Plants to  
Be Hubs of New Community  
Near Rio De Janeiro**

**By LEE E. COOPER**

On a rolling, mountainous site of more than 12,000 acres of reclaimed land, Brazil has started building a model city under a ten-year plan calling for the creation eventually of a modern community of nearly 25,000 persons.

**Figura 203:** Reportagem do jornal *The New York Times* sobre o projeto da Cidade dos Motores, de Josep Lluís Sert e Paul Lester Wiener - *Town Planning Associates*.

**Fonte:** Jornal *The New York Times* de 08/09/1946.

Conforme relatado pelo jornal, o Brasil empreendeu a construção de uma cidade modelo em um vasto terreno montanhoso de mais de 12.000 acres de terra recuperada. Esse projeto fazia parte de um plano decenal que visava criar uma comunidade moderna com aproximadamente 25.000 habitantes. Os renomados arquitetos Paul Lester Wiener e Jose Lluís Sert, cujos escritórios estavam localizados na *33 West Forty-second Street* (o mesmo endereço mencionado por Prestes Maia em 22/08/1946), foram os responsáveis pelo design dessa nova comunidade.

Detalhes desse ambicioso empreendimento foram apresentados pelos próprios Wiener e Sert, conforme a reportagem. Este centro industrial e residencial representaria a primeira cidade completamente moderna construída sob “planejamento científico moderno”, como parte de um programa de industrialização de longo prazo do Brasil. Os principais elementos dessa cidade seriam uma fábrica de aviões, já em funcionamento, e uma planta moderna para a fabricação de tratores, que seria adicionada em breve.

O jornal destaca que o terreno já havia sido preparado para receber as primeiras unidades dessa cidade sul-americana, considerada de grande importância pelo General Antônio Guedes Muniz, chefe da Comissão da Fábrica de Motores de Avião Brasileira,

que supervisionava o plano de desenvolvimento regional<sup>243</sup>. A fábrica de motores de avião, adotando métodos americanos de produção em série, recebeu equipamentos especiais e maquinaria dos Estados Unidos por meio de um empréstimo de \$1.200.000 do Banco de Importação e Exportação. Além disso, o governo brasileiro estabeleceu uma organização para fornecer alimentação e cuidados à população trabalhadora, incluindo uma granja avícola moderna, fazendas de suínos e ranchos de gado.

Wiener e Sert foram comissionados, em 1943, para desenvolver o plano diretor da cidade, com contornos sinuosos, e preparar os desenhos técnicos, conforme detalhado no jornal. Os pormenores desse plano, juntamente com suas especificações técnicas, seriam apresentados na edição de setembro da revista de arquitetura *Pencil Points*.

O programa delineado pelo General Muniz visava criar “uma cidade moderna incorporando as últimas ideias de planejamento municipal, para servir de modelo para o Brasil e demonstrar uma harmonia entre eficiência industrial e padrões elevados de vida e bem-estar”. O projeto previa o desenvolvimento da cidade ao longo de pelo menos uma década, em consonância com o programa de industrialização e desenvolvimento da agricultura na região. A cidade cresceria bairro por bairro, e a experiência adquirida em uma seção influenciaria o design do próximo distrito.

O jornal destaca que o layout geral, os tipos de construção e os materiais de construção foram adaptados pelos planejadores urbanos e arquitetos brasileiros às condições climáticas e às necessidades específicas da população industrial<sup>244</sup>. A cidade seria moldada de acordo com as elevações do planalto, dividida em quatro unidades de bairro distintas, cada uma acomodando cerca de 6.000 pessoas, em edifícios de apartamentos modernos, ao redor de uma área central de recreação e cívica.

O centro cívico projetado incluiria prédios administrativos, uma área de diversão e compras, um hotel de oito andares, restaurantes e cafés, e um centro cultural, que abrigaria uma escola técnica, oficinas, salas de exposições e uma biblioteca. A

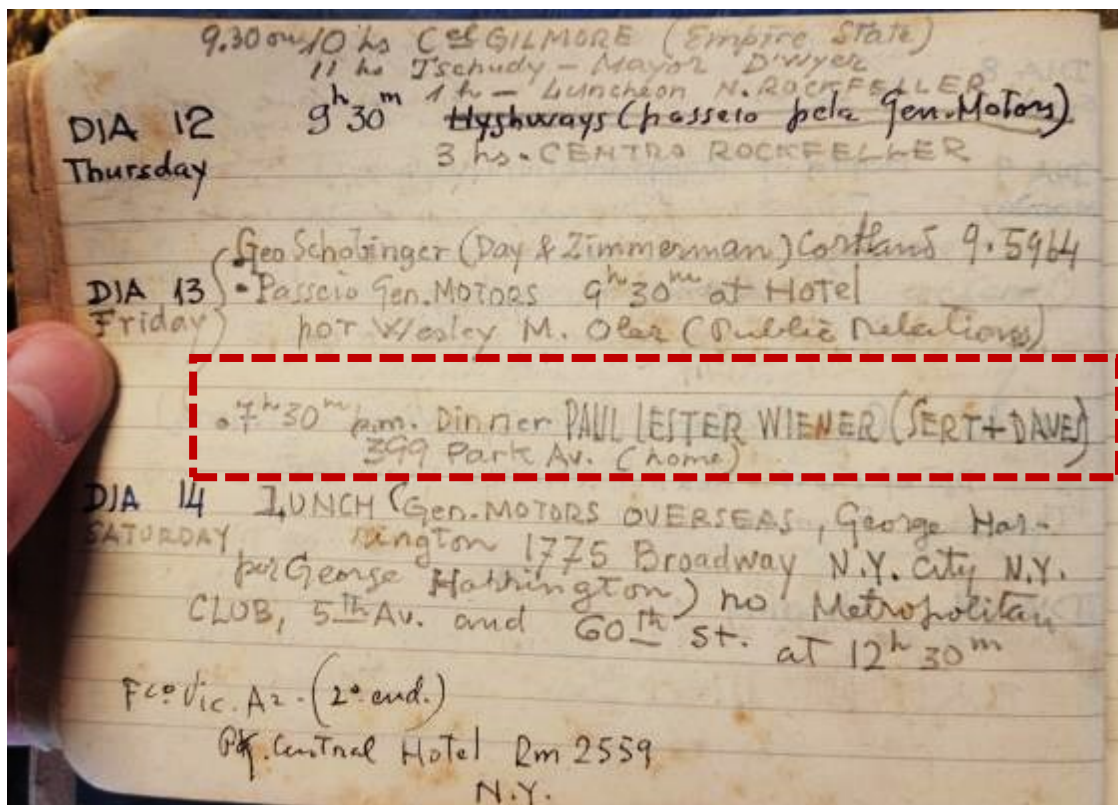
---

<sup>243</sup> Pode-se inferir deste fragmento que, além do plano urbanístico, também pode ter sido formulado um plano de desenvolvimento regional para a área da Cidade dos Motores.

<sup>244</sup> Ou seja, além do escritório sediado em Nova York, provavelmente, havia também uma equipe de arquitetos brasileiros encarregados do projeto a ser implementado no país.

circulação de pedestres no centro cívico seria segregada de todo o tráfego de veículos, conforme planejado. Ao final a reportagem informava que o General Muniz destacou a importância de uma oficina de reparos na fábrica de aviões para permitir a revisão de todos os tipos de motores de avião, ressaltando a necessidade dessa instalação após a última guerra, quando todos os aviões militares americanos e brasileiros operando no Atlântico Sul precisavam ser levados a Miami para revisão.<sup>245</sup>

Em 13 de setembro do mesmo ano, quatro dias após a reportagem sobre a Cidade dos Motores ser divulgada pelo jornal *The New York Times*, há um registro no caderno de anotações de Prestes Maia de que este iria jantar com Paul Lester Wiener, Josep Lluís Sert e Pinckney G. Davies. Nesse dia, Maia, pelas anotações, teria se encontrado pela manhã com George Scholinger da empresa *Day & Zimmerman* e passeado pela *General Motors* com Wesley M. Oler, relações públicas da empresa.



**Figura 204:** Página do caderno pessoal de anotações e croquis de Francisco Prestes Maia, 1946. Possível jantar com Paul Lester Wiener, Josep Lluís Sert e Pinckney G. Davies, em 12 de setembro de 1946. **Fonte:** Acervo pessoal do urbanista localizado na Biblioteca Prefeito Prestes Maia, São Paulo-SP.

<sup>245</sup> COOPER, L. E. (1946, 8 de setembro). "Brazil is building model city on plano of N.Y. Architects." *The New York Times*. Nova York.

Em 12 de setembro de 1946, acompanhado pelo coronel Gilmore e Arnold Tschudy, Prestes Maia visitou o edifício *Empire State* e encontrou-se com o prefeito de Nova York, William O'Dwyer, pela manhã. Posteriormente, almoçou com Nelson Rockefeller e, em seguida, teve a oportunidade de conhecer o *Rockefeller Center*.

Por meio da minuciosa análise de suas anotações, desvendou-se uma jornada agitada de Prestes Maia, repleta de atividades, marcada por compromissos variados, encontros em almoços e jantares, incursões a empresas e instituições. Neste relato, destacamos aqueles de maior relevância para nossos objetivos, embora uma miríade de outros episódios permaneça à espera de futuras investigações e explorações.

Junto ao acervo pessoal do urbanista, na Biblioteca Prefeito Prestes Maia, encontra-se um álbum contendo fotografias de um jantar/almoço realizado nas *Philadelphia Commercial Museum Exhibition and Convention Halls*. Conhecido popularmente como *Philadelphia Civic Center*, esse complexo de salas de convenções estava localizado na cidade de Filadélfia, no estado da Pensilvânia. Sua origem remonta a uma série de edifícios dedicados à promoção do comércio, inaugurados com a *National Export Exhibition*, em 1899.



**Figura 205:** O Salão de Convenções e Centro Cívico da Filadélfia em 1954. O prédio à esquerda era o que restou do Museu Comercial da Filadélfia.

**Fonte:** <https://hiddencityphila.org/2018/11/the-making-breaking-of-the-philadelphia-commercial-museum>

Os dois edifícios mais notáveis nesse complexo eram o salão de exposições principal original, construído em 1899, e que posteriormente abrigou o *Philadelphia Commercial Museum*, e o *Municipal Auditorium*, mais tarde chamado de *Convention Hall*, erguido em 1931, pelos projetistas liderados pelo arquiteto Philip H. Johnson. O local foi palco de convenções políticas nacionais nos anos de 1900, 1936, 1940 e 1948.<sup>246</sup>

---

<sup>246</sup> Informações extraídas de: <https://hiddencityphila.org/> Disponível em: dezembro de 2023.





It is with pleasure that we present to you this booklet as a memento of your visit to Philadelphia. We are glad to have had you with us and we shall strive to make our association a mutual bond, both social and commercial. . . . .  
*Seigun S. Makino*



Figura 206: Fotografias do álbum apresentado a Prestes Maia durante sua visita ao Philadelphia Commercial Museum Exhibition and Convention Halls.  
Fonte: Acervo pessoal do urbanista, localizado na Biblioteca Prefeito Prestes Maia, São Paulo-SP.





THE HOTEL McALPIN, BROADWAY, 109 AND 108 STREETS, NEW YORK CITY.  
General Contractor, Thompson, Emory & Co.  
Structural Steel, Fiske & Co., Inc. P. M. Andrews & Co., Architects.

**Figura 207:** Hotel McAlpin, na Broadway Street, onde Prestes Maia ficou hospedado em Nova York. Construído de 1910 a 1912 pela Greeley Square Hotel Company, funcionou como hotel de curta duração até 1976. O edifício foi projetado por Frank Mills Andrews no estilo renascentista italiano e era o maior hotel do mundo na época de sua conclusão, contando com 1.500 quartos. O hotel foi ampliado em 1917, quando Warren e Wetmore projetaram um anexo com mais 200 quartos.

**Fonte:** *Regional Plan of New York and Its Environs*

Em 1945, Arnold Tschudy foi agraciado com a comenda da Ordem do Cruzeiro do Sul, no grau de Cavaleiro, pelo governo brasileiro. Em uma nota datada de 11 de março de 1945, o *Correio Paulistano* destacava que Tschudy, enquanto representante do Coordenador dos Assuntos Interamericanos, Nelson Rockefeller, em São Paulo, havia prestado inestimáveis serviços para promover um “maior intercâmbio e aproximação entre o Brasil e os Estados Unidos”. O homenageado, rapidamente ascendendo como uma das figuras proeminentes nos círculos sociais e culturais de São Paulo, recebeu numerosas congratulações pela distinção conferida pelo governo brasileiro.

Após seu retorno dos Estados Unidos, Prestes Maia foi convidado por “amigos, colegas e admiradores” a compartilhar suas observações sobre sua recente viagem à América do Norte, a convite do governo americano.<sup>247</sup>



**Figura 208:** Notícia do jornal *Correio Paulistano* informando que Arnold Tschudy recebeu a comenda da Ordem do Cruzeiro do Sul do governo brasileiro em 1945. **Fonte:** *Jornal Correio Paulistano* de 11/04/1945.

<sup>247</sup> *Jornal Correio Paulistano* de 20/11/1946, p. 05.

**CAPÍTULO 04 |**  
**DOIS PORTOS TRANSNACIONAIS E INTERMODAIS:**  
OS PLANOS URBANÍSTICOS DE PANORAMA (1946) E  
SANTOS (1947) À LUZ DO PLANEJAMENTO  
MACRORREGIONAL

O caso de Panorama foi objeto de outros estudos<sup>248</sup>, porém aqui será abordado sob a ótica do planejamento macrorregional e transnacional, estreitamente vinculado aos planos federais e urbanísticos para Campinas, São Paulo e Santos.

O Plano de Santos também já foi alvo de análises anteriores<sup>249</sup>, mas aqui receberá destaque devido ao seu papel estratégico como ponto de convergência de todos os demais planos, desempenhando uma função crucial em termos inter-regionais e internacionais.

É interessante notar que Prestes Maia apresentou o plano de Panorama, em Campinas, antes de sua viagem aos Estados Unidos e visitou a região logo após seu retorno, inspecionando a fazenda onde a cidade seria implantada, após a elaboração do plano.

Por sua vez, o Plano de Santos data de 1947 e foi concebido logo após o retorno de Prestes Maia dos EUA, em novembro de 1946. É fundamental contextualizar esses dois planos dentro do cenário da época. Como já demonstrado no Capítulo 1, Prestes Maia estava envolvido nas discussões sobre a bacia do Paraná antes de sua viagem aos EUA.

Revisitando a *Missão Cooke* de 1942, seu foco principal residia na identificação das lacunas na infraestrutura econômica brasileira, ressaltando a imperatividade de melhorias nos setores de energia, transporte e matéria-prima para promover o avanço industrial do país. Apesar de suas implicações geopolíticas, em virtude da relevância estratégica da cooperação brasileira nos esforços de guerra dos Estados Unidos, as conclusões dessa missão ecoaram os argumentos dos defensores do progresso industrial.

Nesse grupo de defensores figuravam o engenheiro Ary Frederico Torres e o empresário Gastão Vidigal, posteriormente o primeiro-Ministro da Fazenda do governo Dutra. Em 1943, Ary Torres liderou uma reunião convocada pela Coordenação da Mobilização Econômica, visando avaliar a viabilidade de estabelecer uma empresa de

---

<sup>248</sup> SILVA, Magdiel. *Francisco Prestes Maia e o projeto urbano para Panorama, 1945-1949*. 2020. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2020.

<sup>249</sup> NUNES, L. A. P. *Saber técnico e legislação: a formação do urbanismo em Santos - 1894 a 1951*. 2001. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo.

material ferroviário. Essa iniciativa, no ano subsequente, resultou na fundação da Companhia Brasileira de Material Ferroviário (COBRASMA), estabelecida junto ao Centro Industrial Jaguaré e aos trilhos da E. F. Sorocabana, próxima ao IPT e à USP.

A pedido de Vidigal, representantes das principais companhias ferroviárias do país participaram da reunião, incluindo o engenheiro Jayme Pinheiro de Ulhôa Cintra, diretor da Cia. Paulista de Estradas de Ferro, mencionado anteriormente nesta tese. Além desses representantes, estavam presentes o grupo de engenheiros do Instituto de Pesquisas Tecnológicas (IPT), liderado por Ary Torres, encarregado de elaborar o projeto para a constituição da empresa em questão.<sup>250</sup>

A Companhia Brasileira de Material Ferroviário (COBRASMA) foi estabelecida em 1º de setembro de 1944, com Gastão Vidigal assumindo a presidência. O Conselho Consultivo era liderado por Guilherme Guinle e incluía membros notáveis como Horário Lafer, Olavo Egidio de Souza Aranha e Fábio da Silva Prado<sup>251</sup>. José Ermírio de Moraes e Henrique Dumont Villares faziam parte do Conselho Fiscal.<sup>252</sup> Não podemos nos esquecer que a família Guinle, por meio da Companhia das Docas, operava o porto de Santos desde o século XIX. Esses nomes estavam associados aos principais conglomerados econômicos da época, reforçando as hipóteses defendidas nesta tese.

Mais tarde, Ary Frederico Torres, integrante da equipe brasileira na *Missão Cooke* (1942), participou da Comissão Mista Brasileiro-Americana de Estudos Econômicos

---

<sup>250</sup> "Fundada em setembro de 1944 e sediada em Osasco-SP, a Companhia Brasileira de Material Ferroviário tinha entre seus acionistas de destaque as empresas: Companhia Paulista (com 25% do capital subscrito); Companhia Mogiana (25%); Companhia Siderúrgica Belgo-Mineira (12,5%); Monteiro Aranha, Engenharia, Comércio e Indústria Ltda. (7,5%); Hime-Comércio e Indústria S.A. (3,25%); Klabin Irmãos e Cia. (2,75%);

Cia. Central de Administrações e Participações (2,5%); Construtora de Imóveis S.A. - Casa Bancária (2,25%); S.A. Indústrias Votorantim (1,37%); Siderúrgica Barra Mansa S.A. (1,37%); S.A. Indústrias Reunidas F. Matarazzo (1,37%); Cia. Itaquerê Industrial, Agrícola e Imobiliária (1,37%); Cia. Mecânica e Importadora de São Paulo (0,75%); CSN (0,62%); E. F. Sorocabana (0,5%); E. F. Douradense (0,5%); General Electric S.A. (0,5%)." GRANDI, 2010, p. 133.

<sup>251</sup> Em 1952, Fábio da Silva Prado ascendeu à presidência da *Cia. City*, em uma gestão na qual a diretoria incluía figuras proeminentes como Prestes Maia e Lucas Noguera Garcez. Em 1957, ocorreu uma convergência entre o IBEC, ligado à família Rockefeller, a *Cia. City* e um grupo de investidores norte-americanos denominado Deltec, também associado à família Rockefeller. Foi neste período que se iniciaram grandes operações imobiliárias da *Cia. City* na capital e em várias cidades do interior do estado de São Paulo.

<sup>252</sup> MOTTA, Antonio Carlos Casulari Roxo da. *Cobrasma: trajetória de uma empresa brasileira*. 2007. Tese (Doutorado em História Econômica) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007, p. 36.

(Missão Abbink) estabelecida em 1948, após a visita do presidente Truman ao Brasil durante o governo Dutra. No mesmo ano, ele também fez parte da Comissão de Desenvolvimento Industrial (1948), liderada por Euvaldo Lodi<sup>253</sup>. Desde a Missão Cooke (1942), todas essas comissões compartilhavam o diagnóstico de que era crucial realizar investimentos substanciais no setor de transporte.

Em 1951, Ary Torres presidiu os trabalhos da Comissão Mista Brasil-EUA para o Desenvolvimento Econômico (1951-1953). Essa comissão, em suas justificativas e propostas, inclinou-se mais para facilitar a entrada do capital privado americano do que para sugerir a intervenção estatal nos potenciais investimentos que se apresentavam ou surgiriam.<sup>254</sup>

Em nossas pesquisas na biblioteca pessoal de Prestes Maia, deparamo-nos com o Relatório da *Missão Cooke*, o qual foi traduzido e publicado no Brasil pela Fundação

---

<sup>253</sup> Primeiro presidente da Confederação Nacional da Indústria (CNI), Euvaldo Lodi, graduou-se como Engenheiro Civil e de Minas na Escola de Minas e Metalurgia de Ouro Preto. Sua trajetória incluiu trabalhos na construção de estradas, exploração de minas de ferro e carvão, além da instalação de altos-fornos em Minas Gerais. Ele fundou a Usina Gortix e presidiu a Companhia de Ferro Brasileira, sendo também diretor da Companhia Industrial de Ferro em Belo Horizonte. Em 1933, foi eleito representante da Assembleia Constituinte e deputado classista pela indústria na Câmara Federal. Com a proclamação do Estado Novo e a dissolução do Congresso, Lodi perdeu seu mandato parlamentar, assumindo a segunda vice-presidência da Confederação Industrial do Brasil durante a gestão de Roberto Simonsen. Em agosto de 1938, Euvaldo Lodi e Roberto Simonsen transformaram a Confederação Industrial do Brasil na Confederação Nacional da Indústria. Em 1944, Lodi e João Daudt de Oliveira lideraram a delegação brasileira na Conferência de Bretton Woods, nos Estados Unidos, visando à organização econômica e financeira mundial após a vitória sobre os países do Eixo. Essa conferência impulsionou a formação do Fundo Monetário Internacional (FMI) e do Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento Econômico (BIRD). Em 1946, participou da delegação brasileira na Conferência de Paz de Paris, que estabeleceu os termos do fim da Segunda Guerra Mundial. Lodi foi presidente da Comissão Econômica para a América Latina (CEPAL) e membro do Conselho Econômico e Social das Nações Unidas.

<sup>254</sup> Em 1940, Ary Frederico Torres tornou-se membro da Comissão Executiva do Plano Siderúrgico Nacional e da Comissão Técnica de Estudos de Matérias-Primas, bem como da Comissão de Defesa da Economia Nacional. No ano seguinte, assumiu o cargo de vice-presidente da Cia. Siderúrgica Nacional (CSN) e tornou-se assistente responsável pelo setor da produção industrial da Coordenação da Mobilização Econômica, entidade criada para organizar os recursos econômicos necessários à intervenção brasileira na Segunda Guerra Mundial. Em 1942, foi designado professor catedrático de materiais de construção na Escola Politécnica da Universidade de São Paulo. Nos anos subsequentes, ocupou uma variedade de cargos, incluindo conselheiro técnico da Carteira de Exportação e Importação do Banco do Brasil (Cexim), chefe da Comissão de Estudos para o Desenvolvimento da Industrialização de Pós-guerra, presidente da Federação Brasileira de Engenheiros, diretor da Cia. Mogiana de Estradas de Ferro, diretor da Associação Comercial de São Paulo, membro do conselho fiscal do Banco Mercantil de São Paulo S.A., membro do Conselho Nacional de Política Industrial e Comercial, presidente da Fábrica de Aços Paulista e da Cia. Brasileira de Materiais Ferroviários - Cobrasma S.A., além de diretor da Cia. Imobiliária Morumbi. Em 1949, fundou e assumiu o cargo de diretor-superintendente da Cia. Brasileira de Material Elétrico (COBREL), permanecendo como presidente até 1973. Em 1952, assumiu a presidência do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDE), enquanto em 1954, ocupou a presidência da Associação Brasileira de Metais. No período de 1961 a 1962, foi membro da Comissão dos Nove da Aliança para o Progresso, organismo criado durante o governo do presidente John Kennedy. Em 1962, fundou e assumiu a vice-presidência da Associação Nacional de Programação Econômica e Social (Andes) e tornou-se presidente da Fruehauf Trailer S.A., além de diretor da Cia. Petroquímica Brasileira (Coperbrás) e membro do conselho de administração da Cia. Fabricadora de Peças (Cofap). Ary Frederico Torres também foi associado a várias organizações profissionais e de pesquisa, incluindo o American Concrete Institute, a American Society for Testing Materials, a American Society for Metals, o Iron and Steel Institute de Londres, a American Society of Civil Engineers, a Associação de Engenheiros do Brasil, a Associação Brasileira de Normas Técnicas, o Clube de Engenharia, o Conselho Nacional de Pesquisa (CNPq) e o Conselho Curador da Fundação Getúlio Vargas.

Getúlio Vargas em 1949. Embora a publicação oficial tenha ocorrido em 1949, o relatório preliminar da Missão foi divulgado pela imprensa brasileira já em dezembro de 1942 (DEAN, 1971, p. 237). Isso sugere que Prestes Maia já possuía conhecimento e interesse nos assuntos abordados pela Missão estadunidense, especialmente em relação à navegação fluvial e à geração de energia hidroelétrica.

Além disso, durante nossas investigações, encontramos na biblioteca do urbanista o livro "*L'électrification de l'URSS*", de 1932, que trata dos planos de eletrificação da URSS durante o 2º Plano Quinquenal Soviético. Este exemplar apresenta partes destacadas e anotações de Prestes Maia. Essa referência corrobora o interesse de Prestes Maia nos planos quinquenais soviéticos e nos temas relacionados à geração de energia por meio de hidrelétricas, bem como nos organismos de gestão desses processos.

O livro discute diversos aspectos, como a base energética da economia nacional, a relação entre agricultura e eletrificação, os desafios nos setores de transporte e indústria frente à eletrificação, e a construção de novas centrais regionais. Esses temas refletem o interesse de Prestes Maia em questões fundamentais para o desenvolvimento econômico e industrial, tanto no contexto brasileiro quanto internacional.

O 1º Congresso Pan-Americano de Engenharia, ocorrido em 1949 no Rio de Janeiro e patrocinado pela União Sul-americana da Associação de Engenheiros (USAI) e pelo Governo do Estado de São Paulo, representou um importante fórum para o intercâmbio de ideias e experiências relacionadas ao planejamento de bacias hidrográficas nos países do continente. Durante este evento, o engenheiro *Morris Cooke* apresentou os resultados do estudo realizado no Brasil pela missão norte-americana, e defendeu a concepção de planejamento integrado dos vales dos rios, com múltiplas finalidades, em nível global.

Em nossas pesquisas, encontramos o artigo de Moacyr Abaeté publicado na *Folha da Manhã* em 1952, no qual ele compara Panorama à cidade de Spokane, nos Estados Unidos, destacando a semelhança entre suas situações geográficas e potenciais econômicos quase idênticos. Em sua ampla argumentação, Abaeté (1952) afirma que:

A cidade de Spokane, no Estado de Washington, é o centro de uma região que inclui três outros Estados norte-americanos – Oregon, Idaho e Montana e a região sudoeste da província canadense da Columbia Britânica. É também uma região de rápido desenvolvimento industrial onde a poderosa bacia do rio Columbia está sendo aproveitada para a produção de energia elétrica. A cidade de Spokane é o centro comercial de toda a região. No estado de São Paulo há uma cidade – Panorama – com todas as características da cidade americana a começar pela situação junto a um rio que banha 4 estados e dois países – o rio Paraná. Para descrever Panorama teríamos que dizer: a cidade de Panorama no estado de São Paulo, a oeste, junto às barrancas do caudaloso rio Paraná, será o centro comercial de uma região que inclui quatro outros estados: Goiás, Minas Gerais (Triângulo), Mato Grosso e Paraná e dois países – Paraguai e Argentina. Nenhuma outra cidade do estado de São Paulo e talvez do Brasil tem diante de si um futuro tão certo e tão brilhante como essa cidade projetada pelo Dr. Prestes Maia. Está, antes de tudo, destinada a ser sede do maior centro industrial madeireiro do país por três motivos: a) sua situação privilegiada em relação às zonas de mata – Norte do Paraná, Sul do Mato Grosso, Goiás e Triângulo Mineiro – e ligada a elas pelo meio mais barato de comunicação: os rios; b) está sendo edificada às margens do navegável rio Paraná que alguém já classificou como a real mostra do desenvolvimento do Brasil; c) será ponto terminal dos trilhos da Cia. Paulista de Estradas de Ferro. [...] O governo já começa a dar à bacia do rio Paraná o seu devido valor, tanto assim, que os governadores dos estados banhados pelo caudaloso rio vêm se reunindo para planejar o desenvolvimento agrícola, comercial e industrial de suas margens e fazê-lo cumprir, assim, o seu destino histórico.<sup>255</sup>

Abaeté (1952), ao citar o fato de que os governadores dos estados da bacia do Paraná estavam se reunindo em prol do desenvolvimento da região, refere-se à formação, em 1951, da Comissão Interestadual da Bacia Paraná-Uruguaí (CIBPU), um organismo de planejamento regional criado a partir de um consórcio interestadual entre sete estados brasileiros, que atuou no planejamento regional no Brasil no período de 1951 a 1972. A fundação da CIBPU, portanto, ocorreu nos anos de 1950, momento posterior à elaboração do Plano de Panorama. Todavia, Abaeté (1952) prossegue seu artigo recuperando um estudo apresentado em anos anteriores, durante o 2º Congresso Brasileiro de Engenharia e Indústria:

Já em 1946, dois engenheiros, Luiz Francisco Feijó Bittencourt e Floriano Pereira de Camargo, em tese apresentada no 2º Congresso Brasileiro de Engenharia e Indústria, realizado no Rio de Janeiro, tese essa intitulada – “Incorporação da Bacia do Alto Paraná à economia brasileira e a economia sul americana” – diziam: “Trata-se, em primeiro lugar, do aproveitamento de uma das maiores reservas mundiais de potencial hidráulico que permitirá no futuro a formação de uma das mais favorecidas regiões industriais da América

---

<sup>255</sup> DUAS CIDADES E DOIS RIOS. Artigo no jornal *Folha da Manhã* de 09/05/1952.



do sul servida por uma rede natural de navegação e formada por um sistema de rios que correm no sentido dos grandes centros platinos”.<sup>256</sup>

O 2º Congresso Brasileiro de Engenharia e Indústria (1946), promovido pelo Clube de Engenharia do Rio de Janeiro, teve como objetivo realizar um “levantamento das reais necessidades e medidas no sentido de encaminhar o desenvolvimento econômico do país, de forma racional e planejada”. O evento enfatizou fortemente o planejamento em escala federal, bem como a garantia de que as grandes obras de engenharia no país fossem executadas por profissionais brasileiros. Foi afirmado que o trabalho de profissionais estrangeiros só poderia ser realizado sob “o patriótico controle desenvolvido por técnicos nacionais, além de outras medidas protetoras do governo”<sup>257</sup>. O Congresso ocorreu em janeiro de 1946, alguns meses antes da apresentação pública do Plano de Panorama.<sup>258</sup>

Para Faria (2015, p. 329-330), a permanência dos encaminhamentos apresentados no 1º Congresso Brasileiro de Urbanismo (1941), no contexto histórico e político do Estado Novo, é constatada nas atividades do 2º Congresso Brasileiro de Engenharia e Indústria, realizado no Rio de Janeiro, no mesmo ano em que é promulgada a Carta Constitucional, de caráter “fortemente municipalista”, em 1946.

O Congresso deu continuidade aos debates iniciados em 1941 sobre a criação de um órgão federal de planejamento, bem como de “órgãos autônomos destinados a orientar e divulgar em todo o país os princípios e as iniciativas de caráter urbanístico”.

O evento deu grande ênfase ao planejamento à escala federal, bem como à garantia de que as grandes obras de engenharia do país fossem executadas por profissionais brasileiros, afirmando que o trabalho de profissionais estrangeiros somente poderia ser efetuado sob patriótico controle.

---

<sup>256</sup> DUAS CIDADES E DOIS RIOS. Artigo no jornal *Folha da Manhã* de 09/05/1952.

<sup>257</sup> SEGUNDO Congresso Brasileiro de Engenharia e Indústria: o grande certame técnico do início de 1946. Revista do Clube de Engenharia, 1946.

<sup>258</sup> Segundo Dean (1971, p. 247) o Primeiro Congresso Brasileiro da Indústria havia sido realizado em São Paulo, em dezembro de 1944, por iniciativa de Roberto Simonsen.

O autor destaca o fato de que

Pelos nomes dos profissionais que participaram dos trabalhos do Grupo de Estudos da 6ª Comissão, não deve causar estranhamento a manutenção das mesmas considerações do I Congresso Brasileiro de Urbanismo. Entre eles, José de Oliveira Reis (como presidente da 6ª comissão e vogal do Congresso Brasileiro de Urbanismo) e Francisco Baptista de Oliveira (como Presidente do I Congresso Brasileiro de Urbanismo). Nessa época, José de Oliveira Reis ocupava a Direção do Departamento de Urbanismo do Rio de Janeiro, tendo sido chefe da Comissão do Plano da Cidade entre 1937 e 1945. Ou seja, a interlocução entre os setores municipais de urbanismo e o debate profissional externo ao poder público é um aspecto irrefutável e fundamental para compreender as bases intelectuais e políticas que fundamentaram o processo inicial de institucionalização do urbanismo no Brasil pelas administrações municipais. Foram essas bases que alicerçaram e consolidaram a institucionalização no Governo Federal desde o SERFHAU até o Ministério das Cidades. (Faria, 2015, p. 329)

Nesse sentido, a tese sobre a Bacia do Alto Paraná apresentada pelos dois engenheiros, Luiz Francisco Feijó Bittencourt e Floriano Pereira de Camargo no Congresso de 1946, cujo texto das “Conclusões” foi publicado na Revista do Clube de Engenharia<sup>259</sup>, comprova que o debate sobre as potencialidades da área em que seria implantada a cidade de Panorama já estaria em circulação à escala nacional.

A Bacia do Paraná e a Marcha para o Oeste estavam no horizonte do que posteriormente se tornaria a CIBPU – Comissão Interestadual da Bacia do Paraná-Uruguaí – em 1951, como estudado por Chiquito (2011).

Para nós, Prestes Maia, ao atuar nas concepções do Plano de Panorama (1946) e no Plano Regional de Santos (1947-1948), demonstra estar inserido no contexto de emergência da questão regional no Brasil como problema de planejamento em nível federal e latino-americano.

Ressalte-se que o plano para Panorama antecipa, por meio do urbanismo e da criação de uma nova cidade, as discussões que viriam a ocorrer na Comissão de 1951.

---

<sup>259</sup> SEGUNDO Congresso Brasileiro de Engenharia e Indústria: o grande certame técnico do início de 1946. Revista do Clube de Engenharia, 1946.

O plano para Panorama envolve Rockefeller e está relacionado ao Ponto IV da política do Presidente Truman, para o qual Rockefeller era um dos coordenadores para a América Latina.

Com o término da Segunda Guerra Mundial e o início da Guerra Fria, surge na agenda internacional o debate sobre o subdesenvolvimento dos países periféricos. Nesse contexto, em 1948, a Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL) é criada pela Organização das Nações Unidas (ONU).

Os processos que examinamos revelaram que o Plano de Panorama se insere no contexto da articulação das primeiras experiências efetivas de planejamento regional, vinculadas às instituições criadas nos últimos anos da década de 1940 e início dos anos de 1950 no Brasil.

Isso inclui a Sociedade para Análise Gráfica e Mecanográfica Aplicada aos Complexos Sociais (SAGMACS), fundada em 1947, e a Comissão Interestadual da Bacia Paraná-Uruguaí (CIBPU), criada em 1951. Esse período, como observa Chiquito (2012, p. 71), corresponde ao momento em que o Brasil se torna um campo de experimentação para as abordagens de desenvolvimento inspiradas nos Estados Unidos, no contexto da política de boa vizinhança. É nesse contexto que surgem os primeiros esforços para formular a questão latino-americana.

Outrossim, a elite financeira de São Paulo mantinha a convicção na viabilidade da exploração de petróleo, especialmente após a *Missão Cooke* ter identificado reservas na bacia do rio Paraná. Isso motivou não apenas a ideia de expansão das vias hidroviárias para o transporte de gado e carne, mas também para o petróleo. Essa perspectiva estava intrinsecamente ligada aos interesses de Rockefeller, assim como ao Plano de Santos, que visava estabelecer refinarias na baixada santista e em Capuava. Após sua aposentadoria, Prestes Maia tornou-se um dos diretores envolvidos nesse empreendimento.

#### 4.1 Um plano para a “Campinas do Oeste”, a “Santos do Interior”: a cidade como polo de desenvolvimento regional (1946)

Como vimos, as relações de Prestes Maia com a elite campineira percorrem a década de 1930 e chegam até a de 1940 quando, em 1945, Campinas sediou a mostra de arquitetura “*Brazil Builds*”. A cidade fez parte do circuito de exposições da mostra, que teve início em 13 de janeiro de 1943, no *Museum of Modern Art de Nova York* (MoMA)<sup>260</sup>. A concepção da exposição estava sob a responsabilidade do *Office of Coordinator of Inter-American Affairs (OCIAA)* e havia sido idealizada por Nelson Rockefeller, que tinha negócios com membros da elite econômica Campineira. A exposição foi utilizada como instrumento simbólico no processo de legitimação da implantação do Plano de Melhoramentos Urbanos, que vinha sendo desenvolvida por Prestes Maia, contratado pela prefeitura da cidade, desde 1934.<sup>261</sup>

Poucos dias antes de viajar para os Estados Unidos, em julho de 1946, a planta de Panorama e um relatório foram apresentados por Prestes Maia, em uma reunião no Hotel Términus, em Campinas, na presença de autoridades e pessoas da sociedade campineira que “se maravilharam com a concepção da planta e com o resumo oral do relatório”.<sup>262</sup>

---

<sup>260</sup> A exposição montada pelo *Museum of Modern Art de Nova York (MoMA)* é apresentada em Campinas em 27 de fevereiro de 1945, tendo sido patrocinada pela Prefeitura Municipal, pelo centro de Ciências, Letras e Artes (CCLA), com o apoio do Instituto dos Arquitetos do Brasil (IAB) e da Associação do Engenheiros de Campinas (AEC), importantes instituições, cujos membros exerciam influência na esfera do poder local (ZAKIA, 2012, p. 132-133).

<sup>261</sup> ZAKIA, S. A. P. *Brazil Builds em Campinas: uma ferramenta simbólica da estratégia de legitimação de implantação do Plano de Melhoramentos Urbanos*. Revista Pós, v. 17, n. 27, p. 26-44, 2010.

<sup>262</sup> Jornal *Folha da Manhã*, de 03 de agosto de 1946.



**Figura 209:** Hotel Términus, Campinas. Projeto publicado na Revista Acrópole, em 1946.

**Fonte:** Revista Acrópole, São Paulo, ano 9, n. 99, jul. 1946.

A realização da apresentação do Plano de Panorama no Hotel Términus é emblemática no sentido de que a referido Hotel, assim como o edifício do Palácio da Justiça (Fórum) de Campinas, haviam sido previstos por Prestes Maia em seu Plano de Melhoramentos Urbanos (1934-1938). O projeto destes dois edifícios, concebidos em traços modernos, são de autoria do engenheiro José Maria da Silva Neves<sup>263</sup>, funcionário da Secretaria de Viação e Obras Públicas do Estado de São Paulo, e foram construídos pelas empresas dos engenheiros Lix da Cunha<sup>264</sup> (Fórum) e Hoche Neger Segurado<sup>265</sup> (Hotel), ambos membros da Comissão de Melhoramentos Urbanos de Campinas e, como veremos, futuros

subscritores de ações da Imobiliária Panorama. O projeto do Hotel Términus foi publicado na Revista Acrópole nº 9, de julho de 1946.

Prestes Maia, no relatório de seu projeto para a cidade de Panorama, inicia o texto afirmando que duas premissas principais foram admitidas para a concepção da cidade:

<sup>263</sup> José Maria da Silva Neves (1896-1978) formou-se engenheiro arquiteto pela escola Politécnica de São Paulo, em 1922. Foi um dos fundadores da Academia de Belas Artes de São Paulo, em 1925. Em 1931, começou a trabalhar na Diretoria de Obras Públicas, da Secretaria de Viação e Obras Públicas do Estado de São Paulo. Como comissionado da Secretaria da Educação e Saúde Pública, entre 1935 e 1937, dirigiu a Seção de Arquitetura de Prédios Escolares da qual Prestes Maia também fazia parte e onde projetou diversos edifícios escolares estaduais, a partir da arquitetura do Movimento Moderno. Em 1934, por indicação de Anhaia Mello, assumiu a cadeira da disciplina “Composição Geral” como professor adjunto da Escola Politécnica. Com a promulgação da lei nº 24, de 24 de novembro de 1937, que proibia o acúmulo de cargos públicos, deixou a Politécnica e seguiu na Diretoria de Obras Públicas. Em 1939, foi nomeado engenheiro-chefe da Seção de Arquitetura e Urbanismo da Comissão Especial de Obras Públicas. Em Campinas, projetou o Palácio da Justiça, o Hotel Términus, a Caixa Econômica Estadual e a Escola de Cadetes (FICHER, 2005, p. 210-2014).

<sup>264</sup> Lix da Cunha (1896-1984), engenheiro-arquiteto formado pelo *Rose Polytechnic Institute* em Indiana, Estados Unidos, em 1918. Trabalhou na *Standard Oil Company* de Nelson Rockefeller. Fundou a empresa de construção civil Lix da Cunha, em 1924. Foi candidato ao cargo de vereador em Campinas nas eleições de 1928 (PRP). Foi membro da Comissão Consultiva do Plano da Cidade (1931) e da Comissão de Urbanismo (1935) (ZAKIA, 2012, p. 38-103)

<sup>265</sup> Hoche Neger Segurado, engenheiro civil formado pela Escola Politécnica de São Paulo, em 1919. Foi membro da Comissão de Melhoramentos Urbanos de Campinas (1938).

a posição do porto e o traçado da ferrovia.<sup>266</sup> Ou seja, a vocação intermodal da nova cidade é uma premissa do plano e norteia seu partido urbanístico, como será observado.

A posição do porto já estaria delimitada pelos primeiros ocupantes da região, que utilizavam para embarque e desembarque de pessoas e mercadorias uma pequena área, em território paulista, na confluência entre o ribeirão das Marrecas e o rio Paraná, daí a denominação “Porto das Marrecas”.

Ao longo do rio Paraná, com o avanço da frente pioneira e a intensificação da derrubada das matas, alguns pequenos portos passaram a ser construídos visando, inicialmente, o escoamento da erva-mate produzida no sul do Mato Grosso. Acreditamos que o Porto das Marrecas, na década de 1940, figurava apenas como uma pequena clareira junto à barranca do rio Paraná, sendo Porto Epitácio, ao sul, o local de transbordo mais recorrente e com melhor infraestrutura daquela região, tendo em vista que o próprio Prestes Maia, quando de sua visita à área, retornou de Panorama, por via fluvial, pelo Porto Epitácio.<sup>267</sup>

---

<sup>266</sup> Os escritos do urbanista elaborados para o Plano de Panorama nos foram fornecidos pela Profa. Dra. Maria Cristina da Silva Leme (FAUUSP) que, por sua vez, os tinham levantado a partir do acervo pessoal do autor encontrado sob os cuidados de sua filha, Adriana Prestes Maia Fernandes. Manuscrito de Francisco Prestes Maia [cópia do original] do “Memorial Descritivo e Justificativo do Arruamento e Loteamento do Patrimônio Panorama”. Sem data. 06 páginas. Transcrição nossa.

<sup>267</sup> Conforme notícia sobre a viagem de Prestes Maia à Panorama publicada no jornal *Correio Paulistano* de 21/11/1946. Maia visita a área de Panorama, ao que tudo indica, seis dias após ter retornado de sua viagem aos Estados Unidos, que ocorreu em 15/11/1946. Curiosamente, também em novembro de 1946, industriais de Campinas, representados por Miguel Vicente Cury, telegrafaram à embaixada norte-americana, no Rio de Janeiro, e ao Consul Cecil Cross, em São Paulo, solicitando a inclusão de sua cidade entre as que seriam visitadas por Nelson Rockefeller. Atendendo ao pedido dos campineiros, em 25 de novembro de 1946, Nelson desembarcou na estação ferroviária em Campinas, foi recebido por representantes da Associação Comercial e das industriais locais e seguiu para a Fazenda Santa Cândida, sendo recebido por Caio Pinto Guimarães. Depois, seguiu para as fazendas Taquaral e Mato Dentro, regressando pela tarde à capital. Em São Paulo, a esposa de Nelson visitou o Dispensário Central da Cruzada Pró-Infância, uma instituição filantrópica dirigida por Pérola Byngton. A Cruzada possuía atividades vinculadas à luta contra a mortalidade infantil, proteção e assistência à mãe e a criança com serviços de assistência pré-natal, à primeira infância, pré-escolar e dentário, além de clínicas geral, de especialidades e de imunização. (Jornal *Correio Paulistano* de 20/11/1946, p. 05; Jornal *Correio Paulistano* de 26/11/1946, p. 02.

## Seguirá hoje para o interior o sr. Prestes Maia

Em visita ao local onde se edificara a futura cidade de Panorama, na Alta Paulista, seguirá hoje, 21, para Porto Marrecas, via Tupã, o sr. Francisco Prestes Maia, ex-prefeito desta capital.

Em Campinas, s.s. será homenageado com um banquete no Hotel Terminus e o seu regresso dar-se-á por via fluvial até Porto Epitácio e daí, pela Sorocabana, a esta capital.

**Figura 210:** Notícia sobre a viagem de Prestes Maia à Panorama publicada no jornal *Correio Paulistano*  
**Fonte:** Jornal *Correio Paulistano*, São Paulo, 21 nov. 1946.



**Figura 211:** À esquerda, Francisco Prestes Maia, Sr. Ferraz de Mesquita, prefeito de Lucélia e Aníbal de Andrade junto ao rio Paraná. À direita, Prestes Maia e Aníbal de Andrade a bordo do vapor que o levou do Porto das Marrecas (Panorama) ao Porto Epitácio.

**Fonte:** Prefeitura Municipal de Panorama (SP), 2018.

Até então, o traçado da ferrovia permanecia incerto e impreciso, conforme declarado pelo próprio urbanista em seu relatório. Neste documento, Maia menciona que “a picada do reconhecimento ferroviário estava “logicamente” localizada à meia encosta, próxima ao córrego Marrecas, acima das enchentes. O urbanista também aconselha os sócios da Imobiliária Panorama a buscar um “entendimento oportuno” com a Companhia Paulista de Estradas de Ferro em relação à “definição precisa” do traçado ferroviário, a fim de possibilitar os devidos ajustes no projeto.

Maia delineou a área para o terminal ferroviário, composto por estação e pátio de manobras, com uma dimensão significativa de 862 por 72 metros, acrescida de um desvio que conduziria à zona industrial e desceria até as margens do rio, alcançando o porto. A ferrovia situava-se na porção norte da cidade, margeando o ribeirão das Marrecas. Por sua vez, articulada à ferrovia situa-se a zona industrial junto do Porto,



na confluência com o rio Paraná, de onde articulava-se com a navegação fluvial relacionada à Bacia do Prata.



**Figura 212:** Modelagem Tridimensional do Plano de Prestes Maia para Panorama (SP) – Implantação do traçado urbano junto ao rio Paraná e o ribeirão das Marrecas – Perspectiva em voo de pássaro vista do sul para o norte da cidade.

**Fonte:** Elaborado pelo autor (2019) com a utilização dos Softwares: AutoCAD (2D), SkechUP (3D) e Lumion 8.5.



**Figura 213:** Detalhe da zona industrial. À direita o ribeirão das Marrecas e à esquerda a ferrovia. Ao fundo, o porto fluvial junto ao rio Paraná Modelagem Tridimensional do Plano de Prestes Maia para Panorama (SP) – Implantação do traçado urbano junto ao rio Paraná e o ribeirão das Marrecas – Perspectiva em voo de pássaro.

**Fonte:** Elaborado pelo autor (2019) com a utilização dos Softwares: AutoCAD (2D), SkechUP (3D) e Lumion 8.5.

O urbanista também considerou a necessidade de um ramal adicional, ao sul da zona suburbana da cidade, destinado a servir exclusivamente uma área planejada para frigoríficos, desembarque de gado, engorda, charquearias e uma usina de açúcar. Embora não representado em planta, Maia descreveu essa expansão em seu relatório, argumentando que a localização ao sul era preferível devido à sua distância e posição a jusante da cidade em relação ao rio, de modo a evitar a propagação de fumaça e odores desagradáveis sobre o núcleo urbano. Além disso, propôs separar essa área da cidade através de uma faixa de vegetação.

A conexão entre a ferrovia e o “núcleo industrial do sul” poderia seguir dois trajetos: ao longo do rio ou por um desvio prévio à área urbana. Embora a segunda opção fosse mais dispendiosa, Maia argumentou que ela preservaria a paisagem ribeirinha, evitaria a interrupção da zona urbana e eliminaria a passagem de trens de gado pela cidade e o seu desembarque próximo ao porto de passageiros.

Temos admitido que convém desembarcar o gado à jusante da cidade e não no porto, visto ser um serviço à parte da navegação normal e inconveniente junto à cidade. No ponto para tal, designado ao Sul, haverá mais higiene e poderá o desembarque servir tanto ao frigorífico como à postagens ou depósitos especiais com acesso ou desvio ferroviário próprio. O fato de cortar as saídas S e SE da cidade não tem importância porque os cruzamentos serão poucos, já fora da zona urbana, e susceptíveis de futuro tratamento, caso a intensidade do tráfego venha um dia a aconselhá-lo. Não temos, todavia, levantamento que apresente esta zona, o que me impede fixar o traçado. <sup>268</sup>

A justificativa para a ausência do desenho desta zona industrial ao sul foi então fornecida pelo engenheiro. Quanto à “magnitude da cidade”, Prestes Maia afirmava que:

É impossível prever, com precisão e tamanho, o gênero e o futuro remoto da cidade. É possível que a Marcha para o Oeste, a situação em rio navegável, o terminal ferroviário, o ponto de transbordo, o futuro comércio com o Paraguai e o sul de Mato Grosso, o desenvolvimento comercial, agrícola e até industrial da faixa (não esquecer que acima e abaixo há grandes quedas d’água em Urubupungá, Itapura e Sete Quedas) façam com que o crescimento atinja grandes proporções, fazendo de Panorama a Campinas do Oeste.<sup>269</sup>

---

<sup>268</sup> MAIA, Francisco Prestes. Manuscrito do 1º Relatório do Projeto e Estudo da Cidade de Panorama relativo ao Projeto Preliminar. Sem data. 16 páginas. Cópia (Preto e Branco), p. 03.

<sup>269</sup> *Ibid.*, p. 04.

Esse trecho do relatório é de fundamental importância pois contém todos os principais fatores econômicos, políticos e geográficos que fariam de Panorama a “Campinas do Oeste” e, como veremos, a “Santos do Interior”.

A Marcha para o Oeste desencadeou a criação de redes de comunicação interiores, compreendendo estradas, ferrovias e campos de pouso. Além disso, coordenou migrações populacionais significativas e, entre seus feitos mais proeminentes, destacou-se a abertura do caminho para a construção da nova capital nacional, Brasília, cuja inauguração ocorreu em 1960. Tais investimentos estatais em políticas públicas constituíram parte integrante do projeto nacional voltado para a integração e modernização do país.

A situação geográfica em rio navegável, conforme afirmado por Prestes Maia, já havia sido atestada e documentada pela Comissão Geográfica e Geológica desde os primeiros anos do século XX. Além disso, como mencionado por esta tese, os técnicos norte-americanos da *Missão Cooke* também levantaram essa possibilidade, em 1942. No entanto, certos trechos fluviais apresentavam obstáculos naturais, como corredeiras e quedas d’água, exemplificados pelos saltos de Itapura e Urubupungá ao norte, e as Sete Quedas ao sul, conforme registrado pelo próprio Maia em seu relatório. O debate em torno da superação desses obstáculos topográficos, como demonstrado, ganhou relevância após os esforços empreendidos durante a Segunda Guerra Mundial, concluída em 1945.

Efetivamente, o debate acerca das potencialidades de aproveitamento da bacia do Paraná-Prata-Uruguai era uma questão recorrente durante o período de formulação do Plano de Panorama. Ao ponderar a necessidade de se considerar a existência de grandes quedas d’água em Urubupungá, Itapura e Sete Quedas, o engenheiro-arquiteto demonstra seu conhecimento sobre os planos e estudos de reconhecimento da geografia física da região. Maia, nesse sentido, identifica os potenciais obstáculos que precisariam ser superados para a concretização de uma hidrovia sul-americana. Esta hidrovia almejava conectar o centro-oeste brasileiro aos mercados consumidores representados pelos países platinos e estabelecer uma nova rota de escoamento para o Atlântico, por meio do estuário do rio da Prata.

A solução para viabilizar a navegação envolveria a construção de represas, usinas hidrelétricas, canais e eclusas, questões estas intimamente ligadas ao projeto nacional desenvolvimentista liderado por Getúlio Vargas. Dessa forma, a navegação nos rios estaria intrinsecamente vinculada à geração da energia requerida pela indústria, especialmente a indústria paulista.

A consideração de Panorama como um ponto de transbordo, conforme argumentado por Maia, estava primariamente relacionada ao embarque do gado proveniente das pastagens do sul do Mato Grosso. Esse gado seria transportado através do rio Paraná em embarcações, em uma prática que remonta ao estabelecimento da Companhia de Viação São Paulo-Mato Grosso, fundada por Francisco Tibiriça e pelo Coronel Arthur de Aguiar Diederichsen, no início do século XX.

Após a travessia, o gado seria carregado nos vagões da Companhia Paulista e transportado até os grandes frigoríficos estrangeiros em Campinas e na capital, com frete menos oneroso que aquele cobrado pela Ferrovia Sorocabana. A previsão de estabelecimento de frigoríficos em Panorama, conforme delineado pelo urbanista, representava uma visão prospectiva em suas propostas de planejamento regional e, possivelmente, transnacional. Isso porque a carne produzida nos frigoríficos de Panorama poderia ser exportada em direção ao Paraguai, Uruguai e Argentina através da Bacia do Prata. Essa perspectiva justificaria sua descrição sobre um elevado potencial “desenvolvimento comercial, agrícola e até industrial” em toda a extensão da bacia do rio Paraná.

Na elaboração do relatório, Prestes Maia, além de apresentar o projeto, apontou os procedimentos que deveriam ser tomados pela Imobiliária Panorama no tocante à implementação da proposta urbanística. Uma importante premissa descrita no relatório era a de que a porção oeste do traçado urbano deveria “voltar-se francamente para o grande rio, ao contrário de diversas cidades que são formadas sem conhecimento ou se divorciam dos cursos d’água em cuja margem se assentaram”.<sup>270</sup> Ao fazer tal

---

<sup>270</sup> Ibid., p. 04.

afirmação Maia cita o exemplo da cidade de Uruguaiana (RS)<sup>271</sup> que recentemente havia sido estudada pelo urbanista Edvaldo Pereira Paiva<sup>272</sup> por meio da elaboração, em 1944, de um Plano Diretor.<sup>273</sup>

Conforme Prestes Maia, Uruguaiana apresentava algumas semelhanças geográficas com Panorama, visto que era um ponto terminal de uma estrada de ferro e também abrigava a construção de um porto internacional às margens do rio Uruguai. No entanto, o urbanista argumentava que o desenho urbano de Uruguaiana era caracterizado por uma geometria absolutamente quadrada e rígida, com ruas amplas, porém uniformes. Por outro lado, em Panorama, Maia destacava a existência de um “sistema de quadras e ruas muito diferenciadas”, evidenciando adaptações às diversas necessidades urbanas.<sup>274</sup>

Prestes Maia também fazia críticas à falta de espaços públicos como praças e jardins, à escassez de áreas arborizadas e à inexistência de uma zona industrial adjacente à área urbana de Uruguaiana. Ele argumentava que tais deficiências contribuíam para a condição de pobreza da população local, além de resultar em ruas e habitações em estado precário. Em contraste, segundo o urbanista, o plano para Panorama abrangia uma área territorial significativamente menor, o que possibilitava uma implantação mais econômica. O projetista e os investidores, conforme observado por Maia, empenharam-se em criar todas as facilidades e atrativos para a instalação de

---

<sup>271</sup> Uruguaiana, situada na fronteira com a Argentina e em estreita proximidade com o Paraguai e o Uruguai, apresenta uma localização que a coloca equidistante das capitais Buenos Aires, Montevidéu, Assunção e Porto Alegre. Tal posicionamento confere-lhe um status de importância estratégica tanto do ponto de vista militar quanto econômico na região.

<sup>272</sup> Edvaldo Pereira Paiva formou-se engenheiro civil pela Escola de Engenharia do Rio Grande do Sul em 1935 e urbanista pela Faculdade de Arquitetura de Montevidéu em 1942. Trabalhou na Prefeitura Municipal de Porto Alegre de 1930 a 1960 onde realizou o Plano de Avenidas em 1936, o Expediente Urbano de Porto Alegre em 1943, e o Plano de Urbanização de Porto Alegre em 1943. Na administração do prefeito Leonel de Moura Brizola chefiou a equipe que elaborou o 1º Plano Diretor de Porto Alegre em 1959. Atuou na área do ensino como professor do Instituto de Belas Artes de 1946 a 1951, da Faculdade de Arquitetura de Porto Alegre, de 1956 a 1964, e do curso de urbanismo da Faculdade de Arquitetura de Brasília em 1963. Atuou ainda como presidente da Comissão de Reforma Agrária do Palácio do Planalto em 1963 e como diretor do Departamento de Investigação do Instituto de Urbanismo da Faculdade de Arquitetura de Montevidéu de 1965 a 1971. Além dos planos para a capital gaúcha, participou da elaboração de planos para as cidades de Uruguaiana, Lajeado, Rio Grande, Caxias do Sul, Florianópolis, Passo Fundo. (LEME, 1999, p. 515-516).

<sup>273</sup> Acreditamos que Prestes Maia tenha tido contato com o conteúdo do Plano Diretor de Uruguaiana (1944) a partir de sua publicação na Revista de Engenharia, em 1945. (PAIVA, Edvaldo Pereira; RIBEIRO NETO, Demétrio. *O Plano Diretor de Uruguaiana*. In: Revista de Engenharia, 1945).

<sup>274</sup> MAIA, Francisco Prestes. Manuscrito do 1º Relatório do Projeto e Estudo da Cidade de Panorama relativo ao Projeto Preliminar. Sem data. 16 páginas. Cópia (Preto e Branco), p. 04.

indústrias, bem como um cinturão agrícola. Isso, por sua vez, contribuiria para elevar o poder aquisitivo da população e reduzir o custo dos produtos de primeira necessidade. Maia conclui sua comparação enfatizando que a construção de uma cidade, além da concepção urbanística, exigia um planejamento econômico abrangente.



**Figura 214:** Largo Dom Pedro II com a Ponte Rodoferroviária Internacional "Agustín Justo - Getúlio Vargas", construída em 1947. Rio Uruguai. Uruguaiana, RS.

**Fonte:** IBGE. Acervo dos municípios brasileiros.

Novamente, ao analisar as duas propostas urbanas em comparação, Prestes Maia demonstra uma sensibilidade para as potenciais oportunidades de integração econômica e comercial em toda a extensão do território sul-americano, impulsionadas pelo aproveitamento das bacias hidrográficas dos rios Paraná,

Uruguai e Prata. A localização estratégica de Uruguaiana e a construção da Ponte Internacional Rodoferroviária, que conectou o território brasileiro ao argentino em 1947, catalisaram a implementação do Porto Seco de Uruguaiana. Este porto seco tornou-se um elemento fundamental no escoamento da produção brasileira, chilena e argentina, e mais tarde, evoluiu para se tornar o maior porto seco da América Latina.

Em seu memorial para Panorama, Prestes Maia atentava-se para a posição estratégica em que a cidade estaria localizada afirmando que o projeto visava:

[...] criar uma cidade em posição geográfica muito indicada para tal sob os múltiplos pontos de vista das comunicações, da economia regional, da topografia e da salubridade. Os proprietários, com tal iniciativa, feita em moldes amplos, modernos e novos no Estado, vêm verdadeiramente ao encontro duma necessidade pública relevante integrando-se no progresso do país e da marcha para o Oeste. [...] A parte topograficamente mais bem situada à confluência citada destina-se à formação da "cidade Panorama", que atenderá às atividades da região, escoará os produtos de venda e consumo e constituirá o seu centro comercial, industrial, administrativo, turístico e venatório. A conjugação de todas as atividades urbanas, industriais e agrícolas, num único plano é de maior interesse e corresponde às ideias modernas de planificação geral. [...] A situação e futuro da zona permitem prever o desenvolvimento duma cidade de grande

importância, anteporto comercial de Mato Grosso, Oeste Paranaense e até o Paraguai.<sup>275</sup>

O urbanista sustentava a grandiosidade de sua proposta também em relação ao seu potencial turístico, evidenciando um profundo conhecimento geográfico e estratégico de todo o curso do rio Paraná. Ao afirmar que “[conviria] não esquecer, por outro lado, a expectativa de que a cidade [se tornasse] um centro de turismo, ponto de passagem para as cachoeiras e para os países limítrofes”, destacava a importância do aspecto estético e da amplitude do plano urbano.

As cachoeiras mencionadas por Maia incluíam o Salto do Urubupungá e de Itapura, localizados no Alto Paraná, além das Sete Quedas, situadas em uma região mais baixa do rio. Os saltos do Urubupungá e de Itapura foram inundados durante a década de 1960 devido à construção da Usina Hidrelétrica Engenheiro Souza Dias (Jupιά), iniciada durante o governo de Ademar de Barros e concluída em 1974. Por sua vez, as Sete Quedas foram submersas durante a construção da Usina Hidrelétrica de Itaipu, realizada entre 1975 e 1982.

#### **4.1.4 A implantação da cidade de Panorama-SP**

A partir do plano elaborado, a Imobiliária Panorama Ltda. inicia o processo de desmatamento da área prevista para a cidade contratando os serviços de madeireiros e construindo uma serraria, junto às barrancas do rio Paraná. A madeira extraída, depois de processada na serraria, foi utilizada para a construção das primeiras edificações que deram suporte à implantação da cidade, dentre as quais o hotel Rancho Alegre, a sede administrativa da imobiliária e dez casas menores, para os operários.<sup>276</sup>

Pelo depoimento de alguns dos primeiros moradores de Panorama e pelas fotografias relativas à implantação da cidade é possível perceber que se tratava de um árduo empreendimento, tendo em vista as condições de acesso à área – caracterizada pela

---

<sup>275</sup> Manuscrito de Prestes Maia [cópia do original] do “Memorial Descritivo e Justificativo do Arruamento e Loteamento do Patrimônio Panorama”. Sem data. 06 páginas. Transcrição nossa. O termo “venatório” significa é relativo à caça. Ex. arte venatória: arte de caçar.

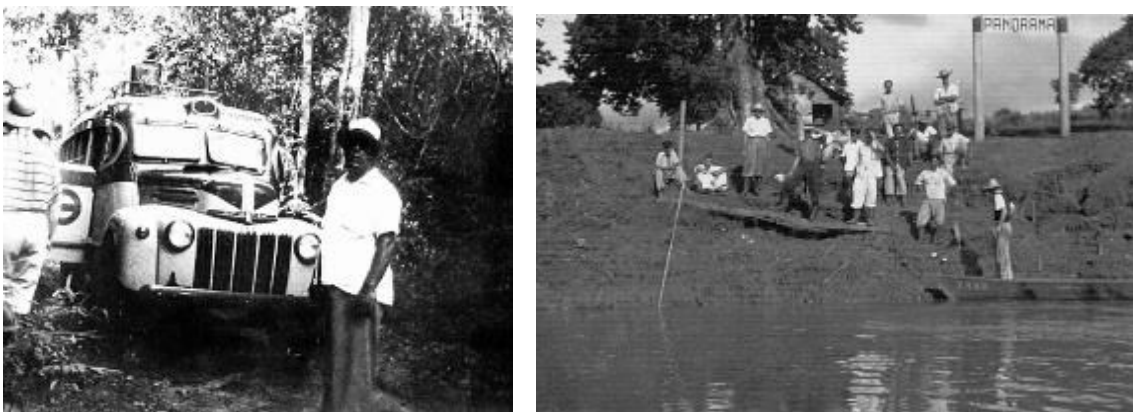
<sup>276</sup> Resgate Histórico Panorama. Biblioteca Municipal de Panorama, 1998.



mata fechada e acessada por picadas apenas com a utilização de jipes e cavalos –, o clima quente da região e a indisponibilidade de mão de obra e maquinário. Outro acesso à área seria por via fluvial, através das embarcações a vapor que faziam a ligação entre o Porto de Jupiá e o de Presidente Epitácio.



**Figura 215:** Fotografias dos primeiros anos de implantação da cidade de Panorama (SP). À esquerda, derrubada da mata. À direita, madeira da região. Autor e data desconhecidos.  
**Fonte:** Prefeitura Municipal de Panorama, 2018.



**Figura 216:** Fotografias dos primeiros anos de implantação da cidade de Panorama (SP). À esquerda, veículo em picada de acesso à área. À direita, o Porto das Marrecas, junto ao rio Paraná. Autor e data desconhecidos.  
**Fonte:** Prefeitura Municipal de Panorama, 2018.



**Figura 217:** Fotografias das primeiras edificações da cidade de Panorama (SP). À esquerda, casa da administração da Imobiliária Panorama Ltda. À direita, hotel Rancho Alegre. Autor e data desconhecidos.

**Fonte:** Prefeitura Municipal de Panorama, 2018.

Todavia, em 1948, os responsáveis pela iniciativa percebem que não poderiam prosseguir com o empreendimento sozinhos, pois as despesas com os trabalhos de desmatamento haviam ultrapassado as previsões estabelecidas. Assim, Quintino de Almeida Maudonnet, em contato com o Dr. Nelson Noronha Gustavo Filho, consultor jurídico da Imobiliária Panorama Ltda. e diretor-presidente da Companhia Imobiliária Campineira, analisa o problema e chega à conclusão de que a solução seria transformar a Imobiliária Panorama Ltda. em uma Sociedade Anônima de capital aberto.

A partir de então, várias negociações são iniciadas para que a Imobiliária pudesse ser incorporada pela Companhia Imobiliária Campineira, empresa sucessora da Imobiliária Campineira Ltda. fundada pelo engenheiro Rodion Podolsky e pelo engenheiro Domício Pacheco e Silva.<sup>277</sup>

A Companhia Imobiliária Campineira<sup>278</sup>, que havia sido fundada em 1943, com sede em Campinas na Rua General Osório e filial em São Paulo, nos anos de 1950 afirmava

---

<sup>277</sup> Quando da Fundação do Departamento de Estradas de Rodagem – DER, em 1934, o Eng. Domício Pacheco e Silva foi empossado como seu primeiro diretor. O DER foi criado pelo então interventor federal e politécnico Armando de Salles Oliveira e era subordinado à Secretaria de Estado dos Negócios da Viação e Obras Públicas. Nasceu no mesmo ano e contexto em que foram fundados o Instituto de Pesquisas Tecnológicas-IPT e a Universidade de São Paulo-USP, ambos contando com a colaboração de importantes engenheiros do período. Pacheco e Silva, trabalhou na *Severo & Villares* e foi o primeiro autor do projeto para o Estádio Municipal do Pacaembu, construído sobre área doada pela *Companhia City*.

<sup>278</sup> Até 1946 denominava-se Imobiliária Campineira Ltda., a partir de 1946 foi transformada em Sociedade Anônima adquirindo o nome de Companhia Imobiliária Campineira. A Companhia tinha como sócios diretores Nelson Noronha Gustavo Filho (Diretor-presidente), Domício Pacheco e Silva (Diretor-técnico) e Simão Podolsky (Diretor-secretário-tesoureiro). Também faziam parte da Companhia Cunha Prado, João Brazzio e Nilo Ferraz de Abreu.

em suas propagandas ser “a maior organização imobiliária do interior” do estado de São Paulo.

Em sua dissertação, Xavier<sup>279</sup>, com base nas Leis e Decretos da Câmara Municipal de Campinas aprovados entre 1943 e 1950, levantou os loteamentos promovidos pela Companhia Imobiliária Campineira no período. Segundo o autor, entre 1945 e 1950 a companhia foi a responsável por inúmeros loteamentos na cidade localizados nos bairros Jardim Proença (1945), Cambuí (1946), Taquaral (1946), Vila Industrial (1946/1949), São Bernardo (1949) e Parque Industrial (1949), algo que mencionamos no Capítulo 01.

O autor, também destaca que a Companhia Imobiliária Campineira foi uma das maiores interessadas na valorização e na promoção dos loteamentos em torno da lagoa do Taquaral cujo parque, de mesmo nome, teve suas obras financiadas pela referida empresa<sup>280</sup>. Conforme apontamos anteriormente, o parque do Taquaral figurou como uma das propostas presentes do Plano de Melhoramentos Urbanos de Campinas, elaborado por Prestes Maia.

Nesse íterim, a partir de nossos levantamentos realizados nas propagandas dos jornais do período, pudemos confirmar as afirmações de Xavier (2006) e verificar outros empreendimentos em que a Companhia Imobiliária Campineira esteve envolvida. Entre eles destacamos: os serviços de terraplanagem do estádio do Guarani Futebol Clube de Campinas (1948); a venda de glebas de terras para a cultura do café e criação de gado no estado do Mato Grosso (1950); a venda de fazendas para extração de madeira, criação de gado, plantação de café e arroz no interior do estado de São Paulo (1950); a venda de lotes no Parque Industrial de São Miguel Paulista (1951); a construção do Jardim Santa Rosa, em Nova Odessa (1954); a construção do

---

<sup>279</sup> XAVIER, M. C. *A formação do Bairro Taquaral em Campinas (SP) e sua consolidação como subcentro*. 2006. Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Geociências, Campinas, SP, p. 08.

<sup>280</sup> Segundo Xavier (2006, p. 08), o parque do Taquaral, foi denominado oficialmente “Parque Portugal” pela Lei nº 356 de 14 de julho de 1950. Em 27 de novembro de 1950 com a aprovação da Lei nº 457 a Prefeitura Municipal de Campinas foi autorizada a contratar da Companhia Imobiliária Campineira o financiamento de obras no Parque do Taquaral, cuja importância foi de Cr\$ 292.215,00 (duzentos e noventa e dois mil, duzentos e quinze cruzeiros), para ser pago em duas parcelas, uma no exercício de 1950 e a outra no exercício de 1951 a juros de 7% ao ano.

Jardim Pinheiros, em Valinhos (1955) e a construção do Edifício Catedral, em Campinas (1956).



**Figura 218:** Anúncios publicitários da Companhia Imobiliária Campineira. À esquerda, loteamento no Parque do Taquaral, em Campinas, 1950. À direita, loteamento Jardim Pinheiros, em Valinhos, 1955.  
**Fonte:** Jornal *Folha da Manhã*, São Paulo, 07 mai. 1950 e 20 nov. 1955.

Em suas propagandas a companhia valeu-se sempre dos argumentos relativos à localização estratégica de seus empreendimentos e aos traçados urbanos planejados.

Com a incorporação da Imobiliária Panorama Ltda. pela Companhia Imobiliária Campineira a presidência da empresa foi assumida pelo Dr. Nelson Noronha Gustavo Filho, advogado e diretor-presidente da Companhia Campineira. A vice-presidência foi ocupada por Edmundo Barreto, ex-representante da imprensa nas Comissões de Urbanismo e Melhoramentos Urbanos do plano de Prestes Maia para Campinas. Como secretário, Arlindo Joaquim de Lemos Jr., médico e vereador em Campinas (1948-

1952); diretor-tesoureiro, Vicente B. Silva; diretor comercial, João Brásio<sup>281</sup>, corretor campineiro e proprietário de uma gleba no bairro Taquaral; diretor gerente, Augusto Nadalutti e diretores técnicos Simão Podolsky e Domício Pacheco e Silva.

Nelson Noronha Gustavo Filho<sup>282</sup> também compunha a elite de Campinas do período, sendo filho do desembargador Dr. Nelson Noronha Gustavo<sup>283</sup>, foi vereador (U.D.N.) de 1948 a 1951 e membro da Academia Campinense de Letras, fundada em 1956. Com a transformação da Imobiliária Panorama Ltda. em Sociedade Anônima de capital aberto, o engenheiro Rodion Podolsky (diretor-secretário-tesoureiro da Cia. Imob. Campineira) e Augusto Nadalutti (gerente comercial da Cia. Imob. Campineira) passaram a buscar subscritores para as ações da então criada Imobiliária Panorama S.A. Assim, conseguiram reunir oitenta e dois subscritores formados por empresários, profissionais liberais e políticos, sobretudo de Campinas e de outras regiões do Estado, que foram convidados para uma excursão a Panorama.

Os excursionistas saíram de Campinas no trem da Cia Paulista, que partiu às 19hrs e chegaram em Tupã, final da linha, às 6h30min da manhã seguinte e, de ônibus, seguiram para Lucélia, onde chegaram às 17hrs, depois de terem parado, para almoço, em Osvaldo Cruz. Pernoitaram em Lucélia e partiram de madrugada para vencer oitenta quilômetros de péssima estrada, em sua maior parte nada mais que trilhas, e chegar em Panorama às 13h30min. No Hotel Rancho Alegre foi servido um churrasco saboroso e, depois, todos puderam maravilhar-se com as belezas do local e com o caudaloso Rio Paraná, na majestade dos seus 1.200 mts. de largura. O Sr. Podolsky, com a sua comunicabilidade e maneira inata de suggestionar, fez com que cada um, antevisse, na própria imaginação, a bela cidade que viria a ser Panorama. A maioria, subscreveu as ações da recém-criada Panorama S.A.<sup>284</sup>

---

<sup>281</sup> João Brásio, associado a Adolpho Guimarães Barros, contrata o engenheiro Jorge Macedo Vieira para projetar a Vila Iza, em 1958, um loteamento em Campinas, vinculado ao Plano de Prestes Maia para a cidade (1934-1938)

<sup>282</sup> Foi casado com Maria do Carmo de Arruda Noronha Gustavo, faleceu em Campinas em 1998, aos 86 anos.

<sup>283</sup> O desembargador Nelson Noronha Gustavo foi juiz da 4ª. Vara e titular da 6ª Vara Criminal de São Paulo. Foi casado em primeiras núpcias com Manoela Lacerda Franco de Noronha Gustavo e em segundas núpcias com Carmelina Branco de Noronha Gustavo. Seus filhos: Nelson de Noronha Gustavo, casado com Maria do Carmo de Arruda Noronha Gustavo; Milton de Noronha Gustavo, casado com Sônia Elizabeth de Noronha; e Maria Helena Laurinda Gustavo, solteira. Faleceu em 25 de agosto de 1964, em São Paulo.

<sup>284</sup> História do Município de Panorama. Disponível em sítio eletrônico da Câmara Municipal de Panorama. Disponível em: <http://www.camarapanorama.sp.gov.br>.



**Figura 219:** À esquerda, segundo a legenda: “Chegada de empresários de Campinas”. À direita, “Rodion Poldosky, Campinas, 1949”. Panorama (SP). Autor e data desconhecidos.  
**Fonte:** Prefeitura Municipal de Panorama, 2018.

Pela análise da documentação da Imobiliária Panorama S.A. levantada nos arquivos da Junta Comercial do Estado de São Paulo, pudemos comprovar que Prestes Maia, em 6 de dezembro de 1948, ou seja, dois anos após a elaboração do Plano de Panorama, foi um dos subscritores<sup>285</sup> das ações da referida Sociedade Anônima. Tal episódio ocorre quando a empresa, com sede em Campinas, aumenta o seu capital de Cr\$ 1.000.000 para Cr\$ 4.500.000. Segundo a documentação levantada, Prestes Maia foi subscritor de 125 ações que, à época, corresponderiam a Cr\$ 25.000. A documentação da empresa apresenta o nome, nacionalidade, estado civil, profissão e endereço residencial de 83 subscritores, cuja grande maioria residia em Campinas e São Paulo. Já o objeto da empresa era a “venda de glebas rurais e terrenos urbanos do patrimônio; colonização das terras da bacia do rio Paraná; exploração de serraria, hotel, compra e venda de madeiras e construção de prédios”.

Além de Prestes Maia, entre os subscritores constantes na documentação levantada, destacamos os seguintes nomes: Antônio Egídio de Souza Aranha (engenheiro,

---

<sup>285</sup> Conforme documentos relativos ao histórico da empresa levantados na Junta Comercial do Estado de São Paulo. Empresa: Imobiliária Panorama S/A. Nirc Matriz Nº 35300052200.

residente em São Paulo)<sup>286</sup>, Companhia Nacional do Comércio Bufarah S.A. (pessoa jurídica, estabelecida em Campinas)<sup>287</sup>, Companhia Imobiliária Campineira (pessoa jurídica, estabelecida em Campinas), Correio Popular S.A. (pessoa Jurídica, estabelecida em Campinas)<sup>288</sup>, Edmundo Barreto (advogado, residente em Campinas)<sup>289</sup>, Empresa Jornalística Diário do Povo S.A. (pessoa Jurídica, estabelecida em Campinas)<sup>290</sup>, Hoche Neger Segurado (engenheiro, residente em Campinas)<sup>291</sup>, Lix da Cunha (engenheiro, residente em Campinas)<sup>292</sup>, Miguel Vicente Cury (prefeito de Campinas, industrial, residente em Campinas)<sup>293</sup>, Nelson Noronha Gustavo (desembargador, residente em São Paulo) e Raphael de Paula Souza (médico, residente em São Paulo)<sup>294</sup>.

Como podemos perceber, a lista dos personagens envolvidos com o empreendimento que daria origem à cidade de Panorama era formada por nomes vinculados à elite econômica, intelectual e política de Campinas, incluindo o então prefeito, e também da capital, figuras de relevo no cenário estadual da época. Alguns dos nomes teriam

---

<sup>286</sup> Antônio Egídio de Souza Aranha, engenheiro, era filho do político, advogado, fazendeiro e banqueiro Olavo Egídio de Sousa Aranha (vereador em São Paulo, deputado estadual, deputado federal, Secretário de Fazenda do Estado de São Paulo, Secretário de Agricultura do Estado de São Paulo e diretor do Banco de Crédito Hipotecário e Agrícola do Estado de São Paulo) e de Vicentina de Queiroz Aranha, conhecida por seu trabalho relacionado à construção de grandes centros de saúde que levam seu nome, no combate à tuberculose, em São José dos Campos e em São Paulo. Também era bisneto de Maria Luzia de Sousa Aranha, baronesa e viscondessa de Campinas e de Joaquim Bonifácio do Amaral, barão e visconde de Indaiatuba.

<sup>287</sup> Concessionária representante da *Ford Motor Company* em Campinas.

<sup>288</sup> O Correio Popular é um jornal brasileiro que circula em Campinas e região. Foi fundado em 1927, por Álvaro Ribeiro.

<sup>289</sup> Edmundo Barreto, advogado, foi membro da Comissão de Urbanismo de Campinas (1935), da Comissão de Melhoramentos Urbanos de Campinas (1938), redator da Sucursal de Campinas do jornal *O Estado de S.Paulo*, por 49 anos. Presidente do Conselho Deliberativo da Federação das Entidades Assistenciais de Campinas, dirigente da seção campinense do MMDC e membro da Academia Campinense de Letras.

<sup>290</sup> O *Diário do Povo* foi um jornal diário publicado em Campinas. Foi fundado em 1912, por Antônio Joaquim Ribeiro. Sua última versão impressa teve como última edição os exemplares que circularam em 4 de novembro de 2012.

<sup>291</sup> Hoche Neger Segurado, engenheiro civil formado pela Escola Politécnica de São Paulo, em 1919. Foi membro da Comissão de Melhoramentos Urbanos de Campinas (1938).

<sup>292</sup> Lix da Cunha (1896-1984), engenheiro-arquiteto formado pelo *Rose Polytechnic Institute* em Indiana, Estados Unidos, em 1918. Trabalhou na *Standard Oil Company*. Fundou a empresa de construção civil Lix da Cunha, em 1924. Foi candidato ao cargo de vereador em Campinas nas eleições de 1928 (PRP). Foi membro da Comissão Consultiva do Plano da Cidade (1931) e da Comissão de Urbanismo (1935) (ZAKIA, 2012, p. 38-103)

<sup>293</sup> Empresário industrial, fundador da Indústria de Chapéus Cury. Foi por duas vezes prefeito de Campinas, de 1948 a 1951 e de 1960 a 1963. Foi vereador de Campinas de 1952 a 1955 e foi, por duas vezes, prefeito de Campinas, de 1948 a 1951 e de 1960 a 1963.

<sup>294</sup> Médico formado pela Faculdade de Medicina de Belo Horizonte responsável pela transformação do Instituto de Higiene de São Paulo em Faculdade de Higiene e Saúde Pública da Universidade de São Paulo sendo seu diretor por duas vezes. Foi diretor do Serviço Nacional de Tuberculose no Rio de Janeiro e da Divisão dos Serviços de Tuberculose da Secretaria de Saúde do Estado de São Paulo.



participado, anos antes, do processo de elaboração e implementação do Plano de Melhoramentos Urbanos de Campinas, concebido por Prestes Maia. Outros, vinculavam-se à elite agrária remanescente do período cafeeiro. Também destacamos a participação dos principais veículos de comunicação da época, em âmbito local e regional: o Correio Popular e o Diário do Povo, de Campinas; em âmbito nacional: o jornal O Estado de São Paulo, devido à participação de seu redator da Sucursal de Campinas, Edmundo Barreto. A participação dos jornais foi de fundamental importância para a divulgação do empreendimento e também como mecanismo de pressão social, com o intuito de influenciar as decisões das instituições de governo, visando o apoio à implementação de Panorama, bem como as decisões da Companhia Paulista, relacionadas à expansão de seus trilhos até as barrancas no rio Paraná. A proposta da cidade de Panorama, para além dos veículos citados, também figurou em outros jornais como a *Folha da Manhã* e o Diário de S. Paulo.



**Figura 220:** Reportagem no jornal *Diário de S. Paulo* de 10/04/1947 intitulada “PANORAMA – O maior planejamento urbanístico até hoje levado a efeito no Estado de São Paulo. Um empreendimento que marcará um novo ciclo na epopeia bandeirante. Um plano de caráter técnico e econômico de marcante significação para a civilização brasileira”.

**Fonte:** Arquivo do Projeto de Pesquisa “Urbanismo no Brasil”, subprojeto São Paulo, coordenado pela Profa. Dra. Maria Cristina da Silva Leme, FAUUSP, 2018.

Após a reestruturação da sociedade, Augusto Nadalutti deixa a gerência da Companhia Imobiliária Campineira e assume a tarefa de percorrer a região e atrair novos moradores para as zonas rural e urbana do patrimônio. Em 1948, o pequeno núcleo é elevado a distrito do município de Paulicéia<sup>295</sup> contando, para isso, com a ajuda do Deputado Federal José Correa Pedroso. Alcançado o status de distrito, o objetivo da empresa passou então a ser a criação das condições de desenvolvimento que permitissem a sua elevação a município, pois em 1953 a subdivisão territorial do estado seria revista e, pela legislação vigente no período, tal revisão só ocorria de cinco em cinco anos.<sup>296</sup>

Para a abertura de novas estradas e do próprio arruamento projetado foi necessária a importação de um trator. Em um primeiro momento o gerente do Banco do Brasil em Campinas, Antonio Carlos Bastos, negou a Nelson Noronha o financiamento para a compra e importação do trator. Assim, Nelson Noronha resolveu ir até o Rio de Janeiro, em companhia dos deputados federais Ferraz Egreja e Pereira Lopes, para se reunir com o então ministro da agricultura, João Cleófas. Atendendo ao pedido de Noronha, o ministro envia uma carta ao Branco do Brasil de Campinas autorizando o financiamento e a importação do trator que, por conseguinte, desembarcou em Santos em junho de 1949. A máquina foi utilizada na abertura das primeiras ruas e avenidas de Panorama e de uma pista de pouso para pequenas aeronaves.<sup>297</sup>

---

<sup>295</sup> Lei nº 233 de 24/12/1948.

<sup>296</sup> História do Município de Panorama. Disponível em sítio eletrônico da Câmara Municipal de Panorama. Disponível em: <http://www.camarapanorama.sp.gov.br>.

<sup>297</sup> Resgate Histórico Panorama. Biblioteca Municipal de Panorama, 1998.



**Figura 221:** Trator em obra de abertura da rodovia de acesso a Panorama (SP). Autor e data desconhecidos.

**Fonte:** Prefeitura Municipal de Panorama, 2018.

O prestígio pessoal e político de Nelson Noronha Gustavo Filho foi amplamente utilizado na viabilização das medidas necessárias à dinamização da implantação das obras de Panorama, sobretudo no tocante ao acesso aos financiamentos bancários.

Ao final de 1949 o patrimônio pouco havia mudado e a viagem para se chegar a Panorama, à época, compreendia um percurso de trem de Campinas até Tupã, o ponto final dos trilhos da Companhia Paulista, mais oito a dez horas de ônibus até Panorama. Devido à tamanha dificuldade e buscando atrair pioneiros para povoar a zona rural e torná-la produtiva, Augusto Nadalutti aprendeu a pilotar aeronaves e a imobiliária construiu um campo de pouso próximo ao ribeirão das Marrecas. A partir de então, com o auxílio de um avião monomotor dotado da inscrição “Cidade de Panorama”, Augusto Nadalutti nomeou corretores ao longo das linhas das ferrovias da região e com Hugo Matsunaka, Pedro Luiz Nadalutti e Antonio Sapede Filho passou a percorrer toda a área da Alta Paulista, da Noroeste e da Sorocabana com o intuito de formar caravanas de agricultores interessados na compra de terras.<sup>298</sup>

Visando atrair colonos desejosos a se tornarem pequenos proprietários rurais, a Imobiliária Panorama decidiu que, reservada a área planejada e o loteamento de chácaras circundante previstos no projeto de Prestes Maia, as glebas restantes do patrimônio seriam desmembradas segundo a necessidade de cada comprador. Os parcelamentos das glebas rurais e do arruamento da cidade estiveram a cargo do engenheiro Emílio de Noronha Figueiredo e tal iniciativa propiciou o imediato assentamento de famílias que, em cerca de dois anos, passaram a produzir milho,

---

<sup>298</sup> Resgate Histórico Panorama. Biblioteca Municipal de Panorama, 1998.

feijão, arroz e café na zona rural. Também o arrendamento das terras ociosas do patrimônio, para o plantio de algodão, atraiu muitos interessados que acabaram por se fixar na região. Para a venda dos lotes urbanos a empresa contratou os corretores Antônio e Luiz Barreto de Oliveira, Adriano Augusto Trondi e Fernando Gardel que, aproveitando-se do renome de Prestes Maia, efetuaram muitas vendas em São Paulo, Campinas e outras cidades do interior. As receitas provenientes dessas vendas propiciaram uma importante carteira de recebimentos à Imobiliária que os destinou às obras de desenvolvimento da cidade.<sup>299</sup>

O Ministério da Marinha, por intermédio do deputado Pedrosa Jr. e devido à necessidade de se prestar assistência e orientação aos pescadores do rio Paraná, financiou a construção de uma Colônia-Ambulatório dos Pescadores em Panorama. A Colônia-Ambulatório recebeu o nome do então governador Lucas Garcez e foi inaugurada em 1951. No dia da inauguração da colônia também se iniciou a geração de energia elétrica, produzida por um gerador a diesel, e foram lançadas as pedras fundamentais dos armazéns da Companhia Paulista de Transportes (C.P.T.) e dos escritórios da Companhia Agrícola de Imigração e Colonização (C.A.I.C.), ambas subsidiárias da Companhia Paulista de Estradas de Ferro.<sup>300</sup>



**Figura 222:** À esquerda, operários em obra de abertura da rodovia de acesso a Panorama (SP). À direita, Embarcação “Barão de Jaguará” da Companhia Paulista de Transportes (C.P.T.) no Porto das Marrecas. Autor e data desconhecidos.

**Fonte:** Prefeitura Municipal de Panorama, 2018.

---

<sup>299</sup> Ibid.

<sup>300</sup> Ibid.



**Figura 223:** À esquerda, Sorveteria e pensão “Guarani”. À direita balsa a vapor. Travessia do rio Paraná. Panorama (SP). Autor e data desconhecidos.

**Fonte:** Prefeitura Municipal de Panorama, 2018.



**Figura 224:** À esquerda, campo de aviação. À direita, jardineira na estrada de acesso. Panorama (SP). Autor e data desconhecidos.

**Fonte:** Prefeitura Municipal de Panorama, 2018.

Com as benfeitorias e os melhoramentos em curso, Panorama amplia seu número de edificações públicas, com a construção de grupos escolares, e privadas, a partir do surgimento de armazéns comerciais, lojas de tecidos, pensões, farmácias, oficinas, consultório médico, máquinas de beneficiamento de arroz, fábrica de cerâmica e novas moradias. Com o aumento do fluxo de pessoas interessadas em realizar negócios ou procurando a cidade para turismo e a prática da caça esportiva, a Imobiliária Panorama resolveu construir um novo hotel, com projeto de menor escala do que o previsto por Prestes Maia, mas na mesma localização delimitada pelo engenheiro. O projeto do hotel ficou a cargo dos irmãos de Augusto Nadalutti, os arquitetos Roberto e Carlos Nadalutti, residentes no Rio de Janeiro.<sup>301</sup>

<sup>301</sup> Ibid.

Anos mais tarde, um grupo de italianos oriundos de Vercelli, região italiana famosa pelo plantio de arroz, decidiu pela compra de uma enorme fazenda fronteiriça a Panorama, na margem mato-grossense do rio Paraná. Os italianos vislumbravam o plantio do cereal e a Panorama S.A. intermediou as negociações dos estrangeiros com as agências brasileiras reguladoras das importações no período. Com o acerto final das negociações, um grande número de implementos agrícolas chegou à cidade, atraindo a atenção da mídia e de novos interessados no empreendimento. A iniciativa, anos mais tarde, se viu fracassada devido às enchentes que alagavam as várzeas ocidentais do rio Paraná, no Mato Grosso.<sup>302</sup>

Pela leitura da Ata da Assembleia Geral Extraordinária da Imobiliária Panorama S.A., realizada em 14 de agosto de 1952, podemos observar que os sócios da empresa estavam atentos às discussões inauguradas com a formação da Comissão Interestadual da Bacia Paraná-Uruguai (CIBPU). A CIBPU, liderada pelo governador Lucas Garcez, foi um organismo de planejamento regional, criado a partir de um consórcio interestadual entre sete estados brasileiros, que atuou no planejamento regional no Brasil no período de 1951 a 1972. Reunidos em assembleia, os acionistas da Imobiliária Panorama S.A. acrescentaram o termo “Colonização da Bacia do Paraná” ao nome da empresa em ampliar os seus objetivos de atuação:

Com o intuito de se enquadrar os estatutos sociais às verdadeiras finalidades da Empresa e facilitar o trabalho dos Diretores no que concerne às relações com os estabelecimentos bancários que estão limitando o crédito às sociedades imobiliárias e considerando que a nossa Cia. não pode ser colocada no mesmo plano das que loteiam e vendem terrenos urbanos; que a sua finalidade é muito mais elevada, pois que com a divisão rural em pequenos sítios e as facilidades concedidas aos agricultores na aquisição de preparo da terra, que empreendeu na sua propriedade em Panorama, ela pode ser considerada como colonizadora; que os gastos enormes feitos em Panorama em benefício sempre dos moradores do lugar, citando-se entre outras realizações: o ambulatório médico, o grupo escolar, o fornecimento de energia elétrica, o empréstimo do trator para aração da terra e a abertura de estradas, tem facilitado a produção; que todo esse trabalho em favor do Estado e do Paiz, já coloca em fase de realização as resoluções dos governadores dos Estados banhados pelo lendário Rio Paraná, em conferências realizadas há alguns meses visando planejar o desenvolvimento da bacia desse rio, a Diretoria vêm propor a modificação dos artigos, primeiro, terceiro e décimo segundo, e colocá-los dentro das reais finalidades e necessidades da Empresa, dando-lhes a seguinte redação: “Artigo Primeiro: –

---

<sup>302</sup> Ibid.

A Imobiliária Panorama S.A., passará a denominar-se desta data em diante, "Panorama – Colonização da Bacia do Paraná Sociedade Anônima", em atenção à sua finalidade específica de acordo com a nova redação do artigo terceiro destes estatutos, continuando com sede em Campinas Estado de São Paulo, Brasil, regendo-se por estes estatutos e pela legislação em vigor no que lhe for aplicável. – Artigo Terceiro: – A Sociedade têm por objetivo a colonização de terras na Bacia do Rio Paraná, a exploração de serraria, de hotel, olaria e cerâmica, incentivação de turismo, compra e venda de madeira e construção de prédios, podendo ainda efetuar vendas de glebas rurais e terrenos urbanos do seu patrimônio devidamente registrado na Comarca de Lucélia sob o título de "Panorama", e, eventualmente, comprar e vender terras em outros municípios do Brasil, onde convier aos interesses da Sociedade.<sup>303</sup>

Em março de 1953 é instalado o 1º. Cartório de Registro Civil e Tabelionato de Panorama, cuja implantação se deu por meio da orientação jurídica fornecida por Enéas Ferreira Guarita, advogado da Companhia Imobiliária Campineira e conhecedor das técnicas cartoriais. Guarita também foi o responsável pela organização político-administrativa da futura prefeitura que veio a ser instalada em dezembro daquele mesmo ano, com a criação do município de Panorama. O novo município foi criado com território desmembrado do distrito de Ouro Verde, do município de Dracena e do município de Paulicéia<sup>304</sup> e, para sua conquista, foram essenciais os nomes de Nelson Noronha Gustavo Filho, Arlindo de Lemos Jr., Domício Pacheco e Silva, Edmundo Barreto e Vicente Silva que acompanharam Augusto Nadalutti, quase diariamente, à Assembleia Legislativa para conversar com os deputados pedindo apoio à iniciativa. Finalmente, na última sessão do ano legislativo de 1953, o presidente da Assembleia, o campineiro Rui de Almeida Barbosa, anunciou a elevação de Panorama a município.<sup>305</sup>

Com a emancipação político-administrativa, Panorama estaria pronta para o pleno desenvolvimento das potencialidades vislumbradas para a localidade: ponta dos trilhos da Companhia Paulista de Estradas de Ferro,<sup>306</sup> porto fluvial de importância estratégica

---

<sup>303</sup> Ata da Assembleia Geral Extraordinária da Imobiliária Panorama S.A., realizada em 14 de agosto de 1952.

<sup>304</sup> Lei nº 2.456 de 30/12/1953.

<sup>305</sup> História do Município de Panorama. Disponível em sítio eletrônico da Câmara Municipal de Panorama: <http://www.camarapanorama.sp.gov.br>.

<sup>306</sup> O chamado tronco oeste da Cia. Paulista foi um enorme ramal que partia de Itirapina até o rio Paraná. Foi constituído em 1941 a partir da retificação das linhas de três ramais já existentes: os ramais de Jaú (originalmente construído pela Cia. Rio-clarense e depois por pouco tempo de propriedade da Rio Claro Railway, comprada pela Paulista em 1892), de Agudos e de Bauru. A partir desse ano, a linha, que chegava somente até Tupã, foi prolongada progressivamente até Panorama, na beira do rio Paraná, onde chegou em 1962.



e área propícia à instalação de novas indústrias. Cabe destacar que, no período, além da criação da CIBPU, o Instituto de Pesquisas Tecnológicas de São Paulo (IPT) havia concluído seus estudos relativos à navegação das bacias do Tietê e Paraná, projeto posteriormente anunciado como Hidrovia do Mercosul, tendo em vista as discussões iniciadas com a formação da Comissão Econômica para a América Latina (Cepal), na década de 1950, e estabelecidas com a criação da Associação Latino-Americana de Livre Comércio (ALALC), na década de 1960.



**Figura 225:** Primeiro Cartório de Paz e Tabelionato. Escritório de Administração da “Panorama – Colonização da Bacia do Paraná S/A”. Autor e data desconhecidos.  
**Fonte:** Prefeitura Municipal de Panorama, 2018.



**Figura 226:** Obras do Hotel Panorama. Autor e data desconhecidos.  
**Fonte:** Prefeitura Municipal de Panorama, 2018.

#### **4.1.5 A propaganda do Plano e da Cidade: o negócio.**

A Imobiliária Panorama valeu-se do prestígio do urbanista em todos os seus anúncios publicados nos jornais da época e um memorial com a síntese do projeto foi publicado em 03 de agosto de 1946 na *Folha da Manhã*, um mês após a apresentação do projeto

no Hotel Términus, em Campinas. A publicação anunciava Panorama como “um marco da civilização bandeirante” e a Sociedade Imobiliária como “a grande pioneira [da] cruzada magnífica que é a planificação de cidades modernas”.<sup>307</sup>

No ano seguinte, em 10 de abril de 1947, o Diário de S. Paulo trazia a reportagem intitulada “Panorama: o maior planejamento urbanístico até hoje levado a efeito no Estado de São Paulo. Um empreendimento que marcará um novo ciclo na epopeia bandeirante. Um plano de caráter técnico e econômico de marcante significação para a civilização brasileira”. Segundo a publicação apenas duas cidades haviam sido fundadas com um plano que se aproximaria do de Panorama: Belo Horizonte e Goiânia.

Em várias reportagens levantadas pudemos perceber que a sociedade imobiliária utilizava os textos produzidos por Prestes Maia, em seus memoriais e relatórios, como propaganda do empreendimento, conforme podemos observar na figura ao lado referente ao anúncio publicado na *Folha da Manhã* de 22 de junho de 1947.

# PANORAMA

## CIDADE DO FUTURO !

**CONCEPÇÃO AVANÇADA DESSE MESMO  
HOMEM QUE ASSIM A ELA SE REFERE:**

*“É impossível prever, com precisão e tamanho, o gênero e o futuro remoto da cidade. É possível que a marcha para o Oeste, a situação em rio navegável, a terminal ferroviária, o ponto de transbordo, o futuro comércio com o Paraguai e o Sul de Mato Grosso, o desenvolvimento comercial, agrícola e até industrial da faixa (não esquecer que acima e abaixo há grandes quedas d’água em Urubupungá, Itapura e Sete Quedas), façam com que tal crescimento atinja grandes proporções, fazendo de PANORAMA a Campinas do Oeste”.*

(a) P R E S T E S M A I A  
(DO RELATORIO PRELIMINAR FEITO PELO EMINENTE URBANISTA)

**Figura 227:** Anúncio publicitário publicado no jornal *Folha da Manhã* com a reprodução do relatório preliminar do plano, elaborado por Prestes Maia, para a cidade de Panorama.

**Fonte:** Jornal *Folha da Manhã* de 22/06/1947.

<sup>307</sup> Jornal *Folha da Manhã* de 03/08/1946.

O conteúdo apresentado pelo anúncio publicitário, que reproduzia o texto dos manuscritos originais de Prestes Maia, revela o pensamento do urbanista que acreditava no potencial estratégico da localização em que seria implantada a cidade, em meio à Marcha para o Oeste.

O progresso para a cidade de Panorama  
através de todos meios de comunicação



**Figura 228:** Anúncio publicitário publicado no jornal *Folha da Manhã* destacando a posição estratégica de Panorama-SP do ponto de vista dos meios de comunicação: hidroviário, aviação, ferroviário e rodoviário. A cidade é anunciada como "a futura capital da Alta Paulista".

**Fonte:** Jornal *Folha da Manhã*, de 23/12/1950.

## PANORAMA será uma grande cidade porque :

- \* Será ligada aos grandes centros por todos meios de transporte :
  - FERROVIÁRIO : Pela Cia. Paulista de Estradas de Ferro cuja explanada e pátio de manobras, já locados, ocuparão uma área de 238.000 mts.²
  - FLUVIAL : Pelos luxuosos vapores da Navegação Bacia do Prata que unem Panorama à Argentina e Paraguai
  - AÉREO E RODOVIÁRIO : Ótimo campo de pouso, oficializado, com pista de 1.000 x 100 mts. e boas estradas ligando-a à Noroeste e à Sorocabana. (Atualmente trafegam 3 ônibus diários de Lucélia a Panorama).
- \* A sua extensa zona rural é toda dividida em pequenas propriedades - segredo do impressionante progresso da Alta Paulista
- \* Ponto de turismo. O magestoso Rio Paraná oferece pitorescos recantos para diversões nas lindas praias de verão e esplendidos pesqueiros
- \* Situada entre as quedas d'água de Urubupungá e Sete Quedas, PANORAMA tem garantido o seu desenvolvimento agrícola, comercial e industrial.
- \* Serraria e Olaria em franca produção
- \* PANORAMA é uma cidade planificada - um projeto PRESTES MAIA

Lotes na cidade de PANORAMA o melhor emprego de capital

## — PANORAMA —

Uma cidade com um grande futuro

VENDAS DE LOTES A LONGO PRAZO SEM JUROS

IMOBILIARIA PANORAMA S. A.

Rua General Osório n. 939 :: 2.º andar :: Fone, 2919 :: CAMPINAS

AGENCIAS EM SAO PAULO:

RUA CONCHIÇÃO, 55 — 17.º ANDAR — SALA 1.702 — RUA XAVIER DE TOLEDO, 220 —  
9.º ANDAR — SALA 1 — EDIFICIO MARACA'

E' INTERESSANTE V.S. ADQUIRIR UM LOTE NA NOVA CIDADE DA ALTA PAULISTA "PANORAMA" — VALORIZAÇÃO CERTA! — LOTES SEM ENTRADA E SEM JUROS, DESDE Cr\$ 148,00 MENSAL.

## CIDADE PANORAMA é um projeto PRESTES MAIA

Figura 229: Anúncio publicitário publicado no jornal *Folha da Manhã*.  
Fonte: Jornal *Folha da Manhã* de 23/12/1950.

Figura 230: Anúncio publicitário publicado no jornal *Folha da Manhã*.  
Fonte: Jornal *Folha da Manhã* de 14/01/1951.

**Que será PANORAMA daqui a poucos anos?**

Que poderá ser uma cidade projetada para proporcionar excelentes condições de vida aos seus habitantes? Que poderá ser uma cidade localizada em fértil região (zona Alta Paulista, que nos deu Matília, Lucélia e Adamantina), nas barrancas do Rio Paraná, entre as cachoeiras de Urubupungá e Sete Quedas, servida pela Cia Paulista de Estradas de Ferro, serão poderosos centros comercial e agrícola? Tal será PANORAMA, planejada pelo enq. Prestes Maia para ser a metrópole do Oeste Paulista. PANORAMA crescerá com rapidez, provocando rápida valorização das propriedades. Aproveite ao máximo essa valorização, reservando desde já seu lote.



\* Grande cidade planejada pelo enq. Prestes Maia. Ótimo campo de atuação para quem já possui terrenos. Construa seu lote de imediato.



\* Servida por duas linhas. Acesso ao centro de Matigues do Rio de Paulo a um preço especial pela Cia Paulista de Estradas de Ferro, que oferece 50% de desconto para lotes e áreas de construção.



\* Cidades planejadas para atender a uma população com suas modernas instalações e equipamentos.



**PANORAMA**  
 nasceu para ser uma grande cidade  
**IMOBILIÁRIA PANORAMA S. A.**  
 Rua General Osório, 929 - 2ª andar - Tel. 2910  
 CAMPINAS

A.B. PAULI, 1948

**Que será**

# PANORAMA

**daqui a poucos anos?**

Que poderá ser uma cidade projetada para proporcionar excelentes condições de vida aos seus habitantes? Que poderá ser uma cidade localizada em fértil região (zona Alta Paulista, que nos deu Matília, Lucélia e Adamantina), nas barrancas do Rio Paraná, entre as cachoeiras de Urubupungá e Sete Quedas, servida pela Cia Paulista de Estradas de Ferro, serão poderosos centros comercial e agrícola? Tal será PANORAMA, planejada pelo enq. Prestes Maia para ser a metrópole do Oeste Paulista. PANORAMA crescerá com rapidez, provocando rápida valorização das propriedades. Aproveite ao máximo essa valorização, reservando desde já seu lote.

Figura 231: Anúncio publicitário publicado no jornal *Folha de São Paulo*.  
 Fonte: Jornal *Folha de São Paulo* de 26/02/1950

**A PAULISTA AVANÇA RUMO**

CIDADE

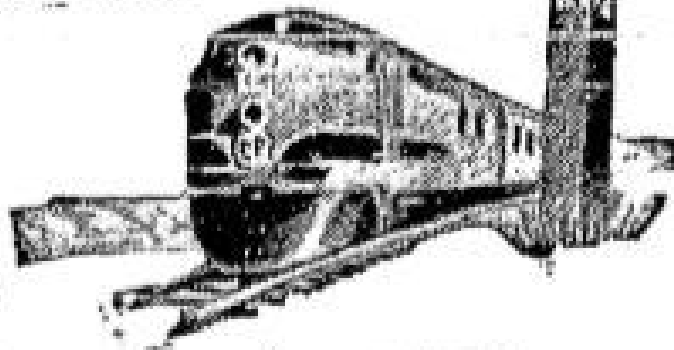
**PANORAMA**

Os trilhos da Paulista avançam em direção a futura cidade PANORAMA, levando consigo o progresso!

- o Servida que será pela C.P. a estrada que PROVOCA A PRODUÇÃO PARA TRANSPORTAR A PRODUÇÃO, situada a beira do navegável e majestoso rio Paraná, entre na queda de Urubupungá e Sete Quedas, PANORAMA tem garantido o seu desenvolvimento agrícola, comercial e até industrial.

- \* PANORAMA é ainda a primeira cidade verdadeiramente planejada. É um projeto PRIESTES MAIA.

Com a Paulista  
vem o Progresso



**PANORAMA**

Uma cidade com um grande futuro.

**IMOBILIARIA PANORAMA S. A.**

Rua General Osório, 220 — 2.º andar  
Fone 2219 — CAMPINAS

Figura 232: Anúncio no jornal *Folha da Manhã* de 02/07/1950.  
Fonte: Acervo do jornal *Folha de São Paulo*, 2018.

**SEU CAPITAL  
x 10**

Em **PANORAMA** uma  
cidade com um grande futuro

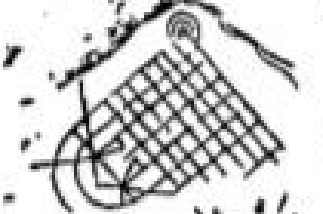
V verá seu capital multiplicado por 5,6 até 10 vezes se o  
empregar nas cidades em formação nas zonas novas.  
E se o empreite for feito em **PANORAMA** isso será  
absolutamente certo porque:



**PANORAMA** está situada na zona mais  
progressista do Estado a **ALTA  
PAULISTA**, que nos dá: Ma-  
villa, Tupan, Lucélia Adamantina, etc.



**PANORAMA**, à margem do  
majestoso Rio Parana será o ponto  
final dos trilhos da Paulista dentro  
do Estado de São Paulo



**PANORAMA** é uma cidade  
planejada: um projeto **PRESTES MAIA**



Comprando agora comprará no prazo. O cre-  
cimento da cidade determinará uma valoriza-  
ção tão rápida do seu terreno que V. ficará  
admirado do esplendor negócio que fez. É  
quando isso acontecer V. ainda não terá pago  
todas as prestações da compra!

Leite a cidade **PANORAMA**, o melhor empreite de capital

**IMOBILIÁRIA PANORAMA S. A.**

Rua General Osório n. 938 - 2.º - Fone 2910 - CAMPINAS

Filiada ao Sindicato dos Corretores de Imóveis

Agentes em São Paulo: — Irmãos Barreto

Rua D. José de Barros, 337 — 1.º — s. 116-118

Figura 233: Anúncio no jornal *Folha da Manhã* de 20/10/1951.

Fonte: Acervo do jornal *Folha de São Paulo*, 2018.



# O PARAISO DOS CAÇADORES E PESCADORES!

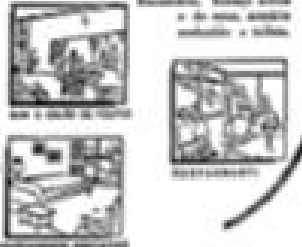
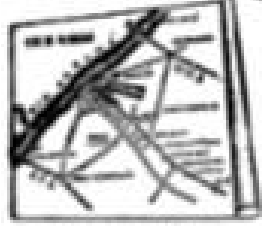
ÀS MARGENS DO MAJESTOSO Rio PARANÁ



Tudo o que você deseja alcançar de uma região privilegiada em um habitat natural e com grande variedade de animais, com a grande vida típica dos rios e lagoas, com um clima agradável e saudável, com a grande variedade de animais, com a grande vida típica dos rios e lagoas, com um clima agradável e saudável, com a grande variedade de animais...

REALIZE SEUS SONHOS DE IMPULSIONAR CARIÓTIPO E PESCARIA!

COM APENAS  
**2.400,00 - 900,00**  
 O ANO



**PANORAMA S/A**  
 RAYMUNDO NONATO TAVARES  
 R. R. José da Barros, 227 - L. - Fone: 116/7110 - Fone: 64-6449

Figura 234: Artigo no jornal *Folha da Manhã* de 03/04/1952.  
 Fonte: Acervo do jornal *Folha de São Paulo*, 2018.

**PANORAMA**

**O rumo certo do Progresso!**

Sim, Panorama está plantada sobre as mesmas terras férteis que tornaram famosa a Alta Paulista. Panorama já possui grandes melhoramentos e o Governo do Estado acaba de criar a Escola de Iniciação Agrícola, Parque Infantil e Centro de Puericultura, autorizando as obras do Ginásio do Estado e Delegacia de Polícia.

**PANORAMA já possui:**

- energia elétrica
- hospital
- grupo escolar
- igreja matriz
- serrarias
- olarias
- cerâmicas
- lavouras mecanizadas
- ótimas rodovias

**Venha à Panorama e hospede-se no seu confortável hotel.**

**Você faz um bom negócio e GARANTE O SEU FUTURO.**

Éis o testemunho do eng. Prestes Maia, quando em visita à Panorama: — "É com satisfação e contentamento lidamente paulista, que após onze anos de ausência, vim encontrar em Panorama, mais este resultado maravilhoso do nosso espírito de iniciativa e da nossa operosidade paulista".

Tudo em Panorama é atividade, tudo é trabalho. **COMPRA A SUA GLEBA RURAL** ou o seu **LOTE URBANO**, e participe da grande evolução e riqueza da Panorama.

TEM SERVIÇO POR 6 BOLSAS DIÁRIAS, que ligam Lacerda e Orsário à Panorama e Panorama e Três Lagoas (Mário Grossi).

Panorama encontra no Rio Paraná, um excelente meio de transporte, pois a propicia a navegação, com porta-própria.

Panorama situa-se no terreno das terras da Cia. Paulista de Estradas de Ferro (título largo = 1,40 em concessão).

Panorama encontra no Rio Paraná, um excelente meio de transporte, pois a propicia a navegação, com porta-própria.

A beleza natural de Panorama, além de atraente, possui ainda condições favoráveis para as boas moradas.

Como uma delícia de natureza, suas terras se prestam admiravelmente para a produção de café, arroz, algodão etc.

INFORMAÇÕES, CONSULTE: - **PANORAMA — COLONIZAÇÃO DA BACIA DO PARANÁ S/A**

EM CAMPINAS: Rua General Osório, 939 - 3.º andar - Fones 6456 e 2919 • EM SÃO PAULO: Av. Brig. Luiz Antonio, 388 - 1.º and. - Fones 35-8818 e 82-7746 • EM PANORAMA: Rua Quintino Maudsloni, 638

Figura 235: Anúncio publicado no jornal *Folha da Manhã* de 11/05/1956.  
 Fonte: Acervo do jornal *Folha de São Paulo*, 2018.

**PANORAMA**  
 — o rumo certo do progresso...

Sim, Panorama está plantada sobre as mesmas terras férteis que tornaram famosa a Alta Paulista. Panorama já possui grandes melhoramentos e o Governo do Estado acaba de criar a ESCOLA DE INICIAÇÃO AGRÍCOLA, PARQUE INFANTIL e CENTRO DE PUERICULTURA, autorizando as obras do GINÁSIO DO ESTADO e DELEGACIA DE POLÍCIA.

Éis o testemunho do engenheiro Prestes Maia, quando em visita à Panorama: — "É com satisfação e contentamento lidamente paulista, que após onze anos de ausência, vim encontrar em Panorama, mais este resultado maravilhoso do nosso espírito de iniciativa e da nossa operosidade paulista".

**PANORAMA já possui:**

- energia elétrica
- hospital
- grupo escolar
- igreja matriz
- serrarias
- olarias
- lavouras mecanizadas
- ótimas rodovias

**Venha à Panorama e hospede-se no seu confortável hotel**

**COMPRA A SUA GLEBA RURAL** ou o seu lote urbano, e participe da grande evolução e riqueza da Panorama.

**VOCÊ FAZ UM BOM NEGÓCIO E GARANTE O SEU FUTURO.**

**PANORAMA já possui:**

- energia elétrica
- hospital
- grupo escolar
- igreja matriz
- serrarias
- olarias
- lavouras mecanizadas
- ótimas rodovias

TEM SERVIÇO POR 6 BOLSAS DIÁRIAS, que ligam Lacerda e Orsário à Panorama e Panorama e Três Lagoas (Mário Grossi).

Passa um excelente transporte para transporte de mercadorias sendo servido, pelo Consórcio São-Jacinto, biscauí, após o qual é diretamente em viagens rápidas e confortáveis, a São Paulo.

Panorama situa-se no terreno das terras da Cia. Paulista de Estradas de Ferro (título largo = 1,40 em concessão).

Panorama encontra no Rio Paraná, um excelente meio de transporte, pois a propicia a navegação, com porta-própria.

A beleza natural de Panorama, além de atraente, possui ainda condições favoráveis para as boas moradas.

Como uma delícia de natureza, suas terras se prestam admiravelmente para a produção de café, arroz, algodão etc.

Para maiores informações, consulte

**PANORAMA**  
 — Colonização da Bacia do Paraná S.A.

EM CAMPINAS: Rua Gen. Osório 939, 3.º andar - fones: 6456 e 2919  
 EM SÃO PAULO: Rua Xavier de Toledo 220, 6.º andar - fones: 35-8818 e 82-7746  
 EM PANORAMA: Rua Quintino Maudsloni, 638

Filiada ao Sindicato dos Corretores de Imóveis

Figura 236: Anúncio publicado no jornal *Folha da Manhã* de 30/03/1958.  
 Fonte: Acervo do jornal *Folha de São Paulo*, 2018.

#### **4.1.6 A cidade [concebida pelo urbanista] que poderia ter sido e que não foi: um exercício de arqueologia da paisagem**

No sentido de melhor apresentar a grandiosidade do plano urbano concebido por Prestes Maia para Panorama-SP, valemo-nos de ferramentas computacionais para realizar a espacialização dos desenhos que descobrimos em nossas investigações, aproximando-nos do que os historiadores da cultura material chamam de “arqueologia da paisagem”<sup>308</sup>.

Tivemos acesso à planta do projeto completo de Panorama na ocasião em que viajamos até a cidade e realizamos nossos levantamentos e buscas por maiores informações, no ano de 2018. A cidade guarda pouquíssimas informações sobre seu planejamento, porém encontramos uma cópia, em preto e branco e em escala reduzida, do referido desenho junto à Prefeitura Municipal. Por se tratar de uma cópia de pouca qualidade e em escala reduzida do projeto e para podermos ter maior compreensão de todo o desenho e suas minúcias decidimos que deveríamos realizar a vetorização da “Planta da Cidade de Panorama – Porto das Marrecas”, utilizando o *software* AutoCAD. O programa AutoCAD figura como um dos *softwares* mais utilizados pelos arquitetos e urbanistas e consiste, basicamente, em um programa de Desenho Assistido por Computador. CAD é a abreviatura inglesa para a expressão *Computer-Aided-Design*. Tal processo demandou um moroso procedimento, porém, com resultados interessantes para a compreensão e a análise mais aprofundada da proposta do urbanista.

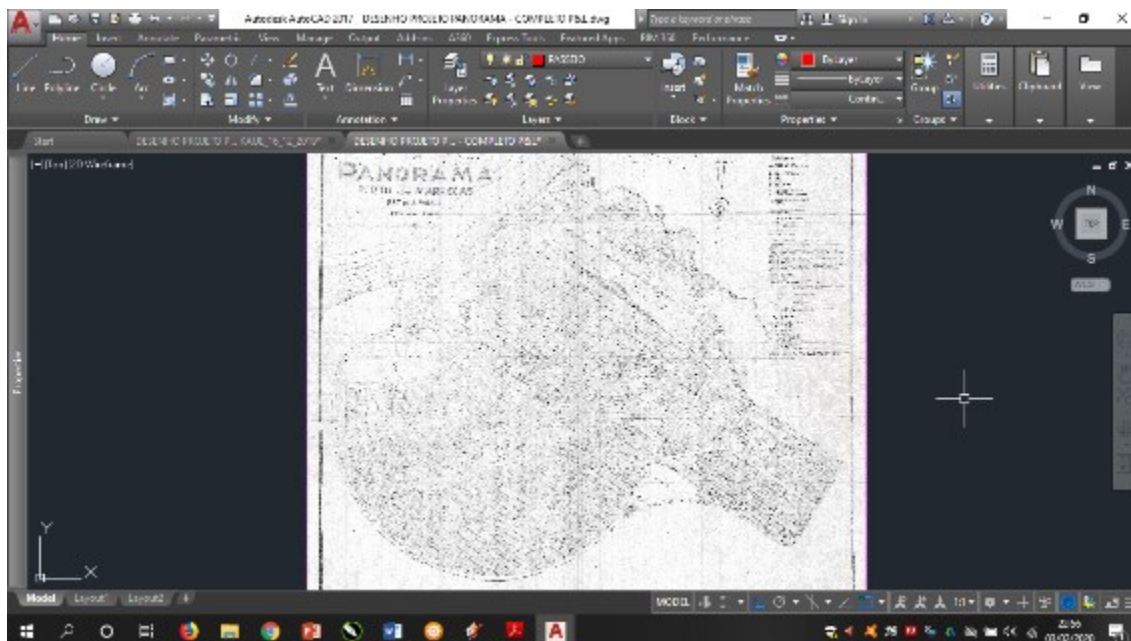
A primeira etapa da vetorização do projeto foi a de inserção da imagem digitalizada do desenho no *software* AutoCAD. A partir daí, iniciamos o processo de vetorização, redesenhando as linhas da planta, tornando-as vetores. Neste processo pudemos separar em camadas (*layers*) as informações relativas às ruas, avenidas, ferrovia, quadras, passeios, jardins, edifícios públicos, vegetação, hidrografia e tipografia.

---

<sup>308</sup> SCHLERETH, T. The city as artifact. *In*: \_\_\_\_\_. Cultural history & material culture: everyday life, landscapes, museums. Charlottesville: University Press of Virginia, 1992, p. 183-193.

Também reescrevemos as legendas e todas as nomenclaturas relativas às ruas, avenidas, quadras e lotes.

Na medida em que redesenhamos virtualmente todo o projeto, pudemos ter uma maior compreensão dos detalhes concebidos pelo urbanista e a organização morfológica de sua proposta, enxergando-a em múltiplas escalas.<sup>309</sup>



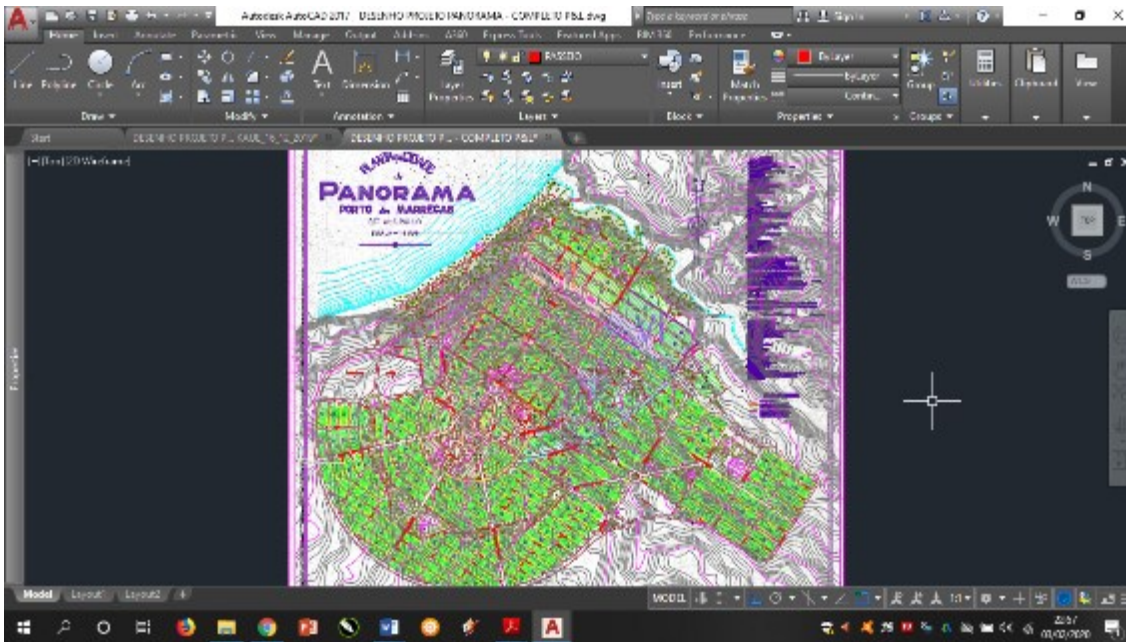
**Figura 237:** Vetorização Bidimensional (2D) do Plano de Prestes Maia para Panorama (SP) – Inserção da Imagem da cópia da Planta da Cidade no software.

**Fonte:** Elaborado pelo autor (2019) com a utilização do Software: AutoCAD (2D).

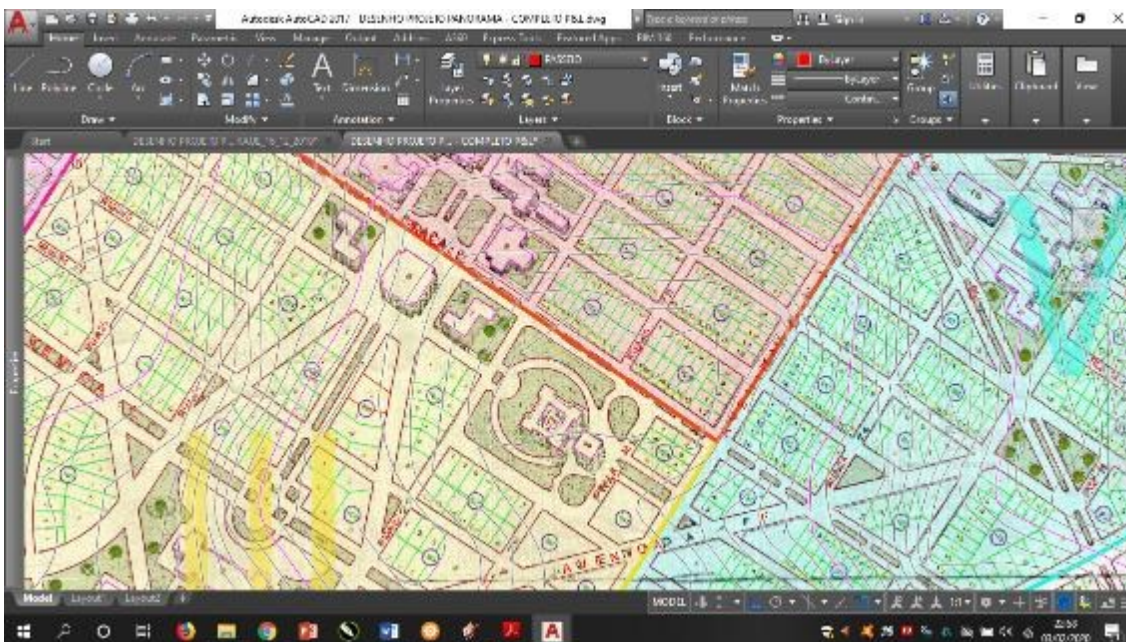
---

<sup>309</sup> O desenho vetorizado nos permitiu realizar procedimentos de extremo interesse para nossa pesquisa, que não constam nos escritos de Prestes Maia sobre o plano urbano e que não poderiam ser realizados sem a realização deste procedimento. Através da manipulação da planta vetorizada, com o auxílio do programa, pudemos efetuar operações como: a contagem do número de lotes do plano, o cálculo da metragem quadrada de cada lote, o cálculo da metragem quadrada das projeções desenhadas dos edifícios de uso público, o dimensionamento das ruas, parques, praças e avenidas, etc.

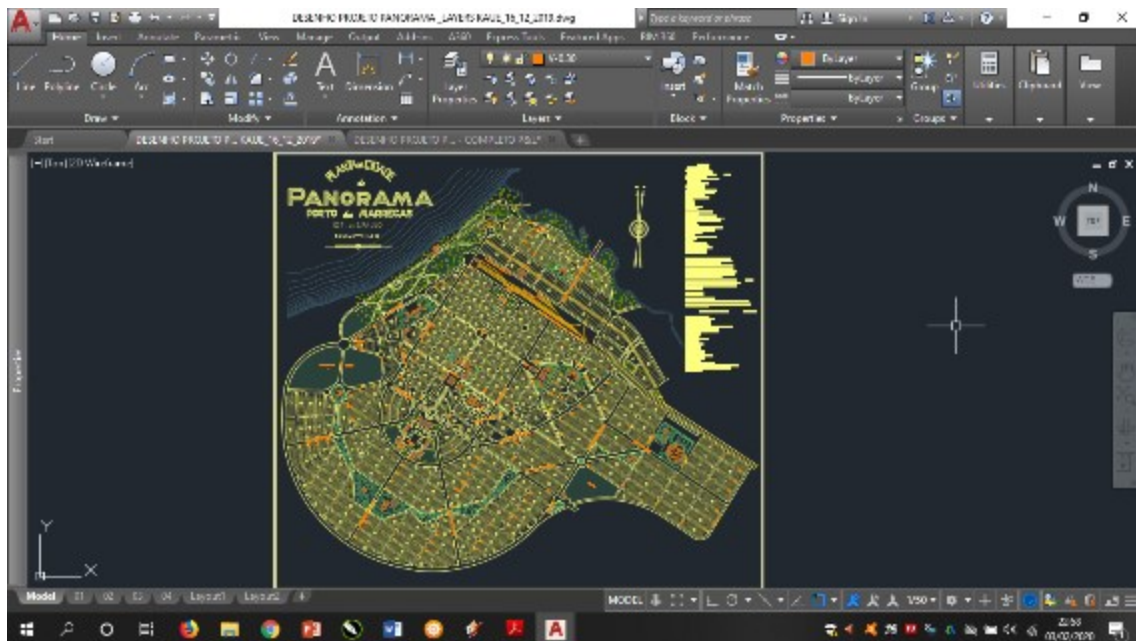




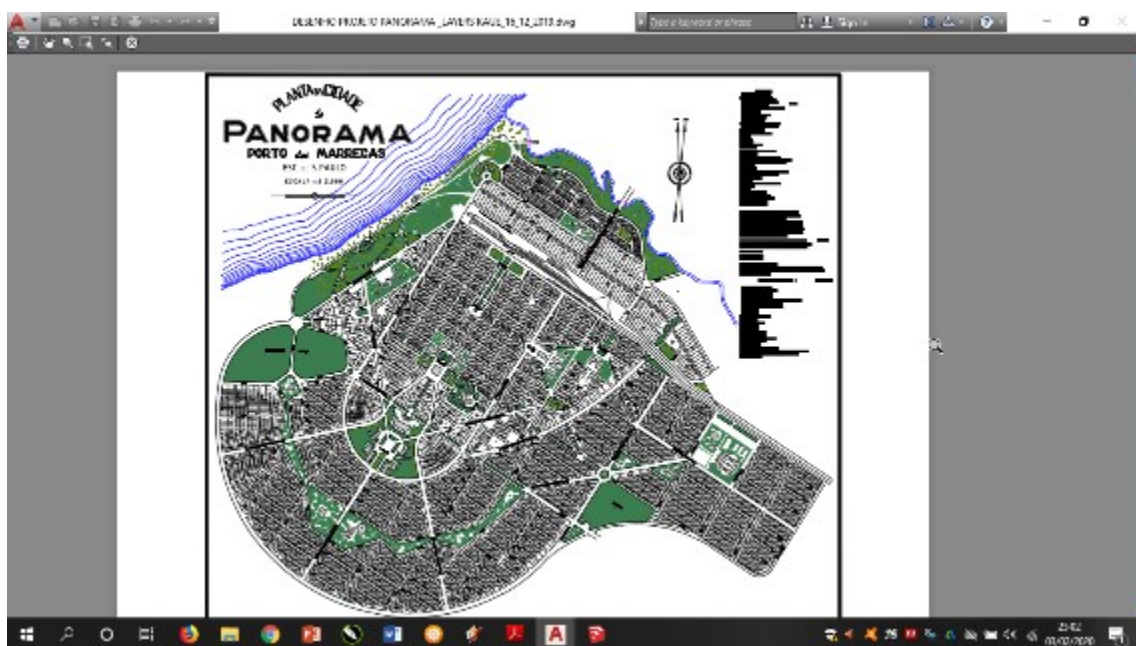
**Figura 238:** Vetorização Bidimensional (2D) do Plano de Prestes Maia para Panorama (SP) – Desenho vetorial do traçado urbano e do sítio preexistente sobre a cópia da Planta da Cidade.  
**Fonte:** Elaborado pelo autor (2019) com a utilização do Software: AutoCAD (2D).



**Figura 239:** Detalhe da Vetorização Bidimensional (2D) do Plano de Prestes Maia para Panorama (SP) – Desenho vetorial do traçado urbano e do sítio preexistente sobre a cópia da Planta da Cidade.  
**Fonte:** Elaborado pelo autor (2019) com a utilização do Software: AutoCAD (2D).

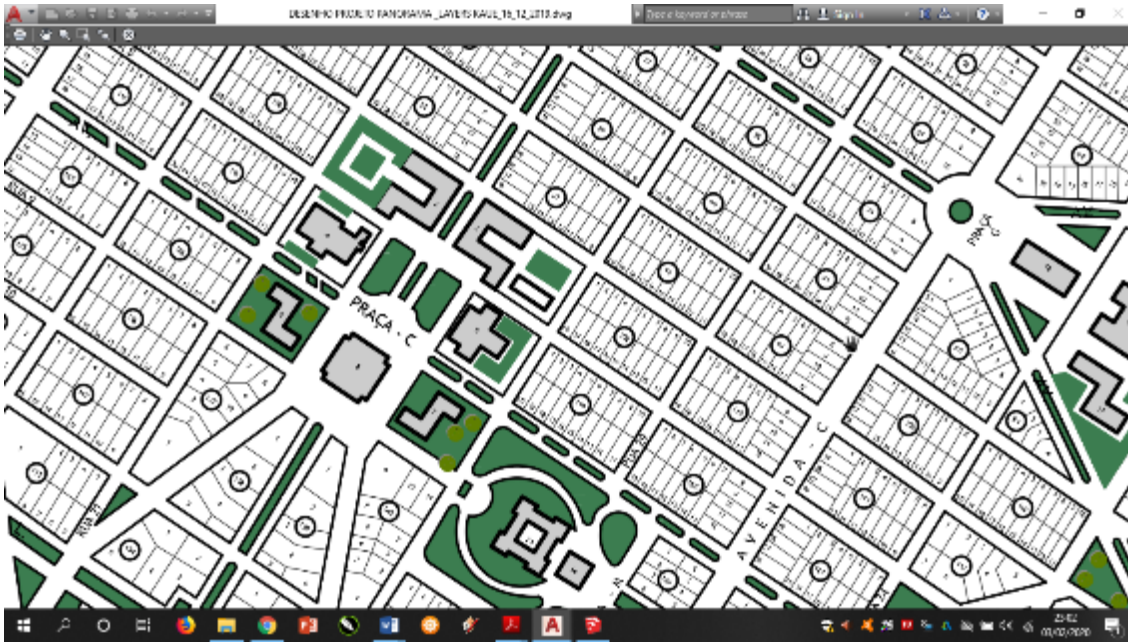


**Figura 240:** Vetorização Bidimensional (2D) do Plano de Prestes Maia para Panorama (SP) – Etapa finalizada.  
**Fonte:** Elaborado pelo autor (2019) com a utilização do Software: AutoCAD (2D).



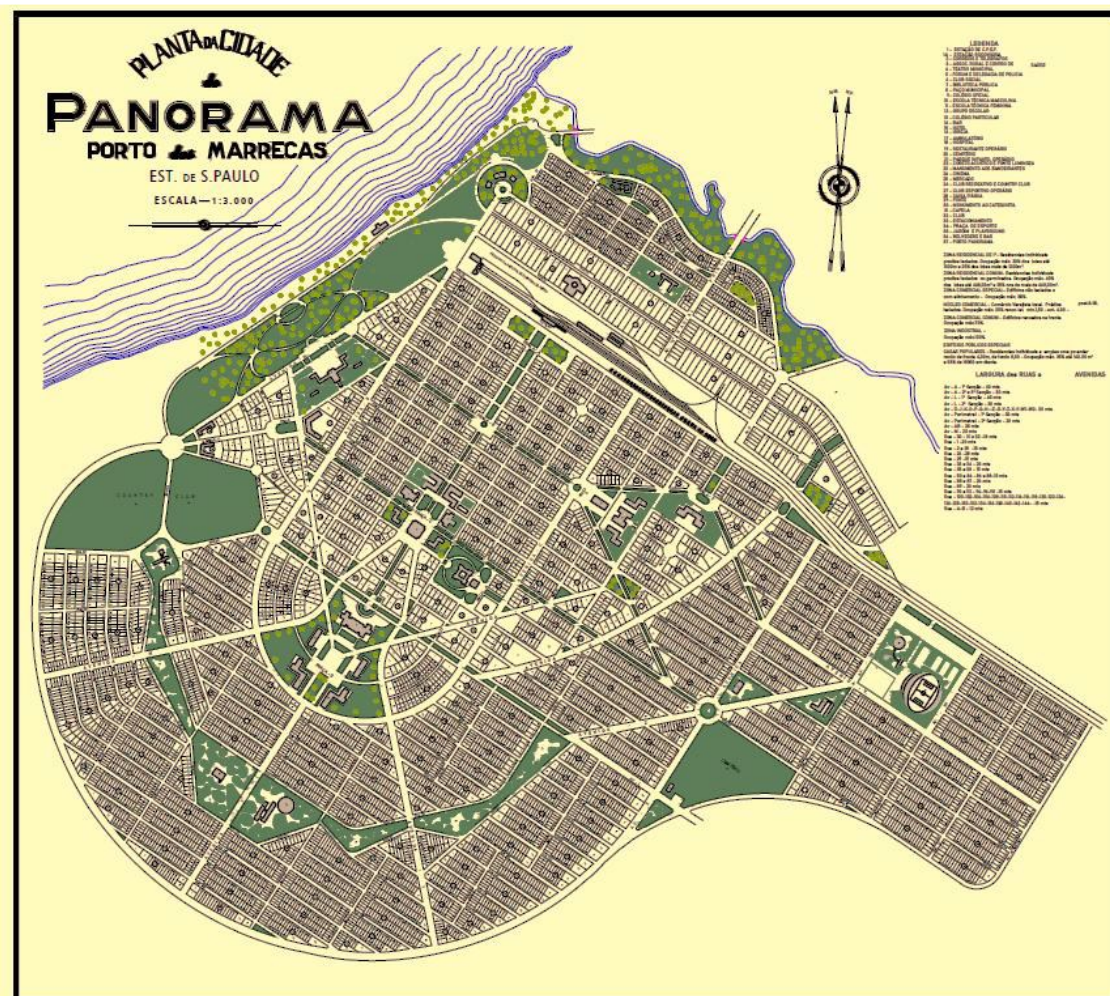
**Figura 241:** Vetorização Bidimensional (2D) do Plano de Prestes Maia para Panorama (SP) – Etapa finalizada. Visualização da totalidade da proposta.  
**Fonte:** Elaborado pelo autor (2019) com a utilização do Software: AutoCAD (2D).





**Figura 242:** Vetorização Bidimensional (2D) do Plano de Prestes Maia para Panorama (SP) – Etapa finalizada. Visualização em escala mais aproximada.

**Fonte:** Elaborado pelo autor (2019) com a utilização do Software: AutoCAD (2D).



**Figura 243:** Planta concebida por Prestes Maia para Panorama (1946).

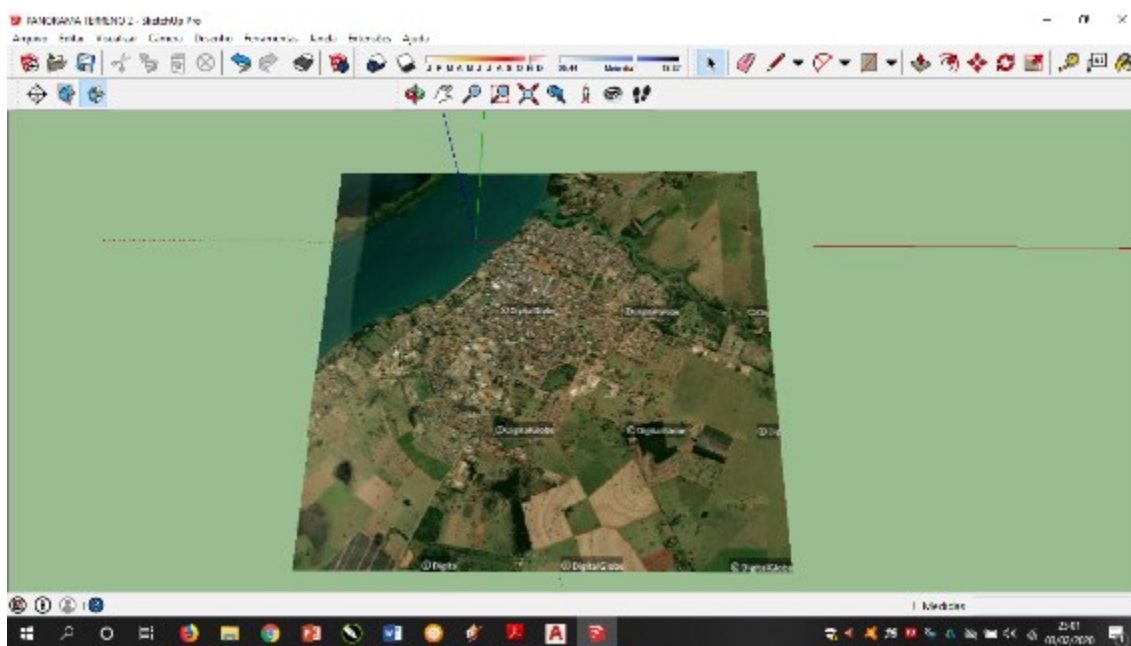
**Fonte:** Elaborado pelo autor (2019) com a utilização do Software: AutoCAD (2D) e a partir da Planta Original.



No desenvolvimento do plano para Panorama Prestes Maia não elaborou suas conhecidas perspectivas e aquarelas, não nos permitindo ter uma compreensão espacial tridimensional do projeto da cidade e a sua implantação no sítio preexistente. Nesse sentido, a partir da vetorização (2D), realizamos a modelagem tridimensional do projeto em seu contexto geográfico real, utilizando o software SketchUP (3D).<sup>310</sup>

Para a realização da modelagem tridimensional digital do plano de Panorama, valemo-nos do referencial iconográfico presente nos Planos de Prestes Maia para São Paulo, Santos e Campinas. A utilização dos recursos descritos se demonstrou muito operacional para evidenciar a espacialidade pretendida no plano da cidade. As imagens elaboradas evidenciam a monumentalidade da proposta, bem como seu nível de detalhamento.

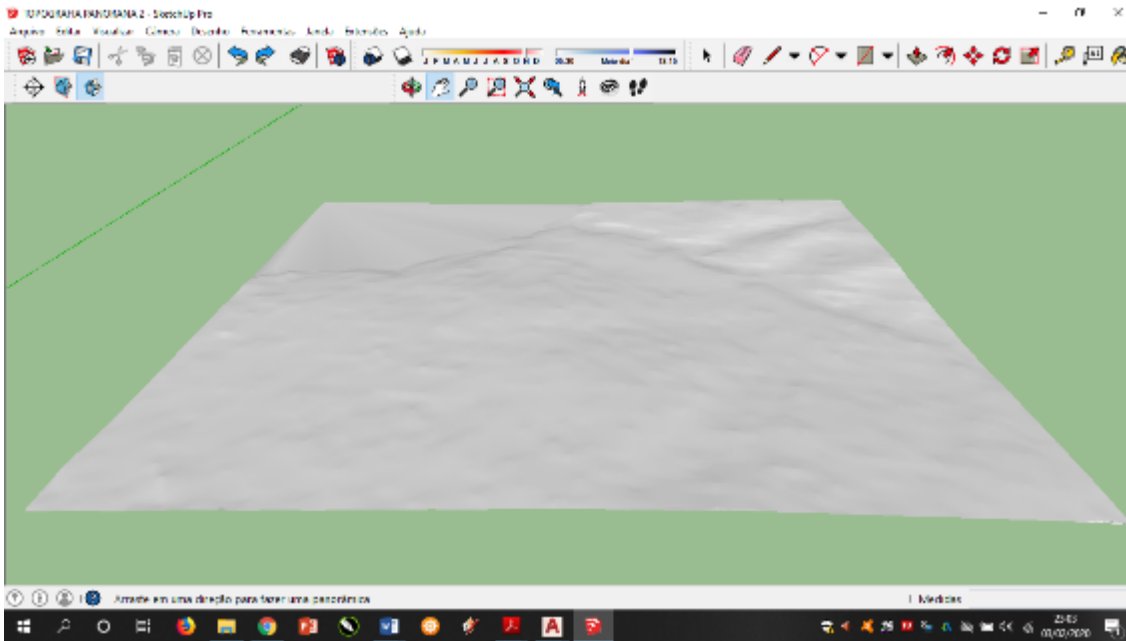
Apresentamos a seguir as imagens que ilustram o processo e o resultado final alcançado.



**Figura 244:** Modelagem Tridimensional (3D) do Plano de Prestes Maia para Panorama (SP) – Inserção do sítio geográfico real no software através de suas coordenadas geográficas.

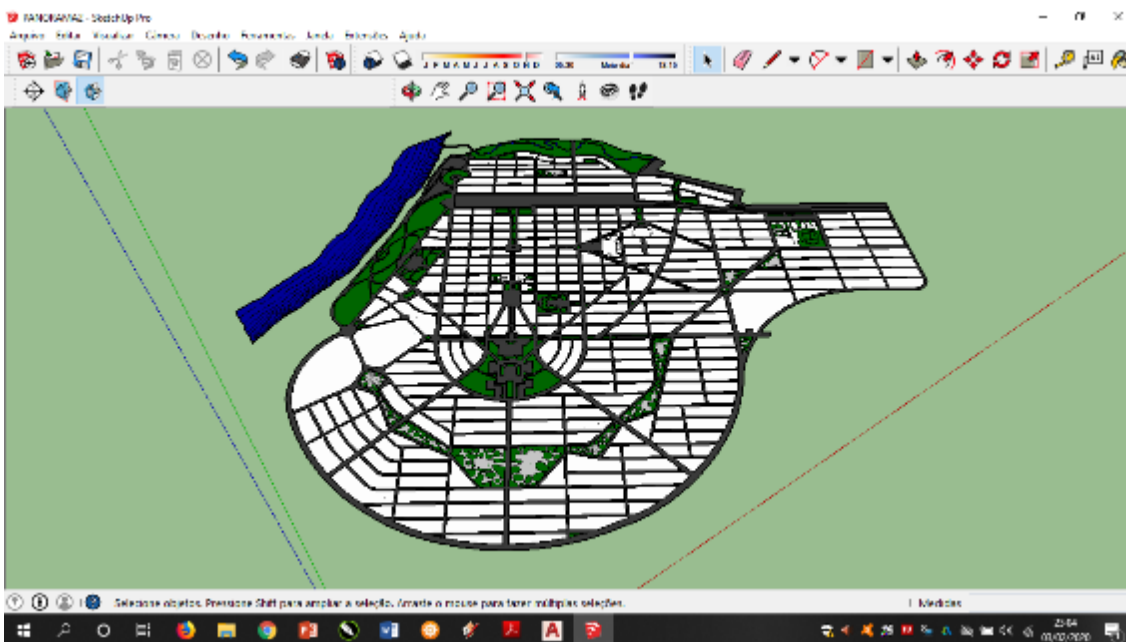
**Fonte:** Elaborado pelo autor (2019) com a utilização do Software: SketchUP 3D.

<sup>310</sup> Em uma primeira etapa, utilizamos as coordenadas geográficas do sítio real em que a cidade foi implantada e procedemos a sua modelagem, considerando a topografia e a hidrografia da área. Posteriormente, inserimos a planta bidimensional (2D) vetorizada no software SketchUP para iniciarmos a sua modelagem tridimensional (3D). Para a modelagem dos edifícios públicos utilizamos as projeções desenhadas pelo urbanista inserindo os volumes das edificações em suas localizações previstas em planta. O mesmo procedimento foi adotado para a modelagem das áreas verdes delimitadas no projeto, como os jardins e os parques. Já para a modelagem dos edifícios particulares, as residências, os edifícios comerciais e os industriais, utilizamos os índices urbanísticos descritos nos desenhos e no memorial do projeto. Na representação tridimensional realizada, optamos por diferenciar os edifícios públicos dos privados, por meio da utilização da cor branca para os privados, e rosa para os públicos. No tratamento final (renderização) das imagens, utilizamos o software Lumion 8.5.



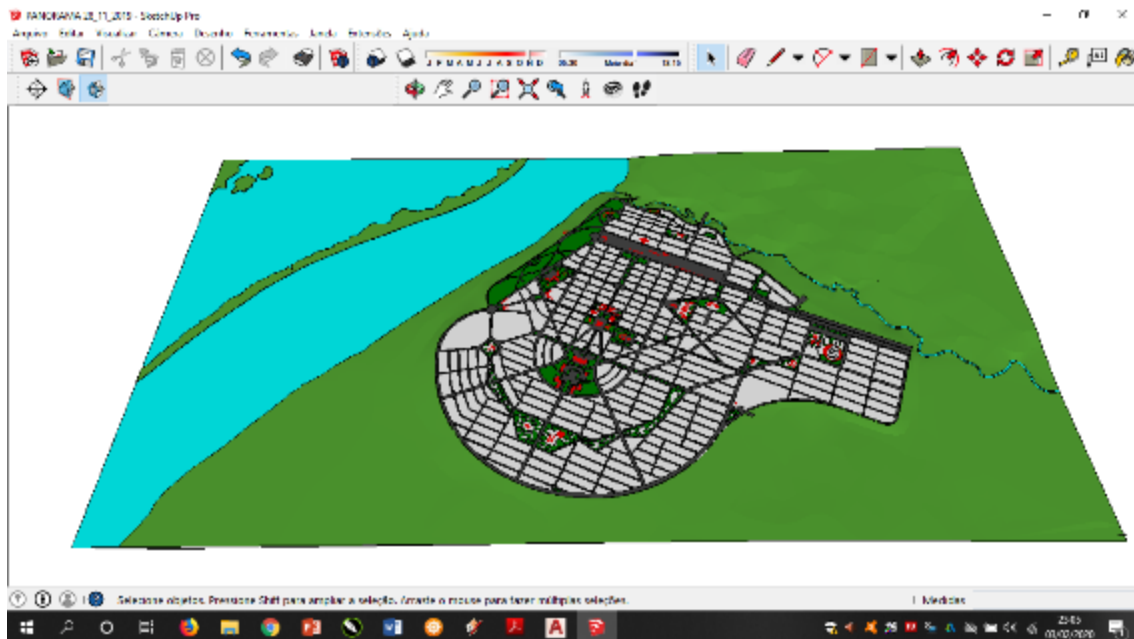
**Figura 245:** Modelagem Tridimensional (3D) do Plano de Prestes Maia para Panorama (SP) – Modelagem do sítio geográfico real no software.

**Fonte:** Elaborado pelo autor (2019) com a utilização do Software: SketchUP 3D.



**Figura 246:** Modelagem Tridimensional (3D) do Plano de Prestes Maia para Panorama (SP) – Modelagem do traçado urbano.

**Fonte:** Elaborado pelo autor (2019) com a utilização do Software: SketchUP 3D.



**Figura 247:** Modelagem Tridimensional (3D) do Plano de Prestes Maia para Panorama (SP) – Compatibilização do traçado urbano com o sítio geográfico real.

**Fonte:** Elaborado pelo autor (2019) com a utilização do Software: SketchUP 3D.



**Figura 248:** Modelagem Tridimensional do Plano de Prestes Maia para Panorama (SP) – Implantação do traçado urbano junto ao rio Paraná e o ribeirão das Marrecas – Perspectiva em voo de pássaro.

A área a ser urbanizada mediria 2.000 por 1.750 metros, ocasionando 3.500.00 metros quadrados que seriam envolvidos por uma faixa/cortina de vegetação. Para além do perímetro urbano o plano previa a implantação de glebas agrícolas que formariam uma área periférica composta por pequenos sítios e um núcleo industrial externo, que receberia as atividades incompatíveis com a área urbana como: usina de açúcar, frigoríficos, charquearia e depósito de gado. A porta de entrada da cidade seria a estação ferroviária e sua grande praça a partir da qual uma larga avenida, tipo *bulevar/parkway*, atravessaria toda a malha urbana, de nordeste à sudoeste, organizando o desenho das quadras retangulares da porção central.

**Fonte:** Elaborado pelo autor (2019) com a utilização dos Softwares: AutoCAD (2D), SketchUP (3D) e Lumion 8.5.; Manuscrito de Prestes Maia [cópia do original] do 1º Relatório do “Projeto e Estudo da Cidade de Panorama” relativo ao Projeto Preliminar. Sem data. 16 páginas. Transcrição nossa.



**Figura 249:** Modelagem Tridimensional do Plano de Prestes Maia para Panorama (SP) – Implantação do traçado urbano junto ao rio Paraná e o ribeirão das Marrecas – Perspectiva em voo de pássaro.

A proposta de uma faixa de vegetação, atrelada à implementação de áreas de produção agrícola circundantes à área urbana revelam uma clara correspondência com o modelo de Cidade-Jardim proposto por Ebenezer Howard. Da mesma forma, podemos afirmar que o zoneamento proposto corresponderia a uma adaptação da proposta inglesa, no sentido em que propõe um padrão residencial unifamiliar, isolado no lote, e o comércio e os serviços implantados junto às testadas dos terrenos e ao longo das avenidas radiais e perimetrais, caracterizadas como *parkways*. Prestes Maia delimitou diferentes índices urbanísticos, como taxas de ocupação, recuos e tipologias arquitetônicas – individuais e coletivas –, para cada uma das zonas constituídas. Por volta de 37 edifícios de uso público foram previstos e delimitados na planta da cidade que fora dividida em seis zonas: I – zona comercial; II – zona industrial classe A; III – zona residencial classe A; IV – zona residencial turística; V – zona residencial classe B e VI – zona industrial classe B.

**Fonte:** Elaborado pelo autor (2019) com a utilização dos Softwares: AutoCAD (2D), SketchUP (3D) e Lumion 8.5.; Manuscrito de Prestes Maia [cópia do original] do 1º Relatório do “Projeto e Estudo da Cidade de Panorama” relativo ao Projeto Preliminar. Sem data. 16 páginas. Transcrição nossa; Legenda da Planta de “Topografia da área destinada a cidade de PANORAMA (Porto das Marrecas) – Área urbana e suburbana – Primeira Unidade – Escala 1:5.000”. 1946. Arquivo Público do Estado de São Paulo, 2018.





**Figura 250:** Modelagem Tridimensional do Plano de Prestes Maia para Panorama (SP) – Implantação do traçado urbano – Perspectiva em voo de pássaro. – Centro cívico e educacional ao centro e, ao fundo, a estação e o pátio ferroviário.

Prestes Maia previu a implantação de Panorama por etapas. Uma primeira fase de implantação se daria pela chamada “1ª Unidade Urbana”. Tal unidade seria, nas palavras do urbanista, o “núcleo/unidade fundamental” da cidade. Essa unidade seria composta: pela área ferroviária, Zona industrial, Zona Residencial Operária, Centro Cívico, Zona Comercial, Zona Escolar, Zona Hospitalar, Zona Turística, Zonas Residenciais média e de luxo e pela área portuária. A unidade fundamental, tratada com “relativa generosidade” comportaria 20 mil habitantes e o futuro crescimento da cidade deveria ocorrer por meio da implantação de novas “unidades residenciais”.

**Fonte:** Elaborado pelo autor (2019) com a utilização dos Softwares: AutoCAD (2D), SketchUP (3D) e Lumion 8.5.; Manuscrito de Prestes Maia [cópia do original] do 1º Relatório do “Projeto e Estudo da Cidade de Panorama” relativo ao Projeto Preliminar. Sem data. 16 páginas. Transcrição nossa.



**Figura 251:** Modelagem Tridimensional do Plano de Prestes Maia para Panorama (SP) – Implantação do traçado urbano – Perspectiva em voo de pássaro. Detalhe da área do parque urbano, em primeiro plano.

Assim como em seu projeto para Campinas, Prestes Maia concebeu um desenho que teve como diretriz o estabelecimento de um sistema de parques urbanos interligados por grandes avenidas ajardinadas, do tipo *bulevar/parkway*. Para além de um plano pensado apenas por meio de seu sistema viário radial-perimetral, o plano de Panorama incorporava outras questões como: as unidades residenciais, inspiradas no modelo de unidades de vizinhança; o caráter simbólico do Centro Cívico, sua localização e monumentalidade; e a organização das atividades urbanas dispostas segundo um zoneamento pré-estabelecido. Do mesmo modo como em Campinas, acreditamos que a referência à obra de Henry Vaughan Lanchester também tenha tido ressonâncias no projeto de Panorama, pois, em sua proposta, Maia se baseia em um sistema viário de radiais, composto por *parkways*, que interligariam todos os conjuntos de áreas verdes e públicas da cidade.

**Fonte:** Elaborado pelo autor (2019) com a utilização dos Softwares: AutoCAD (2D), SkethUP (3D) e Lumion 8.5. Manuscrito de Prestes Maia [cópia do original] do 1º Relatório do “Projeto e Estudo da Cidade de Panorama” relativo ao Projeto Preliminar. Sem data. 16 páginas. Transcrição nossa.



**Figura 252:** Modelagem Tridimensional do Plano de Prestes Maia para Panorama (SP) – Implantação do traçado urbano – Perspectiva em voo de pássaro.

Ao centro da planta Prestes Maia inseriu o Centro Cívico – coração da cidade – em que, prevendo inclusive a projeção/implantação das edificações públicas, posicionou o conjunto formado pelos seguintes edifícios: paço municipal, correios e telégrafos, teatro municipal, fórum, delegacia de polícia, associação rural, centro de saúde, clube social e biblioteca pública. A partir do Centro Cívico, outras largas avenidas radiais do tipo *bulevar/parkway* alcançariam outras praças e conjuntos de uso público. A cidade foi desenhada intencionando-se a formação de perspectivas arrematadas por edificações de grande porte ou por conjuntos de edifícios e praças. Igualmente próximo ao Centro Cívico e no ponto mais alto da urbanização, ao centro das curvas de nível do relevo, estaria localizado um complexo recreativo formado por um bar e o cinema, ao centro de um grande jardim. A legenda da planta completa da cidade estabelece o edifício do centro do jardim como cinema, já a planta relativa à 1ª Unidade Urbana apresenta tal construção como “caixa-d’água”. Supomos que, por se tratar da área mais elevada da área urbana, o urbanista pudesse ter tido a ideia de congregar os dois equipamentos em uma única edificação, assim como o ocorrido em sua proposta para Campinas, no Castelo D’água do Chapadão. Na proposta campineira, o reservatório congregou a função de mirante, tendo em vista a sua localização privilegiada na topografia do loteamento.

**Fonte:** Elaborado pelo autor (2019) com a utilização dos Softwares: AutoCAD (2D), SkechUP (3D) e Lumion 8.5.; Manuscrito de Prestes Maia [cópia do original] do 1º Relatório do “Projeto e Estudo da Cidade de Panorama” relativo ao Projeto Preliminar. Sem data. 16 páginas. Transcrição nossa.





**Figura 253:** Modelagem Tridimensional do Plano de Prestes Maia para Panorama (SP) – Implantação do traçado urbano – Perspectiva em voo de pássaro. Destaque para o núcleo educacional, ao centro.

Contigua ao Centro Cívico, no prosseguimento da avenida principal e na convergência de quatro avenidas radiais, estaria localizada a Zona Educacional. A proposta da cidade previa que a implantação de colégios e escolas, particulares e públicos, pudesse vir a constituir mais um atrativo regional localizado em Panorama. A Zona Educacional seria formada por grandes edifícios, também desenhados em planta, que seriam circundados por grandes extensões ajardinadas. O grande destaque seria dado ao chamado Colégio Oficial, que figuraria ao centro geométrico do desenho, no ponto culminante do eixo da avenida principal. Dessa forma, a avenida se iniciaria na estação ferroviária, atravessaria o Centro Cívico e o edifício do Paço Municipal e terminaria arrematada no grande edifício do Colégio Oficial. Posterior ao referido edifício, estariam localizados, de modo simétrico, os edifícios das Escolas Técnicas, masculina e feminina, o Grupo Escolar principal e o Colégio Particular. Acreditamos que o urbanista vislumbrava o estabelecimento de instituições públicas não só municipais, mas também estaduais e federais. Prestes Maia chega a citar essas escalas de governo em seu relatório, porém sem especificar muitos detalhes. É pelo desenho em planta que pudemos aferir a destinação imaginada das projeções das edificações previstas. Quando se refere a um Colégio Oficial, podemos supor que estivesse se referindo a alguma instituição militar federal, como o Exército ou mesmo a Marinha, tendo em vista a proximidade com o rio Paraná e seu Serviço de Navegação.

**Fonte:** Elaborado pelo autor (2019) com a utilização dos Softwares: AutoCAD (2D), SkechUP (3D) e Lumion 8.5.; Manuscrito de Prestes Maia [cópia do original] do 1º Relatório do “Projeto e Estudo da Cidade de Panorama” relativo ao Projeto Preliminar. Sem data. 16 páginas. Transcrição nossa.



**Figura 254:** Modelagem Tridimensional do Plano de Prestes Maia para Panorama (SP) – Implantação do traçado urbano – Perspectiva em voo de pássaro. Destaque para a Zona Industrial e o pátio ferroviário.

**Fonte:** Elaborado pelo autor (2019) com a utilização dos Softwares: AutoCAD (2D), SkechUP (3D) e Lumion 8.5. Manuscrito de Prestes Maia [cópia do original] do 1º Relatório do “Projeto e Estudo da Cidade de Panorama” relativo ao Projeto Preliminar. Sem data. 16 páginas. Transcrição nossa.



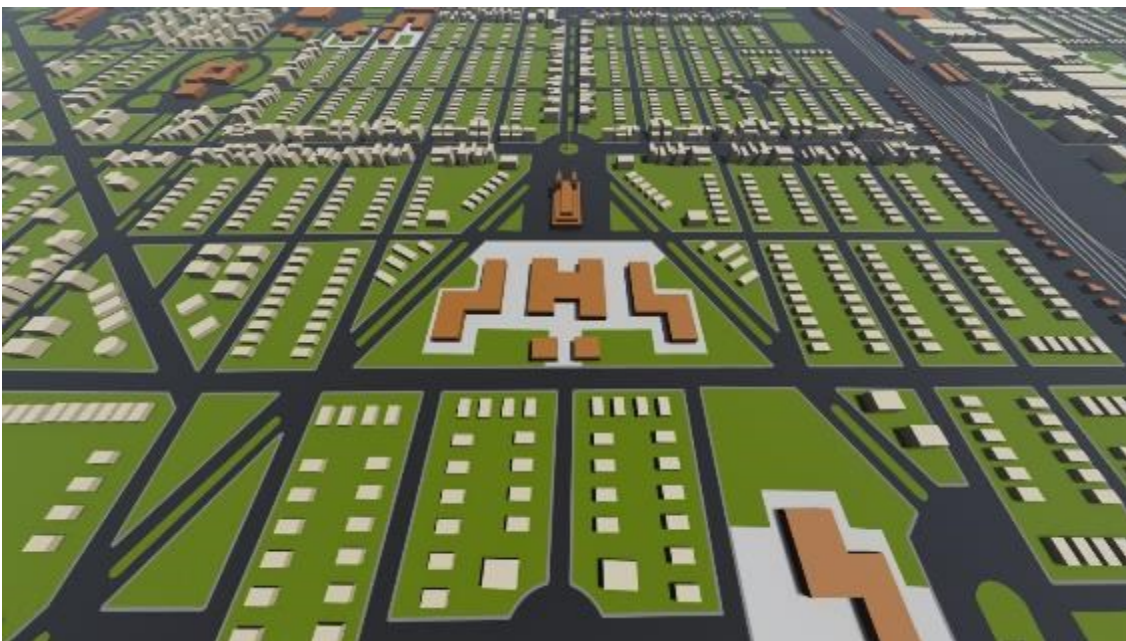
**Figura 255:** Modelagem Tridimensional do Plano de Prestes Maia para Panorama (SP) – Implantação do traçado urbano – Perspectiva em voo de pássaro. Destaque para centro educacional.

**Fonte:** Elaborado pelo autor (2019) com a utilização dos Softwares: AutoCAD (2D), SkechUP (3D) e Lumion 8.5. Manuscrito de Prestes Maia [cópia do original] do 1º Relatório do “Projeto e Estudo da Cidade de Panorama” relativo ao Projeto Preliminar. Sem data. 16 páginas. Transcrição nossa.

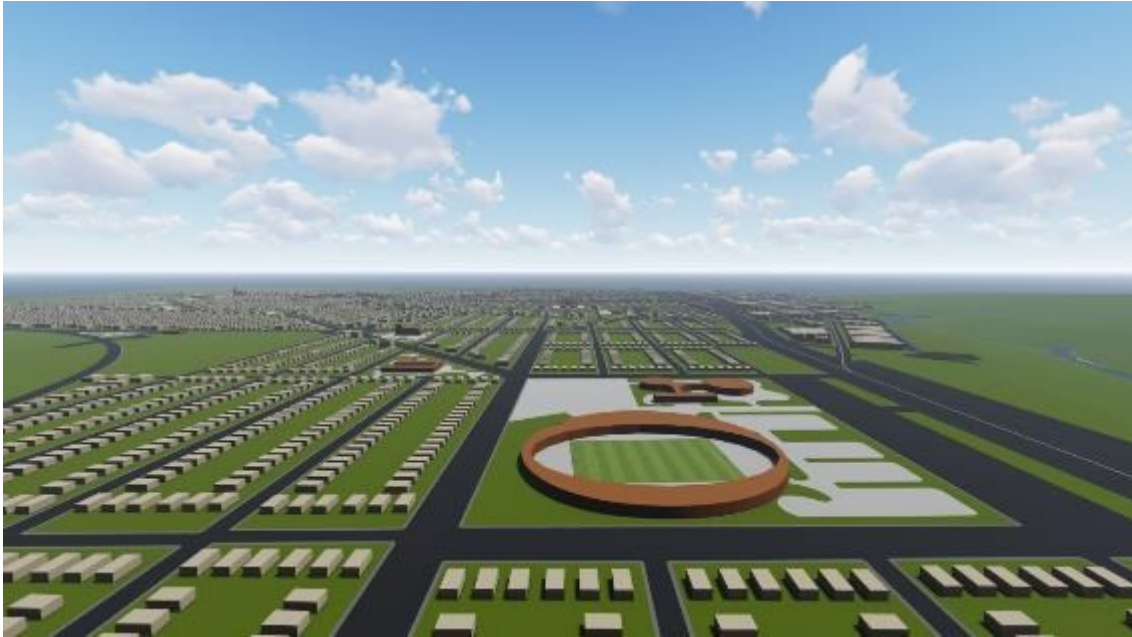




**Figura 256:** Modelagem Tridimensional do Plano de Prestes Maia para Panorama (SP) – Implantação do traçado urbano – Perspectiva em voo de pássaro. Destaque para o centro cívico e o edifício do cinema, ao centro.  
**Fonte:** Elaborado pelo autor (2019) com a utilização dos Softwares: AutoCAD (2D), SkechUP (3D) e Lumion 8.5. Manuscrito de Prestes Maia [cópia do original] do 1º Relatório do “Projeto e Estudo da Cidade de Panorama” relativo ao Projeto Preliminar. Sem data. 16 páginas. Transcrição nossa.



**Figura 257:** Modelagem Tridimensional do Plano de Prestes Maia para Panorama (SP) – Implantação do traçado urbano – Perspectiva em voo de pássaro. Destaque para centro hospitalar e o edifício da igreja matriz.  
 Compondo a 1ª Unidade Urbana, o plano apresentava uma Zona Hospitalar facilmente acessada por amplas avenidas radiais. Os edifícios hospitalares, do mesmo modo que os cívicos e os escolares, estariam posicionados em pontos focais e de destaque no desenho urbano. Um primeiro hospital estaria voltado para a Praça “F” que, por sua vez, estaria conectada ao eixo de acesso rodoviário da cidade. Já um segundo hospital, formaria um complexo de saúde atrelado a dois ambulatórios posicionados, simetricamente, em suas laterais. O complexo, hospital e ambulatórios, se abriria para a Praça “G”, cujo centro, seria ocupado por uma Igreja. Pela escala da implantação e a localização privilegiada dessa Igreja, acreditamos que seria a Matriz. Apesar do urbanista não descrever a área hospitalar em seu relatório, pela aferição da escala das edificações desenhadas, imaginamos que esse também poderia ser um complexo de atendimento regional. **Fonte:** Elaborado pelo autor (2019) com a utilização dos Softwares: AutoCAD (2D), SkechUP (3D) e Lumion 8.5. Manuscrito de Prestes Maia [cópia do original] do 1º Relatório do “Projeto e Estudo da Cidade de Panorama” relativo ao Projeto Preliminar. Sem data. 16 páginas. Transcrição nossa.



**Figura 258:** Modelagem Tridimensional do Plano de Prestes Maia para Panorama (SP) – Implantação do traçado urbano – Perspectiva em voo de pássaro. Destaque para o centro esportivo.

O projeto completo de Panorama delimitava, em área mais distante do centro, próxima ao acesso sudoeste da cidade, a instalação de um complexo esportivo e recreativo formado por um estádio, denominado Praça de Esporte, cercado por extensas áreas de estacionamento. Um Coreto Acústico e uma Fonte Luminosa completariam o complexo. Tais equipamentos, localizados próximos à rodovia de acesso à Panorama e dotados de bolsões ajardinados de estacionamento, estariam preparados para receber usuários de outras localidades. O desenho em projeção dessas edificações, em plantas curvilíneas e circulares, e a própria natureza de suas funções, evidenciam que Prestes Maia estaria atento às propostas difundidas pelo Movimento Moderno, não só no campo do urbanismo, como também no da arquitetura.

**Fonte:** Elaborado pelo autor (2019) com a utilização dos Softwares: AutoCAD (2D), SkechUP (3D) e Lumion 8.5. Manuscrito de Prestes Maia [cópia do original] do 1º Relatório do “Projeto e Estudo da Cidade de Panorama” relativo ao Projeto Preliminar. Sem data. 16 páginas. Transcrição nossa.



**Figura 259:** Modelagem Tridimensional do Plano de Prestes Maia para Panorama (SP) – Implantação do traçado urbano – Perspectiva em voo de pássaro. Destaque para a avenida (*parkway*) principal.

**Fonte:** Elaborado pelo autor (2019) com a utilização dos Softwares: AutoCAD (2D), SkechUP (3D) e Lumion 8.5. Manuscrito de Prestes Maia [cópia do original] do 1º Relatório do “Projeto e Estudo da Cidade de Panorama” relativo ao Projeto Preliminar. Sem data. 16 páginas. Transcrição nossa.





**Figura 260:** Modelagem Tridimensional do Plano de Prestes Maia para Panorama (SP) – Implantação do traçado urbano – Perspectiva em voo de pássaro. Destaque para o centro hoteleiro e turístico, ao fundo, o rio Paraná.  
**Fonte:** Elaborado pelo autor (2019) com a utilização dos Softwares: AutoCAD (2D), SkecthUP (3D) e Lumion 8.5. Manuscrito de Prestes Maia [cópia do original] do 1º Relatório do “Projeto e Estudo da Cidade de Panorama” relativo ao Projeto Preliminar. Sem data. 16 páginas. Transcrição nossa.



**Figura 261:** Modelagem Tridimensional do Plano de Prestes Maia para Panorama (SP) – Implantação do traçado urbano – Perspectiva em voo de pássaro. Destaque para o parque urbano.

No tocante às áreas verdes, outra referência que se anuncia de modo marcante na proposta de Panorama é a do modelo de cidade-jardim de Howard. Semelhantemente à ideia da “Grand Avenue” da Cidade-Jardim, Prestes Maia desenha um grande parque, na porção sudoeste da cidade, que formaria um cinturão verde que dividiria a zona residencial sudoeste em duas porções. O parque seria iniciado no final da avenida (*parkway*) “Z” e contornaria toda as áreas residências ao sul até terminar junto aos jardins dos clubes recreativos da área turística. Em sua outra extremidade, por meio da referida avenida, os usuários poderiam facilmente alcançar o complexo esportivo, na porção leste do traçado urbano. Em meio ao parque projetado na porção sudoeste de Panorama, Maia, semelhantemente ao modelo de Howard, previu a implantação de alguns equipamentos públicos dentre os quais duas igrejas. Além das igrejas, ao longo do parque estariam previstos seis play-grounds, em meio aos jardins e caminhos curvilíneos, o Monumento aos Bandeirantes e um belvedere, com bar de planta circular. **Fonte:** Elaborado pelo autor (2019) com a utilização dos Softwares: AutoCAD (2D), SkechUP (3D) e Lumion 8.5. Manuscrito de Prestes Maia [cópia do original] do 1º Relatório do “Projeto e Estudo da Cidade de Panorama” relativo ao Projeto Preliminar. Sem data. 16 páginas. Transcrição nossa.



**Figura 262:** Modelagem Tridimensional do Plano de Prestes Maia para Panorama (SP) – Implantação do traçado urbano – Perspectiva em voo de pássaro. Destaque para a Zona Industrial e o bairro operário.

Em contraponto ao rigor geométrico da porção central do tecido urbano, as áreas lindeiras aos cursos d'água – o rio Paraná e o ribeirão das Marrecas – formariam o cinturão verde da cidade e foram desenhadas de modo a acompanhar a sinuosidade das curvas de nível e o contorno das margens fluviais, aproximando-se da ambiência pitoresca presente nos subúrbios jardins. Espaços livres e vegetação pontuam toda a planta e os edifícios públicos de importância foram estrategicamente posicionados no tecido urbano, atendendo não só à princípios funcionais como também, e sobretudo, estéticos.

**Fonte:** Elaborado pelo autor (2019) com a utilização dos Softwares: AutoCAD (2D), SkecthUP (3D) e Lumion 8.5. Manuscrito de Prestes Maia [cópia do original] do 1º Relatório do “Projeto e Estudo da Cidade de Panorama” relativo ao Projeto Preliminar. Sem data. 16 páginas. Transcrição nossa.

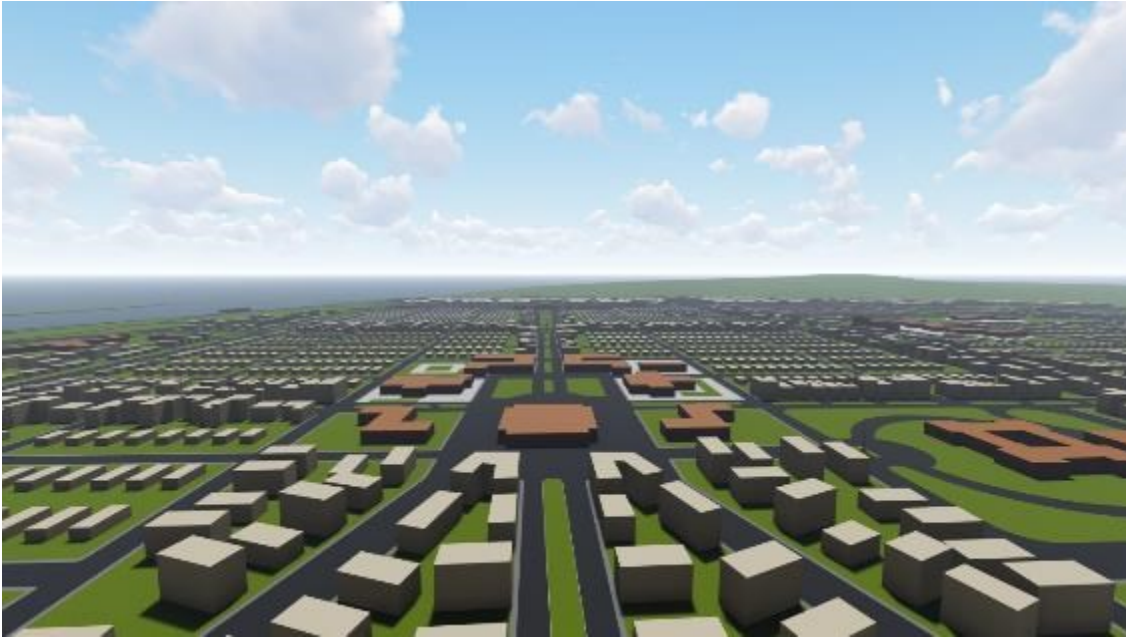




**Figura 263:** Modelagem Tridimensional do Plano de Prestes Maia para Panorama (SP) – Implantação do traçado urbano – Perspectiva em voo de pássaro. Destaque para a avenida principal (*parkway*) vista a partir do edifício da estação ferroviária.

As disposições das edificações públicas na planta da cidade, bem como a sugestão de suas projeções, indicam a escala imaginada para tais construções e confirmam o papel das arquiteturas no desenho urbano: de arremate das perspectivas e criação de monumentais conjuntos urbanos – edificações, vias, espaços públicos e vegetação ordenados segundo regras de composição *beaux-arts*.

**Fonte:** Elaborado pelo autor (2019) com a utilização dos Softwares: AutoCAD (2D), SketchUP (3D) e Lumion 8.5. Manuscrito de Prestes Maia [cópia do original] do 1º Relatório do “Projeto e Estudo da Cidade de Panorama” relativo ao Projeto Preliminar. Sem data. 16 páginas. Transcrição nossa.



**Figura 264:** Modelagem Tridimensional do Plano de Prestes Maia para Panorama (SP) – Implantação do traçado urbano – Perspectiva em voo de pássaro. Destaque para o centro cívico com o edifício do paço municipal.

**Fonte:** Elaborado pelo autor (2019) com a utilização dos Softwares: AutoCAD (2D), SkethUP (3D) e Lumion 8.5. Manuscrito de Prestes Maia [cópia do original] do 1º Relatório do “Projeto e Estudo da Cidade de Panorama” relativo ao Projeto Preliminar. Sem data. 16 páginas. Transcrição nossa.



**Figura 265:** Modelagem Tridimensional do Plano de Prestes Maia para Panorama (SP) – Implantação do traçado urbano – Perspectiva em voo de pássaro. Destaque para bairro operário, junto ao ribeirão das Marrecas.

O sistema viário, hierarquizado, estabelecia diferentes larguras para ruas e avenidas. As ruas menores, dos bairros operários, teriam 11 metros de largura; as da zona industrial 18 metros e as ditas “normais” 15 metros. Já as avenidas teriam larguras diversas “24 a 20 ms., excepcionalmente 45 e até 60 em trechos ajardinados”. Todas as ruas seriam arborizadas com “essências variadas e próprias”. As ruas dos bairros operários, de 11 metros, receberiam árvores em apenas um de seus lados; as “comuns”, de 15 metros, seriam arborizadas em ambos os lados e as avenidas teriam três a quatro faixas de vegetação arbórea. A Sociedade proprietária do empreendimento, segundo Maia, já estaria providenciado o viveiro de mudas para a futura arborização da cidade.

**Fonte:** Elaborado pelo autor (2019) com a utilização dos Softwares: AutoCAD (2D), SkechUP (3D) e Lumion 8.5. Manuscrito de Prestes Maia [cópia do original] do 1º Relatório do “Projeto e Estudo da Cidade de Panorama” relativo ao Projeto Preliminar. Sem data. 16 páginas. Transcrição nossa.



**Figura 266:** Modelagem Tridimensional do Plano de Prestes Maia para Panorama (SP) – Implantação do traçado urbano – Perspectiva em voo de pássaro. Destaque para centro comercial.

Fronteira à estação ferroviária, se estenderia a Zona Comercial cujas quadras mais próximas seriam atacadistas (ruas 1 a 4) e as mais distantes varejistas. Duas artérias/avenidas principais se cruzariam ortogonalmente e assinalariam o principal centro comercial “preciso” da cidade: a avenida iniciada na estação e finalizada no Colégio Oficial e aquela iniciada na Igreja Matriz e finalizada no Grande Hotel. Em tais eixos, Prestes Maia previa que seriam implantados os bancos e os maiores estabelecimentos.

**Fonte:** Elaborado pelo autor (2019) com a utilização dos Softwares: AutoCAD (2D), SkechUP (3D) e Lumion 8.5. Manuscrito de Prestes Maia [cópia do original] do 1º Relatório do “Projeto e Estudo da Cidade de Panorama” relativo ao Projeto Preliminar. Sem data. 16 páginas. Transcrição nossa.





**Figura 267:** Modelagem Tridimensional do Plano de Prestes Maia para Panorama (SP) – Implantação do traçado urbano – Perspectiva em voo de pássaro. Zona Industrial à direita.

O uso do solo previsto procurou segregar espacialmente as diferentes classes sociais, de modo a concentrar os setores residenciais de baixa renda nas proximidades das áreas industriais, porção nordeste da cidade. Os bairros nobres foram dispostos em áreas opostas às proletárias e industriais, concentrando-se nas áreas ao sul e sudoeste da malha urbana. A Zona Industrial foi disposta na área posterior a estação ferroviária e de modo separado da Zona Comercial, pelo próprio eixo e pátio da ferrovia. Como apontamos, a Zona Industrial seria atravessada por um ramal ferroviário próprio, com conexão direta ao Porto.

**Fonte:** Elaborado pelo autor (2019) com a utilização dos Softwares: AutoCAD (2D), SketchUP (3D) e Lumion 8.5. Manuscrito de Prestes Maia [cópia do original] do 1º Relatório do “Projeto e Estudo da Cidade de Panorama” relativo ao Projeto Preliminar. Sem data. 16 páginas. Transcrição nossa.



**Figura 268:** Modelagem Tridimensional do Plano de Prestes Maia para Panorama (SP) – Implantação do traçado urbano – Perspectiva em voo de pássaro.

A Zona Turística apresentada por Prestes Maia como “principal zona de atração, sobretudo sob o ponto de vista recreativo”, estaria localizada junto à margem do rio Paraná. Entre a cota do rio e o platô sobre a qual estaria localizado o Grande Hotel, haveria um grande parque, na chamada barranca do Paraná. A implantação do Grande Hotel sugeria a inserção de uma grandiosa edificação, com planta simétrica, que se abria para um Belvedere e, por sua vez, sobre a vista do rio. O Grande Hotel poderia facilmente ser acessado, através de uma avenida conectada ao eixo rodoviário de acesso a cidade. A Zona Turística estaria conectada ao porto, e este, aos trilhos da ferrovia. Outros três Hotéis menores fariam parte do complexo e tiveram as suas implantações desenhadas. Três clubes recreativos haviam sido propostos, um Esportivo, um Tênis Club e um Country Club. Por entre os jardins estariam dispostas uma Concha Acústica, para shows, e uma Fonte Luminosa com Pavilhão anexo, para eventos. Quadras e pequenos monumentos figurariam entre o grande parque-jardim. Em seu relatório sobre o projeto completo da cidade de Panorama, Prestes Maia comenta que a largura das quadras teria sido determinada pela profundidade dos lotes, de acordo com o uso a ser empreendido em cada terreno. Os lotes mínimos da área central mediriam 13 por 36 metros, na porção interna das quadras, e 14 por 36 metros nas esquinas. Nas artérias centrais e nas áreas residenciais de classe média os lotes teriam 14 por 40 metros. Nas áreas residenciais “de luxo” teriam 20 por 40 e 33 por 65 metros. Nos bairros operários a medida cairia para 8 por 25 ou 8 por 30 metros. Já a os lotes industriais teriam 24,5 por 80 metros, porém com a ponderação de que tais dimensões “enunciam-se a título meramente ilustrativo, pois as necessidades industriais não coadunam com padrões relativamente rígidos, como os bairros residenciais”.

**Fonte:** Elaborado pelo autor (2019) com a utilização dos Softwares: AutoCAD (2D), SkechUP (3D) e Lumion 8.5. Manuscrito de Prestes Maia [cópia do original] do 1º Relatório do “Projeto e Estudo da Cidade de Panorama” relativo ao Projeto Preliminar. Sem data. 16 páginas. Transcrição nossa.

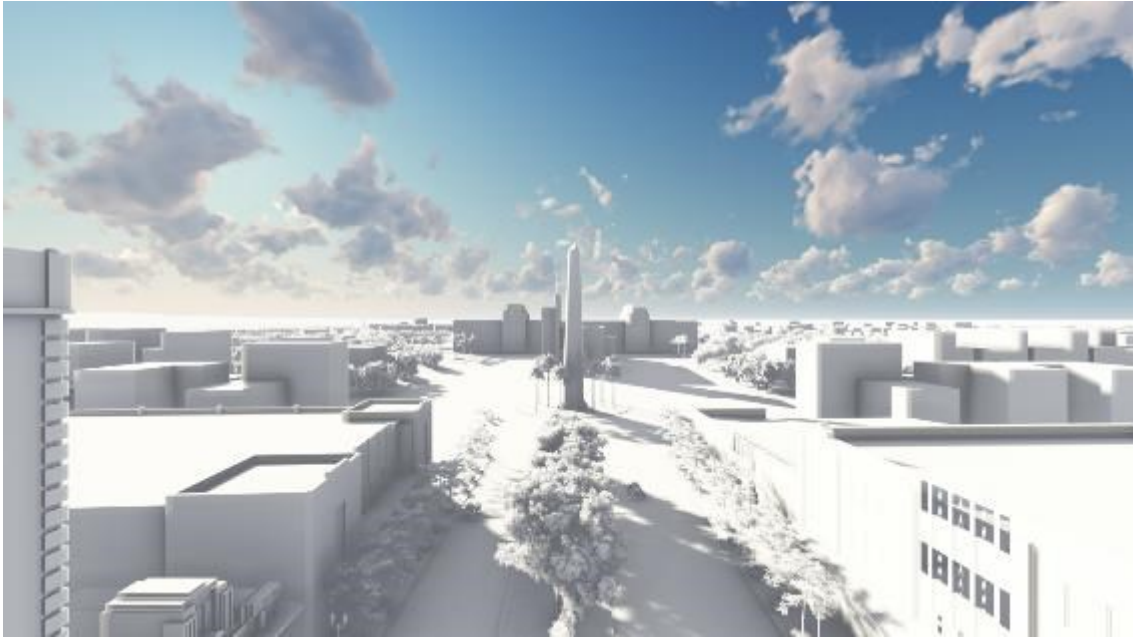


**Figura 269:** Modelagem Tridimensional do Plano de Prestes Maia para Panorama (SP) – Implantação do traçado urbano – Perspectiva em voo de pássaro.

Em seu relatório, o urbanista afirma que as praças estariam dispostas em “pontos lógicos”, em especial diante da estação e no Centro Cívico, áreas em que se poderiam “acumular gente e veículos nas grandes festas e recepções”. Também descreve sua opção por não quebrar a continuidade e o valor das grandes avenidas comerciais, as *parkways*, delimitadas na proposta. Nos cruzamentos de maior fluxo, pontua praças reduzidas “mais destinadas a efeito e visibilidade dos veículos”, lugares impróprios para reunião. Para o Centro Cívico, desenha grandes recuos nos prédios públicos, dotados de amplo ajardinamento, com o intuito de se promover uma “impressão de maior espaço”. A mesma solução seria adotada para o Centro Escolar. Os cruzamentos de vias resultantes em áreas “exíguas, ou irregularidades, ou pequenos triângulos” deveriam ser ajardinados e arborizados e uma importante atenção também deveria ser dada às faixas marginais dos cursos d’água. A barranca do rio Paraná, área de destinação recreativa e turística, pelos desenhos e escritos de Prestes Maia, seria tratada como um grande parque. Para tanto, deveria ser “convenientemente tratada”. As construções ali presentes, como o Grande Hotel, deveriam ser projetadas de modo a serem envolvidas por vegetação. Para o tratamento da barranca, Maia sugeria a plantação de vegetação rasteira, de modo a formar um “tapete protetor” e “fundo estético” à arborização. A margem do rio Paraná e o seu tratamento era uma das preocupações maiores do urbanista.

**Fonte:** Elaborado pelo autor (2019) com a utilização dos Softwares: AutoCAD (2D), SketchUP (3D) e Lumion 8.5. Manuscrito de Prestes Maia [cópia do original] do 1º Relatório do “Projeto e Estudo da Cidade de Panorama” relativo ao Projeto Preliminar. Sem data. 16 páginas. Transcrição nossa.





**Figura 270:** Modelagem Tridimensional do Plano de Prestes Maia para Panorama (SP). Perspectiva da avenida (*parkway*) principal com o edifício do Colégio Oficial ao fundo.

**Fonte:** Elaborado pelo autor (2019) com a utilização dos Softwares: AutoCAD (2D), SkechUP (3D) e Lumion 8.5. Manuscrito de Prestes Maia [cópia do original] do 1º Relatório do “Projeto e Estudo da Cidade de Panorama” relativo ao Projeto Preliminar. Sem data. 16 páginas. Transcrição nossa.



**Figura 271:** Modelagem Tridimensional do Plano de Prestes Maia para Panorama (SP). Perspectiva da avenida (*parkway*) principal.

**Fonte:** Elaborado pelo autor (2019) com a utilização dos Softwares: AutoCAD (2D), SkechUP (3D) e Lumion 8.5. Manuscrito de Prestes Maia [cópia do original] do 1º Relatório do “Projeto e Estudo da Cidade de Panorama” relativo ao Projeto Preliminar. Sem data. 16 páginas. Transcrição nossa.



## 4.2 Santos-SP: um Plano Regional no contexto do segundo pós-guerra (1947-1948)

Antes de mais nada, é interessante perceber que o Plano para a Cidade de Santos foi delineado justamente após a viagem de Prestes Maia aos Estados Unidos, transcorrida entre 22 de agosto e 15 de novembro de 1946.

O plano tem perfil transnacional, visto que Prestes Maia entende a vinculação umbilical entre a capital e o porto como natural – espécie de determinismo geográfico. O urbanista claramente incorpora a dimensão rodoviarista no plano, associada ao transporte ferroviário, demonstrando o partido adotado desde as conexões entre os EUA e o Brasil operadas por Nelson Rockefeller junto de empresários de lá e de cá.

Prestes Maia inicia o seu Plano Regional de Santos com a seguinte frase: “O porto de Santos resulta dum determinismo geográfico, que se estende à capital paulista”. (MAIA, 1950, p. 11). A partir dessa afirmação podemos inferir que Maia entendia Santos como uma extensão da urbanização da cidade de São Paulo.

A seguir, afirma que “as vias de comunicação são talvez o mais alto fator determinante de formação e crescimento das cidades (...) distribuem, relacionam, modelam as populações, e influem no curso da história”. Por esse raciocínio a cidade de Santos seria então, para Maia, uma extensão da urbanização da capital, possibilitada pela estrutura rodoferroviária que as conectava.

Com essa introdução fica claro que, naquele momento, as preocupações do urbanista figuravam à escala regional e por meio de conexões intermodais. Pontos de transbordo, cruzamentos de estradas, ancoradouros, desfiladeiros, vales e espigões são os termos presentes logo à primeira página do estudo, escrito entre 1947 e 1948 e publicado em livro “sob o patrocínio de alguns amigos do autor e da Cidade de Santos”, em 1950.<sup>311</sup>

---

<sup>311</sup> O livro “Plano Regional de Santos” é resultado de uma série de artigos publicados pela revista “Digesto Econômico” ente 1947 e 1948. A revista Digesto Econômico, lançada pela Associação Comercial de São Paulo em 1944, foi um espaço para especialistas dissertarem sobre os aspectos sociais, políticos e econômicos do Brasil e do mundo. A revista foi distribuída até 2014. O Plano Regional de Santos, foi desenvolvido por Prestes Maia no âmbito de suas atividades junto à Diretoria de Obras Públicas da Secretaria de Viação e Obras Públicas

A escala inter-regional e até mesmo transnacional é colocada na segunda página do texto, quando Prestes Maia afirma que “Santos, é antes de tudo, um porto natural do Estado e da região paulista, a qual economicamente ultrapassa os limites do país”. Apontadas as escalas da análise/proposta, o primeiro capítulo é dedicado à análise histórica e geográfica da urbanização de Santos e São Paulo, entendida como um processo articulado, principiando-a no período colonial.



**Figura 272:** Mapa do Município de Santos. 1948.  
**Fonte:** Arquivo Público do Estado de São Paulo.

---

do governo do estado de São Paulo. MAIA, Francisco Prestes. *Plano Regional de Santos. São Paulo*: Gráfica Saraiva, 1950. Maia não cita os amigos que patrocinaram a publicação do plano em livro.

Prestes Maia atribuiu grande importância à rede ferroviária e ao porto de Santos como os principais legados do ciclo econômico do café. Em seu plano, que incluía diversas propostas, destacava-se a necessidade de expansão do porto de Santos e sua infraestrutura adjacente. De acordo com Maia, esse impulso para a cidade e o porto materializava-se com o plano regional que abordava não apenas melhorias urbanísticas, mas também questões econômicas fundamentais, como a ampliação do porto e suas conexões ferroviárias e rodoviárias. Em um contexto de congestionamento no Porto de Santos, a Associação Comercial de São Paulo defendia investimentos no Porto de São Sebastião e sua ligação com a capital por meio de transporte rodoferroviário. No entanto, Prestes Maia discordava dessa proposta, enfatizando a primazia do porto de Santos e argumentando que este continuaria sendo, por muitos anos, um grande centro do comércio do Estado e de uma vasta região sul-americana. Em contrapartida, ele caracterizava os demais portos paulistas, especialmente o de São Sebastião, como de relevância “puramente local.”<sup>312</sup>

Maia inicia sua análise delineando o contexto histórico do porto, destacando os conflitos de interesses que caracterizaram as disputas pelo controle da Companhia Docas de Santos, concedida e operada pela família Guinle desde o final do século XIX. Em 1947, o porto enfrentava problemas de congestionamento e inadequação. Os navios a vapor que chegavam não conseguiam atracar imediatamente e eram forçados a aguardar por cerca de 30 dias até que pudessem realizar a operação de descarga.

A recente viagem aos Estados Unidos enseja comparações. O urbanista observa uma disparidade significativa entre a infraestrutura portuária de Santos e a dos Estados Unidos. Enquanto nos Estados Unidos os armazéns portuários eram construídos junto ao cais, com dois andares, para otimizar a eficiência na carga e descarga, em Santos os armazéns eram térreos e distantes da linha de atracação dos navios. Além disso, ele criticava a ausência de silos de armazenamento especializados, ressaltando que apenas o Moinho Santista possuía instalações modernas desse tipo.

---

<sup>312</sup> MAIA, 1950, p. 37-39.

A deficiência de profundidade do porto também era uma preocupação, pois impedia a entrada de navios maiores e mais eficientes. Maia critica a situação em que o porto de Santos se encontrava após o fim da guerra em 1945, destacando a falta de investimentos em melhorias infraestruturais. Enquanto o Departamento de Portos adotava uma postura otimista, negligenciando a necessidade de melhorias qualitativas, o Governo Federal falhava em fornecer o financiamento necessário. Ele também apontava a falta de compromisso da Companhia Docas com a ampliação do porto, mesmo defendendo fervorosamente o seu privilégio sobre ele.

Apesar do progresso em outras áreas de infraestrutura, como a expansão das linhas ferroviárias e a eletrificação das redes interiores, o desenvolvimento do porto de Santos não acompanhou o ritmo esperado. Ao longo de 20 anos, o aumento na movimentação de cargas foi significativo, mas o crescimento do cais foi muito modesto, evidenciando a falta de investimento proporcional na modernização do porto.

(...) enquanto o Estado de São Paulo estendia a linha Mairinque e sua série de obras de arte; enquanto a Paulista e a Sorocabana eletrificavam as suas redes interiores; enquanto a própria "S. Paulo Railway", calma como um inglês que vive de dividendos, iniciava também a sua eletrificação; enquanto a maravilhosa Via Anchieta vencia mais uma vez a escarpa marítima; enquanto a "Light" ampliava suas instalações; enquanto tudo isso se passava, o movimento do porto de Santos subia de 2 para 4 e 5 milhões de toneladas (mais de 100%), 20 anos decorriam, mas o aumento do cais foi apenas de 150 metros (3%)!<sup>313</sup>

É possível inferir que as críticas de Prestes Maia fossem influenciadas por sua recente visita às instalações da Autoridade Portuária de Nova York. Nesse contexto, Maia destacava que, após os anos desafiadores de 1942 e 1943, o movimento portuário em Santos atingiu seu nível máximo anterior em 1944, e em 1945, ultrapassou esse patamar, resultando em congestionamento. Ele atribui esse congestionamento a uma série de fatores, incluindo o espírito renovado entre os operários após as conquistas trabalhistas do Estado Novo, as características do comércio em expansão e a saturação da área portuária. Esses elementos, combinados, agravaram a confusão e exacerbavam as deficiências nos serviços portuários.

---

<sup>313</sup> Ibid., p. 63.

Nesse contexto, Prestes Maia menciona, ao desenhar seu plano regional, os conflitos burocráticos entre as diferentes esferas de governo que se tornavam evidentes na operação do porto de Santos:

(...) é fácil conceber a série de embaraços criados pelo absurdo de meia dúzia de ministérios e departamentos interferindo simultaneamente na vida e serviços do porto, com regulamentações por vezes arcaicas, complicadas ou arbitrárias. Uma relativa unificação de serviços seria desejável, mas falta uma autoridade para formular e impor. Nada mais difícil de harmonizar que dois ministérios. (...) Em Santos a falta de sincronização dos horários das repartições é incomoda e irritante.<sup>314</sup>

Prestes Maia afirmava que a Companhia das Docas havia concentrado seus esforços na ampliação do cais existente, da ilha de São Vicente, somente na direção da Ponta da Praia a Alemoa, evitando transpor o estuário e ocupar as margens do Barnabé e da Ilha de Santo Amaro. A transposição acarretaria a necessidade de novas conexões ferroviárias e rodoviárias, impondo à empresa uma despesa extraordinária. A justificativa da Companhia, segundo Maia, seria compreensível, mas contraposta por argumentos convincentes e circunstâncias mais amplas que aconselhavam uma revisão do programa.

Para tanto, propunha, claramente inspirado nas autoridades portuárias norte-americanas, uma abordagem abrangente que considerasse as necessidades não apenas da área urbana, mas de toda a região circundante, ultrapassando limites municipais ou administrativos. Destaca, assim, a necessidade das obras de ligação não apenas para a expansão do porto, mas também para a solução de diversos outros problemas igualmente relevantes. A possibilidade de um esforço conjunto, com intervenção estadual predominante e distribuição de despesas, atenuaria as obrigações e obras atribuíveis ao porto, eliminando os argumentos da Companhia das Docas.

A perspectiva de expansão, com benefícios como pátios ferroviários amplos, terrenos para armazéns e possibilidades industriais, eliminaria receios futuros para novas extensões à medida que o movimento do porto as exigisse. Sob o ponto de vista econômico, as despesas seriam justificadas não apenas pela valorização do litoral e

---

<sup>314</sup> Ibid., p. 66.

novas oportunidades comerciais, mas também pelo afastamento de futuras crises portuárias, cujos prejuízos seriam vultosos.

Além disso, Maia antevia o desenvolvimento do polo petroquímico de Cubatão e propunha a construção de estaleiros na ilha de Santo Amaro para a produção naval, citando que outra potência sul-americana<sup>315</sup> já estava realizando tal empreendimento.

Da mesma forma que Robert Moses abriu as praias de *Long Island* aos nova-iorquinos, Prestes Maia propunha o acesso ao Guarujá e às praias vizinhas, por meio rodoviário (pois estavam restritas a uma elite por meio ferroviário), além da comunicação com Bertioga e o litoral norte do estado. Para isso, acreditava que a melhor solução seria a construção de uma ponte ou túnel e a implantação de uma estrada entre Santos e São Vicente e Guarujá, pelo litoral. Maia afirmava que:

A ligação Santos-Barnabé-Bertioga-São Sebastião valorizará uma faixa nova, assaz dilatada e hoje servida por simples caminho telegráfico, de pedestres e tropas. Estranha atitude a deste Estado, que desde a era colonial persiste em voltas às costas ao Oceano!<sup>316</sup>

Era o prenúncio da Piaçaguera e da Rodovia Rio-Santos, concretizadas anos mais tarde.

De fato, a ideia de abrir e integrar uma região inexplorada, assim como fizeram os norte-americanos na região de *Long Island*, era uma premissa de Maia. Para tanto, “tudo aguardava um plano inteligente de ação e aproveitamento, que integrasse a faixa marítima na civilização paulista”.<sup>317</sup> O plano envolvia dimensões econômicas associadas ao turismo, tal como visto em Nova York.

Maia destaca que as oportunidades turísticas e recreativas da região eram notáveis quando comparadas a algumas das áreas costeiras mais populares em outros países. Enfatizava que, em contraste com praias menos atrativas em partes da Europa, Mar do Norte, Argentina e costa Atlântica dos Estados Unidos, o litoral brasileiro, especialmente o trecho entre Santos e o Rio de Janeiro, se destacava por sua “beleza magnífica”.

---

<sup>315</sup> Prestes Maia não chega a mencionar o país, mas acreditamos ser a Argentina e o porto de Buenos Aires.

<sup>316</sup> *Ibid.*, p. 90.

<sup>317</sup> *Idem*, *ibidem*.



A antevisão de Prestes Maia se concretizaria nos anos seguintes, com a verticalização de Santos e Guarujá como balneários para a classe média, ampliando o potencial turístico de um litoral outrora restrito aos empreendimentos imobiliários e hoteleiros destinados às elites, realizados na Primeira República.

Também reforçava a importância de um maior investimento nas ligações entre Santos e São Sebastião, bem como com a capital. Algo que também se concretizou com a abertura da Rio-Santos, com o alargamento do turismo também nessa zona costeira.

Como mencionado, a Associação Comercial de São Paulo havia defendido investimentos no Porto de São Sebastião e sua consequente ligação rodoferroviária com a capital. Imbuído dos princípios defendidos pelo Plano Regional de Nova York, Maia advogava pelo aperfeiçoamento e “concentração” das estruturas existentes no Porto de Santos e pela não expansão de outros portos paulistas:

o desenvolvimento de portos secundários, dentro das possibilidades puramente locais, possibilidade pequenas, pois os respectivos “hinterlands” litorâneos, apertados pela serra, são exíguos, é lógico e desejável. Mas além desse limite torna-se desaconselhável, *por contrário, ao mais importante princípio de toda a política portuária mundial e moderna: a concentração*. É preferível um grande porto, cujo movimento permita reduzir as despesas gerais, concentrar os recursos, efetuar obras amplas, aperfeiçoar as instalações e serviços, a possuir cinco ou dez portos pequenos e deficientes (p. 91, grifo do autor).<sup>318</sup>

Maia continuava a argumentar em favor da concentração da atividade portuária em Santos, destacando os benefícios tanto para o comércio quanto para a navegação. Ele enfatizava que a concentração resultaria em menor número de escalas para os navios, o que significaria menos tempo e dinheiro perdidos em espera, carga, descarga e trâmites burocráticos. Além disso, Maia salientava que os serviços portuários, desde a administração geral até os aspectos materiais e mecânicos, seriam mais econômicos nos grandes portos devido à sua capacidade de adquirir e manter equipamentos especializados de forma eficiente. Outro ponto que destacava era a importância de uma cidade bem desenvolvida por trás do porto, com todos os recursos e comodidades necessárias, além de uma organização administrativa eficiente e disponibilidade de

---

<sup>318</sup> MAIA, *op. cit.*, p. 91. Grifo do autor.

mão de obra qualificada. Para Maia, o porto não era apenas um local de embarque e desembarque, mas sim uma organização complexa que refletia uma tradição comercial, hábitos e uma estrutura consolidada ao longo dos anos.

Maia também mencionava a possibilidade de utilizar caminhões e ônibus elétricos na Via Anchieta para o transporte de cargas e passageiros, uma alternativa que já havia sido considerada durante os tempos de guerra devido à escassez de combustíveis derivados de petróleo. Além disso, ele observava que o tema da eletrificação ferroviária estava sendo discutido naquele momento, e algumas das ferrovias paulistas já estavam passando por esse processo, como a Santos-Jundiaí e a Sorocabana.

O Plano Regional de Santos destacava o crescente aumento do consumo de combustíveis líquidos, impulsionado pelo seu uso na indústria e na mecanização rural. Nesse contexto, o fim do domínio inglês sobre a ferrovia São Paulo Railway e o estudo do governo federal sobre a instalação de um oleoduto de Santos a São Paulo tornaram-se relevantes. Maia, demonstrando familiaridade com o tema, mencionava que o transporte por tubulações não era uma novidade, tendo sido estabelecido nos Estados Unidos há mais de sessenta anos, com uma extensa rede para óleos e gás natural. Ele discutia os desafios técnicos da implementação desse sistema na Serra do Mar, além de sugerir que a indústria paulista poderia contribuir com parte dos materiais necessários.

Maia também esboçava o funcionamento do sistema, que envolveria o transporte de óleo bruto até uma refinaria no planalto, de onde os combustíveis secundários seriam distribuídos.

Interessante constatar que, à medida que se aproximava da aposentadoria do serviço público, Maia parecia envolvido nos planos privados para a criação da Refinaria União, da qual se tornaria membro da diretoria nas décadas de 1950 e 1960.

Paralelamente, assim como no Plano de Avenidas em 1930, Prestes Maia resgatava o projeto, sob concessão da Companhia *Light*, para estabelecer uma conexão hidroviária entre São Paulo e Santos. Além disso, ele aborda a possibilidade de implementação de

um “ropeway”<sup>319</sup>, um meio de transporte ainda incipiente, que seria concedido à *Light & Power* e integrado às obras do Projeto da Serra e à canalização do rio Pinheiros. Maia argumentava que a navegação interior poderia ser eficaz para mercadorias pesadas e a granel, mas que havia sido suplantada pela ferrovia e pelo transporte rodoviário em outras condições.

Maia defendia a construção da rodovia Anchieta para transporte de cargas e passageiros, destacando a conveniência paisagística e a capacidade de levar os veículos dos turistas às praias. Ele também discutia questões relacionadas às encampações de empresas privadas, citando o caso do monopólio da Cia. Docas de Santos e fazendo referência ao modelo administrativo da *New York Port Authority*. Sugerindo a construção de um futuro porto na ilha de Santo Amaro como uma alternativa ao monopólio da Cia. Docas, Maia vislumbrava a oportunidade de uma organização moderna e expressava sua visão de que Santos poderia ser o porto natural de diversos países sul-americanos, especialmente do Paraguai, Bolívia e Peru, em virtude do desenvolvimento ferroviário e da aviação, bem como da navegação transoceânica.

Prestes Maia também preconiza a instauração da indústria naval em Santos, uma iniciativa que poderia ser estimulada pelas novas condições econômicas e técnicas propiciadas pela implantação da indústria siderúrgica em Volta Redonda, pela fabricação de artefatos de alumínio em Mogi das Cruzes, pela Fábrica Nacional de Motores, na Baixada Fluminense e pela fábrica de equipamentos elétricos *Byngton*, em São Paulo. Segundo Maia, todas essas empreitadas perderiam o seu propósito se não fossem acompanhadas pelo surgimento simultâneo de indústrias consumidoras desses tipos de produtos.

---

<sup>319</sup> Um “ropeway” é um sistema de transporte que utiliza cabos ou cordas para mover cargas ou pessoas de um lugar para outro. Geralmente, consiste em cabos aéreos suspensos por torres ou postes, com gôndolas, caixotes ou cadeiras presas a esses cabos. Os ropeways são comumente utilizados em áreas montanhosas ou em locais onde o terreno é difícil de acessar por outros meios de transporte, como estradas ou ferrovias. Eles podem ser usados para transporte de cargas, como materiais de construção ou minérios, ou para transporte de passageiros em locais turísticos, como estações de esqui ou parques naturais. Os ropeways também são conhecidos como teleféricos ou teleféricos aéreos.

O interesse de Maia pela indústria naval também foi evidenciado no ano anterior, durante sua viagem aos Estados Unidos. Em suas anotações, consta o nome da empresa *Higgins Industries Corporation*, renomada pelos seus grandes estaleiros fabricantes de embarcações, sediada em Nova Orleans, Louisiana. Como mencionado anteriormente, durante o período da Segunda Guerra Mundial, a Higgins demonstrou interesse na criação de uma hidrovia entre a Venezuela e a Amazônia brasileira, além do desenvolvimento de vias fluviais interiores do Brasil. A empresa foi solicitada pelo “*Rockefeller Committee*” para apresentar um estudo sobre as possibilidades de navegação fluvial do rio Orinoco ao rio Negro. Além disso, possuía um escritório de arquitetura subsidiário especializado na projeção de estaleiros e edifícios industriais. Nesse sentido, considerava a construção de lanchas torpedeiras no Brasil e a formação de uma companhia brasileira para a construção permanente de barcos fluviais.

O pensamento de Prestes Maia evidencia uma clara preocupação com a continuidade da política desenvolvimentista iniciada durante os anos da Segunda Guerra Mundial. Nesse contexto, propunha no plano de Santos que o Instituto de Pesquisas Tecnológicas (IPT) se aprimorasse nos estudos sobre a produção industrial naval, por meio da instituição de um “laboratório náutico”.

#### **4.2.1 Aeroportos e Plano de Viação**

O caráter regional do plano concedia ao urbanista a prerrogativa de estudar e apresentar soluções para o transporte aéreo em São Paulo. Nesse contexto, Maia propunha a realocação da base aérea de Santos para outro local, argumentando que sua permanência poderia acarretar prejuízos irreparáveis ao desenvolvimento portuário e urbanístico da região. Ele sugeria que a área ocupada pela base fosse destinada à implantação de estaleiros. Maia advogava pela transferência da base aérea militar para Cumbica, mas se opunha à ideia de estabelecer um aeroporto internacional naquele local. Em vez disso, defendia a instalação de um aeroporto internacional próximo a Campinas, em Viracopos. Propunha que Congonhas, após melhorias, continuasse a ser o aeroporto “usual” da capital, especialmente para as comunicações entre Rio de Janeiro e São Paulo. A interconexão entre os aeroportos

propostos e a capital estadual seria realizada por meio de rodovias, conectadas aos “modernos troncos” formados pelas Vias Anhanguera, Anchieta e São Paulo-Rio, além de “aviões ligeiros ou helicópteros”, citando exemplos que havia recentemente observado em Chicago e Filadélfia durante sua viagem aos Estados Unidos.

Após analisarmos o diário de viagem, onde o urbanista registrou suas observações sobre as obras e sistemas viários visitados nos Estados Unidos, torna-se claro seu desejo de implementar um modelo semelhante em São Paulo. Em relação à rodovia Anchieta, propunha sua expansão para uma seção tripla na chegada a Santos, além da introdução de um “tratamento paisagístico” que a transformasse em uma “verdadeira *parkway*” em seus trechos suburbanos. Ademais, sugeria soluções em desnível para os cruzamentos, antevendo o potencial desenvolvimento industrial da região. Sobre tais aspectos, afirmava:

Tivemos o prazer, em 1946, de minunciosamente percorrer, em companhia de dois diretores do DER paulista, muitas auto-estradas, vias-expressas e avenidas-parque americanas, em particular o sistema novaiorquino, que é esmagador, e certos “parkways” urbanos como o “Rock-creek”, de Washington, e o “Scuitkyl”, de Filadelfia, que são maravilhosos. Nenhum reflexo dessa observação ainda surgiu na Via Anchieta, apesar das sugestões do magnífico cenário. Restaurantes, terraços, portais, pavilhões de serviço e outros pequenos complementos, nada foi feito ou sequer estudado, não obstante já estar erigido, como nem podia deixar de acontecer, o indefectível obelisco comemorativo.<sup>320</sup>

Em prosseguimento, o urbanista faz referência ao caso de Jones Beach como potencial solução para o futuro desenvolvimento da ilha de Santo Amaro e de todo o litoral norte. Destaca que a praia em Nova York, primordialmente recreativa, era acessada por duas *parkways*, comparáveis em capacidade de tráfego à Via Anchieta. Em relação à conexão entre Santos e a ilha de Santo Amaro, Maia sugere dois possíveis traçados. O primeiro contempla uma rota pelo Saboó-Barnabé-Bertioga-Santo Amaro, contornando o ancoradouro do porto e alcançando a ilha por uma abordagem indireta. O segundo propõe a construção de uma ponte com vão móvel, permitindo a passagem de navios pelo estuário sem obstáculos. Como alternativa à ponte, Maia considera a viabilidade da construção de um túnel. A inclusão da proposta de ponte

---

<sup>320</sup> MAIA, 1950, p. 165.

ou túnel no Plano Regional de Santos justifica o contato do urbanista com Othmar Hermann Ammann, ilustre engenheiro de pontes da Autoridade Portuária de Nova York e Nova Jersey, responsável pelo projeto e construção de muitas das pontes da cidade de Nova York. Maia chega a mencionar exemplos específicos nos Estados Unidos, apontando que diversas pontes sobre o East River, como as de Brooklyn, Williamsburg, Manhattan e Queensborough, bem como a ponte em Filadélfia sobre o Delaware, possuíam uma altura entre 40 e 45 metros acima do nível da água.

Em relação à possibilidade de construção de um túnel, Maia faz referência ao plano de Nova Orleans, sob a direção de Robert Moses, no qual a opção por uma ponte foi preferida à travessia do rio Mississippi por meio de um túnel. Ao discorrer detalhadamente sobre esse caso, Prestes Maia sugere que possivelmente tenha debatido pessoalmente a questão de Santos com o especialista norte-americano. Além disso, Maia continua a listar minuciosamente vários outros exemplos de túneis em Nova York e Nova Jersey, fornecendo informações detalhadas sobre suas estruturas, seções, sistemas de ventilação, custos, capacidade, entre outros aspectos. Grande parte desses dados está documentada em suas anotações e croquis de viagem, conforme pudemos verificar.<sup>321</sup>

Prestes Maia propunha uma abordagem de valorização paisagística e turística para os Morros da região santista. Em contraste com as ações no Rio de Janeiro, onde o Morro do Castelo havia sido arrasado, Maia sugeria que o relevo da Baixada Santista fosse aproveitado para o turismo, incluindo o estabelecimento de transporte funicular e teleférico. Nesse contexto, advoga pela criação de um “grande parque de montanha” abrangendo Nova Cintra e Catupé, além de propor um extenso sistema de parques na Serra do Mar, seguindo o modelo de *Long Island*.

A ilha de Santo Amaro era identificada como um território privilegiado para receber parques e *parkways*, visto que poderiam ser planejados antecipadamente em áreas até então intocadas pela especulação imobiliária. Maia enfatizava o planejamento regional

---

<sup>321</sup> São citados os casos dos túneis: Holland Tunnel, entre Manhattan e Nova Jersey; Lincoln Tunnel, sob o Hudson; Queen’s-Midtown Tunnel, sob o East River e Brooklyn Battery Tunnel.



como um meio eficaz de organizar o território, implementar gradualmente as obras previstas e adquirir terras destinadas a reservas públicas para recreação.

Um outro aspecto crucial do Plano Regional seriam os balneários urbanos nas praias da cidade, com o modelo de Jones Beach sendo sugerido para as praias externas. Maia propunha três balneários: na ilha de Santo Amaro, em Bertioga e em Praia Grande, todos com acesso rodoviário e, possivelmente, ferroviário.

Em termos de extensão, o plano delineava diretrizes para as ilhas de São Vicente e Santo Amaro (Guarujá), Praia Grande, Bertioga e Cubatão. Essas diretrizes incluíam o traçado da malha principal das vias de comunicação, estradas de ferro e rodovias, avenidas e *parkways*, além da localização de infraestruturas importantes, como cais, docas, pontes e túneis, e a designação de parques e reservas florestais. Um zoneamento preliminar era proposto para orientar a ocupação econômica dos terrenos. Nas palavras do urbanista, projetos definitivos seriam executados posteriormente, com ajustes conforme necessário, de acordo com o tempo, a evolução da técnica e a experiência acumulada.<sup>322</sup>

De fato, Prestes Maia demonstra estar atualizado sobre os debates acerca do planejamento regional e o acelerado processo de urbanização impulsionado pela indústria em todo o mundo. A visão “metropolitanista” da cidade-jardim atrelada ao modelo de Burgess, da Escola de Chicago defendida pela *Regional Plan Association-RPA* de Nova York, ressoou de modo evidente nos trechos finais do Plano Regional de Santos. Conforme abordamos anteriormente, a RPA apoiava-se em uma visão que priorizava as questões econômicas, propondo uma recentralização regional que atendesse aos interesses do mercado. Referindo-se ao contexto do advento da era industrial, Prestes Maia afirmava que naquele momento a discussão sobre a cidade ideal passava pela discussão do número de habitantes ideal:

Uns especialistas enunciam 50 mil habitantes como a população capaz de manter todos os serviços e confortos da civilização, sem por outro lado agravar os inconvenientes dos congestionamentos. Outros admitem 100 mil, e outros ainda, 400 a 500 mil. Os elementos determinantes são vagos, e os técnicos para não prejudicarem a estética do problema, deixam de considerar um fator

---

<sup>322</sup> MAIA, 1950, p. 213.

muito real e importante: o “mercado”, que só as grandes cidades podem oferecer à atividade e à capacidade dos indivíduos. Situação semelhante existe relativamente à indústria e ao comércio. Isto explica por que, não obstante pregação dos teóricos e toda a propaganda do campo com seus carneirinhos, multidões persistem em acorrer para as cidades. Nos países adiantados, a mecanização e a industrialização da lavoura concorrem para reduzir, sem queda da produção, a população rural, impelindo-a para as cidades. (214)

Em tom irônico, Maia possivelmente referia-se ao antagonismo entre os ideais de planejamento regional da *Regional Planning Association of America*–RPAA e da *Regional Plan Association*–RPA, e às críticas empreendidas por Lewis Mumford ao Plano Regional de Nova York. Conforme apontamos anteriormente, as discrepâncias entre as abordagens da RPA e da RPAA estavam, de forma geral, ligadas às opções para enfrentar a congestão das grandes metrópoles industriais e seus impactos na vida da população. Ambos os modelos influenciaram os processos de planejamento em diversos países, especialmente no período pós-Segunda Guerra Mundial.

Lewis Mumford criticava a predominância excessiva de uma abordagem pragmática no Plano Regional de Nova York, bem como a ausência de uma estruturação eficiente no âmbito regional. Mumford e os membros da RPAA defendiam a necessidade de enfrentar os impactos da urbanização em uma escala regional mais ampla, buscando a descentralização por meio da criação de novos centros urbanos, sob o modelo de cidade-jardim. Essa abordagem tinha como objetivo estabelecer um equilíbrio harmonioso entre os homens e o ambiente natural, fundamentado em uma cultura de conservação dos recursos naturais e das tradições culturais. Há ecos explícitos de Patrick Geddes no discurso de Mumford e dos membros da RPAA.

Sobre o tema da descentralização sob o modelo de cidades-jardins, Prestes Maia escreveu no Plano Regional de Santos que,

A ideia da descentralização deu em resultado as cidades jardins, caracterizadas pela amenidade e sobretudo pela autossuficiência. O ideal é belíssimo e certamente aproveitável, mas os urbanistas não gostam de confessar que elas têm sido, na maioria dos casos, relativos fracassos, dificilmente atingem às populações previstas, o objetivo essencial (autossuficiência) não é alcançado, e os exemplos não se tem multiplicado na medida esperada. Acabaram como simples, embora agradáveis, subúrbios, cujos habitantes continuam a vir trabalhar nas metrópoles próximas, sujeitos aos mesmos inconvenientes de transporte, de incomodidade e perda de tempo. É que as atividades econômicas, tanto individuais como coletivas, precisam e ainda precisarão longamente da concentração para o pleno

aproveitamento de suas possibilidades. Tem resultado uma mudança de direção do urbanismo, para as cidades satélites ou mesmo simples bairros-jardins, que pareciam superados, mas a que as realidades reconduzem. Na autonomia funcional das cidades-jardim não se poderá, portanto, confiar senão parcialmente ou em casos especiais, e o problema das comunicações com o centro urbano e o melhoramento deste sempre se imporão. As megalópoles tendem antes a se transformar, que a serem eliminadas (Maia, 1950, p. 215).

O trecho demonstra um maior alinhamento de Maia com o modelo que havia experienciado em Nova York, aquele relacionado às propostas “metropolitanistas” da RPA que discutiam a hegemonia econômica da metrópole sobre a região.

Maia também havia visitado Radburn, a cidade planejada e construída na década de 1920, em Fair Lawn, Nova Jersey, concebida por Clarence Stein e Henry Wright, ligada à ideia de cidades-jardins promovida por Ebenezer Howard. Radburn foi concebida como uma comunidade suburbana ideal, buscando integrar o planejamento urbano com a preservação de espaços verdes e uma infraestrutura que privilegiasse o pedestre.

Sobre esse modelo Maia afirmava que

As cidades-jardins requerem critérios realísticos no referente às indústrias. A ausência de condições essenciais, como transporte, energia, água, escoamento, mão de obra, etc., condenam de antemão muitas fantasias. Há a questão das ocupações complementares das famílias operárias, requerendo correspondência e simultaneidade das instalações. Há ainda o vulto desejável das atividades, pois um mercado insuficiente de mão de obra coarta a independência dos trabalhadores. Quem se interessar por estas questões poderá estudar Letchworth e Welwyn, perto de Londres. Sunlight não atinge três mil habitantes. Radburn, em Nova Jersey, é um suburbiozinho encantador, mas melancólico, de Nova York. O mesmo diremos de Greenbelt, a 16 km de Washington. Greehills e Greendale, junto a Cincinnati e Milwaukee, também são *self-sustaining communities*. A expressão do crescimento imediato das cidades obtém-se facilmente pelos coeficientes do crescimento anterior. É, porém, fantasia extrapolar remotamente porque no decorrer de longos períodos as influências são imprevisíveis. Por isso é lícito desconfiar de certas aplicações da logística de Verhulst, máxime quando a credencial invocada é corresponder bem a certas proliferações microbianas... Os fatores decisivos são comumente as possibilidades econômicas do “hinterland” e os transportes. O assoreamento dum porto, o desvio dum estrada, a decadência da riqueza agrícola, extrativa ou industrial ambiente – às vezes por motivos mundiais ou remotos, totalmente estranhos à cidade – são fatores supervenientes de paralisação, imprevisíveis (*idem*, p. 216).

Prestes Maia também demonstra em seu texto que talvez tenha discutido essas questões com Robert Moses, pois cita uma conversa que havia tido com o urbanista quando apresenta o debate entre urbanistas “utopistas” e “práticos” no Plano Regional de Santos:

Numa comissão de urbanismo são de esperar os conflitos. Estes concernem pouco aos projetos em si; em regra são embates de ideias ou mesmo de temperamentos. Porque em todo o mundo o campo divide-se em dois: “utopistas” e “práticos”, “filósofos” e “técnicos”. Por tais circunstâncias, os pacatos comissários atravessarão, ao menos a princípio, momentos de angustiosa incompreensão. O pior é que as autoridades urbanísticas ainda divergem entre si em pontos fundamentais: Le Corbusier, por exemplo, é antípoda de Lloyd Wright. A filosofia urbanística é como a estrela dos reis magos: muito alta e brilhante. Mas se a comissão quiser realmente chegar a Belém, terá de montar em prosaicos camelos, que, com perdão da palavra, são as repartições técnicas, melhor conhecedoras das reais dificuldades terrenas. Na Prefeitura da Capital sofremos por vezes a crítica filosófica. O curioso é que esta se comprazia em invocar o célebre Moses, justamente representante da escola oposta, e cujas discussões com os *bei-unsistas* são muito conhecidas. Fato é que, em Nova York, podemos ver belas realizações de Moses, mas só dialética e aquarelas dos cultistas. Em conversa com o dinâmico urbanista, ouvimos-lhe um humorístico comentário: “Os filósofos aspiram à revolução mundial. Nada a opor, pelo bem da humanidade. Mas o ruim é pretenderem que a faça... a minha modesta repartição (Maia, 1950, p. 236).

No âmbito paulista, esses trechos evidenciam o famoso embate entre Prestes Maia e Anhaia Mello sobre a questão da expansão periférica da metrópole e ratificam o posicionamento defendido por Maia, concernente ao fato de que as potencialidades da metrópole ainda não haviam sido totalmente esgotadas e que medidas restritivas ao seu crescimento seriam arbitrárias, pois São Paulo poderia ser requalificada por meio de novas obras e novos planos. Heliana Angotti-Salgueiro tem apontado as vinculações de Anhaia Mello com Mumford e os membros da RPAA. Ao que tudo indica, são ideias distintas que nutrem os urbanistas, mas ambas na chave do planejamento regional e sob inspiração norte-americana à altura.

Ao finalizar o Plano Regional de Santos, Maia aponta que o caminho para sua realização seria a constituição de uma *authority* do porto de Santos. Maia havia visitado e estudado a Autoridade Portuária de Nova York e Nova Jersey, a primeira *authority* implantada nos Estados Unidos.

Em 1917, os governadores dos dois estados estabeleceram a Comissão de Desenvolvimento Portuário de Nova York-Nova Jersey. A Comissão foi encarregada de

estudar os vários problemas relacionados ao comércio na área metropolitana e de apresentar recomendações sobre como o porto poderia ser melhorado. O relatório foi concluído em 1920 e revisou todos os fatores que contribuíram para tornar aquela área portuária um grande centro de comércio exterior. O documento reconheceu a importância vital para ambos os estados em manter o Porto de Nova York como a principal porta de entrada para os Estados Unidos; e, após considerável discussão pública das conclusões e recomendações da Comissão, as Legislaturas dos dois estados autorizaram o Tratado Portuário criando a Autoridade Portuária de Nova York em 30 de abril de 1921. O Tratado foi assinado e aprovado pelo Congresso e pelo Presidente da EUA.<sup>323</sup>

Semelhante ao ocorrido entre Nova Jersey e Nova York, Maia afirmava que São Vicente e Santo Amaro deveriam constituir no futuro, “por conveniências técnicas e administrativas” uma “unidade regional” com Santos. Para tanto é categórico ao apresentar como solução político administrativa a criação de uma *authority* do porto de Santos.

Nos grandes empreendimentos de interesse regional, os anglo-saxões procuram resolver essa situação por órgãos superiores: as *authorities*, de que são exemplos notáveis a do porto de Nova York e a do vale do Tennessee.<sup>324</sup>

Assim como no ocorrido em Nova York, o urbanista sugere que a execução do Plano Regional de Santos pudesse ocorrer por meio da criação de uma *authority* sucessora de uma comissão de planejamento.<sup>325</sup>

---

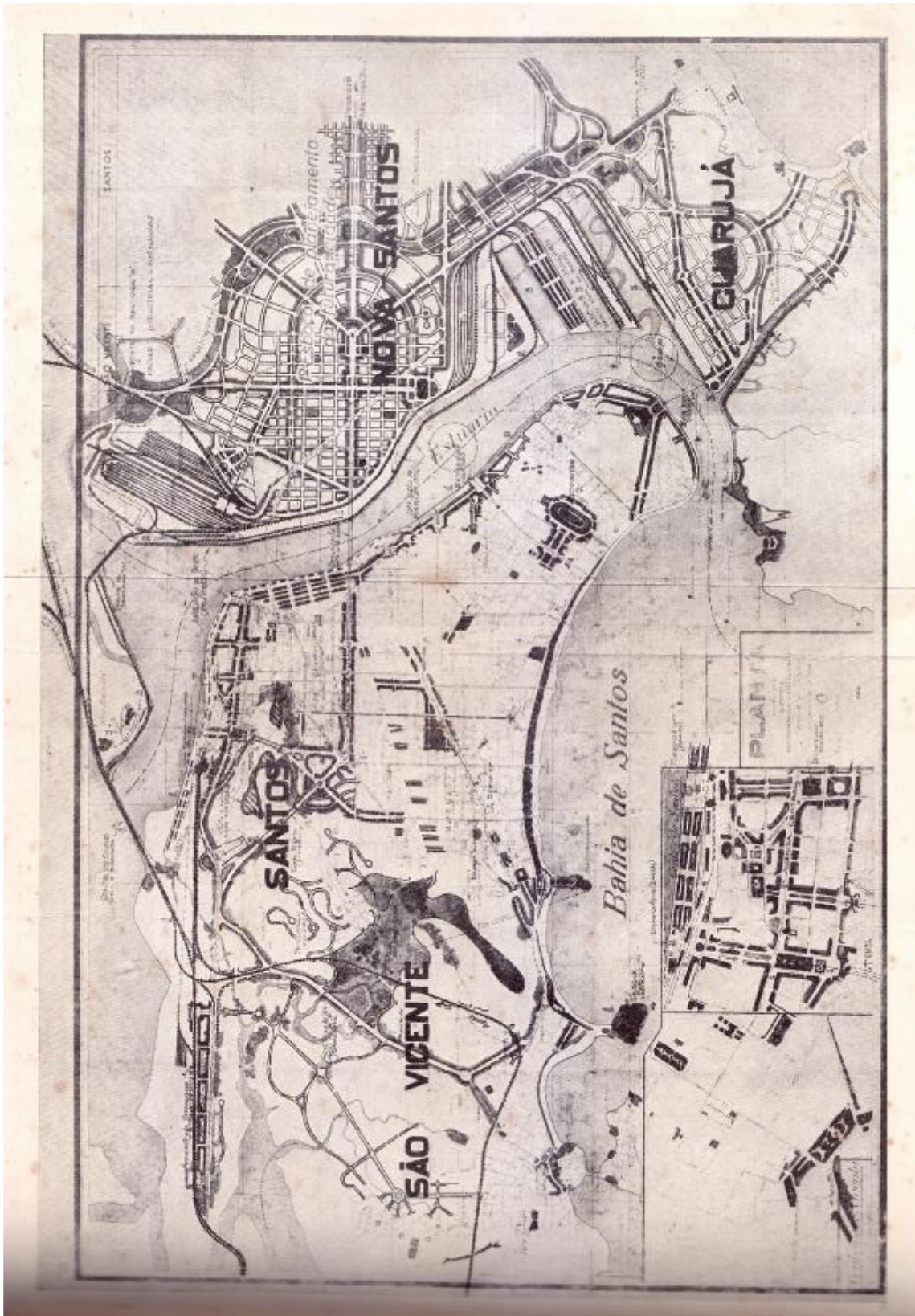
<sup>323</sup> PORT OF NEW YORK AUTHORITY. Port Commerce Division. Marine terminal facilities at the Port of New York. [Nova York]: Port of New York Authority, 1956.

<sup>324</sup> MAIA, 1950, p. 218-219.

<sup>325</sup> Ibid., p. 234.







**Figura 274:** Plano Regional de Santos. Francisco Prestes Maia.  
**Fonte:** Maia, 1950.





Figura 275: Plano Regional de Santos. Francisco Prestes Maia.  
Fonte: MAIA, 1950.

#### 4.2.2 A Colônia de Férias de Bertioga

No contexto da elaboração do Plano Regional de Santos, é relevante considerar a perspectiva regional adotada por Robert Moses durante a implementação do *Southern State Parkway*. Essa abordagem refletia a ideia de que o automóvel e as autoestradas ofereciam uma oportunidade para a classe média buscar refúgio nas áreas rurais ainda não exploradas, escapando do ambiente urbano denso. A concepção de buscar o campo ou a praia como uma alternativa de lazer ao ambiente citadino foi absorvida no Plano Regional de Santos e efetivamente implementada por um traçado de Prestes Maia.

Em 30 de outubro de 1948, Dia do Comerciário e em meio à recém-criada Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), foi inaugurada a Colônia de Férias Ruy Fonseca do Serviço Social do Comércio (SESC), projetada por Maia. Composta por 28 casas pré-fabricadas e mobiliadas, a colônia acomodava 200 hóspedes, proporcionando aos comerciários uma oportunidade de recuperação física em um ambiente propício e agradável.<sup>326</sup>

A visão paisagística e urbanística adotada, claramente influenciada pela experiência em Jones Beach, que Maia visitou ao lado de seu criador, Robert Moses, adotou uma visão idealizada da paisagem turística. Assim como em Jones Beach, intervenções semelhantes foram realizadas em Bertioga, como o aterramento do mangue e a substituição da vegetação existente por gramados e coqueiros, que não eram naturais da região. Da mesma forma Miami, na Flórida, havia sido remodelada de mangue a paraíso tropical. Esse ideário de balneário nutre os planos e empreendimentos imobiliários desde então, incluindo a verticalização de perfil modernista.

A referência norte-americana se torna evidente quando comparamos fotografias das duas experiências durante a década de 1940. O início da construção da Colônia de Férias do SESC, marcou o surgimento de um modelo inovador de espaço de lazer, destinado ao trabalhador em seu tempo livre.

---

<sup>326</sup> Informações disponíveis em <https://centrodeferias.sescsp.org.br/sobre-sesc-bertioga.html>. Acessado em: 05/05/2023.

É relevante também destacar que o direito às férias anuais era uma conquista recente no Brasil naquela época: a primeira versão da CLT foi aprovada em 1943, garantindo pela primeira vez o direito a férias para todos os trabalhadores do país.



**Figura 276:** Colônia de Férias Ruy Fonseca do Serviço Social do Comércio (SESC) projetada por Prestes Maia em 1948.

**Fonte:** Sesc Memórias



**NO "DIA DO COMERCIÁRIO"**

*Inauguração Festiva da*  
**Colônia de Férias**

**"RUY FONSECA"**

— *Capítulo novo na história da*  
*assistência ao homem que trabalha!*



**30 de Outubro... "Dia do Comerciário"...**  
Dia dedicado àqueles de cujo trabalho tanto depende o bem comum, o desenvolvimento e a grandeza econômica da Pátria! Nenhuma data mais adequada para a inauguração da Colônia de Férias "Ruy Fonseca", na Praia da Bertloga, em Santos, onde, cercados de todo o conforto, os comerciários e suas famílias poderão passar seu período anual de repouso. Por suas diretrizes, organização e objetivos, a Colônia de Férias "Ruy Fonseca" destaca-se entre as suas similares em todo o mundo! Justificam-se, portanto, as grandes festividades com que vai ser assinalada sua inauguração — para a qual o SESC tem o prazer de convidar os comerciários em geral, congratulando-se com a classe por tão auspicioso acontecimento em sua data máxima.

**TUDO REUNIDO PARA AS MELHORES  
FÉRIAS QUE V. JAMAIS TEVE!**

Confortáveis Bangalôs — Armazens  
Granja própria — Farmácia — Pavilhão  
esportivo — Quadras de tênis — Voleibol  
Bola ao cesto — Assistência médica  
Cinema — Bar — Restaurante etc. etc.

**A MAIOR REALIZAÇÃO DO SESC DE  
SÃO PAULO**



PANAM & Casa de Amigos

Figura 277: Panfleto sobre a inauguração da Colônia de Férias Ruy Fonseca do Serviço Social do Comércio (SESC) projetada por Prestes Maia em 1948.

Fonte: Sesc Memórias

**CONSIDERAÇÕES FINAIS |**  
O DESTINO DOS PLANOS E DOS HOMENS: A SÍNTESE DE  
UMA JÁ DELINEADA TRAMA E PERSPECTIVAS PARA  
NOVAS PESQUISAS

## 5.1 Da criação de gado à remodelação da metrópole: os tentáculos empresariais dos Rockefeller no Brasil

O fim da guerra, a dissolução do *Office of Inter-American Affairs* e o desvio da atenção do governo americano em direção à reconstrução da Europa, por meio do Plano Marshall, levaram Rockefeller a se unir a outros empresários na criação, em 1946, da *American International Association* (AIA) e do *International Basic Economy Corporation* (IBEC).<sup>327</sup>

A AIA tinha como finalidade a pesquisa científica e o desenvolvimento da técnica: “preparar pessoas para buscar meios de atingir, material e psicologicamente, um nível de vida melhor”<sup>328</sup>. Uma organização filantrópica, sem fins lucrativos e com financiamento privado, que visava promover o autodesenvolvimento e melhores padrões de vida por meio da tecnologia, da ciência e da cooperação na América Latina. A associação trabalhou em estreita colaboração com os governos locais e outras organizações estabelecidas para desenvolver programas que pudessem, eventualmente, ser apoiados e geridos localmente. As atividades da AIA concentraram-se na reabilitação rural e no desenvolvimento agrícola, com esforços direcionados a programas de cooperação com os governos do Brasil e da Venezuela. Também atuou na pesquisa agrícola e na educação nutricional, bem como na melhoria de estradas locais, comunicações e ensino primário.<sup>329</sup>

Já o IBEC, instituição irmã da AIA, visava lucros em múltiplos empreendimentos. Criado em 1947, funcionou como uma empresa privada concentrada na melhoria das “economias básicas” das nações menos desenvolvidas, reduzindo preços de alimentos e da construção de habitações por meio da promoção da industrialização. Em seus primeiros anos, 1947-1955, o IBEC esteve especialmente focado na América Latina, especificamente no Brasil e na Venezuela. No Brasil, o IBEC se dividiu em cinco

---

<sup>327</sup> *The Online Collection and Catalog of Rockefeller Archive Center*. Disponível em <https://dimes.rockarch.org/collections>. Acesso em 20 out. 2022.

<sup>328</sup> TOTA, Antônio Pedro. *O amigo americano. Nelson Rockefeller e o Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 2014, p. 180.

<sup>329</sup> *The Online Collection and Catalog of Rockefeller Archive Center*. Disponível em: <<https://dimes.rockarch.org/collections>>. Acesso em: 20 out. 2022.



empresas que prestavam serviços especializados aos agricultores. Essas empresas se concentraram individualmente nas áreas de: sementes híbridas, experimentação de suínos, armazenamento de grãos, pulverização por helicópteros e serviços agrícolas mecanizados.

O IBEC também investiu modestamente na indústria brasileira e em bancos de investimento. Durante o período 1956-1971, a missão do IBEC se ampliou para abranger novas atividades, como fundos mútuos, habitação, aves e empresas de café solúvel. Durante este período, o IBEC expandiu-se para outras áreas geográficas, acabando por ter operações em 33 países, em quatro continentes.

O nome IBEC foi inspirado no *Department of Basic Economy do Office of Inter-American Affairs* e, além do nome, "a maior parte da alta cúpula do *Office of Inter-American Affairs* também reapareceu nas diretorias da AIA e do IBEC".<sup>330</sup>

A ação da AIA e do IBEC no Brasil envolveu o desenvolvimento de pesquisas visando a melhoria da produção, importação, exportação e transporte de gêneros de primeira necessidade e a solução dos problemas relativos à distribuição de alimentos. Ações que visaram o aumento do número de tratores, caminhões, máquinas, implementos agrícolas e conseqüentemente o aumento da produção de trigo, milho e outros cereais.

Com o aumento dos rebanhos e o desenvolvimento da pecuária, a produção de carne adquiriu significativa importância dentro da economia brasileira. De 1937 a 1944, a carne tornou-se uma das principais fontes de riqueza na agropecuária do país, gerando rendimentos consideráveis. Durante esse período, a carne assumiu o posto de "principal artigo da produção agropecuária nacional", ultrapassando produtos como café, algodão, milho, laticínios, arroz, açúcar e manteiga. Em 1941, o Brasil alcançou a sexta posição entre os maiores produtores mundiais de carne, ficando atrás apenas dos Estados Unidos (1º), Rússia (2º), Alemanha (3º), Argentina (4º) e Inglaterra (5º).<sup>331</sup>

O excesso de abate para exportação e a matança de vacas e vitelas (reprodutoras) durante a guerra ocasionaram, ao término do conflito mundial, uma crise na produção

---

<sup>330</sup> COLBY, Gerard. & DENNETT, Charlotte. *Seja feita a vossa vontade: a conquista da Amazônia: Nelson Rockefeller e o Evangelismo da Idade do Petróleo*. Rio de Janeiro: Record, 1998, p. 248.

<sup>331</sup> DIGESTO ECONÔMICO, número 5, abril 1945, p.19.

brasileira, cujo ápice foi a escassez de carne para o consumo interno. O governo brasileiro teve que implementar medidas de racionamento e recorrer à importação de carne da Argentina para suprir as necessidades das populações do Rio de Janeiro e de São Paulo. A Primeira Guerra Mundial, iniciada em 1914, impulsionou a pecuária no Brasil, contribuindo para o desenvolvimento da produção e marcando o início da transição do país de importador para exportador de carne. Em 1941, alcançamos uma posição privilegiada, sendo o sexto maior produtor mundial. No entanto, a Segunda Guerra Mundial, apesar de inicialmente impulsionar um notável progresso, acabou por interromper nossas exportações, causando danos significativos ao nosso rebanho e nos obrigando a retroceder para uma situação anterior, distante da época em que éramos importadores.<sup>332</sup>

O período de 1941 a 1946 foi marcado por uma desaceleração na expansão da área de pastagem associada aos frigoríficos estrangeiros. Isso se deveu à resistência promovida por criadores de gado e pecuaristas brasileiros, iniciada com o I Congresso Pecuário do Brasil Central (1941), organizado pela Associação dos Pecuaristas do Vale do Rio Grande, em Barretos. Como resultado do congresso, os associados conseguiram aprovar decretos e leis que restringiam a expansão do rebanho bovino e das pastagens das empresas frigoríficas estrangeiras. Durante esse mesmo período, as empresas frigoríficas estrangeiras detinham 40% do gado abatido por elas e exerciam um controle quase exclusivo sobre a indústria e o comércio de carnes no Brasil.<sup>333</sup>

Em 1947, foi fundada a Sociedade Anônima Fomento Agropecuário, com o objetivo de promover a agricultura e a pecuária em geral, especialmente o desenvolvimento da produção de suínos. Esta sociedade tinha um capital social de seis milhões de cruzeiros (Cr\$ 6.000.000,00), divididos em 6.000 ações nominativas. Entre os fundadores estavam Nelson Rockefeller, representado pelo advogado brasileiro Henrique Smith Bayma que, era irmão do engenheiro politécnico Antônio Smith Bayma, sócio de Prestes Maia em escritório privado mantido pelos engenheiros<sup>334</sup>; a Companhia Swift do Brasil,

---

<sup>332</sup> DIGESTO ECONÔMICO, número 5, abril 1945, p.22.

<sup>333</sup> BENITES, Miguel Gimenes. *Os Frigoríficos da Grande São Paulo e Arredores*. 1978. Dissertação (Mestrado). Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas - Universidade de São Paulo, 1978, p.95.

<sup>334</sup> Prestes Maia, em 1922, montou um escritório de engenharia ao lado de Mário Whately, Modesto Costa Ferreira, e Antônio Smith Bayma, que realizou alguns projetos, como o Viaduto do Chá e reformas de residências na capital paulista. (CARPINTÉRO, Marisa Varanda Teixeira.

representada pelo norte-americano Count Hal Hodges; o Frigorífico Anglo S.A., representado pelo inglês Ernest Cunningham; o Frigorífico Armour do Brasil S. A., sediado na Vila Anastácio, representado pelo norte-americano Donald Henry Rust; o Frigorífico Cruzeiro S.A., representado pelo brasileiro Teodoro Quartim Barbosa; as Indústrias Reunidas F. Matarazzo S.A., proprietária do frigorífico de Jaguariaíva, no estado do Paraná; o Frigorífico Wilson do Brasil, representado pelo norte-americano Charles Richard Musser; Dee William Jackson, norte-americano; Leon Heilbronner, norte-americano; e José Thomaz Nabucco, brasileiro.<sup>335</sup>

Nessa sociedade Rockefeller detinha a maioria das ações do conglomerado formado por todos os frigoríficos de São Paulo. Para a presidência, foi escolhido Teodoro Quartim Barbosa (1897-1968), engenheiro agrônomo formado pela ESALQ-USP, em 1916, uma figura proeminente no meio agropecuário e empresarial de São Paulo, que mais tarde viria a se tornar banqueiro e diretor-presidente do Banco do Comércio e Indústria de São Paulo, instituição onde o capital social da Sociedade Anônima Fomento Agropecuário estava depositado. No conselho fiscal estavam Olivo Gomes e o inglês George Stanley Benedict.<sup>336</sup>

Na década de 1950, as áreas de engorda de gado, resultantes das atividades da Cia. Sorocabana de Estradas de Ferro, expandiram-se para além das fronteiras do oeste paulista, alcançando o sul do Mato Grosso e o norte do Paraná. A travessia dos rios Paraná e Paranapanema, facilitada pela construção de rodovias, desempenhou um papel crucial nessa expansão das pastagens, que também foi impulsionada pelo menor custo das terras e pelo aumento do consumo de carne nas metrópoles do Rio de Janeiro e São Paulo. Neste contexto, as rodovias passaram a desempenhar um papel fundamental na conquista de novas áreas para criação e engorda de gado, bem como

---

Arte, técnica e política na trajetória de Francisco Prestes Maia. URBANA: Revista Eletrônica do Centro Interdisciplinar de Estudos sobre a Cidade, Campinas, SP, v. 5, n. 2, p. 20-46, 2013).

<sup>335</sup> Ata da Assembleia Geral de Constituição da Sociedade Anônima Fomento Agropecuário. Diário Oficial do Estado de São Paulo de 29/04/1947, p. 45-46.

<sup>336</sup> Ibid.

na conexão com as regiões de abate e consumo. O crescimento da rede de rodovias pavimentadas tornou-a uma concorrente significativa das ferrovias.<sup>337</sup>

Os invernistas do oeste de São Paulo expandiram suas atividades para novas fazendas de engorda localizadas em Dourados, Rio Brilhante, Campo Grande, Maracaju e Aquidauana, no sul do Mato Grosso. No norte do Paraná, uma parcela dos cafeicultores começou a investir na engorda de bovinos. A própria Cia. de Melhoramentos do Norte do Paraná, que possuía 16 fazendas totalizando 72.000 hectares em 1971, chegou a cultivar 2.000.000 de pés de café e a criar 28.000 cabeças de gado bovino.<sup>338</sup>

De 1947 a 1954, em associação com o grupo *King Ranch*, a *Swift-Armour* adquiriu 60.000 hectares em fazendas de engorda de bovinos nos municípios de Anhumas, Martinópolis e Rancharia, localizados na região da Alta Sorocabana. Em 1968, expandiu suas operações adquirindo mais 30.000 hectares em Olimpia, Altair e Guaraci, também no estado de São Paulo, e mais 20.000 hectares em Canápolis, Minas Gerais. Em 1954, em Paragominas, no estado do Pará, a *Swift-Armour*, em parceria com a *King Ranch*, iniciou o "maior projeto agropecuário da Amazônia Legal", fazendo uso de incentivos fiscais concedidos pela Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia – SUDAM<sup>339</sup>, em uma área de 68.000 hectares. Durante esse mesmo período, além desses grupos, outras empresas de capital internacional também começaram a estabelecer fazendas de criação e engorda de gado na Amazônia.<sup>340</sup>

Entre a década de 1940 e 1972, o controle acionário da *Swift-Armour* era exercido pela Deltac International Ltda. Em seguida, em 1973, a empresa foi vendida para o

---

<sup>337</sup> BENITES, Miguel Gimenes. *Os Frigoríficos da Grande São Paulo e Arredores*. 1978. Dissertação (Mestrado). Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas – Universidade de São Paulo, 1978, p.100.

<sup>338</sup> *Ibid.* p.106.

<sup>339</sup> As discussões para a criação da SUDAM foram iniciadas com a constituição de 1946 e Plano de Valorização da Amazônia. Em 06/01/1953 Getúlio Vargas sanciona a Lei nº 1.806 que instituiu o Plano de Valorização Econômica da Amazônia e em seu art. 22, criava a Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia - SPVEA. A instituição tinha como objetivos gerais: a) Assegurar a ocupação da Amazônia em um sentido brasileiro; b) Constituir na Amazônia uma sociedade economicamente estável e progressista, capaz de, com seus próprios recursos, prover a execução de suas tarefas sociais; c) Desenvolver a Amazônia num sentido paralelo e complementar ao da economia brasileira. A SPVEA, que era diretamente subordinada à Presidência da República, teve sua sede oficialmente instalada em Belém do Pará, em 21/09/1953.

<sup>340</sup> BENITES, Miguel Gimenes. *Os Frigoríficos da Grande São Paulo e Arredores*. 1978. Dissertação (Mestrado). Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas – Universidade de São Paulo, 1978, p.126.

grupo Brascan/Antunes, também conhecido como grupo Azevedo Antunes<sup>341</sup>, que posteriormente repassou a companhia para o Sr. Geraldo Bordon.

Por sua vez, o grupo Deltec, introduzido no Brasil em 1946, empreendeu atividades em diversos setores comerciais. Em 1957, tornou-se acionista da *Companhia City*, expandindo seus interesses. No ano seguinte, em 1958, a *Deltec S. A.* consolidou-se como a principal acionista da subsidiária *Cia. City Paulista de Terrenos e Melhoramentos*, pertencente à *Cia. City*. Esse marco impulsionou a expansão dos negócios da *Cia. City* para outras localidades no entorno de São Paulo. Nesse mesmo período, Prestes Maia exercia funções na diretoria da empresa, desde 1952.

A *Deltec International Group* foi estabelecida como um consórcio entre bancos internacionais, incluindo o Ibec-Crescinco, do Grupo Rockefeller, em colaboração com o Banco Moreira Salles. Esta aliança se envolveu em operações nos setores pecuário, frigorífico e de mineração e pode ser verificada com detalhes nos trabalhos de Gerard Colby e Charlotte Dennett (1998) e de Luís Nassif (2020).<sup>342</sup>

Embora não aprofundemos a discussão neste momento, é importante ressaltar que, de forma sucinta, grande parte das teias de negócios mencionadas até aqui tem alguma ligação com os Rockefeller. Os meandros empresariais entre a *City*, a *Deltec* e o IBEC (Rockefeller) foram traçados por Deborah Sandes de Almeida (2020).<sup>343</sup>

Segundo Silva (2013), até a década de 1980 as interpretações das relações entre os EUA e a América Latina foram dominadas por explicações econômicas ou materialistas que favoreceram interpretações por vezes ideológicas ou meramente econômicas das

---

<sup>341</sup> Em 1942, nasce o grupo Caemi, fundado pelo engenheiro civil Augusto Trajano de Azevedo Antunes. A origem do grupo remonta ao arrendamento por dez anos de jazidas de minério de ferro no Quadrilátero Ferrífero de Minas Gerais, pertencentes à St. John Del Rey Mining, localizadas próximas a Belo Horizonte. A primeira empresa do grupo recebeu o nome de Icomi - Indústria e Comércio de Minérios, posteriormente renomeada como Icominas. Em 1946, a Icomi participou de uma licitação para explorar manganês na região da Serra do Navio, no Amapá. Nesse empreendimento, estabeleceu parcerias com investidores estrangeiros, obtendo crédito do Banco Mundial e do Eximbank americano. Além disso, firmou uma sociedade com a siderúrgica americana Bethlehem Steel, que detinha 49% do projeto. O projeto na Serra do Navio envolveu a construção de uma ferrovia com extensão de 200 km e do porto de Santana, situado às margens do rio Amazonas, além da edificação de duas cidades para acomodar funcionários locais e do Sudeste do Brasil. Em 1950, Augusto Antunes fundou a holding Cia. Auxiliar de Empresas de Mineração (Caemi), que passou a concentrar todos os negócios do grupo.

<sup>342</sup> COLBY, Gerard; DENNETT, Charlotte. *Seja feita a vossa vontade: a conquista da Amazônia: Nelson Rockefeller e o Evangelismo da Idade do Petróleo*. Rio de Janeiro: Record, 1998.; NASSIF, Luís. *Walther Moreira Salles: O banqueiro-embaixador e a construção do Brasil*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, abril de 2020.

<sup>343</sup> ALMEIDA, Deborah Sandes de. *Companhia City além-rios: os bairros-jardins na Zona Norte de São Paulo e a trajetória empresarial (1950-2000)*. 2020. Dissertação (Mestrado em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2020.

relações internacionais. Somente mais recentemente os estudos têm se dedicado com maior empenho à complexidade das relações de poder e as práticas materiais envolvidas no processo das trocas internacionais entre norte e sul globais.<sup>344</sup>

Nossa tese buscou compreender, de modo crítico, as complexas interações entre os diferentes atores envolvidos na produção do território, sobretudo paulista, sob o argumento de que as ações de Rockefeller e suas agências estiveram sempre intrinsecamente ligadas às elites política, técnica e empresarial locais, adaptando-se a diversos contextos. De modo inédito exploramos a inserção do urbanista Francisco Prestes Maia nesse contexto de trocas internacionais, sobretudo com Nelson Rockefeller, procurando destacar interpretações que buscaram romper com as visões tradicionais, em particular as abordagens liberal e materialista.

## **5.2 Robert Moses no Brasil: o *Plan of Public Improvements for São Paulo (1949-1950)* como síntese de uma já delineada trama**

Como observamos nesta tese, as ideias sobre planejamento urbano circularam entre as Américas do Norte e do Sul entre as décadas de 1940 e 1970, transformando profundamente as cidades de todo o continente. À medida que a imaginação de um futuro urbano nas Américas se afastava cada vez mais das escolas europeias de urbanismo, a partir da década de 1940, os planejadores da América do Norte e do Sul envolveram-se numa troca de experiências práticas e abordagens teóricas focadas no planejamento regional, que viria a definir os princípios do desenvolvimento da cidade americana no século XX.

No final dos anos 1930 as tradições acadêmicas e lições do Instituto de Urbanismo de Paris perdem espaço para as ideias do Movimento Moderno e do CIAM. A exemplo disso temos “o Plano Diretor para Buenos Aires, de Le Corbusier, Ferrari Hardoy e

---

<sup>344</sup> SILVA, Claiton Marcio da. *Nelson Rockefeller e a atuação da American International Association for Economic and Social Development: debates sobre missão e imperialismo no Brasil, 1946-1961*. História, Ciências, Saúde – Manguinhos, Rio de Janeiro, v.20, n.4, out.-dez. 2013, p.1695-1711.



Kurchan (1938-1947), de um lado, e, de outro, o Plano Diretor de Havana, de Sert, Wiener e Schulz, já nos anos 1950".<sup>345</sup>

Planejadores baseados nos Estados Unidos como Francis Violich, Maurice Rotival, José Luís Sert, Robert Moses, Lloyd Rodwin e John Friedmann promoveram fluxos multidirecionais de ideias e saberes planejando cidades e criando programas e instituições na Venezuela, Chile, Colômbia, Peru, Cuba e Brasil. Através do trabalho desses profissionais, o conceito de planejamento urbano regional reverberou fortemente nos principais projetos de desenvolvimento de Caracas, Ciudad Guayana, Santiago, Bogotá, Chimbote, Havana e São Paulo, entre vários outros.

Ao chegarem assim, principalmente por via norte-americana – mesmo que seus representantes fossem mestres europeus, como Rotival ou Sert –, o *regional planning* e o funcionalismo do CIAM continuaram amalgamando diversas influências metodológicas, com variantes que iam desde o econômico e social, até o regional e sistêmico; essas *mainstreams* foram-se combinando de diferentes maneiras nos aparatos institucionais latino-americanos, os quais se ampliavam da escala local à nacional.<sup>346</sup>

No contexto político do autoritarismo interno da Guerra Fria, do liberalismo econômico e da ajuda internacional dos EUA, as cidades sul-americanas muitas vezes representaram menos obstáculos à execução de ideias de planejamento, principalmente quando comparadas com os espaços urbanos nos Estados Unidos, onde o declínio da política interna do *New Deal* tornou a sua execução menos provável.

Na década de 1940, Robert Moses se envolveu na abordagem dos desafios urbanos de São Paulo e Caracas e aprofundou-se nas relações entre os Estados Unidos e a América Latina.

Em 1946, Nelson Rockefeller, após passar os anos da guerra em Washington, chefiando o Gabinete para Assuntos Interamericanos, regressou a Nova York para assumir a presidência do *Rockefeller Center*. Como vimos, a investida de Nelson sobre a América Latina, com o fim da guerra, passou a se dar por meio da *International Basic*

---

<sup>345</sup> GOMES, Marco Aurelio A. de Filgueiras Gomes. *Urbanismo na América do Sul: circulação de ideias e constituição do campo, 1920-1960*. Salvador: EDUFBA, 2009, p. 09.

<sup>346</sup> ALMANDOZ, Arturo. *Mudanças políticas e institucionais para o planejamento latinoamericano do segundo pós-guerra* (Trad. José Hupaya Espinoza). In: GOMES, Marco Aurélio Filgueira (Org.), *Urbanismo na América do Sul: circulação de ideias e constituição do campo*. Salvador: Ed UFBA, 2005, p. 247.

*Economy Corporation, IBEC*, sob o argumento da promoção da cooperação para o desenvolvimento da produção dos países subdesenvolvidos.

No Diário Oficial do Estado de São Paulo de 10 de setembro de 1948, encontramos o Projeto N°313 da Câmara Municipal de São Paulo, que autorizava a prefeitura a contratar um urbanista renomado para elaborar um plano urbanístico para a capital. O objetivo desse plano era preparar São Paulo para enfrentar seu futuro crescimento, visando alcançar a máxima eficiência na vida urbana e promover o bem-estar de seus habitantes.

Em 14 de dezembro de 1948 o *Correio Paulistano* noticiava que deveria chegar a São Paulo, até o final de fevereiro de 1950 “uma das grandes autoridades norte-americanas em urbanismo”, sem mencionar o nome do urbanista. A reportagem entrevistou Henrique Dumont Villares, enquanto representante da UDN na Câmara Municipal de São Paulo, que afirmou ao jornal que o “especialista estadunidense” viria a São Paulo especialmente para elaborar um plano urbanístico para a capital no sentido de prepará-la para as festas do IV Centenário, em 1954. Villares disse ainda que os estudos já elaborados pela Divisão de Urbanismo da prefeitura seriam colocados à disposição do urbanista para consulta. A reportagem salientava os planos já existentes citando nominalmente os projetos do ex-prefeito Prestes Maia:

Convém não esquecer que existem na Prefeitura de São Paulo, ou pelo menos deveriam existir, planos elaborados não só pelo sr. Prestes Maia, como urbanista convidado pelo então prefeito da capital, engenheiro J. Pires do Rio, como pelos engenheiros municipais ao tempo da administração Prestes Maia. Este ilustre urbanista tem dois grandes livros sobre o assunto: “Plano de avenidas” e “Melhoramentos de S. Paulo”. O segundo apresenta grande parte do primeiro já em fase de execução, pois ninguém ignora que coube ao sr. Prestes Maia a felicidade de poder por em prática projetos por ele mesmo realizados a convite de outrem.<sup>347</sup>

A reportagem, acreditamos que amparada pelo discurso de Dumont Villares, afirmava que o problema da capital paulista era “a descentralização urbana, de um lado, e a construção de vias de acesso, de outro”. Dizia que sob a administração de Maia começou-se a afastar o comércio do chamado “triângulo” no sentido da rua Barão de Itapetininga, do Largo do Arouche, da rua da Liberdade, etc. e sobre as vias de acesso

---

<sup>347</sup> Jornal *Correio Paulistano* de 14/12/1948, p. 04.

afirmava que as obras haviam se detido aos “primórdios da Radial-Leste, entre a Ponte das Bandeiras e o Alto de Santana”. Sobre o “centro” propriamente dito, não haveria mais conserto: “nenhum urbanista, por maior que seja a sua capacidade poderá endireitar a rua Quinze, a praça da Sé, a rua Direita e outras”. Segundo Villares,

O sr. Prestes Maia, com o arrojo de que deu provas sobejas, chegou a voltar para aqueles pontos os seus olhos perscrutadores e ameaçadores. Faltou-lhe, porém, dinheiro. A valorização da propriedade imobiliária no centro urbano atingiu proporções absurdas. Um grande plano urbanístico exige muito dinheiro. Obras de tal vulto não podem ser executadas com os recursos normais do orçamento. Ao tempo do sr. Prestes Maia ainda não tinham sido entregues às municipalidades certos tributos rendosíssimos, tão rendosos que a arrecadação este ano superou a orçada em cerca de 140 milhões de cruzeiros.<sup>348</sup>

O jornal finaliza a reportagem questionando: “a título de bisbilhotice: será absolutamente indispensável a vinda de urbanistas estrangeiros?”<sup>349</sup>

No dia 25 de junho de 1950, o *Correio Paulistano* trouxe uma interessante reportagem sobre a Comissão de Obras e Urbanismo da Câmara Municipal de São Paulo. Sob a liderança de Henrique Dumont Villares, presidente da comissão, e Angelo Bortolo, seu vice-presidente, juntamente com José Diniz, Altimar de Lima e Pedro Antônio Fangantelo, a comissão organizou uma série de debates abrangendo diversos problemas relacionados ao urbanismo na cidade. O engenheiro Henrique Dumont Villares conduziu palestras explorando questões cruciais relacionadas ao crescimento urbano. As duas primeiras conferências ocorreram na Biblioteca Municipal, enquanto a terceira, realizada na sala de sessões plenárias da Câmara Municipal, foi marcada pela estreia da exibição de filmes de 16 milímetros. O tema da conferência girou em torno dos problemas urbanísticos, com base na experiência desenvolvida em Chicago, cidade que, devido ao seu notável desenvolvimento industrial, foi comparada a São Paulo.

A quarta palestra aconteceu no Instituto de Engenharia, onde foram exibidos dois filmes destacando melhorias recentes em Nova York, especialmente aquelas relacionadas ao transporte. Esse evento suscitou um amplo debate sobre o tema em São Paulo. As conferências despertaram grande interesse e coincidiram com a aprovação, em primeira

---

<sup>348</sup> Jornal *Correio Paulistano* de 14/12/1948, p. 04.

<sup>349</sup> Idem, *ibidem*.

discussão, de um projeto que destinaria um crédito especial de dois milhões de cruzeiros para promover estudos voltados ao planejamento urbano da capital. Essa proposta permitiria à prefeitura contratar técnicos externos para contribuir na elaboração de um plano destinado a solucionar os diversos problemas urbanísticos da cidade.

Nelson Rockefeller foi quem intermediou a contratação de Robert Moses, por meio da IBEC, para a elaboração de um plano urbanístico para Caracas, em 1948, pois o havia contratado para trabalhar na ramificação específica da empresa dedicada a consultorias, a *IBEC Technical Services Corporation*.<sup>350</sup>

Robert Moses visitou a América Latina diversas vezes ao longo de sua vida. Conheceu a Argentina, Cuba, Porto Rico, Venezuela e, claro, o Brasil. Muitas dessas viagens se deram em períodos de férias e com objetivos turísticos, porém, no final da década de 1940, desenvolveu os planos para Caracas e São Paulo.<sup>351</sup>

Naquele momento, Henrique Dumont Villares era vereador e presidente da Comissão de Urbanismo da Câmara Municipal e manifestou parecer positivo para um Projeto de Lei do executivo que visava a contratação de “estudos técnicos sobre planejamento geral do Município tais como organização de cadastro, saneamento, tráfego e abertura de novas vias”. Os vereadores argumentavam pela contratação de técnicos

---

<sup>350</sup> CAMPOS, Candido Malta. *A esfera técnica e o jogo político em São Paulo: O relatório Moses*. In: XV ENANPUR, 2013, Recife. Anais do XV ENANPUR. Recife: UFPe, 2013. v. 1. p. 1-25.

<sup>351</sup> Em 1948, por meio da IBEC, Moses foi convidado pela prefeitura de Caracas a visitar a cidade e apresentar ideias para descongestionar a capital venezuelana, tendo em vista que o crescimento populacional e o aumento da frota de automóveis haviam agravado o problema do trânsito a uma condição insustentável. A economia baseada no petróleo favoreceu inevitavelmente os automóveis, o que, por sua vez, resultou em uma rede enorme de autoestradas. Moses desenvolveu e apresentou o *Arterial Plan for Caracas* no qual propunha uma grande rede hierárquica de avenidas, ferrovias e rodovias que melhorariam o trânsito e buscariam garantir o desenvolvimento da região metropolitana. Um sistema rodoviário semelhante ao adotado em Nova York. O plano influenciou profundamente as condições de vida e mudou a paisagem da cidade. A imposição do sistema de autoestradas de Caracas desempenhou um papel importante na fragmentação da cidade pós-colonial, pois tais estradas separaram arbitrariamente e irrevogavelmente comunidades inteiras. O Plano Arterial apresenta várias tipologias rodoviárias distintas, algumas delas, como veremos, foram também utilizadas por Moses na proposta para São Paulo. Vias expressas entrancheiradas, em diferentes níveis, outras marginais à cursos d'água, outras sobre o rio soterrado e até uma estrada com pedágio: o instrumento gerador de recursos que trouxe tanto sucesso a Moses em Nova York. Moses propunha três novas vias expressas no plano: a rodovia principal de Caracas a La Guaira; a rodovia ao longo do rio Guaire, e a terceira chamada Capitólio, uma rodovia norte-sul submersa situada onde hoje está a avenida Baralt, que ligaria as duas anteriores. Outra semelhança entre as propostas de Caracas e de São Paulo é a ideia de conectar as capitais com seus portos. Para Caracas Moses propunha a criação de um novo sistema rodoviário com ligação expressa a La Guaira, o principal porto marítimo da região. Em São Paulo a mesma estratégia foi utilizada para a ligação com o porto de Santos, pela via Anchieta. O Plano Arterial de Moses para Caracas não foi construído, mas suas ideias estão subjacentes às atuais Autopista Caracas-La Guaira e Autopista del Este, construídas nas décadas de 1950 e 1960, respectivamente.

estrangeiros especializados que poderiam trazer sua experiência em soluções para casos análogos dadas a cidades maiores ou do mesmo porte que São Paulo.<sup>352</sup>

Em 14 de julho de 1950 foi firmado o contrato entre a prefeitura de São Paulo e a IBEC para a elaboração do *Programa de Melhoramentos Públicos* para a cidade de São Paulo.

Segundo Leme (2011, p. 184) dois aspectos do plano estrangeiro parecem ter tido um “impacto importante e permanente no desenvolvimento da cidade e no meio urbanístico local: a proposta de um sistema de vias expressas e a afirmação da prioridade ao sistema de transporte coletivo por ônibus”. Leme (2011, p. 185) chama a atenção para duas questões: a indicação da compra de ônibus para o suprimento do transporte coletivo e a proposta de formação de uma corporação com a participação da *Light & Power* para urbanizar as terras ao longo do canal do rio Pinheiros. Abria-se, assim, possibilidade para o campo dos negócios entre empresas estrangeiras e a municipalidade.

Siwi (2021) procurou apresentar como os reformadores de Nova York, em especial Robert Moses, responderam ao desenvolvimento urbano de cidades da América do Sul, sobretudo São Paulo, uma cidade em expansão no segundo pós-guerra.

Moses se demonstrou pouco interessado no início do desenvolvimento de seu plano para São Paulo. À época a *Light & Power* foi quem contratou Moses, via IBEC, para vir a São Paulo devido a seu interesse na urbanização da várzea do rio Pinheiros. A *Companhia City* também possuía interesse em incorporar a área e a transformar em bairros de luxo para a elite paulistana. A *Companhia City* já possuía vários empreendimentos residenciais no modelo Cidade-Jardim na região, incluindo Jardim América, Butantã, Alto de Pinheiros e Pacaembu.

Como era de se esperar o plano de Moses beneficiou os empreendedores privados, do mesmo modo como havia procedido em seus planos para renovação urbana em Nova York. O maior defensor de Moses em São Paulo foi Henrique Dumont Villares cujas relações com a Cia. City derivavam de seu irmão, Arnaldo Dumont Villares, diretor da

---

<sup>352</sup> Projeto de Lei 278/50 *apud* LEME, Maria Cristina da Silva. *A presença norte americana e a transformação de São Paulo no pós-guerra*. In: Lanna, Ana; Peixoto, Fernanda, Lira, Jose Tvaes, Sampaio, Maria Ruth. (Org.). *São Paulo, os estrangeiros e a construção das cidades*. 1ªed.São Paulo: Alameda, 2011, v. 1, p. 183.

empresa em 1921, cuja sede ficava no térreo do edifício Azevedo Villares, recém-inaugurado.

Moses embarcou com sua esposa para o Brasil em 20 de outubro de 1949. A viagem de 30 dias de barco, a princípio, interessava mais ao urbanista como férias do que como trabalho e negócio. Tal perspectiva se alterou no ano seguinte quando o então prefeito de São Paulo, Lineu Prestes, o convidou para elaborar um plano geral para a cidade.

Lineu Prestes havia sido nomeado, por Adhemar de Barros, diretor da Faculdade de Farmácia e Odontologia da recém-criada Universidade de São Paulo, em 1934. De 1947 a agosto de 1949 foi reitor da USP e promoveu reformas em sua estrutura administrativa criando um novo regimento. Em 1949 foi nomeado secretário da Fazenda do Estado de São Paulo e, em 1950, assumiu a prefeitura da capital, durante a segunda gestão de Adhemar de Barros no governo (14 de março de 1947 até 31 de janeiro de 1951).

Como prefeito, Lineu Prestes vislumbrou que a contratação do renomado urbanista de Nova York, uma cidade tida como modelo pelos paulistanos, poderia demonstrar o seu compromisso em resolver os problemas urbanos de São Paulo à época. A contratação de Moses também agradou aos atores nacionais e estrangeiros envolvidos com o lucrativo desenvolvimento urbano da cidade.

Para o trabalho Moses organizou uma equipe de dez especialistas norte-americanos que já tinham trabalhado antes com os projetos e obras públicas de Nova York. Em seus termos, o *Plan of Public Improvements for São Paulo* recomendava, nas entrelinhas, que o governo transferisse às empresas estrangeiras (*City Light*) o controle sobre as terras oriundas da retificação do rio Pinheiros. Moses adquiriu um crescente entusiasmo pelas questões de São Paulo e a descrevia como uma "cidade em expansão", comparando-a com as cidades de Dallas e Houston, nos EUA.

Um exemplo revelador do crescente entusiasmo de Moses por São Paulo, que ele agora descrevia como uma "cidade em expansão", foi a forma como ele comparava São Paulo às cidades dos EUA. "Fale sobre Dallas e Houston", escreveu Moses, "São Paulo as supera quando se trata de energia e esforço." "Pode ser", acrescentou, "que as fronteiras tenham se deslocado para a América do Sul." A admiração de Moses pela energia e esforço de São Paulo — "o vigor de São Paulo", como ele chamava — só aumentaria ao longo do tempo. Em uma carta de 1950 ao arquiteto Neal T. Childs, Moses previu que



São Paulo estava prestes a se tornar uma grande cidade global. "O Brasil é um país que será ouvido no futuro", declarou Moses. "E minha intuição", acrescentou, "é que em breve, São Paulo será uma das grandes cidades industriais do mundo." No mesmo ano, Moses fez uma previsão semelhante a Abbot Low Moffat, membro de longa data da Assembleia do Estado de Nova York. "São Paulo", declarou ele, logo emergirá como "um dos grandes centros urbanos do mundo". Moses ficou tão impressionado com o "progresso surpreendente" da cidade que até incentivou um conhecido da Itália a se mudar para São Paulo, observando que lá encontraria mais oportunidades do que em Nova York. Quando ele retornou a Nova York após sua segunda visita, Moses estava completamente cativado por São Paulo e seus habitantes, que ele descrevia como "fortes, independentes e ambiciosos".<sup>353</sup>

A experiência de Moses em São Paulo foi fortemente mediada por brasileiros como os Dumont Villares. Além de estabelecer relações duradouras com engenheiros e autoridades municipais de São Paulo, Moses mantinha contato direto com os vários políticos brasileiros. A exemplo disso foi o caso de Henrique Dumont Villares e Luiz Carlos Berrini Jr.<sup>354</sup>, com quem Moses se correspondeu por quase duas décadas. Ao longo desse período, Moses enviou a São Paulo numerosos panfletos, relatórios e outras publicações sobre a renovação urbana de Nova York e pedia rotineiramente para ser mantido a par dos acontecimentos em São Paulo. Esses interlocutores locais atribuíram muitas das mudanças ocorridas em São Paulo diretamente a Moses.

Moses também encorajou os principais representantes de Nova York, incluindo o prefeito Robert Wagner, a visitar São Paulo. Como disse a Henrique Dumont Villares em 1956, tal viagem seria uma bela forma de promover boas relações, troca de informações e cimentar amizades. Os políticos de São Paulo valorizavam tanto seu relacionamento com Moses que o tornaram cidadão honorário, em 1954.

Todavia, Robert Moses também fez vários inimigos em São Paulo, especialmente um grupo de arquitetos modernos que discordavam de seus métodos e recomendações para a cidade. Entre eles estavam João Vilanova Artigas e outros arquitetos associados ao Instituto de Arquitetos do Brasil de São Paulo (IAB-SP).

---

<sup>353</sup> SIWI, M. (2021). *The Making of New York's Avenue of the Americas: Transnational Circuits of Urban Renewal*. *Journal of Urban History*, 47(1), 85-110. Tradução nossa.

<sup>354</sup> Luís Carlos Berrini Jr. (Petrópolis, 27 de janeiro de 1884 – São Paulo, 22 de maio de 1949) formou-se em engenharia pela Escola de Engenharia Mackenzie, em 1904, tendo estudado em seguida na Universidade de Cornell, nos Estados Unidos, onde cursou Mecânica e Elétrica, formando-se em 1907. De volta ao Brasil, foi professor de Hidráulica e Motores no Mackenzie. Berrini também fez parte do quadro de engenheiros municipais da prefeitura de São Paulo.

A visão limitada de Moses sobre São Paulo e seus desafios não passou despercebida aos críticos locais, incluindo Francisco Prestes Maia. Curiosamente, a principal queixa de Prestes Maia não era com Moses. Em vez disso, criticou Lineu Prestes e a delegação oficial encarregada da visita de Moses por evitarem deliberadamente certas áreas da cidade e darem aos seus convidados estrangeiros a impressão de que a pobreza e a miséria não eram problemas sérios em São Paulo.<sup>355</sup>

Foi também nessa época que Moses começou a defender relações mais estreitas com a América Latina de forma mais ampla. O planejador estadunidense levou a sério os princípios do Pan-Americanismo e da Política de Boa Vizinhança, escrevendo cartas a autoridades em Washington.<sup>356</sup>

### 5.3 As candidaturas e a aposentadoria [do Serviço Público] de Prestes Maia

#### 5.3.1 As candidaturas políticas

No dia 10 de maio de 1952, o *Correio Paulistano* anunciou que uma comissão formada por líderes influentes de São Paulo havia se reunido para homenagear o engenheiro Francisco Prestes Maia devido à sua aposentadoria do Serviço Público. A homenagem seria realizada através de um “almoço popular”, reconhecendo os valiosos serviços prestados por Maia à comunidade bandeirante ao longo de sua carreira.<sup>357</sup>

---

<sup>355</sup> MAIA, Francisco Prestes. *O Programa Norte-Americano de Melhoramentos para São Paulo*, Revista Digesto Econômico, vol. 7 de abril de 1951.

<sup>356</sup> SIWI, M. (2021). The Making of New York's Avenue of the Americas: Transnational Circuits of Urban Renewal. *Journal of Urban History*, 47(1), 85-110.

<sup>357</sup> Comissão formada por: Amador Cintra do Prado, presidente do Instituto de Engenharia de São Paulo; Benedito Montenegro, presidente da Sociedade de Medicina e Cirurgia de São Paulo; Jairo de Almeida Ramos, presidente da Associação Paulista de Medicina e diretor da Escola Paulista de Medicina; Monsenhor Deusdedit de Araújo, do clero paulistano; Alípio Correa Neto, presidente do Partido Socialista Brasileiro; Antônio de Almeida Jr. presidente da União Democrática Nacional; Antônio de Queiroz Filho, presidente do Partido Democrata Cristão; Carlos Cyrillo Jr., presidente do Partido Social Democrático; João Domingues Sampaio, presidente do Partido Republicano; Menotti Del Picchia, presidente do Partido Trabalhista Brasileiro; José Domingos Ruiz, líder do Partido Trabalhista Nacional; Carlos Lacerda de Vergueiro, Senador da República; Mário Rolim Teles, presidente da Sociedade Rural Brasileira; Horácio de Melo, presidente da Associação Comercial de São Paulo; Fernando de Almeida Prado, presidente da Bolsa de Mercadorias de São Paulo; Francisco de Salles Vicente de Azevedo, presidente do Centro das Indústrias do Estado de São Paulo; Antônio Francisco Fleury, presidente do Sindicato dos Bancos do Estado de São Paulo; Alexandre Martins Rodrigues, presidente da Associação dos Antigos Alunos da Escola Politécnica de São Paulo; Eduardo Medeiros, presidente da Associação dos Antigos Alunos da Faculdade de Direito. *Jornal Correio Paulistano* de 10/05/1952.

No mesmo dia em que o *Correio Paulistano* anunciava a aposentadoria de Prestes Maia do serviço público, o jornal carioca *Última Hora* trazia uma matéria sobre o convite feito pelo presidente Getúlio Vargas a Maia para assumir a presidência do Conselho Nacional do Petróleo, substituindo o general João Carlos Barreto. Maia respondeu aos jornalistas dizendo que, até aquele momento, não havia recebido nenhum convite e que tomara conhecimento do fato através do rádio.<sup>358</sup>

Após se aposentar, em 1952, Prestes Maia concentrou-se mais profundamente em suas atividades empresariais e políticas. Sua experiência como prefeito da capital (1938-1945), a autoria de planos urbanísticos e consultorias relevantes, seu trabalho na Secretaria de Viação e Obras Públicas e sua participação em diversas comissões e sociedades, como a de Amigos da Cidade de São Paulo, consolidaram sua reputação como uma figura dotada de visão técnica, estratégica e política.

Antes de sua aposentadoria, Prestes Maia concorreu ao cargo de governador do estado de São Paulo em 1950, sendo apoiado pela coligação entre UDN, PSD, PSB e PR. Sua candidatura surgiu de um movimento popular em São Paulo, sendo reconhecido por sua "inabalável retidão de caráter". Após seu primeiro mandato como prefeito (1938-1945), Prestes Maia voltou ao cenário político em 1947, quando foi lançado como candidato à prefeitura da capital. Segundo a opinião pública, ele era apoiado devido às suas realizações durante seu mandato anterior. Entretanto, o governo federal declarou São Paulo como centro estratégico militar, resultando no cancelamento das eleições e na nomeação de um prefeito pelo governo federal.

Segundo *O Cruzeiro*,

(...) em princípios de 1949, começaram a aparecer nos principais logradouros da Paulicéia, umas mesinhas com livros abertos, onde o público assinava, pedindo a volta do antigo prefeito ao poder público, mas desta vez como governador. O movimento rapidamente ganhou terreno, e em três dias cerca de quarenta mil pessoas anônimas das ruas apuseram assinaturas nos livros. Pouco depois, realizou-se a Convenção estadual da UDN e o nome de Prestes Maia foi aclamado como candidato a governador, apesar da resistência de alguns <<velhos>> do partido brigadeirista: Júlio de Mesquita, Valdemar Ferreira, e outros, de mentalidade retrógrada. Esses <<velhos>> não enxergavam que a admiração pública pelo ex-prefeito da capital era tão grande que dava à UDN uma excelente chance de se reabilitar no Estado de

---

<sup>358</sup> Jornal *Última Hora* (RJ), 10/05/1952.

São Paulo. Os « moços » do partido viam as coisas com maior largueza, porque hoje, Prestes Maia é um candidato eminentemente popular, e não causará admiração a ninguém se ele, em 3 de outubro, vindouro for conduzido pelo eleitorado paulista aos Campos Elíseos. <sup>359</sup>

A reportagem traçava um perfil abrangente do candidato udenista, desde sua infância até sua carreira na Secretaria de Viação e Obras Públicas do estado, destacando sua dedicação exemplar ao serviço público ao longo de trinta anos, sem faltas ou licenças. Além disso, enfatizava sua rigidez em relação aos funcionários públicos pouco assíduos. Segundo a revista, ao deixar a prefeitura em 1945, Maia havia deixado um saldo positivo significativo em suas contas, resultado de uma gestão financeira prudente, sem despesas supérfluas. A reportagem afirmava que Prestes Maia conseguiu transformar a "fisionomia da pauliceia" por meio de uma das maiores remodelações urbanísticas da América Latina, sem aumentar tributos e sem deixar dívidas.

---

<sup>359</sup> Revista *O Cruzeiro*. Edição 48, 16 de setembro de 1950. A matéria, redigida por Arlindo Silva e ilustrada com fotografias do renomado fotógrafo Peter Scheier, destaca-se pelo contexto em que foi produzida. Scheier, nos finais dos anos 1940, colaborou intensamente com o Museu de Arte de São Paulo (MASP) e diversos arquitetos pioneiros do Movimento Moderno, tanto em São Paulo como em todo o Brasil. Naquela época, a revista *O Cruzeiro*, uma das mais populares do período, passava por uma reformulação editorial liderada pelo fotógrafo francês Jean Manzon, reconhecido por sua vasta experiência no fotojornalismo europeu. Esse período marcou a especialização da fotografia em diversos campos, como moda, arquitetura e design, e a ascensão do fotógrafo como especialista em comunicação visual. Esse fenômeno ocorreu paralelamente ao processo de internacionalização da arte e da cultura, sendo a Bienal de São Paulo um dos seus marcos mais evidentes; Arlindo Silva (1923 - 2011) foi um jornalista brasileiro. Atuou na capital paulista junto ao periódico *A Noite* e foi editor-chefe da revista *O Cruzeiro*; "Nascido em Glogau, na Alemanha, em 1908, e de origem judaica, Peter Scheier mudou-se para o Brasil em 1937, fugindo da avassaladora ascensão do nazismo em seu país trabalhou em *O Cruzeiro* entre 1945 e 1952. Os fotógrafos da revista, na sua maioria europeus, eram liderados pelo francês Jean Manzon (1915-1990). Scheier fazia dupla com os repórteres Nelson Motta e Arlindo Silva, o primeiro jornalista a entrar no quarto em que Getúlio Vargas cometeu suicídio, em 1954. Graças ao fato de *O Cruzeiro* pertencer ao grupo dos *Diários Associados*, de Assis Chateaubriand, transformou-se em fotógrafo oficial do Museu de Arte de São Paulo, inaugurado em 1947. Seus registros de eventos captaram a própria constituição do acervo do museu, bem como suas primeiras exposições. A atuação no MASP e a relação com o diretor do museu, Pietro Maria Bardi e sua esposa, Lina Bo Bardi, levaram Scheier a fotografar diversos trabalhos da arquiteta, como a Casa de Vidro e a documentação de artesanato iniciada por ela na Bahia. Suas fotos, que revelam um grande apuro formal, são testemunho vivo das grandes transformações pelas quais passou o Brasil, rumo à modernidade". Fonte: Instituto Moreira Salles.

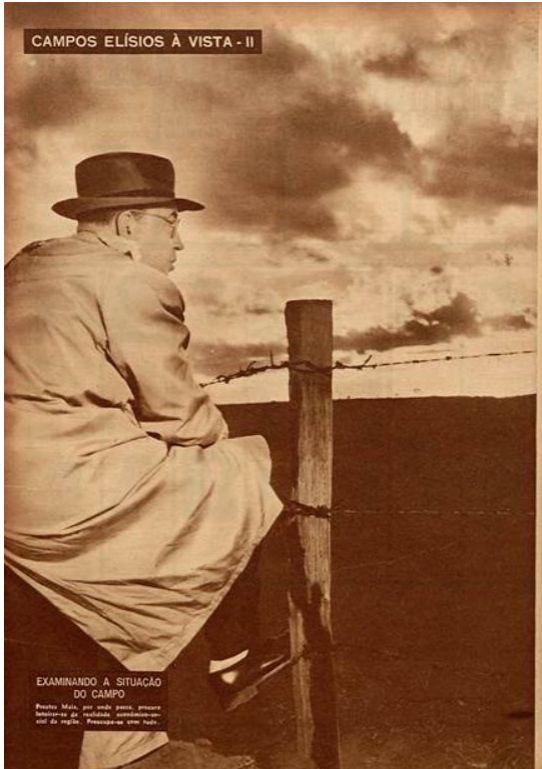


Figura 278: Reportagem da revista *O Cruzeiro*: Prestes Maia madrugou na estrada. Legenda da foto: "Examinando a situação do campo. Prestes Maia, por onde passa, procura inteirar-se da realidade econômico-social da região. Preocupa-se com tudo". Fonte: Revista *O Cruzeiro*, 16/09/1950.



Figura 279: Reportagem da revista *O Cruzeiro*: Prestes Maia madrugou na estrada. Legenda da Foto: "Falando aos eleitores - Prestes Maia não promete mundos e fundos. Suas orações são serenas e equilibradas". Fonte: Revista *O Cruzeiro* de 16/09/1950.

A revista também trazia a público o fato de que Nelson Rockefeller, durante sua estada em São Paulo, proferiu uma saudação ao então prefeito no Automóvel Clube dizendo: "*I take you my hat*". Enfatizava que Rockefeller estava profundamente envolvido com empreendimentos de arte e urbanismo nos Estados Unidos, especialmente em Nova York. Além disso, destacava que Maia, além de ter realizado "melhoramentos antes considerados utópicos", havia introduzido uma nova escala de grandeza na cidade: a metropolitana. Também mencionava que o urbanista havia planejado linhas de metrô que atenderiam aos bairros operários, conectando o centro da cidade a Santo Amaro e ao Braz, ressaltando que Maia foi capaz de realizar, com determinação, o que outros consideravam arrojo, loucura e esbanjamento. A revista também afirmava que os ônibus elétricos implantados naquele período foram uma iniciativa do então prefeito Prestes Maia.

Sobre a campanha ao governo, a matéria afirmava que Prestes Maia a havia iniciado há cerca de um ano, ou seja, em 1949, e que estaria se "aprofundando pelo sertão afora"; que nesse um ano de campanha Maia já havia visitado cerca de duzentos municípios paulistas não indo apenas aos "grandes centros do *hinterland*", mas, pelo contrário, teria adotado uma tática nova "embarafustando-se pelos fins do mundo do interior" de trem, caminhão e automóvel, comendo o pó vermelho das estradas, tomando chuva na cabeça, porém chegando aos mais humildes vilarejos, "lugares por onde nunca nenhum candidato ou nenhum governador sonhou jamais passar".

No pleito de 1950, Prestes Maia ficou em último lugar com 350.732 votos, contra 404.736 de Hugo Borghi e 472.863 de Lucas Nogueira Garcez, que saiu vitorioso.

Na eleição seguinte ao governo estadual, em 1954, Adhemar de Barros, representante populista do Partido Social Progressista – PSP, angariou apoio no interior, sendo associado ao slogan "rouba, mas faz!". Jânio Quadros, baseando sua campanha no antiadhemarismo, e Hugo Borghi, concorrendo pela terceira vez, foram percebidos pela mídia como candidatos com chances limitadas de vitória.





**Figura 280:** Cobertura da Revista *O Cruzeiro* sobre as eleições ao governo do estado de São Paulo em 1954. Entrevista com os então candidatos: Jânio Quadros (PTN e PSB), Adhemar de Barros (PSP), Prestes Maia (PSD, PR, UDN, PDC e parte de PTB) e Hugo Borghi. “Na Fogueira Política de São Paulo”. **Fonte:** Revista *O Cruzeiro* de 05/06/1954, p. 82-83.

Prestes Maia, respaldado pelo governador Lucas Nogueira Garcez e apoiado por uma coalizão entre UDN, PSD, PR e partes do PTB e do PDC, almejava conquistar votos da classe média e conservadora. Em sua segunda tentativa de conquistar o cargo, Maia prometia uma gestão estadual baseada na racionalidade administrativa, embora sua vitória fosse considerada improvável pela mídia.

Em uma entrevista para *O Cruzeiro*<sup>360</sup>, Maia destacou que sua candidatura (1954) refletia uma reação pública contra os métodos políticos vigentes, expressando um anseio por moralização. Quando questionado sobre os transportes e o Plano Rodoviário Estadual, Maia ressaltou a necessidade de equilibrar o desenvolvimento rodoviário com os interesses das Estradas de Ferro, demonstrando sua preocupação com a multimodalidade dos transportes. Em relação à crise energética vivida no período, defendeu um maior envolvimento do governo na produção de energia,

<sup>360</sup> Revista *O Cruzeiro*, 05 de junho de 1954, p. 82-83.



visando custos controlados e lucros garantidos. Quanto ao estímulo à produção agrícola, Maia mencionou os desafios clássicos como financiamento, mecanização e garantia de preços, além de expressar preocupação com a expansão excessiva da pecuária em detrimento das lavouras. Ele também destacou a importância da recuperação das terras agrícolas esgotadas.

No início de agosto de 1954, em meio à iminência do suicídio de Getúlio Vargas, a revista *O Cruzeiro* relatou um encontro entre o presidente Vargas e o governador Lucas Nogueira Garcez, durante um almoço no Rio de Janeiro. Nesse evento, Vargas expressou seu apreço pela possível vitória de Prestes Maia nas eleições, elogiando suas qualidades públicas. Entretanto, Maia ainda ponderava sobre o impacto desse apoio, considerando o desgaste da imagem de Vargas.

Em setembro daquele mesmo ano, a revista *O Cruzeiro* trouxe informações que são, até hoje, pouco discutidas pela historiografia. A reportagem diz que Getúlio Vargas, antes de falecer, finalmente havia superado suas hesitações em relação à política de São Paulo. Vargas havia decidido apoiar, sem reservas, a candidatura de Prestes Maia, seu amigo pessoal, a quem ele apoiou durante oito anos como prefeito da capital paulista.<sup>361</sup>

A reportagem também afirma que Prestes Maia teve um papel importante em 1945, quando Vargas precisava escolher um candidato para a Presidência da República. Antes de apresentar o nome do General Eurico Dutra, Getúlio havia convidado Prestes Maia, que recusou. No ano seguinte, em 1946, Vargas também tentou nomeá-lo Governador do Estado e só apoiou Hugo Borghi depois de perceber que Maia não aceitaria.

Em 1947, o PTB registrou a candidatura do ex-prefeito à prefeitura, porém, como dissemos, a eleição foi cancelada devido à lei do Congresso que revogou a autonomia da capital paulista.<sup>362</sup>

Derrotado em 1954, durante a administração de Jânio Quadros como governador do estado de São Paulo, Prestes Maia fez parte da Comissão do Plano do Município. Além disso, chefiou a comissão estabelecida pela prefeitura da capital para analisar um

---

<sup>361</sup> Revista *O Cruzeiro*, páginas 108 e 109, edição de 18 de setembro de 1954.

<sup>362</sup> Revista *O Cruzeiro*, páginas 108 e 109, edição de 18 de setembro de 1954.

sistema metropolitano de transporte coletivo. Também esteve envolvido na elaboração do "Anteprojeto para um Sistema de Transporte Rápido para a Cidade de São Paulo", porém sua implementação foi barrada pela Câmara Municipal.

Em 1957, Prestes Maia concorreu à prefeitura de São Paulo com o apoio de Jânio Quadros, UDN e PTB, mas foi derrotado por Adhemar de Barros, do PSP. Somente em 1961, com o respaldo de Carvalho Pinto, governador do estado, Maia foi eleito prefeito, derrotando Emílio Carlos, do PTN, e Cantídio Sampaio, do PSP.

### **5.3.2 Diretor da Companhia City e Conselheiro da Refinaria União: duas empreitadas comerciais de Prestes Maia, após sua aposentadoria do Serviço Público**

Em relação às empreitadas comerciais de Prestes Maia, nossa pesquisa levantou uma extensa documentação que confirma seu envolvimento no mundo empresarial após sua aposentadoria, em 1952. Essas atividades, até o momento, escaparam ao escrutínio da historiografia e merecem ser trabalhadas por pesquisas vindouras. Apenas para citar alguns exemplos e abrir os caminhos para novas investigações, citamos duas empreitadas empresariais do engenheiro-urbanista.

Em 1952, Prestes Maia tornou-se acionista e diretor na *Companhia City*, refletindo sua significativa influência e ativa participação no cenário empresarial da época. Em 1959, as atas da *Companhia City Paulista de Terrenos e Melhoramentos* revelam uma administração composta por Fábio da Silva Prado, como presidente, e Lucas Nogueira Garcez e Prestes Maia, atuando, lado a lado, como diretores da empresa. Naquele período, a *Companhia City* expandia suas atividades, incluindo a corretagem de imóveis, ampliando seu escopo de atuação no mercado imobiliário.

Ainda em 1952, Prestes Maia integrou o Conselho Consultivo do Banco de Investimentos Roxo Loureiro S.A. Esse grupo detinha participações na Refinaria e Exploração de Petróleo União S.A., em Capuava, e na Companhia Pan-America Hotéis e Turismo – COPAN, responsável pela construção do emblemático edifício de mesmo nome, ícone da arquitetura moderna paulista. Segundo Ata da empresa no *Diário Oficial do Estado de São Paulo* tratava-se:

(...) da maior empresa particular da indústria petrolífera nacional, à qual foi concedida prioridade para o abastecimento do Estado de São Paulo, Sul de Minas, Triângulo Mineiro, Norte do Paraná e Goiás. – a mais importante zona de consumo de produtos petrolíferos do país. Sua diretoria acha-se integrada por figuras das mais representativas dos meios industriais e financeiros do Rio de Janeiro e de São Paulo: Presidente, Alberto Soares Sampaio; Vice-Presidentes, Henrique Bastos Filho, Dácio de Moraes Jr. e Bento Soares Sampaio; Diretores, Alberto de Faria Filho, Manoel de Azevedo Leão e Basileu da Costa Gomes; Conselho Consultivo: Francisco Prestes Maia, E.G. Fontes, Antônio Prado Jr., Comendador Geremia Lunardelli, Francisco Matarazzo Sobrinho, Themistoles Marcondes Filho.<sup>363</sup>

A Refinaria de Capuava, chamada “União”, constituiu-se com um capital de 60 milhões de cruzeiros e deu início aos estudos para a montagem da unidade refinadora, contratando, para esse fim, nos Estados Unidos, firmas especializadas em engenharia petrolífera através da *Hydrocarbon Research Inc.*<sup>364</sup> A empresa norte-americana ficou responsável pelo projeto da parte técnica e de engenharia e também pelo planejamento completo do movimento financeiro e econômico da refinaria. A União adquiriu um terreno no município de Santo André para a construção da unidade refinadora que foi iniciada em 1950. A *Hydrocarbon Research Inc.* foi a responsável pelo projeto, montagem e início do processamento. O processo de craqueamento térmico foi licenciado pela *Socony Mobil*<sup>365</sup>, também estadunidense. A montagem da refinaria foi feita pela *Chicago Bridge & Iron*<sup>366</sup>. As obras de construção civil foram dirigidas por técnicos do Conselho Nacional do Petróleo, sob supervisão de um engenheiro da *Hydrocarbon Research Inc.* Ao Conselho Nacional do Petróleo, cuja direção Prestes Maia

---

<sup>363</sup> Diário Oficial do Estado de São Paulo de 20/04/1952. Atividades Sociais de Roxo Loureiro – S/A.

<sup>364</sup> A *Hydrocarbon Research Inc.* foi fundada em 1943 e atuou no desenvolvimento de tecnologias para conversão de petróleo pesado e carvão limpo hidroprocessamento. As tecnologias da empresa foram licenciadas e estão em uso, em escala comercial, em todo o mundo.

<sup>365</sup> Descendente direta da *Standard Oil*, a Mobil era originalmente conhecida como *Standard Oil Company of New York* (abreviada para Socony) depois que a *Standard Oil* foi dividida em 43 entidades diferentes em uma decisão de 1911 da Suprema Corte dos Estados Unidos. A Socony fundiu-se com a *Vacuum Oil Company*, que deu origem ao nome *Mobil*, em 1931, e posteriormente renomeou-se para *Socony-Vacuum Oil Compa.* Com o tempo, a *Mobil* tornou-se a identidade principal da empresa, o que levou a uma renomeação em 1955 para *Socony Mobil Oil Company*, em 1966, para *Mobil Oil Corporation*.

<sup>366</sup> A *Chicago Bridge and Iron - CB&I* foi fundada em 1889 por Horace E. Horton em Chicago, Illinois, EUA. Embora inicialmente envolvida no projeto e construção de pontes, a *CB&I* voltou seu foco para o armazenamento de líquidos a granel no final do século 19 e início do século 20, coincidindo com a expansão ocidental das ferrovias nos Estados Unidos e a descoberta de petróleo no sudoeste. A empresa rapidamente se tornou conhecida pela engenharia de projeto e construção em campo de tanques elevados de armazenamento de água, tanques acima do solo para armazenamento de petróleo e produtos refinados, navios de processo de refinaria e outras estruturas de chapa de aço. Como tal, apoiou a expansão da exploração de petróleo fora dos EUA, iniciando operações na América do Sul, em 1924, na Ásia dois anos depois e no Médio Oriente, em 1939.

foi indicado por Getúlio Vargas em 1952, incumbiu-se o treinamento de pessoal nas áreas de operação, manutenção, segurança industrial e inspeção.

Com o início da construção da unidade refinadora, a companhia preparou-se para aumentar seu capital para 300 milhões de cruzeiros, quantia calculada como necessária à realização do empreendimento. Para tanto, seus dirigentes argumentaram, em 1952, que:

O detalhado exame que procedemos sobre as condições econômicas do empreendimento, a elevada idoneidade técnica e moral dos seus dirigentes, e o caráter de utilidade pública e nacional da iniciativa, nos aconselharam a aceitar a honrosa incumbência da distribuição pública das ações representativas do aumento do seu capital social, no valor de 240 milhões de cruzeiros (...) organizamos para esse fim uma rede integrada por mais de 600 representantes, localizados no Estado de São Paulo, Distrito Federal, Norte do Paraná, Sul de Minas e Triângulo Mineiro. Tendo aberto a subscrição em 23 de julho, em 30 de setembro dávamos a mesma por encerrada, tendo a totalidade do aumento sido subscrita por mais de 13.000 acionistas. Tratando-se do primeiro grande empreendimento de ampla distribuição de títulos entre o público realizado por uma entidade particular, seus resultados revelaram altamente auspiciosos, eis que a Refinaria União se transformara em cerca de 2 meses e meio a sociedade anônima e estritamente privada que maior aumento de acionistas apresenta em todo o país.

De acordo com os gestores da refinaria, a abertura das ações da empresa foi considerada "a maior emissão de títulos ocorrida em 1951, com exceção da Companhia Siderúrgica Nacional, subsidiada pelo governo federal". Esse fato confirmou a capacidade do mercado nacional de capitais de fornecer recursos para financiar e concretizar grandes empreendimentos, desde que fosse promovida a organização dos sistemas e aplicadas as técnicas necessárias para reunir e direcionar as disponibilidades e economias dispersas entre as diversas camadas da população.



**Figura 281:** Reportagem da revista *O Cruzeiro: Petróleo, realidade brasileira*. Entre os diretores da Refinaria União, vê-se em primeiro plano, de preto, Assis Chateaubriand e logo atrás, de chapéu e óculos, Francisco Prestes Maia.  
**Fonte:** Revista *O Cruzeiro* de 07/07/1951, p. 112.

É pertinente destacar que muitos dos nomes associados à refinaria já foram mencionados nesta tese e, em diversas ocasiões, vinculados aos empreendimentos e iniciativas de Nelson Rockefeller no Brasil e, especificamente, em São Paulo. No entanto, não nos detivemos com profundidade sobre o papel de Prestes Maia junto à diretoria da Refinaria União. Este tema demanda novas e futuras investigações, e as pistas assinaladas aqui apenas corroboram nossos argumentos sobre a ampla e complexa atuação do urbanista e seu profundo conhecimento sobre a cidade e o estado de São Paulo em suas dimensões e articulações macrorregionais e econômicas.

## 5.4 Francisco Prestes Maia: um homem de seu tempo

As redes de circulação e transporte, de fato, sempre foram pontos considerados importantes nos textos e nas práticas de urbanismo e planejamento de Francisco Prestes Maia. A começar pelo nome do plano que o consagra como urbanista: “Estudo de um Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo”.

A primeira frase, das 357 páginas do Plano de Avenidas, foi escrita pelo engenheiro Arthur Saboya (1875-1952), então Diretor de Obras e Viação da Prefeitura de São Paulo, sob o título de “Advertência” e não de “Apresentação”, diz que: “O trabalho Plano de Avenidas para a cidade de São Paulo, como seu próprio nome o indica, trata simplesmente do estudo de um plano de avenidas para completar o systema de viação da cidade de São Paulo”.

O texto introdutório de Saboya, semelhante a um relatório de gestão, passa então a discorrer sobre as obras, até aquele momento, realizadas pelo prefeito Pires do Rio. Saboya chega a citar as tesouras da construção do novo mercado municipal e ao finalizar seu texto, o Diretor de Obras e Viação elogia a Comissão do Tietê, organizada para a canalização e retificação do rio, afirmando ter sido assertiva a escolha do prefeito em definir Ulhôa Cintra para chefia-la.

Depois, Saboya lembrou que os trabalhos da Comissão do Tietê estiveram anteriormente a cargo do “grande vulto da engenharia sanitária nacional o pranteado eng. Saturnino de Brito, a quem se deve o notável e primitivo projecto de melhoramentos do Tietê”.

A não ser a frase de abertura, nenhuma colocação é feita sobre o conteúdo do texto que se inaugurava e, muito menos, ao nome de seu autor. Saboya tinha 55 anos e, Prestes Maia, 34; 21 anos de diferença, no ano de 1930. Saboya era o chefe da Diretoria de Obras e Viação do município e Maia, há 12 anos no serviço público, era um jovem engenheiro politécnico da Secretaria de Obras e Viação do governo estadual.

Nas páginas seguintes, o autor, Prestes Maia, inicia seu trabalho sob o título que daria “de início”, ao leitor, apenas “Duas Palavras”:

“Este livrinho originou-se de um estudo para ligação de diversas avenidas e logradouros, que a Prefeitura projectava. Estudo summario e despretencioso de repartição, como tantos que diariamente os arquivos sepultam...merecidamente”.<sup>367</sup>

A grande questão é: como um simples "livrinho", "estudo despretencioso de repartição", teria sido um dos grandes responsáveis por transformar São Paulo, nos anos subsequentes, em uma cidade que virou as costas para seus rios e priorizou, sobre qualquer outro modal, o automóvel, tornando-a uma metrópole eminentemente rodoviária, conforme apontado por boa parte da historiografia? A partir desse questionamento, indagamos de que maneira as aquarelas do Plano de Avenidas puderam se transformar nas vias marginais atuais?

Grande parte da historiografia, com razão e mérito, reconhece Saturnino de Brito e suas ideias inovadoras de engenharia sanitária e fluvial. No entanto, essa crítica também atribui a Prestes Maia a responsabilidade por muitos dos problemas enfrentados pela metrópole. Será que essa visão simplista do antagonismo entre as perspectivas desses dois engenheiros é a única verdade a ser considerada?

Leitores mais atentos poderão observar que, antes de iniciar suas “Duas Palavras”, a epígrafe do texto introdutório, quase despercebida e em inglês, diz: *“A perfect judge will read each work of wit. With the same spirit that its author writ”*.

Na tradução: “Um juiz perfeito lerá cada obra de arte. Com o mesmo espírito que seu autor escreveu”. A sentença citada por Prestes Maia é de Alexander Pope (1688-1744), um dos poetas mais importantes e influentes da literatura inglesa do século XVIII, famoso por sua tradução de Homero e conhecido principalmente por suas obras satíricas e pelo uso astuto da ironia e do humor.

Nas entrelinhas, Prestes Maia queria dizer que um juiz ou crítico ideal deve analisar uma obra de inteligência ou sagacidade com o mesmo espírito e compreensão que o autor teve ao escrevê-la. Em outras palavras, o crítico deve ser capaz de entender e apreciar a obra da mesma maneira que o autor a concebeu e escreveu. Uma leitura

---

<sup>367</sup> MAIA, F. P. *Um estudo de um plano de avenidas para São Paulo*. São Paulo: Melhoramentos, 1930.



que implica uma apreciação genuína e profunda da obra, levando em conta o seu contexto, a intenção do autor e a sua execução.

O Plano de Avenidas (1930), de fato, consagrou Prestes Maia como um urbanista de talento, e o engenheiro aproveitou-se da oportunidade para colocar todo o seu vasto conhecimento à mesa. As 357 páginas do trabalho não tratam apenas de avenidas ou de como completar o então congestionado sistema viário da cidade de São Paulo.

Prestes Maia era um homem de seu tempo. Não pertencia à elite tradicional paulistana, vinha de uma camada média urbana da sociedade. Buscou sua legitimidade por meio de sua atuação profissional e técnica, garantida pelo diploma em engenharia da Escola Politécnica, e do trabalho junto ao serviço público. Como homem de seu tempo, enxergava no automóvel uma conquista para os deslocamentos.

Essa é a leitura que pretendemos fazer nesta tese. Não só do Plano de Avenidas (1930), mas de outras três propostas de Prestes Maia vinculadas às cidades de Campinas (1934), Panorama (1946) e Santos (1947-1948), aqui, estudadas de maneira articulada.

Para nós, o planejamento regional praticado por Prestes Maia envolveu a produção do território a partir de uma rede de negócios e, nesse sentido, o pontapé inicial foi o Plano de Avenidas, que o colocou em contato com personagens ligados ao grande capital alinhados aos rumos da cidade e do território por meio de seus negócios.

Como afirmamos nesta tese, após o insucesso da Revolução de 1932, a interventoria de Armando de Salles Oliveira, também politécnico, aplicou às escalas do governo a ideia de que os paulistas deveriam se afirmar pela ciência. A primeira iniciativa foi a criação, em maio de 1933, da Escola Livre de Sociologia e Política de São Paulo, em cujo conselho superior estavam, entre outros, Roberto Simonsen, outro politécnico um dos maiores entusiastas da indústria paulista e brasileira. Depois veio a Universidade de São Paulo (USP), criada como instituição de ensino superior para contribuir na formação de uma elite intelectual e na modernização do panorama educacional que se apresentava.

Na teia da Escola Politécnica, Salles Oliveira fundou o Instituto de Pesquisas Tecnológicas do Estado de São Paulo (IPT), um farol a guiar os processos de produção.

Observando os movimentos do transporte global, criou o Departamento de Estradas de Rodagem (DER), subordinado à Secretaria de Viação e Obras Públicas. Essas medidas foram cruciais para impulsionar a indústria em ascensão, que despontava como uma grande promessa.

Ainda, Salles Oliveira, desejoso em levar a técnica urbanística ao interior do território, forneceu o politécnico de sua Secretaria de Viação e Obras Públicas à outras urbes. Campinas abriu os caminhos de Prestes Maia para hinterland e suas múltiplas possibilidades. Como a porta de entrada para o oeste paulista, a elite econômica e política local interiorizava seus negócios. Rumo às barrancas do rio Paraná, ultrapassando os limites de suas conquistas, avançava sobre o Mato Grosso, ainda se constituindo como unidade territorial a ser colonizada e explorada pelos “bandeirantes modernos”.

As fronteiras acompanharam o exaurir das terras do estado. A Comissão Geográfica e Geológica já havia feito o reconhecimento e demarcado dos limites; os Diederichsen, os Schimidt e os investimentos da *Theodor Wille & Cia.* abriram outros caminhos.

Se os tempos já não eram de café, eram de gado. Buscar entender suas necessidades técnicas e *modus operandi* revelou a existência de um modelo estrangeiro que havia se firmado, com a Primeira Guerra Mundial, em São Paulo. O “modelo de Chicago”, da linha da produção frigorífica, analisada por Henry Ford, e do imperativo acesso às ferrovias- navegação fluvial-rodovias e, a partir delas, ao porto marítimo em Santos.

Não por acaso os Dumont Villares implantaram seu Centro Industrial no Jaguaré, ao lado do frigorífico *Wilson* e próximo ao *Armour*. Com olhos que testemunharam as cidades da Europa e dos Estados Unidos, é plausível que enxergaram na várzea do rio Pinheiros os reflexos industriais como os de Chicago. Assim, sonharam construir a “Chicago da América do Sul”.

Para tanto, foi preciso energia. Dominar os meandros dos rios, por meio das conquistas da engenharia, e transformá-los em parte importante do sistema de recebimento e escoamento da produção para Santos. Para isso desenvolveu-se um sistema intermodal, articulando ferrovias, navegação fluvial, rodovias, tudo de forma articulada à geração dos muitos kilowatts de energia, pela Light, necessários ao desenvolvimento industrial.

Uma pergunta que nos fizemos, logo no início do processo desta investigação: por que o projeto de uma cidade de escala tão generosa, até mesmo monumental, no sertão da Alta Paulista? Acreditamos que a resposta conseguiu se apresentar através do estudo da urbanização, do contexto político e econômico, dos saberes em circulação e, sobretudo, dos negócios.

Para nós, Panorama-SP representou a maneira como Prestes Maia aplicou, ainda na década de 1940, por meio de um plano de urbanismo para uma cidade nova de fronteira, os princípios de planejamento regional e de bacias hidrográficas que se anunciavam nos livros e na circulação e presença de profissionais e homens de negócios.

Em síntese, o **capítulo 01** trouxe ao debate um grande enredo de paulistas – homens de negócios e engenheiros politécnicos – do qual Prestes Maia foi um dos personagens. A ideia foi conquistar para si os rincões do interior não só de São Paulo, mas também dos estados do centro-oeste brasileiro. Parte importante da infraestrutura necessária para tal conquista – as ferrovias, a navegação fluvial, as rodovias e o porto marítimo – já havia sido construída durante os tempos do café. Bastava, naquele momento, ampliá-la. As guerras e seus esforços ensejaram e fomentaram, junto ao Estado Novo, novos processos de produção e escoamento. O grande capital paulista, amparado pela engenharia politécnica, se dispôs ao desafio. A almejada ampliação e modernização das infraestruturas de transporte e suporte à industrialização possibilitaram a recuperação de antigos projetos de navegação fluvial e os conciliaram à geração hidrelétrica. Com as soluções encaminhadas na capital, os homens de negócio e o urbanista partiram para o hinterland ou heartland, explorando as possibilidades de um estado com vocação continental.

Nesse amplo contexto integraram-se os americanos com sua política da boa vizinhança. Sob o argumento do fomento à substituição das importações e o fornecimento dos manufaturados requeridos pelos países da América, os estadunidenses mapearam o território brasileiro e suas riquezas e o Brasil se manteve firme como um grande aliado sul-americano. Em contrapartida, vieram os empréstimos ao fomento siderúrgico, à pesquisa, às rodovias, à exploração e produção de petróleo, automóveis, caminhões e muitas ideias. Uma delas foi a de interligar nossas bacias

hidrográficas continentais entre si e com as infraestruturas de transporte e geração de energia elétrica.

Nelson Rockefeller, em seu empenho público e privado na América Latina, foi figura chave desse processo. O mesmo Rockefeller interessado na disseminação do automóvel para ampliação do consumo do petróleo produzido por suas companhias, entre muitos outros projetos, foi aquele que, no auge da Segunda Guerra Mundial, incentivou os estudos para uma possível hidrovia continental sul-americana. Rockefeller e seus braços institucionais, a AIA e o IBEC, criados após a Guerra podem ser considerados fortes objetos de estudo para analisar não apenas os temas clássicos relacionados às relações entre os Estados Unidos e a América Latina – como dominação, imperialismo, resistência e missão – mas também para avaliar a importância dos próprios latino-americanos e dos atores ligados ao setor privado no desenvolvimento dessas relações. Contradições de uma trama que se desenvolveu a partir dos personagens e interesses em jogo e que buscamos apresentar no **capítulo 02** e parte do **capítulo 03** desta tese.

Na esteira desse movimento, Prestes Maia foi aos Estados Unidos e travou contato com aquilo que acompanhava pelos livros e revistas. Partiu do Brasil com seu olhar voltado à temas específicos: planejamento e transporte metropolitanos, modernização ferroviária, rodoviária e portuária, políticas habitacionais e, como plano de fundo, mas não menos importante, os negócios.

Nos Estados Unidos, Maia conheceu pessoalmente profissionais e instituições que correspondiam e inspiravam os interesses dos paulistas em tornar o seu estado e a sua capital os polos principais do desenvolvimento industrial sul-americano. A viagem, de fato, efetivou a circulação de saberes e ideias que se desdobraram em projetos e planos no território de São Paulo em conexões intermodais com outros estados e países sul-americanos. Uma via de mão dupla pois, no amplo espectro dessas relações, os norte-americanos também utilizaram o Brasil e a América Latina como laboratório de suas ideias e práticas de urbanismo e planejamento regional, que, para vários estudiosos, definiram parte significativa dos princípios do desenvolvimento da cidade americana no século XX.

A viagem de Prestes Maia, e o seu caderno de croquis e anotações, poderão ser tema de investigações mais aprofundadas sobre as questões que ainda não descortinamos nesta pesquisa, mas que trouxemos ao debate em nosso **capítulo 03**.

Como vimos, ao retornar ao Brasil, poucos anos antes de se aposentar do serviço público, Prestes Maia concebeu o primeiro plano que denominou, efetivamente, de “regional”. À luz do que percebemos em nossa análise do caderno de viagem do urbanista, concernentes às experiências, leituras e observações feitas por ele na América do Norte, pudemos analisar e compreender, no **capítulo 04**, o Plano Regional de Santos a partir de contornos mais precisos.

É sabido que a preocupação de modernização portuária e de industrialização da Baixada Santista era tema já debatido pelas esferas do governo e os circuitos do capital interessados e envolvidos na questão. A descoberta de petróleo na Bahia e as possibilidades de refino em São Paulo, atreladas à infraestrutura energética da Light, em Cubatão, e às redes de circulação do combustível por via ferroviária, rodoviária ou mesmo por um oleoduto, já deveriam estar entre as inquietações de Prestes Maia, e puderam ser percebidas anos depois ao Plano Regional de Santos, por meio de sua atuação profissional privada.

Os episódios posteriores à publicação do Plano Regional de Santos, relativos à consolidação do Guarujá, de Bertioga e do litoral norte como destinos de atração turística, à implementação do Polo Industrial e Petroquímico de Cubatão e ao papel exercido por Prestes Maia nesse processo, merecem investigações futuras.

É bem possível que a viagem aos Estados Unidos tenha feito com que o urbanista percebesse que aquilo que estava propondo para a cidade de Panorama, pouco antes de viajar, fosse, de fato, planejamento regional vinculado a uma bacia hidrográfica. Prova disso é a mudança da denominação do nome da empresa, da qual ele também era sócio, de Imobiliária Panorama S.A., para Panorama – Colonização da Bacia do Paraná S.A., em 1952, conforme mostramos também no **capítulo 04**.

No campo dos negócios, o engenheiro Domício Pacheco e Silva desempenhou um papel significativo na trama aqui analisada. Sua passagem pela Severo & Villares, sua atuação como diretor das Companhias Imobiliárias Campineira e Panorama, e seu papel como

primeiro diretor do DER o tornam um elo importante entre Francisco Prestes Maia – responsável pelo projeto de Panorama – e os irmãos Guilherme, Arnaldo e Henrique Dumont Villares, associados à *Cia. Light*, à *Cia. City* e à Cia. Imobiliária Jaguaré.

Em nossa perspectiva, a visão regional de Prestes Maia trabalhou o projeto de Panorama intimamente correlacionado às cidades de Campinas, São Paulo e Santos, por meio das redes de infraestruturas constituídas e projetadas.

Sobre os desdobramentos do projeto de Panorama, não podemos esquecer que, no governo de Lucas Nogueira Garcez (1951-1955), um momento emblemático se desenrolou, em 1951: a concepção de um organismo de efetivo de planejamento regional no Brasil. A iniciativa, majoritariamente dirigida por profissionais oriundos da Escola Politécnica de São Paulo, resultou na criação da Comissão Interestadual da Bacia Paraná-Uruguai (CIBPU). Esse órgão, fruto de um consórcio entre sete estados brasileiros – São Paulo, Santa Catarina, Paraná, Mato Grosso, Rio Grande do Sul, Goiás e Minas Gerais – desempenhou um papel importante no cenário do planejamento regional do Brasil entre 1951 e 1972.

A CIBPU foi estudada por Chiquito (2011), que identificou a experiência norte-americana da *Tennessee Valley Authority (TVA)*, as ideias do movimento francês Economia e Humanismo de Louis-Joseph Lebret e a concepção de polos de crescimento de François Perroux e Jacques Boudeviile como ideias e referências mobilizadas na formação e atuação do órgão em suas permanências e deslocamentos.

Nossa investigação não revelou conexões diretas entre a CIBPU e Francisco Prestes Maia. Entretanto, durante nosso processo de pesquisa, identificamos um documento relevante na fundação dessa Comissão, que transcende o escopo deste estudo, merece futuras investigações pois relaciona Nelson Rockefeller à criação da CIBPU em meio a seus interesses capitalistas. Trata-se de uma carta enviada pelo agrimensor Casimiro Brodziak Filho a Nelson Rockefeller, datada de 14 de novembro de 1950. Nessa carta, Brodziak solicita assistência do programa *Point IV* do *Plano Marshall* para o desenvolvimento da Bacia do Paraná. Rockefeller foi nomeado, pelo presidente Harry S. Truman, para liderar o Comitê Consultivo do *Plano Marshall* e desempenhou um papel crucial na formulação

e implementação de políticas relacionadas ao programa *Point IV*, especialmente no que diz respeito à assistência técnica e ao desenvolvimento econômico.

É interessante notar que Casimiro Brodziak Filho posteriormente tornou-se um dos representantes do estado do Mato Grosso na CIBPU, em 1951. Além disso, em 1956, encontramos seu nome relacionado a uma Comissão Parlamentar de Inquérito que recomendou ao poder executivo a abertura de um inquérito administrativo no Instituto Agrônomo de Campinas. Esse inquérito visava apurar as responsabilidades de funcionários que supostamente teriam fornecido conhecimentos de genética de mudas e sementes de café a grupos econômicos brasileiros e norte-americanos envolvidos no plantio de café no Paraguai.

Os documentos indicavam a participação de Nelson Rockefeller, Theodoro Quartim Barbosa, Geremias Lunardelli e Renato Costa Lima, associados em empresas e propriedades no Paraguai dedicadas ao cultivo de café. Theodoro Quartim Barbosa e Renato Costa Lima haviam sido secretários do governo de Lucas Nogueira Garcez e eram sócios de longa data de Rockefeller. Já Geremia Lunardelli foi considerado o “3º Rei do Café” do Brasil e um importante doador de obras de arte para a constituição do Museu de Arte de São Paulo, também apoiado por Rockefeller.

Assim, a iniciativa de buscar apoio financeiro e técnico para o desenvolvimento da Bacia do Paraná culminou primeiramente na criação da CIBPU e, em seguida, evoluiu para uma intrincada teia de transações comerciais que eventualmente englobaram condutas ilícitas: o território como negócio.

Destarte, podemos afirmar que Prestes Maia foi, de fato, um homem de seu tempo. Foi fortemente influenciado pelos valores, crenças e atitudes predominantes durante o período histórico em que viveu. Suas ações, pensamentos e proposições estiveram alinhados com as normas e expectativas da sociedade de sua época. Suas opiniões sobre questões sociais, políticas e culturais refletiam as ideias comuns de seu tempo, e Maia participou ativamente dos eventos e movimentos relevantes de sua época. Suas realizações e modo de pensar devem ser compreendidos dentro do contexto histórico específico em que viveu e atuou.



Nesse sentido, julgamos ter apresentado parte da biografia profissional de Prestes Maia para além do urbanismo, a partir de um ponto de vista mais alargado, ainda inexplorado pela historiografia, que, de modo geral, simplificou a complexidade da atuação política e profissional do engenheiro ao papel de precursor do chamado “ideário rodoviarista”. Nossos levantamentos, pesquisas e o contato com sua biblioteca pessoal proporcionaram a descoberta do diário de viagem aos Estados Unidos, que evidenciou o olhar ampliado de Maia sobre os mais diversos temas do urbanismo e do planejamento urbano e regional, alicerçando em grande parte a tese aqui delineada.

Nosso trabalho investigou uma trama em que os personagens envolvidos na produção do território paulista frequentemente se entrecruzaram ao longo do tempo e da história. Verificou como a circulação profissional e política e as ações projetuais de Prestes Maia acompanharam os movimentos do grande capital regional, nacional e também internacional. Todos esses temas foram estudados de modo articulado e dentro do contexto das décadas de 1930 a 1950, período de emergência das políticas desenvolvimentistas brasileiras e de criação das infraestruturas necessárias para povoamento do território, extração de recursos, logística e comunicação, geração de energia, produção de alimentos e abastecimento. Esses temas foram fundamentais para o avanço da urbanização e do processo de modernização do território, ainda que incompleto.

A hipótese central demonstrada por este trabalho é a de que a urbanização do território do estado de São Paulo foi, desde o princípio, um grande, complexo e planejado negócio, no qual interesses públicos e privados se entrecruzaram. Nessa direção, também advogamos a tese de que o engenheiro Francisco Prestes Maia não esteve alheio a esse processo e à introdução dos princípios teóricos internacionais do planejamento regional e das bacias hidrográficas no Brasil. Pelo contrário, o urbanista foi partícipe desse projeto/processo cujos resultados correspondem à formação das políticas desenvolvimentistas no Brasil e na América Latina.

## BIBLIOGRAFIA

- ABREU, Alzira Alves *et al.* **Dicionário Histórico Biográfico Brasileiro**. Rio de Janeiro: CPDOC; FGV, 1984.
- ABREU, D. S. Comunicações entre o sul de Mato Grosso e o sudoeste de São Paulo: o comércio de gado. **Revista de História**, São Paulo, v. 53, n. 105, jan.-mar. 1976.
- ALMANDOZ, Arturo. Mudanças políticas e institucionais para o planejamento latinoamericano do segundo pós-guerra. *In*: GOMES, Marco Aurélio Filgueira (Org.). **Urbanismo na América do Sul**: circulação de ideias e constituição do campo. Salvador: Ed. UFBA, 2005.
- ALMEIDA, Deborah Sandes de. **Companhia City além-rios**: os bairros-jardins na Zona Norte de São Paulo e a trajetória empresarial (1950-2000). 2020. Dissertação (Mestrado em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2020.
- ANDRADE, Carlos Roberto Monteiro de. **Barry Parker**: um arquiteto inglês na cidade de São Paulo. 1998. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1998.
- ANDRADE, Theophilo de. **O rio Paraná no roteiro da marcha para o oeste**. Rio de Janeiro: Irmãos Pongetti Editores, 1941.
- ANGOTTI-SALGUEIRO, Heliana (Org.). **Luiz de Anhaia Mello**: um pioneiro do urbanismo em São Paulo. São Paulo: Mackenzie, 2020.
- ASSOCIAÇÃO EMPRESARIAL DO RIO DE JANEIRO. **Revista do Empresário**, Rio de Janeiro, ano XXII, n. 878, 15 out. 1958.
- ATIQUE, Fernando. **Arquitetando a “Boa Vizinhança”**: a sociedade urbana do Brasil e a recepção do mundo norte-americano, 1876-1945. 2007. Tese (Doutorado em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.
- BADARÓ, R. S. C. **Campinas**: o despontar da modernidade. Campinas: CMU/UNICAMP, 1996.
- BALLON, Hilary; JACKSON, Kenneth T. (Org.). **Robert Moses and The Modern City**: The transformation of New York. New York: Norton Professional Books, 2007.
- BARBOSA, Gino Caldato. **Trabalho Moderno**: A construtora de Roberto Simonsen. 2020. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2020.
- BENITES, Miguel Gimenes. **Os Frigoríficos da Grande São Paulo e Arredores**. 1978. Dissertação (Mestrado). Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas – Universidade de São Paulo, 1978.

BERNARDINI, S. P. **Construindo infra-estruturas, planejamento e territórios: a Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas do Governo Estadual Paulista (1892-1926)**. 2008. Tese (Doutorado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo.

BOLETIM DO INSTITUTO DE ENGENHARIA, São Paulo, n. 144, v. XXIX, abr. 1939.

BOLETIM DO INSTITUTO DE ENGENHARIA, São Paulo, n. 146, v. XXX, ago. 1939.

BONFATO, Antônio Carlos. **Macedo Vieira: ressonâncias do modelo cidade-jardim**. São Paulo: Senac, 2008.

BOSI, A. de P. Uma história social comparada do trabalho em frigoríficos: Estados Unidos e Brasil (1880-1970). *Revista História & Perspectivas*, [S. l.], v. 27, n. 51, 2015.

BOURDIEU, Pierre (1994). **Razões práticas sobre a teoria da ação**. Trad. Marisa Corrêa. Campinas-SP: Papirus, 1996.

BRAGA, Jose Roberto Faraco. **O Brasil através das três Américas**. Bauru: Editora Canal 6, 2011.

BRETERNITZ, José Vivaldo. **Os matadouros e a indústria automobilística**. *Jornal Empresas e Negócios*, 24 fev. 2021. Disponível em: <https://jornalempresasenegocios.com.br/tecnologia/os-matadouros-e-a-industria-automobilistica/> Acessado em: 05 jun. 2022.

BRITO, Mônica Silveira. **A participação da iniciativa privada na produção do espaço urbano: São Paulo, 1890-1911**. 2000. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2000.

BRITO, Mônica Silveira. **Modernização e tradição: urbanização, propriedade da terra e crédito hipotecário em São Paulo na segunda metade do século XIX**. 2007. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.

BUENO, B. P. S. **Aspectos do mercado imobiliário em perspectiva histórica**. São Paulo, 1809-1950. São Paulo: FAUUSP, 2008.

BUENO, B. P. S. Dossiê Caminhos da história da urbanização no Brasil-Colônia. Introdução. *Anais do Museu Paulista* (Impresso), v. 20, p. 11-40, 2012.

BUENO, Beatriz Piccolotto Siqueira. **A cidade como negócio: mercado imobiliário rentista, projetos e processo de produção do Centro Velho de São Paulo do século XIX à Lei do Inquilinato (1809-1942)**. 2018. Tese (Livre Docência) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2018.

BUENO, Beatriz Piccolotto Siqueira. **Escritório Técnico Ramos de Azevedo, Severo & Villares: longevidade, pluralidade e modernidade (1886-1980)**. *Revista CPC*, São Paulo, n. 19, p. 194–214, jun. 2015.

BUSCH, F. Noel. **Nelson A. Rockefeller: As Coordinator of Inter-American Affairs, a celebrated young heir runs a** much-discussed and increasingly important Washington bureau. *Life Magazine*, Nova York, v. 12, n. 17, p. 80-89, 27 abr. 1942.

CABRAL, Neyde A. Joppert. **A Universidade de São Paulo: modelos e Projetos.** São Paulo: Edusp, 2018.

CALLEGARI, Bruna. **Farol invisível: fenômeno urbano e paisagem no bairro do Jaguaré.** 2017. Dissertação (Mestrado em Paisagem e Ambiente) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2017.

CAMARGO, José Francisco de. **Crescimento da população no Estado de São Paulo e seus aspectos econômicos.** São Paulo: Instituto de Pesquisas Econômicas, 1981.

CAMPOS NETO, C. M. **Os rumos da cidade: Urbanismo e modernização em São Paulo.** São Paulo: Editora SENAC, 2002.

CAMPOS, C. (Org.); OLIVEIRA, E. R. (Org.); GITAHY, M. L. C. (Org.). **Território e cidades. Projetos e representações, 1870-1970.** São Paulo: Alameda, 2011.

CAMPOS, Candido Malta; LUCCHESI, Maria Cecília. João Florence de Ulhôa Cintra: influências, amizades e profissão. **Risco Revista de Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo** (Online), v. 14, n. 1, p. 99-105, 2016.

CAMPOS, Cristina de. **Ferrovias e saneamentos em São Paulo: o engenheiro Antônio de Paula Souza e a rede de infra-estrutura territorial urbana paulista, 1870-1893.** 2007. Tese (Doutorado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo.

CANO, W. **Raízes da concentração industrial em São Paulo.** 4. ed. Campinas/SP: UNICAMP. IE, 1998.

CAPPELLO, Maria Beatriz Camargo. **Arquitetura em revista: arquitetura moderna no Brasil e sua recepção nas revistas francesas, inglesas e italianas (1945-1960).** 2006. Tese (Doutorado em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.

CARO, Robert A. **The Power Broker: Robert Moses and the Fall of New York.** New York: Knopf, 1974.

CARPINTÉRO, M. V. T. Arte, técnica e política na trajetória de Francisco Prestes Maia. **URBANA: Revista Eletrônica do Centro Interdisciplinar de Estudos sobre a Cidade,** Campinas, v. 5, n. 2, p. 20-46. 2013.

CHIQUITO, E. A. A. **Comissão Interestadual da Bacia Paraná-Uruguaí: do planejamento de vale aos polos de desenvolvimento.** 2011. Tese (Doutorado). São Carlos. Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2012.

CHIQUITO, E. A. A criação da Comissão Interestadual da Bacia Paraná-Uruguaí: referencial norte-americano no planejamento regional brasileiro dos anos 1940-50. **Revista Faac,** Bauru, v. 2, n. 1, p. 69-78, abr./set. 2012.

CHIQUITO, E. A. Multiple-purpose river valley development: a repercussão do ideário e das experiências de planejamento regional norte-americanos no Brasil. *In*: BROSE, M. E. (Org.). **TVA e instituições de desenvolvimento regional: contribuições para a história das ideias**. Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2015. p. 40-53.

COBLENTZ, Catherine Cate. **The Pan American Highway**. Washington D.C.: Pan American Union, 1947.

COLBY, Gerard; DENNETT, Charlotte. **Seja feita a vossa vontade: a conquista da Amazônia: Nelson Rockefeller e o Evangelismo da Idade do Petróleo**. Rio de Janeiro: Record, 1998.

COOKE, Morris Llewellyn. **Brazil on the March: A Study International Cooperation**. Reflections on the report of the American Technical Mission to Brazil. New York: McGraw-Hill Book Company, Inc., 1944.

COSTA, Luiz Augusto Maia. **O Ideário Urbano Paulista na virada do século: o engenheiro Theodoro Sampaio e as questões territoriais e urbanas modernas, 1886-1903**. 2001. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. Publicada em livro, em 2003.

COUTINHO M. DA SILVA, R. O Urbanismo das Novas Cidades da Fronteira Paulista, 1890-1950. *In*: Rachel Coutinho Marques da Silva, Denise Pinheiro Machado; Margareth da Silva Pereira; Rachel Coutinho Marques da Silva. (Org.). **Urbanismo em Questão**. 1 ed. Rio de Janeiro: Editora PROURB, 2003, v. 1, p. 147-171.

COUTINHO MARQUES DA SILVA, R. **A Formação da Rede Urbana na Fronteira Noroeste do Estado de São Paulo: 1890-1950**. *In*: Nino Padilha. (Org.). Cidade e Urbanismo: história, teorias e práticas. 1. ed. Salvador: UFBA, 1998, v. 1, p. 332-354.

COUTINHO MARQUES DA SILVA, R. **New Towns and Regional Development in the Northwestern Frontier of the State of São Paulo, 1890-1950**. Tese de Doutorado, Universidade de Cornell, 1988.

CULLMAN, H. S. Our Port of Many Ports: It is New Terk Harbor. *In*: PORT OF NEW YORK AUTHORITY. **25th anniversary, the Port of New York Authority, 1921-1946**. New York: Port of New York Authority, 1946. p. 06-07.

CYTRYNOWICZ, Roney; CYTRYNOWICZ, Monica Musatti. **Poli-Elétrica: 100 anos de liderança**. São Paulo: Riemma Editora, 2011.

DEAN, W. **A industrialização de São Paulo (1880-1945)**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1971.

DEFFONTAINES, P. Como se constitui no Brasil a rede de cidades. **Boletim Geográfico** (São Paulo), v. 14, p. 141-148, 229-308, 1944.

Dicionário Histórico-Biográfico da Primeira República, 1889-1930. Rio de Janeiro: CPDOC/FVG, 2015.

DIMENTO, J. F.C.; ELLIS, C. **Changing lanes visions and histories of urban freeways**. Cambridge: The MIT Press, 2014.

- DINIZ, Renato. **100 anos de História e Energia**. São Paulo: Via das Artes, 2012.
- Editora Brasil-América Ltda. (EBAL), da Guanabara. **Billings: Biografias em Quadrinhos, Série Pioneiros**. Edição Especial. 1962.
- FARIA, R. (Org.); CERASOLI, J (Org.); LIRA, F. (Org.). **Urbanistas e Urbanismo no Brasil**. Entre trajetórias e biografias. São Paulo: Alameda, 2014.
- FARIA, R. S. de. O Departamento Nacional de Urbanismo e a institucionalização do setor de urbanismo no Governo Federal Brasileiro: um contínuo processo histórico. **Oculum Ensaios**. v.12, n.2, p. 311-333, dez. 2015.
- FELDMAN, S. 1950: a década de crença no planejamento regional no Brasil. *In: XIII Encontro da ANPUR*. Florianópolis: ANPUR, 2009.
- FELDMAN, S. **Planejamento e zoneamento em São Paulo, 1947-1972**. São Paulo: EDUSP, 2005.
- FELDMAN, S. Planejamento, desenvolvimento, habitação: o Brasil no circuito de experts internacionais. *In: XII Seminário de História da Cidade e do Urbanismo*. Porto Alegre, 2012. n
- FERNANDES, A. Urbanismo como política (1930-1945): formulações e experiências. *In: Vera. F. Rezende (Org.). Urbanismo na Era Vargas: a transformação das cidades brasileiras*. Niterói: Editora da UFF; Intertexto, 2012, v.1. p.45-69.
- FERRARI, Camila; NEGRELOS, Eulalia Portela. Estado e planejamento na América Latina: origens do desenvolvimentismo no Brasil. **URBANA: Revista Eletrônica do Centro Interdisciplinar de Estudos sobre a Cidade**, v. 8, n. 3, p. 14, set./dez. 2016.
- FICHER, S. **Os arquitetos da Poli: Ensino e profissão em São Paulo**. São Paulo: EDUSP, 2005.
- FISHMAN, Robert. Revolt of the urbs. Robert Moses and his critics. *In: BALLON, Hilary; JACKSON, Kenneth T. (Org.). Robert Moses and The Modern City*. The transformation of New York. New York: Norton Professional Books, 2007.
- FOREIGN COMMERCE WEEKLY. **Journal of International Economy**, Vol. 19, n. 4. Washington D.C.: United States Department of Commerce, 21/04/1945.
- FREIRE JR., Olival. Diplomacia cultural no contexto da Segunda Guerra: O caso da Engenharia Metalúrgica na USP. **Revista Brasileira de História da Ciência**, v. 10, n. 2, 2017.
- GHIRARDELLO, N. **À beira da linha: Formações urbanas da Noroeste paulista**. 1999. Tese (Doutorado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo.
- GILMORE, Maurice Eugene. Brazil's Highway Program Is Ambitious and Farsighted. Foreign Commerce Weekly. **Journal of International Economy**, Vol. XIX, Nº4. Washington D.C.: United States Department of Commerce, Henry Wallace, Secretary, 21/04/1945.
- GOMES, Marco Aurélio A. de Filgueiras; ESPINOZA, José Carlos Huapaya. **Diálogos modernistas com a paisagem: Sert e o Town Planning Associates na América do Sul**,

1943-1951. *In*: Urbanismo na América do Sul: circulação de ideias e constituição do campo, 1920-1960. Org. Marco Aurélio A. de Filgueiras Gomes. Salvador: EDUFBA, 2009

GOODWIN, Philip. **Brazil Builds**: Architecture New and Old 1652-1942. New York: Museum of Modern Art, MoMa, 1943.

GRANDI, G. **Estado e capital ferroviário em São Paulo**: a Companhia Paulista de Estradas de Ferro entre 1930 e 1961. 2010. Tese (Doutorado) São Paulo. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo.

GRANT, U. S. Major Problems in Planning a Worthy Capital for the Nation. **Landscape Architecture Magazine**, Vol. 40, No. 1 (October, 1949).

GUTFREUND, Owen. D. Rebuilding New York in The Auto Age: Robert Moses and His Highways. *In*: BALLON, Hilary; JACKSON, Kenneth T. (Org.). **Robert Moses and The Modern City**. The transformation of New York. New York: Norton Professional Books, 2007.

HALL, Peter. **Cidades do Amanhã**: uma história intelectual do planejamento e dos projetos urbanos no século XX. 4. ed. rev. e ampl. São Paulo: Perspectiva, 2016.

HOBSBAWM, Eric. **A era do capital (1848-1875)**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2002.

HOBSBAWM, Eric. **A Era dos Extremos**: o breve século XX 1914-1991. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

JACKSON, Kenneth. Robert Moses and The Rise of New York: The Power Broker in Perspective. *In*: BALLON, Hilary; JACKSON, Kenneth T. (Org.). **Robert Moses and The Modern City**. The transformation of New York. New York: Norton Professional Books, 2007.

KARFELD, Kurt Peter. **São Paulo – Álbum Fotográfico**. São Paulo: Melhoramentos, 1954

LAGONEGRO, Marco Aurelio. **Metrópole sem metrô**: transporte público, rodoviarismo e populismo em São Paulo (1955-1965). 2004. Tese (Doutorado em Estruturas Ambientais Urbanas) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2004

LEME, M. C. S. A circulação de idéias e práticas na formação do urbanismo no Brasil. *In*: Virginia Pontual e Rosane Piccolo Loretto. (Org.). **Cidade, Território e Urbanismo**, 2009, v. 1, p. 73-92.

LEME, M. C. S. O urbanismo e os saberes sobre a cidade. *In*: Freitas, José Bernardino; Mendonça, Eneida Maria Souza. (Org.). **A construção da cidade e do urbanismo**: idéias têm lugar. 1. ed. Vitória: EDUFFES, 2012, v. 1, p. 99-112.

LEME, M. C. S. Prefácio. *In*: Vera. F. Rezende (Org.). **Urbanismo na Era Vargas**: a transformação das cidades brasileiras. Niterói: Editora da UFF; Intertexto, 2012, v. 1.

LEME, M. C. S. Urbanismo: a formação de um conhecimento e de uma atuação profissional. *In*: Maria Stella Bresciani. (Org.). **Palavras da cidade**. 1. ed. Porto Alegre: Editora da Universidade /UFRGS, 2001, v. 01, p. 77-96.



- LEME, M.C.S. (Org.). **Urbanismo no Brasil: 1895-1965**. São Paulo: Studio Nobel, 1999.
- LEME, M.C.S. Francisco Prestes Maia. **Arquitetura e Urbanismo**, n. 64, fev/mar, 1996.
- LEME, M.C.S. Os desafios do urbanismo no Brasil: ensino e profissão. *In*: Pinheiro Machado, D.; Coutinho, R.; Pereira, M. (Org.). **Urbanismo em questão**. Rio de Janeiro: Editora PROURB, 2004. p.109-126.
- LEME, M.C.S. **Revisão do Plano de Avenidas: um estudo sobre planejamento urbano, 1930**. 1990. Tese (Doutorado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo.
- LEME, Maria Cristina da Silva. **Formação do Urbanismo em São Paulo como campo de conhecimento e área de atuação profissional**. 2000. Tese (Livre Docência), Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2000.
- LEMOS, Amalia Inés de; GALVANI, Emerson. (Org.). **Geografia, tradições e perspectivas: a presença de Pierre Monbeig**. 1 ed. Buenos Aires/São Paulo: CLACSO/Expressão Popular, 2009.
- LEPETIT, B. **Por Uma Nova História Urbana**. Org. Heliana Angotti Salgueiro. São Paulo: Edusp, 2001
- LEVI, D. E. **The Prados of São Paulo**. EUA: The University of Georgia Press. 1987.
- LILIENTHAL, D. E. **Grandes empreendimentos: uma nova era**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1957.
- LILIENTHAL, D. E. **TVA: a democracia em marcha**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1972.
- LUCCHESI, Maria Cecilia. João Florence de Ulhôa Cintra: influências, amizades e profissão. **Risco: Revista de Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo** (Online), v. 14, n. 1, p. 99-105, 2016.
- LUCIO, Silvana Tercila Maria Pettinato. **João Pedro Cardoso e a ação da Comissão Geográfica e Geológica na apropriação e produção do território paulista 1905-1931**. 2014. Tese (Doutorado) Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo.
- MAIA, Francisco Prestes. **Um estudo de um plano de avenidas para São Paulo**. São Paulo: Melhoramentos, 1930; MAIA, F. P. **Os melhoramentos de São Paulo**. São Paulo: Prefeitura Municipal, 1945.
- MARTIN, Andrey Minin. **Produzir energia, (Pro)mover o progresso: o Complexo Hidrelétrico Urubupungá e os caminhos do Setor Energético**. 2016. Tese (Doutorado) Faculdade de Ciências e Letras de Assis – UNESP – Universidade Estadual Paulista.
- MATOS, Odilon Nogueira de. **Café e Ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo**. São Paulo: Arquivo do Estado, 1981.
- McCANN, Frank D. Brazil and World War II: The Forgotten Ally. What did you do in the war, Zé Carioca? **Estudios Interdisciplinarios de America Latina y el Caribe**. v. 6, n. 2. jul-dez, 1995.

MEHRTENS, Cristina Peixoto. **Urban Space and National Identity in Early Twentieth Century São Paulo, Brazil: Crafting Modernity**. 1. ed. Basingstoke: Palgrave Macmillan, 2010.

MELLO, André Vinícius Inacio Penna. **O Coordenador na terra da garoa: o funcionamento do Office of the Coordinator of Inter-American Affairs em São Paulo**. 2018. Dissertação (Mestrado). Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Santa Catarina, 2018.

MELO, Luís Correia de Melo. **Dicionário de Autores Paulistas**. São Paulo: Comissão do 4º da Cidade de São Paulo, 1954.

MEYER, Regina Maria Proserpi. **Metrópole e urbanismo: São Paulo anos 50**. 1991. Tese (Doutorado em Estruturas Ambientais Urbanas) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1991.

MILLIET, Sergio. **O roteiro do café e outros ensaios**. São Paulo: HUCITEC/INI – Fundação Pró-Memória, 1982.

MONBEIG, P. **Pioneiros e fazendeiros de São Paulo**. São Paulo: Hucitec, 1984.

MOURA, Gerson. **Tio Sam chega ao Brasil A penetração cultural americana**. São Paulo: Brasiliense, 1989.

NUNES, L. A. P. **Saber técnico e legislação: a formação do urbanismo em Santos – 1894 a 1951**. 2001. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2001.

PAIVA, Kauê Felipe. **Urbanização e planejamento: a produção do espaço urbano em pequenas cidades do eixo rodoferroviário da Alta Mogiana – Triângulo Mineiro**. 2017. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2017.

PECK, Merton J.; SCHERER, Frederic M. **The weapons acquisition process: an economic analysis**. Boston: Harvard Business School, 1962.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. **República Velha Gaúcha: Charqueadas, Frigoríficos, Criadores**. Porto Alegre: Movimento/IEL, 1980.

PINTO, A. A. **As estradas de ferro de São Paulo: as suas tarifas, os seus serviços, os seus impostos e a sua encampação**. São Paulo: Casa Vanorden, 1916.

PRADO JR., Caio. **Formação do Brasil contemporâneo**. São Paulo: Brasiliense: Publifolha, 2000.

PRITCHETT, Charles Herman. **The Tennessee Valley Authority, a study in public administration**. Chapel Hill: The University of North Carolina Press, 1943.

QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. A navegação na bacia do paraná e a integração do antigo sul de mato grosso ao mercado nacional. **Revista História Econômica & História de Empresas** (Online). v.1, 2004.

REIS FILHO, N. G. **Dois séculos de projetos no estado de São Paulo: grandes obras e urbanização**. São Paulo: Edusp: Imprensa Oficial, 2010.

- REIS FILHO, Nestor Goulart. **Memória do transporte rodoviário: desenvolvimento das atividades rodoviárias de São Paulo**. São Paulo: CPA, 1993.
- RIBAS, A. J. A navegação do Paraná e seus afluentes. O Parahiba e o Mogy Guassu. Memória apresentada ao governo, datada de 11 de setembro de 1856. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**, v. 25, 1862.
- RODRIGUES, F. O plano “Prestes Maia” e a ideologia do planejamento urbano em Campinas: o poder e os limites das ideias de um urbanista. **Revista Eletrônica do Centro Interdisciplinar de Estudos da Cidade**, v. 4, 2011.
- ROLDAN, Dinalva Derenzo. **Unidade de vizinhança em suas conexões latino-americanas: a construção do conceito e suas apropriações nas obras de Josep Lluís Sert, Carlos Raul Villanueva e Affonso Eduardo Reidy entre 1945 e 1958**. 2019. Tese (Doutorado em Projeto, Espaço e Cultura) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo.
- ROWLAND, Donald, W. (dir.). **History of the Office of the Coordinator of Inter-American Affairs**. Washington: United States Government Printing Office, 1947.
- RUTKOW, E. The Pan American Highway. **Oxford Research Encyclopedia of Latin American History**, 20 abr. 2022.
- SAES, F. A. M. de. **As ferrovias de São Paulo (1870 – 1940)**. São Paulo: HUCITEC, 1981
- SAES, Flávio. Café, indústria e eletricidade em São Paulo. *In: História & Energia: A chegada da Light*. São Paulo: Patrimônio Histórico/Eletropaulo, 1986.
- SALGADO, I.; BERTONI, A. (Org.). **Da Construção do Território ao Planejamento das Cidades: competências técnicas e saberes profissionais na Europa e nas Américas (1850-1930)**. São Carlos: RiMa Editora, 2010.
- SALGUEIRO, H. A. (Org.). **Cidades capitais do século XIX**. São Paulo: EDUSP, 2001.
- SALGUEIRO, Heliana Angotti. **A Casaca do Arlequim**. São Paulo: Edusp, 2020
- SANTOS, A. C. **Campinas, das origens ao futuro: compra e venda de terra e água e um tombamento na primeira sesmaria da Freguesia de Nossa Senhora da Conceição das Campinas do Mato Grosso de Jundiá (1732-1992)**. Campinas: UNICAMP, 2002.
- SÃO PAULO (Cidade). **São Paulo: Metrôpole do Século XX**. São Paulo: Empresa de Publicações Associadas, 1945.
- SCOTT, Mel. **The San Francisco Bay Area: a Metropolis in Perspective**. Los Angeles: University of California Press, 1959.
- SEABRA, Odette Carvalho de Lima. **Os meandros dos rios nos meandros do poder: Tietê e Pinheiros – valorização dos rios e das várzeas na cidade de São Paulo**. 1987. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1987.
- SERT, José Lluís. **Can Our Cities Survive?**. Cambridge, MA: Harvard University Press, 1942.

SILVA, Claiton Márcio da. **Agricultura e Cooperação Internacional: a atuação da American International Association for Economic and Social Development (AIA) e os programas de modernização no Brasil (1946-1961)**. 2009. Tese (Doutorado em História das Ciências) – Casa de Oswaldo Cruz – FIOCRUZ, Rio de Janeiro, 2009.

SILVA, Magdiel. **Francisco Prestes Maia e o projeto urbano para Panorama, 1945-1949**. 2020. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2020

SOMEKH, N.; CAMPOS NETO, Candido Malta . Relatório Moses: A Emergência da Metrópole. *In*: Nadia Somekh; Candido Malta Campos Neto. (Org.). **A Cidade que Não Pode Parar: Planos Urbanísticos de São Paulo no século XX**. 1. ed. São Paulo/SP: Editora Mackpesquisa, 2002.

SOUZA, Edgard de. **História da Light: primeiros 50 anos**. São Paulo: Secretaria de Obras e do Meio Ambiente; Eletropaulo, 1982, p.179. [Texto originalmente escrito em 1949].

SWIFT, E. **The big roads: the untold story of the engineers, visionaries, and trailblazers who created the American superhighways**. Boston: Houghton Mifflin Harcourt, 2011.

SZMRECSÁNYI, M. I. de Q. F. Produção, apropriação e organização do espaço na economia cafeeira: contrastes entre o Vale do Paraíba e o Oeste Paulista (1800-1930). **Síntese 5**. São Paulo: FAU-USP, 1984.

TOLEDO, B. L. **Prestes Maia e as origens do urbanismo moderno em São Paulo**. São Paulo: Empresa das Artes, 1996

TOTA, Antônio Pedro. **O amigo americano: Nelson Rockefeller e o Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, 2014.

TOTA, Antônio Pedro. **O Imperialismo Sedutor A americanização do Brasil na época da Segunda Guerra**. Companhia das Letras: São Paulo, 2000.

TREVISAN, R. **Cidades Novas**. 2009. Tese (Doutorado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, 2009.

VELHO, Otávio Guilherme. **Capitalismo Autoritário e Campesinato: Um Estudo Comparativo a partir da Fronteira em Movimento**. 2. ed. São Paulo, Difel, 1979.

VIANNA, M. P. **Da edificação ao traçado urbano: a experiência de planejamento regional integrado na CESP**. 2012. Tese (Doutorado) Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2012.

VILLARES, Henrique Dumont. **São Paulo Industrial**. São Paulo: Edição do autor, 1937.

VILLARES, Henrique Dumont. **Urbanismo e Indústria em São Paulo**. São Paulo: Empresa Gráfica da Revista dos Tribunais, 1946.

ZAKIA, S. A. P. Brazil Builds em Campinas: uma ferramenta simbólica da estratégia de legitimação de implantação do Plano de Melhoramentos Urbanos. **Revista Pós**, v.17, n. 27, p. 26-44, 2010

ZAKIA, S. A. P. **Construção, arquitetura e configuração urbana de Campinas nas décadas de 1930 e 1940: o papel de quatro engenheiros modernos.** 2012. Tese (Doutorado) Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo.

ZANON, Elisa Roberta; NEGRELOS, Eulalia Portela. **Zoneamento urbano em Londrina/PR de 1929 a 1998: a conformação de uma cultura técnica e da matriz de segregação socioespacial.** 2020, Anais. São Carlos: IAU/USP, 2020.

ZIOLI, Miguel *et al.* **Catullo Branco: o homem dos moinhos de vento.** São Paulo: Fundação de Energia e Saneamento, 2013.

ZOLA, Jordana Alca Barbosa. **Várzea do Tietê: projeto e urbanização marginal.** 2018. Tese (Doutorado em Projeto de Arquitetura) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2018. doi:10.11606/T.16.2019.tde-30012019-151335. Acesso em: 2024-02-19.

### **Documentos e Fontes**

ANNUÁRIO DA ESCOLA POLYTECHNICA. **São Paulo:** Escola Politécnica de São Paulo, 1932. v. 1, 2º série.

ATA da sessão da Assembleia Geral Extraordinária da Companhia de Agricultura, Imigração e Colonização de 16/04/1959. **Diário Oficial do Estado de São Paulo**, 24/04/1959, p. 87.

CARTA de Berent Friele para Morris Llewellyn Cooke, de 28/10/1942. RG 229, Caixa 1.261, Pasta 02.7, Arquivos Nacionais; Berent Friele to Cooke, n.p., nov. 28, 1942, Cooke Papers, 0283, Franklin D. Roosevelt Library (FDRL), Hyde Park, N.Y.

CARTA de Dudley P. South, engenheiro consultor da Higgins Industries, Inc. Nova Orleans, a Luís de Faro Jr., embaixador brasileiro na Venezuela. Carta de 13/10/1942. Arquivo Getúlio Vargas, Pasta GV c 1942.08.17/1.CPDOC/FGV.

CARTA de Luís de Faro Jr., embaixador brasileiro na Venezuela a Luiz Vergara, ministro chefe da Casa Civil da Presidência da República. Carta de 09/10/1942. Arquivo Getúlio Vargas, Pasta GV c 1942.08.17/1.CPDOC/FGV.

CARTA de Luiz Vergara, ministro chefe da Casa Civil da Presidência da República, para Luís de Faro Jr., embaixador brasileiro na Venezuela; Carta de 30/09/1942. Arquivo Getúlio Vargas, Pasta GV c 1942.08.17/1.CPDOC/FGV.

CARTA de Luiz Vergara, ministro chefe da Casa Civil da Presidência da República, a Carlos Martins, embaixador brasileiro nos Estados Unidos. Carta de 23/10/1942. Arquivo Getúlio Vargas, Pasta GV c 1942.08.17/1.CPDOC/FGV.

CARTA do Ministro da Guerra ao Chefe Interino do Estado Maior das Forças Armadas do Brasil. Assunto: Rodovia Coronel Oviedo-Porto Franco. Brasil Paraguai. Confidencial. DF/DPo/28579.1(43), 16/06/1953.

CARTA do agrimensor Casimiro Brodziak Filho a Nelson Rockefeller. CIBPU, 14/11/1950.

COMISSÃO GEOGRÁFICA E GEOLÓGICA DO ESTADO DE S. PAULO. **Exploração do Rio Paraná**: I (Barra do rio Tietê ao rio Paranyha): II (Barra do rio Tietê ao rio Paranapanema). Publicado no período presidencial do Dr. Jorge Tibiriça sendo Secretário da Agricultura o Dr. Carlos Botelho. 1907. 2. ed. São Paulo: Typographia Brazil de Rothschild & Co, 1911.

CONCLUSÕES do I Congresso Brasileiro de Urbanismo reunido no Rio de Janeiro de 20 a 27 de Janeiro de 1941. **Acrópole**, ano 3, n. 35, p. 395-396, 1941.

CONFERÊNCIA DOS GOVERNADORES para Estudo dos Problemas da Bacia do Rio Paraná. (1ª: 06 a 08 de set. de 1951: São Paulo) Ata. São Paulo: CIBPU, 1951.

CORRESPONDÊNCIA entre a Presidência da República, Luís de Faro Jr., Embaixador na Venezuela, e outras sobre: *declaração de guerra do Brasil ao Eixo; intensificação do comércio com a Venezuela; aquisição e transporte de petróleo desse país; estabelecimento de uma linha aérea e naval entre os dois países e estudos para a navegação fluvial; viagem do Ministro do Exterior venezuelano ao Brasil e repercussão desses entendimentos nos Estados Unidos*. Rio de Janeiro, Caracas, Washington. 17 ago. a 11 dez. de 1942. Arquivo Getúlio Vargas, Pasta GV c 1942.08.17/1.CPDOC/FGV.

DECRETO nº 4.283, de 16 de setembro de 1927.

DECRETO nº 8.372 de 23 de junho de 1937.

DECRETO-LEI nº 5.252, de 16 de fevereiro de 1943.

DECRETO-LEI nº 4.750, de 28 de setembro de 1942.

DECRETOS nº 1.278 e 1.279 de 23 de março de 1905.

DOCUMENTOS relativos ao histórico de empresa levantados na Junta Comercial do Estado de São Paulo. Empresa: Imobiliária Panorama S/A. Nirc Matriz Nº 35300052200.

DOCUMENTOS relativos ao histórico de empresa levantados na Junta Comercial do Estado de São Paulo. Empresa: Central de Importação e Exportação (Concentral) S.A. Nire Matriz Nº 35300034392.

DOCUMENTOS relativos ao histórico de empresa levantados na Junta Comercial do Estado de São Paulo. Empresa: Cia. Independência de Eletricidade. Nire Matriz Nº 35300253191.

DOCUMENTOS relativos ao histórico de empresa levantados na Junta Comercial do Estado de São Paulo. Empresa: Casa de Carnes Jaú. Nire Matriz Nº 35300217128.

DOCUMENTOS relativos ao histórico de empresa levantados na Junta Comercial do Estado de São Paulo. Empresa: Mestra Máquinas para Estradas S.A. Nire Matriz Nº 35300271190.

DOCUMENTOS relativos ao histórico de empresa levantados na Junta Comercial do Estado de São Paulo. Empresa: Huber Warco do Brasil S.A. Nirc Matriz Nº 35300071336.

ESCRITURA de Organização da Sociedade Imobiliária Ramos de Azevedo S.A. **Diário Oficial do Estado de São Paulo**, 12/10/1929.

ESCRITURA de Transformação de Sociedade Civil Ltda. em Sociedade Anônima. Sociedade Imobiliária Jaguaré. **Diário Oficial do Estado de São Paulo**, 25/09/1943, p. 21.

Filme **“São Paulo”**, 1944, Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=InWifgllkQ0>

HISTÓRIA do Município de Panorama. Sítio eletrônico da Câmara Municipal de Panorama: Disponível em: <http://www.camarapanorama.sp.gov.br>.

LANÇAMENTO da Pedra Fundamental do Estádio Municipal. *In*: Revista do Arquivo Municipal de São Paulo – RAM, São Paulo, v. 100, p. 125-128, jan. 1936.

LEI nº 2.109 de 29 de dezembro de 1925.

LEI nº 2.249 de 27 de dezembro de 1927.

LEI nº 4.497 de 09 de novembro de 1928.

MAIA, Francisco Prestes. **O Plano Regional de Santos**. Santos: Typografia Brasil, 1950.

MAIA, Francisco Prestes. Rascunho de exposição preliminar. *In*: **Relatório dos trabalhos realizados pela Prefeitura Municipal de Campinas durante o exercício de 1935**. Campinas: Linotypia da Casa Genoud, 1938;

MAIA, Francisco Prestes. Relatório sobre o caráter do programa do Plano de Urbanismo de Campinas. *In*: **Relatório dos trabalhos realizados pela Prefeitura Municipal de Campinas durante o exercício de 1934**. Campinas: Linotypia da Casa Genoud, 1936.

RELATÓRIO da Diretoria da “Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes” para a sessão de Assembléia Geral de 25 de março de 1887. São Paulo: Typographia a vapor de Jorge Seckler & C., 1887.

REGIONAL Plan of New York and Its Environs. Regional Plan Association (New York, NY). New York, 1929.

REPORT on the Orinoco-Casiquiare-Rio Negro Waterway, Venezuela-Colombia-Brazil, prepare for CIAA by the Corps of Engineers, United States Army, July, 1943.

### **Jornais e Revistas**

Anúncio da Sociedade Anônima Imobiliária Jaguaré. **Revista Acrópole**, jan. 1946, ano 8, nº 93.

**Diário Oficial do Estado de São Paulo**, 21/10/1904.

**Diário Oficial do Estado de São Paulo**, 25/01/1946.

**Diário Oficial do Estado de São Paulo**, 15/09/1946.

**Diário Oficial do Estado de São Paulo**, 29/04/1947.



Diário Oficial do Estado de São Paulo, 10/09/1948.

Diário Oficial do Estado de São Paulo, 22/07/1951.

Diário Oficial do Estado de São Paulo, 20/04/1952.

Diário Oficial do Estado de São Paulo, 19/07/1952.

DUAS cidades e dois rios. **Folha da Manhã**, São Paulo, 09 mai. 1952. Ano XXVII, n. 8.622.

GOLDBERGER, Paul. Robert Moses, Master Builder, Is Dead at 92. **The New York Times**, 30/07/1981.

Jornal **Correio da Manhã** , 13/09/1945.

Jornal **Correio da Tarde**, 28/12/1944.

Jornal **Correio Paulistano**, 04/07/1934.

Jornal **Correio Paulistano**, 16/09/1935.

Jornal **Correio Paulistano**, 12/06/1936.

Jornal **Correio Paulistano**, 03/09/1942.

Jornal **Correio Paulistano**, 06/09/1942.

Jornal **Correio Paulistano**, 10/09/1942.

Jornal **Correio Paulistano**, 11/09/1942.

Jornal **Correio Paulistano**, 12/09/1942.

Jornal **Correio Paulistano**, 28/12/1944.

Jornal **Correio Paulistano**, 11/04/1945.

Jornal **Correio Paulistano**, 10/05/1945.

Jornal **Correio Paulistano**, 20/11/1946.

Jornal **Correio Paulistano**, 21/11/1946.

Jornal **Correio Paulistano**, 08/06/1947.

Jornal **Correio Paulistano**, 14/12/1948.

Jornal **Correio Paulistano**, 10/05/1952.

Jornal **Diário de São Paulo** , 10/04/1947.

Jornal **Folha da Manhã**, 06/04/1938.

Jornal **Folha da Manhã**, 14/02/1939.

Jornal **Folha da Manhã**, 03/08/1946.

Jornal **Folha da Manhã**, 22/06/1947.

Jornal *Folha da Manhã*, 26/02/1950.  
Jornal *Folha da Manhã*, 07/05/1950.  
Jornal *Folha da Manhã*, 02/07/1950.  
Jornal *Folha da Manhã*, 23/12/1950.  
Jornal *Folha da Manhã*, 14/01/1951.  
Jornal *Folha da Manhã*, 20/10/1951.  
Jornal *Folha da Manhã*, 03/04/1952.  
Jornal *Folha da Manhã*, 09/05/1952.  
Jornal *Folha da Manhã*, 20/11/1955.  
Jornal *Folha da Manhã*, 11/05/1956.  
Jornal *Folha da Manhã*, 30/03/1958.  
Jornal *O Estado de S. Paulo*, 21/09/1914.  
Jornal *O Estado de S. Paulo*, 24/09/1914.  
Jornal *O Estado de São Paulo*, 01/01/1921.  
Jornal *O Estado de S. Paulo*, 16/07/1936.  
Jornal *O Imparcial*, 01/01/1921;  
Jornal *The New York Times*, 02/06/1929.  
Jornal *The New York Times*, 15/04/1934.  
Jornal *The New York Times*, 02/11/1937.  
Jornal *The New York Times*, 26/11/1942.  
Jornal *The New York Times*, 06/09/1946.  
Jornal *The New York Times*, 08/09/1946.  
Jornal *The New York Times*, 21/11/1957.  
Jornal *The New York Times*, 29/08/1962.  
Jornal *Última Hora* (RJ), 10/05/1952.  
Revista *A Cigarra*, São Paulo, 18/09/1917.  
Revista *Cromos*, Bogotá, 08/09/1950.  
**Revista do Serviço Público**. Ano XIV. v.1, n. 3., março de 1951.  
Revista *Fon Fon*, Rio de Janeiro, n. 38, 28/09/1918.  
Revista *Life Maganize*, 27/04/1942.  
Revista *O Cruzeiro*, 17/02/1945.

Revista **O Cruzeiro**, 16/09/1950.

Revista **O Cruzeiro**, 07/07/1951.

Revista **O Cruzeiro**, 05/06/1954.

Revista **O Cruzeiro**, 08/09/1954.

Revista **O Cruzeiro**, 26/10/1957.

Revista **Reader's Digest**, dezembro de 1942.