

METRÓPOLE E URBANISMO

São Paulo Anos 50

DEDALUS - Acervo - FAU

711.40981611
M575m
e.1

Metropole e urbanismo :



20200004760

TESE DE DOUTORAMENTO

Regina Maria Proserpi Meyer

Orientador: Prof. Dr. Celso Monteiro Lamparelli

FAUUSP 1991





28

OPOLE E URBANISMO
200 Paulo Azevêdo

411.40981611
MS45m
e. 1

CAPA: Desenho de SANTA ROSA originalmente publicado na capa do livro "A Cidade Sitiada" de Clarice Lispector. Primeira Edição A Noite. 1950.



ca
9/3/93

É noite. E tudo é noite. Debaixo do arco admirável
Da ponte das Bandeiras o rio
Murmura num banzeiro de água pesada e oliosa.
É noite e tudo é noite. Uma ronda de sombras.
Saturnas sombras, encham de noite tão vasta
O peito do rio, que é como si a noite fosse água,
Água noturna, noite líquida, afogando de apreensões
As altas tôrres do meu coração exausto. De repente
O óleo das águas recolhe em cheio luzes tremulas,
É um susto. E num momento o rio
Esplende em luzes inumeráveis, lares, palácios e ruas,
Ruas, ruas, por onde os dinosauros caxingam
Agora, arranha-céus valentes donde saltam
Os bichos blau e os punidores gatos verdes,
Em canticos, em prazeres, em trabalhos e fábricas,
Luzes e glória. É a cidade... É a emaranhada forma
Humana corrupta da vida que muge e se aplaude.
E se aclama e se falsifica e se esconde. E deslumbra.

Extraído de "A Meditação sobre o Tietê" de Mário de Andrade, São Paulo, 1945.

Ao Luiz e aos meus filhos
Ana Elisa e Diogo.

AGRADECIMENTOS

Fazer uma tese é um trabalho solitário que requer solidariedade . Eu a recebi de várias formas.

Agradeço ao Professor Celso Monteiro Lamparelli, meu orientador, pela forma acadêmica, segura e afável com que colaborou através de críticas teóricas e informações práticas. de /

Ao Professor Ruy Gama que aceitou-me como orientanda e que compreendeu, durante o processo de trabalho, a mudança exigida pela nova abordagem. ru /

À Marta Dora Grostein, devo agradecimentos em vários níveis. Como pesquisadora acadêmica criou um acervo de conhecimentos fundamentais para a elaboração de um trabalho como este. Como colega de trabalho repassou de forma generosa tudo que havia acumulado pessoalmente, sob a forma de documentos e através de aulas e conversas paralelas. Como amiga mostrou o caminho das pedras, e estimulou a "travessia".

Devo agradecimento à Rebeca Scherer que com seu trabalho teórico e na sala de aula mostrou a importância da interdisciplinaridade.

À Maria Cecilia França Lourenço agradeço o contínuo interesse que demonstrou ao longo de todo o trabalho através de uma postura de confiança e incentivo. Tenho grande reconhecimento pela sua colaboração objetiva de "mão de massa" no final do processo.

À Maria Cristina Leme pelas discussões.

À Banca de Qualificação, à Professora Lucrécia D'Alessio Ferrara e ao Professor Lúcio Kowarick pela leitura e sugestões.

À todos os colegas do Departamento que manifestaram-se interessados pelo trabalho. ru /

À Beth Libarino que acompanhou este trabalho desde o início, pacientemente digitando os textos manuscritos.

Alunos da FAU colaboraram de forma diversa com a realização desse trabalho.

À Luciana Bongiovanni Martins e Marcos Carvalheiro que estiveram comigo na primeira fase deste trabalho.

À José Eduardo Areias pelo trabalho eficiente e sensível de pesquisa iconográfica e presença na fase de elaboração das legendas e montagem das ilustrações.

À Anna Julia Martins Dietzch e Odilon Alfredo Pires de Almeida Moraes, pela criatividade que introduziram na forma final do trabalho.

À Celia Nunes Galvão que respondeu de forma muito estimulante as minhas inúmeras perguntas que "cruzavam" questões de teoria política com os problemas da metrópole.

Ao Roberto Schwárcz que incentivou a leitura de textos indispensáveis e reforçou sempre a importância de procurar conhecer um pouco mais a "vida brasileira", e no meu caso, a "vida paulistana".

A Renina Katz, Eleonora Koch e Ana Veronica Mautner, que se sintonizaram com o meu trabalho de forma amiga.

À D. Adela e Vania que sempre estimularam e torceram a favor.

À Eni e Teresa que dividiram comigo as tarefas domésticas. E, especialmente à Eni que "driblou" o telefone.

À toda equipe de trabalho do Laboratório de Programação Visual, especialmente ao José Tadeu de Azevedo Maia, Sidney Lamzarotto, Eliane Drevide e Marcia Signorini.

Ao Laboratório de Recursos Audio-Visuais, especialmente ao Roberto Bogo.

Agradeço ao Almir José de Souza que preparou a impressão final. Aos funcionários do Departamento, especialmente à Vilene Valentina Weber, que ao longo destes anos de elaboração deste trabalho colaborou das mais variadas formas.

Agradeço a muitos dos meus alunos da FAU cujas questões e posturas me estimularam e que estão presentes no aspecto "positivo" com que concluo este trabalho.

Agradeço por fim, à minha família que me ofereceu a solidariedade essencial.



Índice

ÍNDICE

APRESENTAÇÃO.....	1
CAPITULO 1 A METRÓPOLE DO PROGRESSO.....	9¹
INTRODUÇÃO AO CAPÍTULO 1	
1. ABORDAGENS DA METROPOLIZAÇÃO.....	12
2. ATRIBUTOS DA METRÓPOLE PAULISTANA NOS ANOS 50.....	23
O Papel Hegemônico do Crescimento.....	25
3. MARCOS DE UMA CULTURA METROPOLITANA.....	33
4. UM NOVO COSMOPOLITISMO.....	47
5. MELHORAMENTOS CONCRETOS E ASPIRAÇÕES SIMBÓLICAS	
A METRÓPOLE E O IV CENTENÁRIO.....	51
Um Parque para a Metrópole.	
A Construção do Parque do Ibirapuera.....	55
Notas e Referências.....	61
CAPITULO 2 PROPOSTAS, REFLEXÕES, COMPROMISSOS	
INTRODUÇÃO AO CAPÍTULO 2.....	70
1. SÃO PAULO E O PRAGMATISMO DE ROBERT MOSES.....	72
PROBLEMAS PAULISTANOS E SOLUÇÕES AMERICANAS:	
O "PROGRAMA DE MELHORAMENTOS PÚBLICOS PARA SÃO PAULO" (1950)	
CIRCULAR É PRECISO.....	84
2. A CARTA DE PRINCÍPIOS DE ANHAIA MELLO.....	97
O "Plano Regional de São Paulo" (1954)	
A UTOPIA REGRESSIVA.....	105
3. PRESTES MAIA E O DESAFIO DE CONCILIAR: TRANSPORTE	
DE MASSA, TRÁFEGO E URBANISMO.....	112
O "Ante-Projeto de um Sistema de Transporte Rápido	
Metropolitano" de Prestes Maia (1955).	
4. LEBRET E A DIMENSÃO DA DESORDEM.....	128
EXPECTTIVA E COMPROMISSO A PREFEITURA CONTRATA A	
SAGMACS - O ESTUDO ESTRUTURA URBANA DA AGLOMERAÇÃO	
PAULISTANA (1958)	
CAMINHOS PARA INIBIR A ANARQUIA E RESTITUTIR A "ORGANICIDADE".	138
OBJETIVOS E LIMITAÇÕES DO OLHAR REGENERADOR.....	158

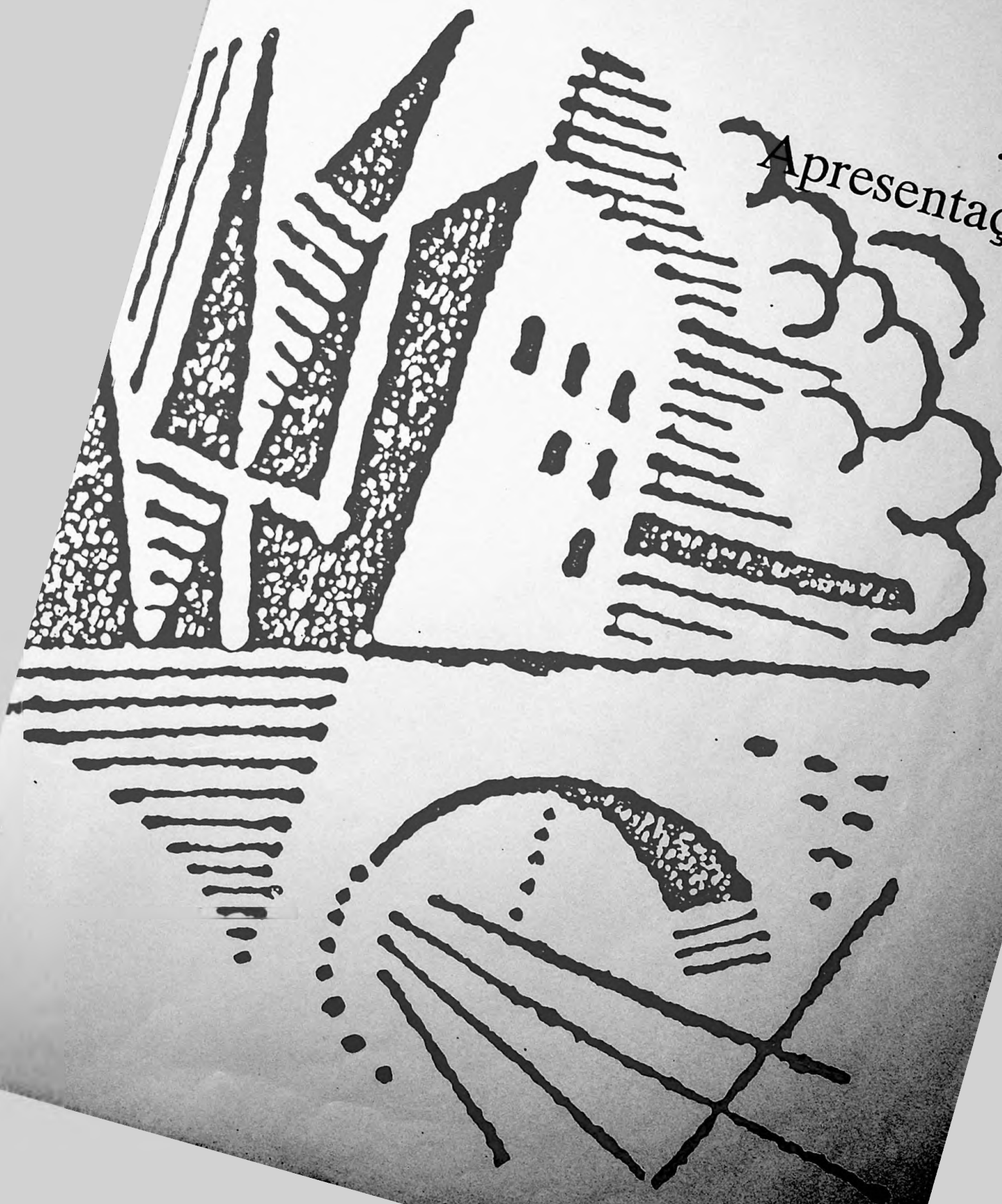
5. PERCURSO DO PLANO DIRETOR. De Panacéia à Instrumento de Controle.....	160
6. ENTRE A AMEAÇA DA METRÓPOLE TIRÂNICA E A PROMESSA DA METRÓPOLE MODERNA. O EMBATE DAS IDÉIAS DE LUIZ DE ANHAIA MELLO E FRANCISCO PRESTES MAIA.....	174
NOTAS E REFERÊNCIAS DO CAPÍTULO 2.....	196

CAPITULO 3 A METRÓPOLE E A PRANCHETA

INTRODUÇÃO DO CAPÍTULO 3.....	207
UM PEQUENO PERCURSO TEÓRICO.....	209
1. O Alvo e as Investidas.....	214
2. Lewis Mumford e o Paradigma do Pensamento Conservador e da Ação Progressista.....	218
3. Um Pequeno Tribunal. A MetrÓpole entre a defesa de Jane Jacobs e o ataque de Frank Lloyd Wright.....	223
4. Os Sentidos da MetrÓpole.....	226
A METRÓPOLE E O URBANISMO: CONTINGÊNCIAS PAULISTANAS DA DÉCADA DE 50	
UM PONTO DE INFLEXÃO.....	235
1. Desenvolvimento e Progresso.....	236
2. Obstáculos Historicamente Constituídos.....	241
3. Pensamento Urbano Paulistano nos Anos 50.....	249
a. Conceitos de MetrÓpole.....	251
b. A Meta Síntese e a MetrÓpole Exaurida.....	258
NOTAS E REFERÊNCIAS DO CAPÍTULO 3.....	269
ARREIMATE E PERSPECTIVA.....	278
BIBLIOGRAFIA.....	283

1

Apresentação



APRESENTAÇÃO

Há na história da cidade e na história do urbanismo momentos onde a distinção entre a cidade enquanto fato físico-cultural e o urbanismo enquanto atividade de projeto que procura interferir na sua organização e desenvolvimento, torna-se opaca e até mesmo indiscernível. Descreve-se um pelo outro, e abrir mão desta fusão pode limitar e comprometer a observação e a narrativa.

Localizadas na esfera das conquistas materiais e culturais, tanto a história da cidade quanto a do urbanismo apontaram até recentemente, pelo menos até o século XIX, para uma constante interação. Tal interação, por sua vez, que qualificamos aqui como produtiva e criativa, implica numa profunda consonância entre demanda e resposta, entre expectativa e interpretação, entre desejo e satisfação e até mesmo entre ação e projeto. Vale observar que nem sempre os primeiros termos desta correlação representam um movimento da cidade em direção ao urbanismo. A história registrou uma significativa quantidade de exemplos onde os fatores alimentadores e indutores de mudança (a demanda, a expectativa, o desejo, a ação) estavam do lado do urbanismo. Esta reciprocidade, esta alternância de papéis eliminando a existência de um elemento ativo e outro passivo estabelecidos de forma definida, foi ao longo desta relação a principal responsável pelo caráter criativo do urbanismo.

O livro de Giulio Carlo Argan (1984) "A História da Arte como História da Cidade",¹ testemunha de forma fecunda esta ativa correspondência. Dentre os vários ensaios que compõem o livro de Argan, um deles é explícito - "O significado da cúpula", a cúpula sendo no caso a de Santa Maria Dei Fiori em Florença. Diante do enorme feito estrutural de Brunelleschi, criando uma "novidade tecnoformal tão radical e clamorosa como a Torre Eiffel do final do século XIX ou a cúpula geodésica de Buckminster Fuller", Argan aponta a cúpula da Santa Maria Del. Fiori como sendo um elemento da cidade, como uma "gigantesca máquina perspectiva" que criou uma nova relação espacial urbana².

No entanto, apesar do entusiasmo que a relação cidade-

urbanismo/ arquitetura viveu em momentos fecundos como este que Argan analisa, esta mesma história da cidade e do urbanismo testemunha também o rompimento desta interação.

As abordagens variam. Há os que assumem a cisão e mostram uma periodização clara, apontando a descontinuidade. Outros, apesar das dificuldades de evitar a evidência tentam, muitas vezes com artifícios metodológicos, manter uma continuidade que acaba por comprometer, como veremos na terceira parte deste trabalho, o conjunto de sua análise histórica.

A crise em que mergulharam tanto a cidade, nas suas novas configurações - a cidade industrial e depois a metrópole - e o urbanismo e sua nova versão, o planejamento urbano - revelou o impasse evidente. Tornou-se preciso, para continuar a exercer as atribuições assignadas ao urbanismo, enfrentar o desafio de penetrar a "crise da cidade" e indicar os sinais mais característicos das dificuldades que surgiram em um determinado ponto da trajetória.

Compreender o sentido das duas crises paralelas - da cidade/metrópole e do urbanismo/planejamento urbano - possibilita igualmente alcançar o entendimento da ruptura do vínculo antes tão produtivo e criativo.

O caminho teórico que conduz esta análise foi aberto, entre outros autores, por Giulio Carlo Argan que afirma com grande contundência em um dos ensaios que compõem "Projeto e Destino" (1965), "...que o urbanismo é a atividade estética que incide sobre a área de interesse político". Tal afirmação, embora sugira uma ênfase maior nos conteúdos estéticos da atividade urbanística, completa-se ao longo dos demais ensaios ao esclarecer a dimensão funcional que tais conteúdos possuem.

Quase contemporânea da avaliação de Argan, a análise de Lewis Mumford atesta a força do pensamento conservador. Diante da manifesta interrupção do processo criativo que existiu entre a cidade e o urbanismo, que ele contempla de forma reveladora e poética no seu livro "The City in History" (1961)³, ao atingir o estágio metropolitano, ao vislumbrar o "desastre", a sua opção é explicá-lo através de uma "perversidade inerente" ao ambiente urbano. O combate

proposto por Mumford é tão exemplar e importante para a compreensão do pensamento conservador em relação à metrópole, que na terceira parte deste trabalho voltaremos a ele com mais detalhe. Concebendo a metrópole como uma "patologia autopropulsora", Mumford reserva ao urbanismo um papel regenerador.

É na interpretação histórica estabelecida por Leonardo Benevolo, apresentada em "Origens da Urbanística Moderna" (1963)⁴, que encontramos descrita de forma profícua o alcance da descontinuidade da relação entre a cidade e o urbanismo, que estimamos ter sido até o momento da ruptura uma relação acima de tudo produtiva e criativa.

Nomeando **urbanismo moderno** a atividade que acompanhou as transformações introduzidas nas cidades pelo processo de industrialização, Benevolo assinala o surgimento de uma **segmentação**. Rompiam-se, segundo a sua abordagem, vários aspectos da relação cidade/urbanismo. Na transição de uma forma pré-industrial para outra industrial, os dois termos da relação urbanismo e metrópole não apenas alteravam a sua natureza, como estabeleciam **novas bases de convívio**.

A **natureza simétrica da relação entre cidade e urbanismo**, organizada de modo **recíproco**, cedeu lugar a uma relação nova, de **caráter subordinado e instrumental**. O aspecto temporal, isto é, a **concomitância** da relação na fase pré-industrial cede lugar à uma relação **caudatária**. Os aspectos **inovadores e inventivos** da atividade urbanística, que necessitam para manifestar-se plenamente do espaço da iniciativa ficam restritos na sua nova função de **antídotos**, a uma ação **corretiva e restauradora**.

Tanto a afirmação sucinta de Argan, quanto a interpretação histórica de Benevolo, e até mesmo a unilateral e conservadora análise de Mumford confirmam as dificuldades cada vez mais profundas que passam a reger a relação entre a **cidade industrial**, e depois a **metrópole**, com o **urbanismo moderno investido de suas novas características**. Nos mais variados contextos - geográficos, econômicos, sociais e culturais, - onde a industrialização instalou-se, assistiu-se a uma transição que guardou as características mais essenciais descritas por Benevolo e a emergência de

metrópoles com aspectos semelhantes aos apontados por Mumford. Tanto a transição quanto a forma que adquiriu o novo objeto - a metrópole - evidenciaram a correlação estabelecida por Argan, isto é, do urbanismo ser uma atividade estética (e funcional) que incide sobre interesses de ordem política.

As questões abordadas no nosso trabalho localizam-se entretanto na etapa subsequente ao momento de ruptura indicado com precisão por Benevolo. A hipótese básica que o orientou é a de que manifestou-se em São Paulo, ao longo da década de 50, uma nova etapa na organização físico-espacial da metrópole que alcançou de forma definitiva sua configuração atual. É nossa hipótese também que as transformações, dado a forma por ela adquirida e os conteúdos incorporados, apontam para a vinculação cada vez mais intensa com o modelo norte-americano.

Um conjunto de fatos e dados indica a presença de um novo objeto e de um novo processo. Desde fatos relevantes até outros aparentemente mais banais, confirmou-se que uma sólida transição estava em andamento. Desta somatória de fatos e dados, destacam-se duas questões que consideramos as mais relevantes, isto é, que regem as demais alterações: o crescimento, nas suas mais variadas formas, e o lançamento dos alicerces da fase monopolista dos sistema produtivo. Ao longo de todo trabalho, por se tratar de um estudo que visa as relações entre a metrópole em transformação e o urbanismo paulistano que se manifestou no período 1950-1960, ambas (o crescimento e a nova fase do sistema produtivo) ganham diferentes dimensões e assumem diferentes expressões.

Alcançando a condição de primeira metrópole brasileira exatamente no ano de 1954, quando comemorava o seu IV Centenário, São Paulo passou a apresentar atributos cuja abordagem tornou-se praticamente inacessível ao urbanismo paulistano. O conhecimento teórico acumulado e a experiência incorporada até aquele momento não forneciam ao urbanismo paulistano e mesmo internacional, "capacidade" de agir de forma eficiente sobre o novo objeto que guardando algumas "feições" do antigo iludia a objetividade profissional.

Mergulhada nas contradições e ambiguidades inerentes ao

Adorno
Tafuri

progresso de que fala Theodor W. Adorno (1964)⁵, ao rever este conceito, São Paulo desafiava o urbanismo e os seus mais experientes profissionais. A constatação de Manfredo Tafuri (1985)⁶ ao analisar as relações entre metrópoles européias e o urbanismo na segunda e terceira décadas do século, e mostrar que tanto a metrópole quanto o urbanismo viviam condições, que a nosso ver, são relativamente semelhantes às que se apresentavam em São Paulo no decênio 50/60, confirma a hipótese do convívio inviável. O centro da argumentação de Tafuri é que a metrópole do desenvolvimento não aceita "o equilíbrio no seu seio". Tal premissa encontra em São Paulo - metrópole do desenvolvimento - especificamente no período 50/60 - um pleno sentido. Nem mesmo "rebaixado" a uma condição caudatária, subalterna e corretiva o urbanismo moderno, tal como o qualificou e descreveu L. Benevolo, encontrava o seu lugar na desenfreada caminhada da metrópole do progresso.

A hipótese central sobre a qual se constrói o presente trabalho é a de que na década de 50 produziu-se em São Paulo um ponto de inflexão na trajetória das relações entre a metrópole e o urbanismo que já assumia sua nova versão^a de planejamento urbano.

Ao percorrer as diferentes propostas de intervenção na metrópole apresentadas no período 50/60 e analisar a idéia de cidade contida em cada uma delas, acreditamos tornar mais evidente o exaurimento dos modelos de reflexão e intervenção. O embate conceitual entre as idéias defendidas por Luiz Anhaia Mello e Francisco Prestes Maia, ambos ex-prefeitos e profissionais envolvidos com estas duas dimensões, a conceituação e a prática urbanística, representou um ponto notável do pensamento urbano em São Paulo.

Entretanto apesar da prodigalidade das propostas, do nível de discussão alcançado por alguns profissionais locais e até mesmo da convocação, nem sempre devidamente compreendida, de profissionais estrangeiros para que aqui se manifestassem, não se chegou a alcançar as transformações necessárias. Diante da dimensão e das características assumidas pela "problemática urbana" os recursos disponíveis

- conhecimento, experiência, instrumentos, vontade política, revelaram-se absurdamente insuficientes.

Assim, não obstante a radicalidade do processo (e aqui incluímos tudo: a dimensão das transformações da metrópole, a extensão das dificuldades de se enxergar o "novo objeto", o acanhamento do urbanismo diante da tarefa que se apresentava), insistimos na hipótese da existência de um ponto de inflexão e não de ruptura por acreditar que não houve efetivamente um abandono completo ou uma negação dos pressupostos que se organizavam para controlar e orientar o crescimento metropolitano.

A observação das décadas seguintes, com ênfase no período 60/70, mostra que os trabalhos desenvolvidos tiveram sem dúvida que enfrentar o "novo objeto" com as características que descrevemos acima. O Plano Urbanístico Básico (PUB) contratado em 1968 a cargo de empresas privadas e coordenado pelo Grupo Executivo de Planejamento, criado por sua vez em 1968 com o objetivo de estabelecer as bases para o desenvolvimento urbano municipal, endossa a nossa hipótese de ponto de inflexão. A elaboração do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado (PDDI), promulgado em 1971, estabelecendo as bases do desenvolvimento do município assim como a elaboração da Lei de Zoneamento Geral da cidade em 1972, confirmam ainda uma vez a hipótese de uma inflexão sem ruptura, mas também atestam uma aceitação das características mais fundamentais da metrópole - fragmentação, simultaneidade, ausência de um equilíbrio e uma ordem tal como as entendíamos até a emergência da cidade industrial, conexões funcionais baseadas na tecnologia de comunicação com potencialidade quase ilimitada.

E, para encerrar, paralelamente à nossa hipótese central, surgiu, como decorrência da análise que aqui desenvolvemos, que o planejamento urbano assumiu a dianteira do processo das relações entre a metrópole e a intervenção e que o urbanismo correu o sério risco de tornar-se uma "disciplina prescindível"⁷. Prescindível no sentido de tornar-se uma atividade inócua, cujas propostas não atingem nenhuma meta visada pela sociedade. E, como diz Kevin Lynch (1981), talvez de forma um pouco moralista mas que guarda

uma certa força e verdade, "se não se tem em vista alguma melhora toda a ação é perversa". Portanto se o urbanismo, encerrado no impasse que descrevemos aqui, vier a alcançar um novo campo de atuação dividindo com o planejamento urbano as tarefas diante da metrópole, de acordo com os seus pressupostos e instrumentos de trabalho, talvez chegássemos a reencontrar a interação de que antes falávamos, entre a metrópole (espaço construído) e o urbanismo. Liberado da tarefa ingente de "equilibrar" um organismo que é essencialmente contrário ao equilíbrio, o urbanismo poderá então "olhar" para a metrópole e enxergar o potencial de projeto que ela possui e que medidas acertadas, originadas no âmbito do planejamento urbano, resguardam a sua ação. Assim o urbanismo poderá re- ocupar o seu lugar, sem falsa modéstia, de forma estratégica e inventiva.

Diante de tudo que já se pensou e experimentou historicamente, a meta do projeto da **metrópole inteira** é tão inviável e anacrônico quanto indesejável. Mas, como diz Schorske (1988) "...se o arquiteto não pode construir uma cidade inteira dêem-lhe ao menos a praça"⁸.

Ao apontar para a "praça", Schorske está apontando para a fragmentação inexorável da metrópole mas está também na nossa opinião apontando para o potencial de projeto nela ainda virtualmente guardado.

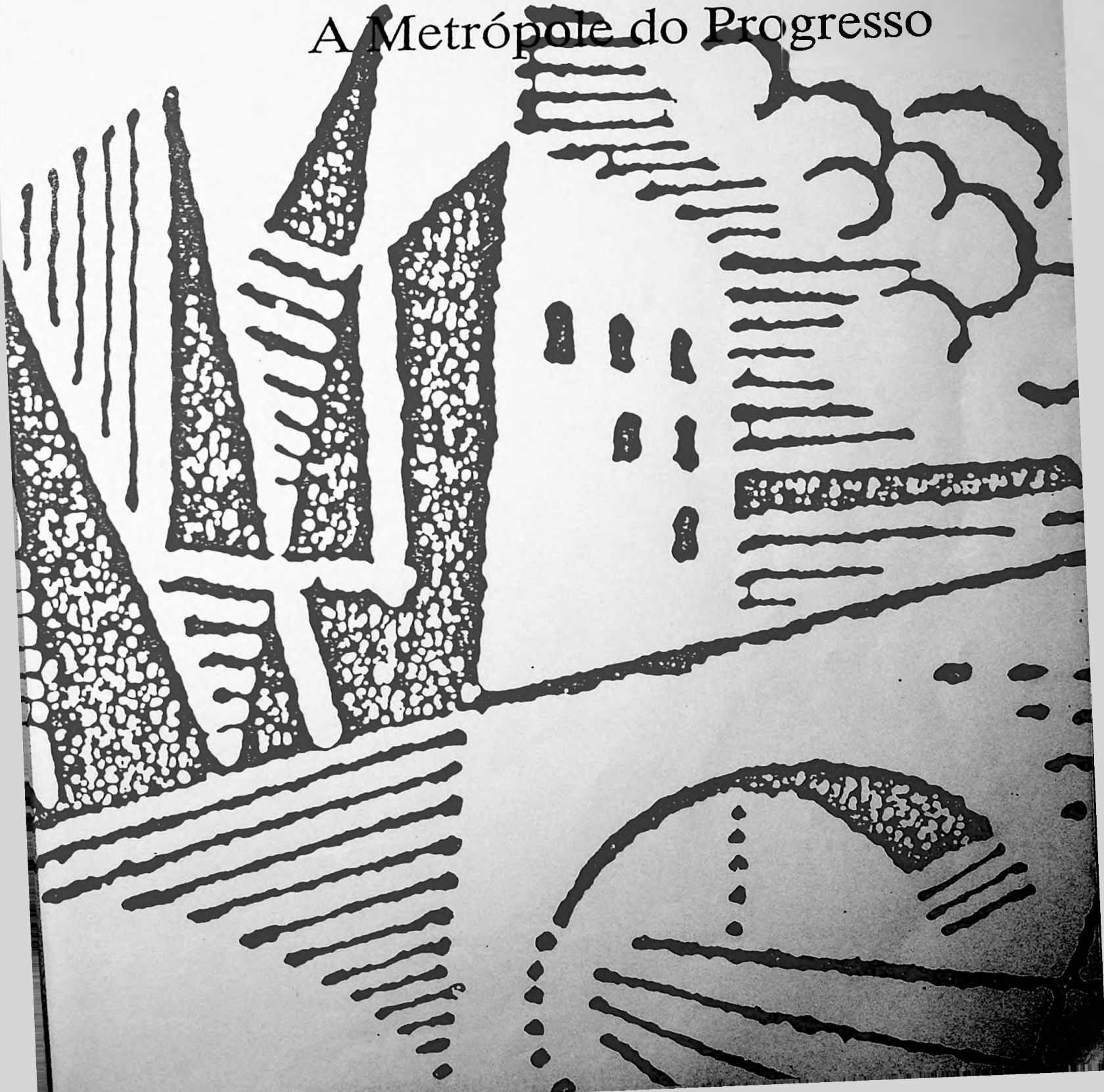
NOTAS DA APRESENTAÇÃO

- 1- ARGAN, GIULIO CARLO (1983) História Del Arte Como História de La Ciudad. Ed. Laia - Barcelona
- 2- Esta apreciação de Argan tem na sua origem em uma observação feita por Vasari (1511/1574) relatada no início do artigo "El Significado da Cúpula" -pág.95.
- 3- MUMFORD, LEWIS (1961) The City in history, Penguin Books - London - 1975.

- 4- BENEVOLO, LEONARDO (1963) The Origins of Modern Town Planning (titulo original Le Origini Dell'Urbanista Moderna - Ed.Routledge and Kegan Paul - London
- 5- ADORNO, THEODOR W. (1964) Progresso, Conferência Pronunciada no Congresso de Filosofia de Munster em 1962. Ed. Amorrortu - Buenos Aires
- 6- TAFURI, MANFREDO (1985) Projeto e Utopia Ed. Presença - Lisboa
- 7- O termo é utilizado por Manfredo Tafuri no capítulo intitulado: "La Montana Desencantada" (pag.491) in La Ciudad Americana de Tafuri et Alli (1975).
- 8- SCHORSKE, CARL. E (1988) Viena Fin-de Siècle (pag.87) Ed. da Unicamp e Companhia das Letras

2

A Metrópole do Progresso



CAPÍTULO 1 A METRÓPOLE DO PROGRESSO

O objetivo do capítulo 1 é traçar um perfil da metrópole paulistana no período 50/60, procurando destacar os seus atributos e características mais relevantes no que diz respeito às suas relações com o urbanismo. Tanto a seleção destes atributos quanto a sua avaliação no período focado nos levou a buscar diretamente o próprio processo de produção da metrópole - a metropolização.

O processo de metropolização da cidade de São Paulo tem sido analisado de forma intensa e extensa. Diante de uma considerável variedade de abordagens optamos por conjugar algumas interpretações que julgamos, pelas diferenças que continham, serem complementares. Sendo a metropolização um fenômeno extremamente complexo, envolvendo elementos de natureza diversa (físico-espacial, econômico, social, cultura, etc.) acreditamos ser necessário ampliar o quadro de contribuições.

Por partirem de referências disciplinares diversas, os autores que selecionamos para abordar a metropolização propõem periodizações também distintas. No entanto, apesar destas variações no que diz respeito ao "momento exato" da emergência da metrópole e das inflexões de sua trajetória - de cidade à metrópole - todos apontam para uma etapa decisiva em São Paulo no decênio 50/60.

Os atributos da metrópole nesta fase foram considerados neste trabalho, por sua vez, a partir da ponderação de que deveriam ser assumidos como essenciais todos aqueles cuja ausência comprometeria o uso da palavra **metrópole** para designar São Paulo dos anos 50. Percorremos com este critério as diversas fases do **crescimento**, concluindo pela sua hegemonia sobre os demais atributos.

A "nova cultura" metropolitana, que ia sem dúvida tomando forma sob a influência e pressão do crescimento, tinha embrionariamente os traços da metrópole com a qual convivemos hoje. Consideramos "marcos da cultura metropolitana" todos os fatos (sempre dentro do que é relevante para a relação metrópole e urbanismo) que demarcavam claramente um compromisso com uma nova forma de

construir, de comprar, de morar, de circular, de divertir-se, de usufruir e produzir objetos artísticos, de comunicar-se sobretudo de conviver de forma "cosmopolita".

As comemorações do IV Centenário buscaram integrar-se a este impulso de transformação. Mas é preciso reconhecer que apesar do dinamismo da Comissão do IV Centenário e dos benefícios incontestáveis do "Plano de Melhoramentos" executado a partir de 1951, apenas o Parque do Ibirapuera assinalou de um ponto de vista pragmático e formal as aspirações daquele momento. Os metros quadrados de ruas pavimentadas pelo Programa de Melhoramentos, de imensa utilidade e importância social para a metrópole, remetiam mais ao atraso do que ao avanço que se procurava "representar".

O progresso, dado essencial do período, já não é apenas o crescimento gradual do bem-estar; ele congrega, de acordo com a nova versão proposta por W.T. Adorno (1964)¹, duas idéias básicas para compreender os anos 50: contradição e ambiguidade. Assim, que no mesmo período em que a indústria automobilística passa de 30.000 unidades por ano, em 1957, para 130.000, em 1960, revelando um surto que dificilmente se deixaria de identificar como progresso, uma catadora de papel, moradora da favela do Canindé escreve o seguinte no seu diário:

31 de dezembro (1959)"...Levantei as 3 e meia e fui carregar água. Despertei os filhos, eles tomaram café. Saímos. O João foi catando papel porque quer dinheiro para ir no cinema. Que suplício carregar 3 sacos de papéis. Ganhamos 80 cruzeiros. Dei 30 ao João..Eu fui fazer compras, porque amanhã é dia de Ano. Comprei arroz, sabão, querosene e açúcar. O João e a Vera deitaram-se. Eu fiquei escrevendo. O sono surgiu, eu adormeci. Despertei com o apito da Gazeta anunciando o Ano Novo. Pensei nas corridas e no Manoel de

Faria. Pedi a Deus para êle ganhar a corrida. Pedi para abençoar o Brasil. Espero que 1960 seja melhor do que 1959. Sofremos tanto no 1959, que dá para a gente dizer:

Vai, vai mesmo!
Eu não quero você mais.
Nunca mais!

1 de janeiro de 1960

Levantei as 5 horas e fui carregar água".²

NOTAS

- 1- ADORNO , W.T. (1964) Progresso. Amorrutu Editores - Buenos Aires
- 2- JESUS, MARIA CAROLINA (1960) Quarto de Despejo .Diário de uma Favelada. Ed.Confrontos e Contrastes -São Paulo (pag.181/182)

1. ABORDAGENS DA METROPOLIZAÇÃO

Na década de 50 a cidade de São Paulo apresentava um conjunto de atributos físicos, sociais, econômicos e culturais que a colocava na universal categoria de "metrópole moderna". Por se tratar de uma etapa no interior de um processo gradualmente percorrido, o de "metropolização", o estágio alcançado nos anos 50 relacionava-se intensamente com situações precedentes que influenciaram outras, posteriores. Representa um ponto de inflexão no desenvolvimento da metrópole. Assinala uma mudança considerável de direção e de significado do processo em curso. Pressupõe simultaneamente "ruptura" e "permanência", na medida em que altera o itinerário deste processo, sem contudo criar um percurso radicalmente novo, independente do primeiro. A invocação da existência de um "ponto de inflexão" no período 1950-1960 implica obrigatoriamente em uma rápida revisão das abordagens do processo de metropolização da cidade de São Paulo. Da mesma forma, o uso do adjetivo "moderno" para qualificar a metrópole que se manifestava neste período impõe também algumas considerações.

A procura da gênese da metropolização, assim como a caracterização dos seus períodos evolutivos, produziu estudos relevantes. O conceito de metropolização que conduz estes estudos é em todos eles bastante semelhante, pois todos os autores a definem como sendo essencialmente a incorporação de aglomerações vizinhas através da expansão horizontal das cidades, de forma a criar um só núcleo urbano. Entretanto, apesar da afinidade na definição do fenômeno, as diversas abordagens distanciam-se no momento que se busca apontar as condições gerais, internas e externas, nas quais este ocorreu. Ater-se simplesmente à demarcação cronológica do "início" da metropolização, proposta por cada um dos autores é um empobrecimento do conjunto de suas argumentações. Os marcos propostos revelam justamente a natureza e a organização dos dados selecionados por cada um dos estudos.

A interpretação de Saia (1963)¹ aponta a crise do



SÃO PAULO NO INICIO DOS ANOS 50.
A CIDADE AVANÇA EM TODAS AS DIREÇÕES.
Fonte: Revista Acropole Vol.50/51

café em 1929 como fator essencial do início da metropolização. Seu argumento central é ^oque o fim da monocultura do café impõe uma produção diferenciada e a abertura de novas frentes pioneiras. A associação destes dois fatos garantiram, segundo ele, a permanência dos altos índices demográficos e "forneceram também as bases para a metropolização que traduziu-se na incorporação de núcleos vizinhos (Santo Amaro, Santo André, São Bernardo, São Caetano, São Miguel, Guarulhos e Osasco).

O interesse maior da análise de Saia reside na sua postulação de que a metropolização paulistana assumiu naquele momento um caráter "subversivo". Para ele, do ponto de vista da evolução urbana, a cidade de São Paulo durante o ciclo do café subordinava-se aos "compromissos" de uma economia de tipo colonial. Os produtos importados, entre os quais se encontram os estilos arquitetônicos e a formação de profissionais, estavam perfeitamente encaixados, "no esquema que exporta produção primária e importa produtos elaborados"².

Dentro deste contexto a metropolização teria, segundo Saia, subvertido este "arranjo regional" tornando-se um elemento importante para a sociedade superar o estágio, de dependência e subdesenvolvimento que a história lhe havia imposto. O processo dinâmico assinalado por Saia, onde a metropolização de **resultante** assume o papel de **indutor** tem grande alcance. A mudança de escala dos problemas deveria, segundo Saia, levar obrigatoriamente a uma mudança nos investimentos públicos e nos empreendimentos privados. O que ele é obrigado a constatar, com grande pesar e preocupação, é que somente os empreendimentos privados incorporaram as novas dimensões nos seus planos e nos ganhos. O "capitalismo imobiliário", como Saia designa estes empreendimentos, prevalece neste primeiro momento da metropolização. Sem visar uma periodização, ele encerra este estágio exatamente em meados da Segunda Guerra Mundial. Em 1954, segundo o seu balanço, a cidade havia crescido substancialmente: dos 130 Km² de 1930 tinhamos alcançado então 420 Km². Foram 270 Km² "dados aos imobiliários", lamenta Saia, responsáveis pelos aspectos grandiosos e também pela dimensão dos problemas que

a metrópole enfrentava a partir de então. Este é um dado muito relevante e voltaremos a ele no Capítulo 3.

A "montagem de um sistema industrial" tese principal de Saia para analisar o período, é antes de mais nada o reconhecimento de que a **questão metropolitana passa obrigatoriamente pela questão regional**. Não vamos aqui comentar esta importante proposição de Saia; basta para encaminharmos nossa análise, constatar que seu trabalho assinala dois momentos importantes na formação da metrópole. **O primeiro é 1930 quando o processo se instala e o segundo é 1954 quando a industrialização e a urbanização atingem nova extensão, intensidade e complexidade.**

Investigando a "natureza geográfica" da metrópole, Langenbuch (1971)³ propõe períodos evolutivos distintos. Associando o crescimento demográfico e a expansão da cidade "sobre a sua periferia", ele afirma que entre 1915 e 1940 se inicia a **verdadeira metropolização**. Langenbuch analisa este **período inicial da metropolização** subdividindo a metrópole emergente em dois espaços: um **propriamente urbano** e o outro **suburbano**. O traço mais essencial do segmento propriamente urbano é o seu caráter pouco compacto. Os loteamentos localizados entre os antigos bairros e a cidade permanecem por ora "na fase de especulação imobiliária, continuando a separar - ao invés de unir - bairros já estruturados"⁴.

Ultrapassando estes limites surge em torno da cidade um verdadeiro cinturão de loteamentos residenciais suburbanos. Esta expansão coincide na sua forma, embora não corresponda ao mesmo período, à explosão da especulação imobiliária de que falava Saia.

Do ponto de vista espacial, Langenbuch atesta também, como em outras análises, que as ferrovias constituíram os grandes eixos do desenvolvimento suburbano. Os subúrbios industriais-residenciais, segundo a análise de Langenbuch, tiveram sua instalação condicionada ao trinômio ferrovia, terrenos grandes, planos e baratos e água fluvial. O advento do **subúrbio-estação** é sem dúvida uma importante característica do período focado por Langenbuch. A estruturação do ABC, vital no período que este trabalho enfoca, tem aí a sua sólida origem. Para Langenbuch, São

Caetano, Santo André e em escala diversa São Bernardo, tornaram-se neste período a mais importante área suburbana de São Paulo. A chegada da General Motors a São Bernardo coincide com uma participação maior da circulação rodoviária no desenvolvimento suburbano. Langenbuch, na sua permanente tentativa de classificar os dados e os fatos, aponta mais um tipo genético de subúrbio: o **subúrbio loteamento**. Neste caso, e diferentemente do **subúrbio-estação**, onde o trem é o fator relevante não é a chegada do ônibus que enseja o loteamento mas, ao contrário, este somente se dirige ao "loteamento implantado em escala local, em função de injunções do comércio imobiliário"⁵.

Com uma abordagem estritamente geográfica e funcional Langenbuch fecha o período 1915-1940 e inicia o período seguinte, de 1940 em diante, utilizando como linha divisória a compactação da cidade. A qualificação desta compactação é sem dúvida a sua maior contribuição para a compreensão deste período. Com base nos censos demográficos de 1940, 1950, 1960 e com dados divididos por subdistritos e distritos, Langenbuch conclui que o aumento da população nas três décadas foi de 207%, e o que é essencial: o **"rebatimento" espacial deste crescimento foi maior nos "arredores" do que na "cidade"**⁶. Segundo os dados apresentados a "cidade" cresceu 171% e os "arredores" 364%. Langenbuch atesta assim a tese que a intensa verticalização da área central da cidade, sem dúvida alguma das fortes características do período, é objetivamente menos intensa do que esta vigorosa compactação horizontal periférica⁷.

Novos "atores" são os responsáveis pelo crescimento horizontal deste período. Langenbuch aponta as **auto-estradas** - Via Anchieta, Via Anhanguera e Via Dutra - como agentes do desenvolvimento suburbano, verdadeiros **eixos em escala regional**. Além de estimular o desenvolvimento suburbano em seus domínios, as **auto-estradas** se mostraram propícias à industrialização nas suas bordas, resultando uma nova paisagem industrial. Implantadas em grandes áreas ajardinadas, as indústrias passam a explorar a visibilidade propiciada pela via. Um indiscutível caráter moderno marca a instalação destas indústrias⁸.

Outro agente do crescimento horizontal são os **núcleos suburbanos**. Diferem dos loteamentos do período 1914-1940 na medida em que são efetivamente construídos por uma companhia imobiliária. Langenbuch os classifica de acordo com a sua origem, privada ou estatal, mas na essência, quer se trate de núcleos construídos pela "Companhia Urbanizadora Continental", quer pelos Institutos Previdenciários (IPESP, IAPI), estes conjuntos residenciais orientados pelas regras da produção em escala, incorporaram à paisagem metropolitana a presença de grandes áreas homogeneamente construídas.

O conjunto de "traços essenciais" apontados por Langenbuch nos põe diante de uma **metrópole consolidada**. A metodologia utilizada em "A estruturação da Grande São Paulo", não evidencia e nem enfatiza entretanto o caráter processual desta consolidação. A abundância de dados e fatos coletados nos auxiliam a observar perfeitamente o objeto. Fica claro que São Paulo tornou-se metrópole não apenas pelas dimensões assumidas. Langenbuch fornece no seu estudo um quadro claro e completo das novas modalidades de ocupação do solo urbano. Entretanto a ausência de correlações com os demais processos - político, econômico, social - não impede o contato direto com o significado fundamental destes "fatos novos": **subúrbio estação, bairros jardins, núcleos peri-urbanos**, que evidenciam a presença de uma estrutura metropolitana.

O conceito de metropolização expresso por Reis Filho, N.G; Sampaio, M.R. e Patarra N.L., (1971)⁹ não difere substancialmente dos dois precedentes. Avança entretanto ao enfatizar o **caráter contemporâneo do fenômeno**, associando-o à revolução industrial e à presença das indústrias de base e da produção e consumo de massa. ~~Esta abordagem enfatizava também que a configuração espacial da metrópole extrapola o contexto local, manifestando-se regionalmente.~~ As transformações a que está sujeita esta configuração inicial são por sua vez, segundo a análise dos autores, as respostas "permanentemente renovadas" que a metropolização, enquanto processo social, exprime.

Ao estabelecer a gênese do processo de metropolização

da cidade de São Paulo, esta análise conjuga a crise financeira de 29 e os reflexos da primeira Guerra Mundial com as alterações entre a economia brasileira e o mercado externo. As restrições na importação de manufaturados na escala de demanda do mercado interno impuseram à indústria brasileira uma nova organização e postura. O processo veloz de expansão industrial nacional encontrou na cidade de São Paulo o seu espaço adequado.

A descrição do "primeiro período" de metropolização, de 1929 à 1950, no que diz respeito à acomodação da cidade à nova perspectiva econômica coincide neste estudo com a de Saia e Langenbuch: inicialmente crescimento em extensão nas faixas residenciais e indústrias da periferia; em seguida compactação, acompanhada pela verticalização da área central e mais tarde nas áreas junto ao centro; e finalmente, a construção de uma rede rodoviária complementando o sistema ferroviário.

Ao destacar o período seguinte a análise de Reis Filho, Sampaio e Patarra, afasta-se da de Langenbuch e aproxima-se da de Saia. Registrando uma transformação qualitativa no parque industrial paulistano, o estudo indica um novo período a partir de 1950: "Voltado até então para a produção de bens de consumo, o parque industrial paulistano orientou-se para a constituição de um complexo com indústrias de base, capazes de fornecer os bens de produção necessários à sua expansão, incluindo setores como energia, siderurgia mecânica, equipamento elétrico e eletrônico"¹⁰. É importante lembrar que a própria definição de metropolização utilizada pelos autores, considerou a presença da indústria de base um "elo indispensável" na caracterização do processo de metropolização.

Esta correlação é determinada pelo vínculo que todo o processo de urbanização, e conseqüentemente o de metropolização, possui com o crescimento do setor industrial. A correlação urbanização/metropolização e industrialização estabelecida na abordagem de Reis Filho, Sampaio e Patarra é essencial e nos leva a outras abordagens. Embora o binômio urbanização/ industrialização seja historicamente evidente no Brasil e em São Paulo dos

anos 50, esta correlação ocorreu de forma singular. É bem fundada a afirmação de que neste período a concentração demográfica nas grandes cidades brasileiras, com ênfase em São Paulo, foi precedentemente constituída de uma população que se transferia do campo para a cidade e - somente mais tarde, de uma **massa de trabalhadores industriais**. A base desta afirmação é a análise produzida por Furtado (1965)¹¹ segunda a qual os dados censitários de 1950-1960 revelavam que em todo Brasil a mão-de-obra ocupada na agricultura cresceu no período 3,5%, ocupando 4,5 milhões de pessoas, enquanto que a indústria manufatureira cresceu 2,8% criando apenas 434.000 novos empregos. A tese de Furtado é que a urbanização neste período resultou sobretudo do forte crescimento demográfico, da grande concentração na distribuição da renda, da presença do Estado na vida social, das mudanças tecnológicas introduzidas na agricultura poupando mão-de-obra e da presença de fatores sociológicos que atuaram com particular intensidade nos países em que o nível de vida no campo e na cidade é muito desigual¹². Em outras palavras, segundo a análise de Furtado, não havia neste período uma correlação clara entre urbanização e industrialização. As massas urbanas nas cidades brasileiras e principalmente na metrópole paulistana, tinham diante de si dificuldades imensas de se acomodar e mesmo sobreviver na grande cidade. A sua presença foi decisiva na organização físico-espacial-funcional da metrópole. Antes de examinar o peso da presença desta **massa urbana** na estruturação da metrópole é essencial, de acordo com estas análises que estamos expondo, reconhecer o seu papel no redirecionamento político do país.

Com o fim do Estado Novo, em 1946, o processo de concentração populacional nas grandes cidades ganha uma nova característica - a sua dimensão política. O conjunto de interesses desta população urbana poderia, em tese, passar desta forma a exprimir-se politicamente. Analisando o processo político instalado no país com o fim do Estado Novo, Ianni (1971)¹³ mostra como nos anos críticos de 1945-46 a redemocratização da vida política brasileira garantiu que as **massas urbanas, em rápido processo de politização,**

saíssem às ruas e interferissem nos resultados das eleições nacionais, estaduais e municipais. Este movimento de participação na vida política, o interesse pelos problemas nacionais e a defesa de um ponto de vista comum, é uma das características essenciais da presença da **massa urbana**¹⁴. A sua importância na vida política brasileira fica patente ao se analisar o seu comportamento nas eleições presidenciais de 1950, 1955 e 1960. Lafer (1971)¹⁵, apoiado em dados censitários relativos a estas eleições, mostra que em certos estados, os mais desenvolvidos e urbanizados do país a votação obtida pelos candidatos populistas, isto é, aqueles apoiados pelas massas urbanas foram determinantes nos resultados das eleições. A análise dos números, afirma Lafer, **confirma a força desta tendência e a correlação que existe entre urbanização e sociedade de massa.**

Aproximando a tese apresentada por Furtado da análise de Lafer, podemos estabelecer um novo e decisivo trinômio: **urbanização/política de massas/industrialização**. Acreditamos que a sua base, a sua tríplice articulação, repousava na "compatibilidade" de interesses que existia entre a **massa** descrita por Furtado e a **burguesia industrial**. O foco desta "compatibilidade" era então a ampliação da produção industrial e, por conseguinte, da **ampliação da oferta de emprego**. Lafer na sua análise define a **política de massa** como sendo sempre, em certa medida, a manipulação da massa pela elite. Mas ele mesmo adverte: não há manipulação sem alguma participação efetiva das massas no processo. Assim, podemos concluir que a "compatibilidade de interesses" aponta para "compromissos" que irão repercutir no conjunto da sociedade e, conseqüentemente, no processo de urbanização¹⁶.

É necessário distinguir ainda, dois momentos neste processo. Nos dois períodos governamentais que cobrem os anos 50, Getulio Vargas (1951-1954) e Juscelino Kubitschek (1956-1961), a base da articulação do trinômio **urbanização/política de massa/industrialização** foi progressivamente se alterando em função de uma **presença maior do Estado na organização do processo de**

BRASIL

industrialização. Durante a campanha presidencial de 1955, Juscelino Kubitschek asseverava que: "a realidade brasileira não poderia ser julgada pelo estático critério da história passada do país uma vez que o Brasil estava atravessando uma fase de transição"¹⁷. E, avançando no seu diagnóstico e já mostrando o teor e o âmbito da sua proposta, Kubitschek sustentava que "sómente uma visão dinâmica da realidade podia mostrar o caminho para superar a crise de uma fase transitória"¹⁸.

A expressão "crise de uma fase transitória" sugere que Kubitschek reconhecia a existência de um processo de industrialização mas rejeitava os seus desdobramentos e encarava com pessimismo o seu desenvolvimento. A política desenvolvimentista de Vargas não havia alcançado, na sua opinião, os patamares desejáveis. O programa de governo de Kubitschek, eleito em 1956, teve como objetivo central a solução desta "crise de uma fase de transição".

Lafer, na sua análise do processo de planejamento político e administrativo do período Kubitschek, sublinha que uma nova visão do Brasil refletiu um novo entendimento da situação e dirigiu a interpretação dos dados econômicos. Assim, diante dos dados relativos a 1954, que mostravam que 28,9% do produto interno bruto vinha do setor agrícola, 21,6% do setor industrial e 49,5% do terciário, o recém-eleito presidente mostrou-se determinado a produzir inversões. Afirmando que "o Brasil não era um produtor de bens primários por vocação", Kubitschek estava reiterando o seu compromisso de criar condições para uma "vigorosa política de industrialização". A determinação de aumentar o peso do setor industrial no PIB implicava, como mostra Lafer na sua análise, na adoção de um plano estratégico. O ponto essencial deste plano deveria ser uma contínua e eficiente intervenção do Estado através de um "metódico programa" de medidas governamentais, estabelecendo objetivos para as empresas privadas, ficando o Estado apenas como um "manipulador dos incentivos"¹⁹.

Para avaliarmos o peso e o sentido que a orientação do governo Kubitschek teve para cidades e metrópoles brasileiras, principalmente para São Paulo, é necessário enxergar o que havia de novo nesta postura.

Para Ianni (1971) os governos Kubitschek e Vargas assumiram a questão do desenvolvimento da mesma forma e nos mesmos termos. Para ambos, afirma Ianni, a idéia de desenvolvimento econômico ou progresso econômico-social estava praticamente contida no **conceito de industrialização**. Acelerar o processo de industrialização era para os dois governos segundo Ianni, a única e eficiente resposta aos problemas estruturais e conjunturais do país. Entretanto, como ele mesmo interpreta, a diferença essencial entre as duas políticas desenvolvimentistas reside na sua ideologia. Para Vargas a industrialização era o caminho mais curto para a criação de um capitalismo nacional. Para Kubitschek a industrialização só se tornaria viável no contexto da "interdependência e associação", isto é, através de uma política comprometida com o capital estrangeiro²⁰.

Esta diferença de cunho econômico e ideológico rapidamente ganhou novas dimensões e influenciou consideravelmente a urbanização brasileira e particularmente a paulistana. Como já dissemos antes, houve ao longo da década de 50 uma mudança de escala e de conteúdo na urbanização/ metropolização paulistana. A porta de entrada do capital e da tecnologia estrangeira se fez através da metrópole paulista. O parque industrial já instalado e as evidentes potencialidades que apresentava o transformaram rapidamente em posto avançado da nova política econômica e indústri

O papel hegemônico que São Paulo assumiu tem inúmeras faces. Aqui neste trabalho vamos procurar reconhecer a sua **dimensão urbana**. Na condição de principal pólo industrial do país, a metrópole tinha o compromisso de manter e ampliar as condições físico-funcionais para que as empresas industriais, nacionais, estrangeiras e multinacionais, aqui se instalassem satisfatoriamente. As exigências eram as de regra: eficiência no sistema de comunicações, garantia de fornecimento abundante de energia e presença de mão-de-obra

X
9V
+
34
industrial.

X

disponível e assentada nas proximidades da indústria²¹.

O instrumento para a execução desta política desenvolvimentista e internacionalizante era o Programa de Metas elaborado em 1956. As trinta metas sub-divididas por setores (energia, transporte, alimentação e indústria de base) estabelecidas a partir de avaliações sistemáticas, visavam sobretudo eliminar os "pontos de estrangulamento" presentes tanto a nível da economia quanto da infraestrutura. A execução do Programa e a conseqüente resposta do capital internacional alimentaram o ânimo presidencial de avançar **cinquenta anos em cinco contando para isso com "a cidade que mais cresce no mundo"**.

2. ATRIBUTOS DA METRÓPOLE PAULISTANA NA DÉCADA DE 50

O exame das abordagens sobre a metropolização de São Paulo, assim como as análises do processo de transformação do país, encaminham a hipótese da existência de um **ponto de inflexão no período 1950-1960** nas relações entre a metrópole e o urbanismo, engendrado e sustentado pelo novo estágio alcançado pelo desenvolvimento econômico. Este novo estágio do processo de desenvolvimento econômico propicia por sua vez o surgimento de novas regras nas relações sociais e políticas, novos compromissos institucionais e também novas manifestações culturais.

Como resultado deste processo de transformação configurou-se uma metrópole com **novos atributos**. Designamos **atributos da metrópole paulista** cada uma das suas propriedades estimadas essenciais para o período que estamos examinando. É considerado essencial todo atributo cuja ausência comprometeria o uso da palavra metrópole para designar São Paulo na década de 50. E é importante salientar que cada um deles tomado isoladamente revela valor distinto daquele que emerge quando associado aos demais. Alguns não são novos nem recentes, vinham constituindo-se, delineando-se ao longo das décadas precedentes a partir do momento em que o processo de metropolização instalou-se na cidade de São Paulo. Outros são efetivamente novos; constituíram-se na própria década de 50 como resultado do estágio de metropolização que se alcançava naquele momento.

Este conjunto dos atributos, como veremos, induz facilmente o uso do adjetivo **moderna** para qualificar a metrópole paulistana. A justaposição do substantivo **metrópole** ao adjetivo **moderna** é entretanto, uma questão delicada. Autores tais como Lefbvre (1969)¹ e Cacciari (1972)² veriam aí uma redundância na medida em que para eles e para os autores nos quais se apoiam, a metrópole corresponde à **espacialização da existência moderna**. As análises, tanto as que tem seu ponto de partida no adjetivo **moderna** quanto aquelas que enfrentam isoladamente o substantivo **metrópole**, em algum ponto de seu percurso se veem obrigadas a utilizar os dois conceitos para sustentar

seus argumentos e arriscar uma definição.

Avocar uma destas definições, assim como fazer ver que o adjetivo **moderna** não é apenas coerente mas sobretudo inerente à metrópole paulista dos anos 50, é uma postura correta. Mas calculada. Isto é, toma-se o que existe de universal e indíscutível no fenômeno metropolitano e dispensa-se a singularidade. O peso dos traços universais da metrópole acabam quase sempre por legitimar tal procedimento. Perde-se contudo, com este tratamento, as informações contidas nos traços específicos, fonte inquestionável de informações importantes.

Os atributos selecionados visam justamente visualizar o **sistema metropolitano e sua articulação**. Alguns deles parecem óbvios, isto é, indissociáveis do próprio fenômeno metropolitano. No entanto insistimos na sua inclusão por acreditar na heterogeneidade das formas e dos ritmos de processos considerados semelhantes quando assumidos conjuntamente.

A abrangência e a intensidade do processo de **realização da metrópole** tem desde as suas primeiras manifestações mobilizado todas as áreas do conhecimento e todas as sensibilidades. Aliás este engajamento tão disseminado de todas as **percepções e conhecimentos** é manifestamente uma característica **moderna** do fenômeno. **Toda reflexão envolvendo direta ou indiretamente a cultura moderna passou, a rigor, pela condição metropolitana**. Esta afirmação estará presente de forma mais específica no Capítulo 3 deste trabalho.

Os caminhos para alcançar as propriedades, as qualidades, as particularidades e a maneira de ser da metrópole paulistana no seu momento de mudança intensa, apontam para diversos sentidos. Até aqui lidamos sobretudo com aspectos sócio-econômicos, políticos e físicos. Sabemos entretanto que tão reveladores quanto estes são os relacionados à cultura, ao comportamento do indivíduo na sociedade metropolitana. Percorrer o "ethos" metropolitano está muito além do nosso objetivo e das nossas possibilidades; entretanto consideramos essencial incorporar suas manifestações mais evidentes no rol de atributos que, como já dissemos, uma vez designados e conjugados, deverá

revelar uma entidade concreta e reconhecível, que é a metrópole paulistana dos anos 50.

O PAPEL HEGEMÔNICO DO CRESCIMENTO

O fato mais marcante e evidente da vida urbana paulistana no período 1950-1960 é o **crecimento**. Dado essencial do processo de metropolização este crescimento assume várias faces, manifestando-se em todos os aspectos da vida metropolitana, tornando-se o atributo preponderante e definidor dos demais. **Forma e conteúdo da metrópole são diretamente determinados pelo crescimento**. Os dados legitimam os "slogans" do período³. Crescer deixou de ser naquele período um simples **objetivo** assumindo feições de **destino**.

As palavras utilizadas para designar as diferentes manifestações de crescimento denunciavam avaliações que iam do júbilo à inquietação e até mesmo, à reprovação. O inexorável crescimento populacional era diretamente designado por **incremento**. **Expansão** exprimia o crescimento físico da metrópole. E, dependendo da abordagem, recorria-se também a **dilatação** e até ao pejorativo **gigantismo**, que denunciava um crescimento tirânico. O crescimento dos problemas sociais, sobretudo dos cortiços e favelas era quase sempre assinalado como **proliferação** e **propagação**, palavras que podiam muito bem estar descrevendo o crescimento de uma patologia. O endeusado crescimento em altura da área central e proximidades era sempre descrito tecnicamente como **adensamento** e **verticalização**. A demanda por equipamentos e serviços urbanos, dependendo do grau de crescimento indesejável, assim como no caso dos cortiços e favelas, também era designada por palavras comprometidas com uma visão patológica: **agravamento**, **intensificação** e **recrudescimento**.

O marco deste crescimento, como já dissemos era naquele momento estritamente demográfico pois em 1954 com a população de 2.817.600 habitantes São Paulo tornara-se a maior metrópole brasileira. O processo ascendente começou a manifestar-se em 1920 quando o índice de crescimento

*lênico
da
metrópo
lização*

X



AVENIDA NOVE DE JULHO E O BAIRRO DA BELA VISTA. 1950
Fonte: Revista Acropole Vol. 50/51

paulistano é de 241% e o do Rio de Janeiro, então maior cidade brasileira, é de 167%. Ao longo das três décadas que se seguem a diferença aprofunda-se e em 1954 São Paulo ultrapassa a capital federal⁴.

Este dinamismo paulistano estava intimamente associado, como já vimos, ao crescimento populacional brasileiro e à sua natureza, pois enquanto na década de 50 a taxa de crescimento da população brasileira é de 3% (51.844.000 habitantes em 1950 e 70.967.000 em 1960), o aumento da população urbana é de 6% (18.783.000 habitantes em 1950 e 31.991.000 habitantes em 1960). Estes dados atestam a concomitância do crescimento populacional paulistano com a grande concentração populacional das cidades brasileiras.

Em seu estudo "A população paulistana", Araujo Filho (1956) insiste que a explicação para o crescimento de São Paulo não pode ser unicamente atribuída às correntes migratórias. O crescimento vegetativo segundo ele foi também fator considerável. Comparando taxas de natalidade e mortalidade, Araujo Filho aponta um saldo favorável de sobrevivência, que ele explica através da melhoria de condições de higiene e do padrão de vida. A partir de dados coletados e analisados em 1953 a cidade de São Paulo registrou uma promissora cifra de 9,4% de mortalidade para cada 1.000 habitantes. A capital paulista é então a cidade de menor índice de mortalidade dentre as capitais brasileiras.

O quadro mais completo desta população, traçado em profundidade por Araujo Filho, informa que 85% de seus habitantes são brasileiros natos; que apesar do baixo índice de estrangeiros, apenas 15% , estes representam 83 nacionalidades distintas; que 40% de sua população é jovem (menos de 20 anos) e que 40% possui entre 20 e 50 anos. E que do ponto de vista das atividades profissionais, existe uma predominância marcada da função industrial e comercial⁵.

O crescimento demográfico, por si só não configura uma sociedade de massa. Era necessário que o enorme conjunto de pessoas, isto é, a maioria, estivesse a serviço da classe dominante⁶. O seu surgimento correspondeu a patamares avançados de modernização. A concentração industrial e

econômica; a rápida urbanização; a institucionalização e burocratização das atividades são naquele momento a chave desta modernização.

Em São Paulo dos anos 50 este processo de formação de uma **sociedade de massas** veio carregado de contradições. Embora o poder político da massa urbana estivesse então se consolidando, como já apontamos, pois este é o grande momento do populismo, sua organização era ainda insuficiente. O seu espaço residencial é uma eloquente demonstração da sua "fraqueza". Em todos os níveis da vida urbana, a partir dos anos 50, a presença e a escala desta massa urbana imprimiu a sua marca. A consolidação do modo periférico de expansão é um dos mais marcantes atributos da metrópole paulistana neste período⁷.

Acompanhando os eixos descritos pelo processo de metropolização, incluindo as rodovias, uma extensa área é ocupada pelas residências operárias. A necessidade imperiosa do sistema econômico-industrial de manter a massa trabalhadora ativa ou de "prontidão" nas proximidades dos complexos industriais, favoreceu e estimulou uma atividade especulativa sem precedentes. Desprovidas de infraestrutura, de equipamentos públicos, de serviço de transporte adequado e suficiente, a periferia paulistana é a expressão da "urbanização desurbanizante" de que fala Lefebvre (1972)⁸.

Distribuída pela área metropolitana, a "população de baixa renda" ocupou de forma quase uniforme os quatro quadrantes. O dado interessante desta distribuição é a sua correlação com o número de empregos industriais que se oferecia em cada uma delas⁹.

Destaca-se neste conjunto de "periferias" um novo território - o ABC. A sigla cunhada em 1950 atesta a determinação de 3 municípios que compõem a área - Santo André, São Bernardo e São Caetano - de se anteciparem à iniciativa oficial e de criarem as condições para enfrentar conjuntamente os desafios que a produção em larga escala acarretava. É fundamental para a compreensão do fenômeno lembrar que ali já estava concentrado o maior índice de emprego industrial paulista.

Um conjunto de características e potencialidades encaminhou o antigo município de Santo André a desempenhar novas funções territoriais. Desmembrado em 1953 em três municípios, Santo André, São Caetano do Sul e São Bernardo do Campo, ele sofreu outros desmembramentos ao longo da década. Chegou aos anos 60 com seis unidades municipais; as três anteriores e mais Mauá, Ribeirão Pires e por fim Diadema (responsável pela letra "D" incorporada à sigla)¹⁰.

A história destes municípios mostra que é incorreto associar a sua atividade industrial às transformações introduzidas pela presença do grande capital industrial. Na verdade as suas potencialidades já haviam atraído a atividade industrial desde os anos 20. Os pontos fundamentais que favoreceram a instalação inicial são os mesmos que contribuíram para a sua expansão posterior: a relação privilegiada com o porto de Santos e obrigatoriamente com os acessos ferroviários e mais tarde rodoviários; a presença da represa Billings, assegurando grande fonte de água e energia elétrica; a contiguidade espacial com o município de São Paulo. No caso da expansão dos anos 50 o próprio passado industrial dos municípios do ABC tornara-se fator muito relevante. Concentrava-se ali uma população eminentemente urbana já habilitada para as atividades industriais¹¹.

Em 1950 os municípios do ABC já se distinguiam dos demais subúrbios industriais. O valor de sua produção industrial representava então 11,4% do total do Estado. Em doze anos, de 1938 a 1950, o número de fábricas cresceu 232% (de 178 para 413 unidades), o número de operários passou de 17.339 para 49.160, representando um aumento da ordem de 283%¹². Estes dados atestam a intensidade do processo e explicam a necessidade dos municípios se associarem para enfrentar os problemas comuns, sobretudo os de captação e tratamento de água, controle de poluição da água e do ar. O ABC criou nesta ocasião uma política regional capaz de assegurar a continuidade e o ritmo da produção industrial em larga escala, sinalizando para os grandes capitais nacionais e estrangeiros que aquele era o território privilegiado para a instalação do novo parque industrial brasileiro.

*a importância
do ABC*

A indústria automobilista foi a grande responsável pela criação e expansão deste parque industrial que marca a segunda etapa da industrialização brasileira. O decreto federal de junho de 1956 criando o Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA) repercute diretamente no ABC paulista. A montagem de automóveis iniciada em 1946 com a instalação no município de São Paulo da primeira montadora, a General Motors do Brasil, ganha a partir de 1956 uma escala produtiva extraordinária. Foco de um processo industrial seminal, a indústria automobilística marcou a organização econômica, tecnológica, social e política deste território industrial que é o ABC paulista.

Inúmeros estudos de casos dão conta das particularidades de cada um dos municípios que compoem o ABC. Entretanto, apesar das distinções quanto ao grau de desenvolvimento industrial, ao processo de urbanização, ao tipo de indústria implantado, no seu conjunto estes municípios industriais diferem de outros espaços periféricos por não enfrentarem os problemas dos assim chamados "municípios dormitório". A dissociação entre habitação e trabalho gerou uma situação indesejável expressa pelo modo de vida destes municípios.

Os atributos percorridos até aqui, isto é, a presença da massa, a expansão da periferia e a consolidação do ABC, apontam para existência de outros cuja relação com estes é complementar e dialética.

Assim, à expansão da periferia correspondeu um fortalecimento do centro. O crescimento vertical e a organização de novas funções criou simbólica e concretamente um papel diferenciado, prestigioso e dominante, para o centro da metrópole. Enquanto o desamparo crescia horizontalmente a afluência verticalizava-se. Dialéticamente relacionadas estas duas realidades não comportam análises que as isole. Ambas respondem e correspondem a espaços diferenciados e complementares que o capital industrial requer da metrópole. Enquanto a periferia é unifuncional e de certa forma unidimensional, o centro é multifuncional e multidimensional. O preço do solo abala a multifuncionalidade, retirando dali as instalações

industriais, os depósitos e mais tarde, as residências. Mas, por outro lado, inúmeras outras funções que emergem com a nova condição metropolitana garantem e intensificam a complexidade funcional da área central.

A tecnologia, totalmente comprometida com o crescimento vertical, está quase ausente na expansão horizontal. O arranha-céu, além de atestar a intensidade da atividade industrial, de criar novas relações de uso do solo urbano, de alterar estruturalmente a metrópole, atesta também capacidade tecnológica e produtiva da sociedade como um todo¹³.

Foi na década de 20 que a verticalização surgiu como credencial. O edifício Martinelli assinalou, quando de sua inauguração em 1929, a potencialidade da tecnologia brasileira. Sua presença mostrava que o processo de verticalização já se iniciara. Na década de 30 já se fala em "febre de arranha-céus". No seu estudo "A área central da cidade", Mueller (1956)¹⁴, mostra que a distribuição das áreas de maior concentração de "arranha-céus" coincide com a dos valores imobiliários. O custo elevado do terreno leva os empresários, a partir de 30, a uma procura cada vez mais intensa da construção vertical como forma de ampliação das rendas imobiliárias.

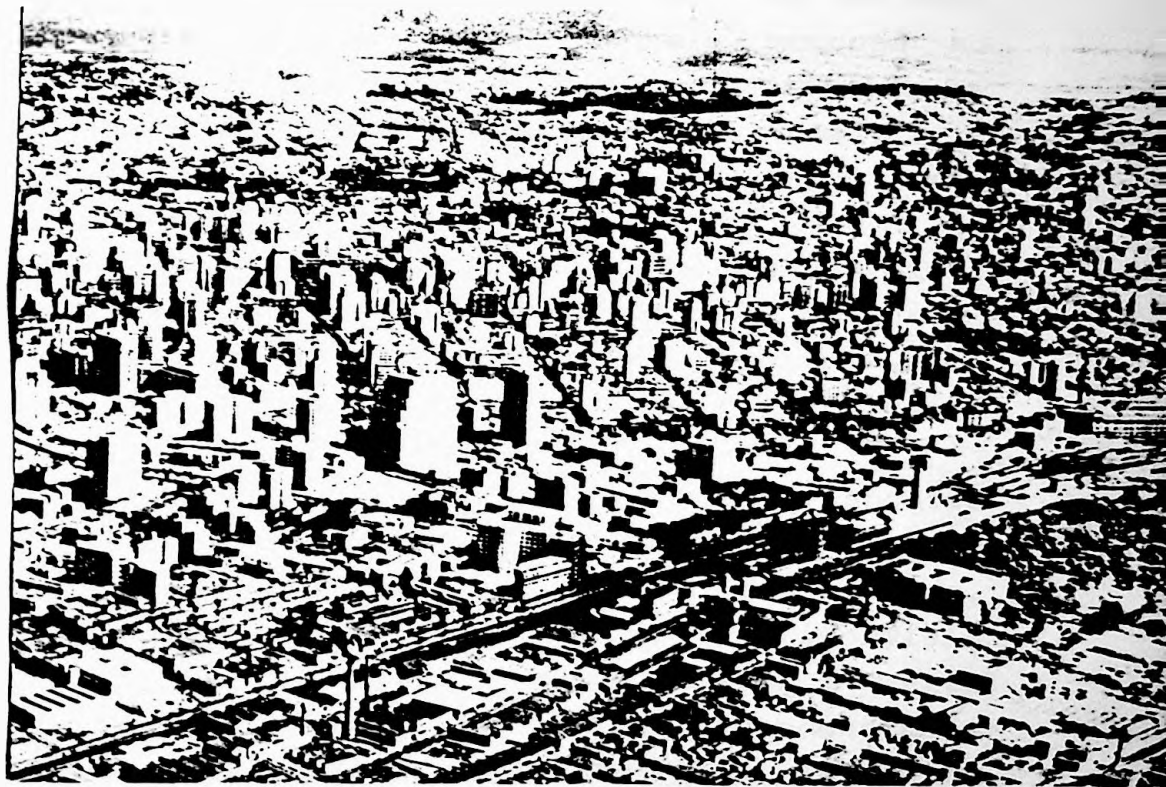
Este processo de verticalização da área central não pode entretanto, ser desvinculado das tentativas de transformar urbanisticamente o centro. A mais relevante intervenção na área central ocorreu a partir do período 1938-1945 e foi elaborada desde os anos 30 durante a primeira passagem de Pres^{Maia} pela prefeitura paulistana.

Uma das idéias básicas de Prestes Maia, apresentada no Plano de Avenidas de 1930, consistia na construção de um anel de largas avenidas de 33 a 45 metros de largura envolvendo a área central. O Perímetro de Irradiação deveria sanar as dificuldades produzidas pelo congestionamento e criar áreas de expansão. Prestes Maia acreditava que a conjugação do anel com o Sistema Y que o atravessaria, provocaria o desvio de correntes diametrais fortalecendo uma mais conveniente distribuição perimetral¹⁵.

Muller confirma em seu estudo que a medida que as obras



PEDESTRES NO CENTRO. 1958
Fonte: Habitat 26



O CENTRO VISTO A PARTIR DO BOM RETIRO. 1952
GALPÕES, LINHAS DO TREM NO PRIMEIRO PLANO.
A VERTICALIZAÇÃO INTENSA NO FUNDO
Fonte: Acropole 171

viárias se realizavam provendo a área central de espaços mais amplos e ventilados, a área construída também tornava-se mais compacta, "crescendo vertiginosamente no sentido vertical".

Como já dissemos antes, a verticalização é um dado eloquente e mais do que qualquer outro atestava a mudança, a vitalidade do processo econômico e a modernidade metropolitana. Entretanto, é a complexidade funcional que fornece a dimensão exata do processo. O trabalho de pesquisa desenvolvido por Mueller em outubro de 1952, descreve com rigor a complexidade funcional da área central. No conjunto de dez funções urbanas encontradas naquele momento no centro, o comércio é a mais característica. Subdividida em diversas modalidades - comércio varejista, atacadista e escritórios comerciais - a função comercial possuía um forte vínculo com a verticalização¹⁶. Alinhadas por ordem de importância e incidência, temos ao lado da função comercial, a função industrial, as profissões liberais, a função financeira, as diversões, a função administrativa, a hospedagem e alimentação e por fim a enfraquecida função residencial.

O quadro funcional traçado pela pesquisa de Mueller apontou para um **centro em expansão** cuja densidade de ocupação tem forte relação com o número de pessoas que o frequentava. **Trabalho, serviços e lazer** são as três funções primordiais do ponto de vista da presença da **massa urbana** na área central durante o chamado **horário comercial**. A concentração de atividades de lazer, sobretudo no trecho em que se cruzam as avenidas Ipiranga e São João transformou a área em "Cinelândia" paulistana. E, esta atividade garante uma intensa frequência noturna para a área central.

Como **contraponto** desta concentração começava a tornar-se cada vez mais evidente o **processo de dispersão**. Ganham força os "pequenos centros" instalados nos bairros. São ruas comerciais com um comércio diversificado que reproduz em pequena escala a oferta da área central. Este processo natural de multiplicação do centro foi, no final da década de 50, uma meta do planejamento, como veremos no Capítulo 2. A "Casa Clipper" no largo de Santa Cecília e a "Sears" na



O TRANSITO NA ÁREA CENTRAL. 1952
Fonte: Habitat 12

praça Oswaldo Cruz no Paraiso e à Rua Antártica no Sumaré, atestam a procura de alternativas para algumas funções até então exclusivamente situadas no centro.

Ficou bastante evidente em 1952, quando da pesquisa de Mueller, que a área central da metrópole estava em processo de transformação. A descrição dos resultados da pesquisa, publicados somente em 1956, admite a possibilidade de que o centro poderia deixar de ter muitas de suas tradicionais características e assumir outras novas. Nada indicava porém que viria a perder a posição, "cimentada em quatro séculos de vida urbana de ser o coração da cidade"¹⁷.

Esta confiante afirmação mais evidencia do que esconde a consciência do perigo que corria o centro da metrópole paulistana. Assim como inúmeros outros, o **coração da cidade** de São Paulo inspirava cuidados¹⁸.

Resultante direta do processo de crescimento vertical, a **congestão da área central** foi uma ameaça que só se contornou com a efetiva descentralização de funções que ocorreu principalmente ao longo dos anos 60 e 70 de forma espontânea. Isto é, sem intervenção dos órgãos de planejamento. Mas, é preciso observar que a mesma ameaça representada pelo dinamismo esmagador, poderia acompanhar um processo de esvaziamento gradual. Sinais de decadência de setores da área central evidenciaram o perigo que o "coração da metrópole" passou a correr com a perda de alguns de seus elementos constitutivos. A metrópole como veremos no capítulo 3 deste trabalho, tem na presença clara de centralidade um atributo essencial.

3. MARCOS DE UMA CULTURA METROPOLITANA

Ao longo da década de 50, sobretudo a partir de 1956, a hegemonia da **cultura urbana** em São Paulo é inquestionável. Ianni (1972) considera que durante o Governo Kubitschek a cidade conquistou uma vitória sobre o campo na medida em que o poder político passou das mãos da aristocracia rural para as mãos da burguesia industrial. A partir da segunda metade da década de 50 já não é mais possível reviver, como assinala Ianni, a não ser como anacronismo, a ideologia da vocação agrária do Brasil¹.

Esta transformação tornava-se patente no conjunto da vida da metrópole. Todas as classes sociais envolvidas no processo, a burguesia industrial, o proletariado e a classe média, assimilavam novas formas de cotidiano, de pensar, de comportar-se.

Petrone (1956) em artigo elaborado a partir do censo de 1950, faz um balanço da vida material paulistana. Embora estritamente numérico ele nos dá uma rica informação sobre o vigor da vida na metrópole. Transcrevemos um trecho integralmente, apesar de extenso, porque nos auxilia a desenvolver a argumentação:

"Limitar-nos-emos a registrar algumas cifras expressivas. Nas 20.000 fábricas paulistanas trabalham 440.000 operários, o que significa que, em cada grupo de 7 habitantes um é operário. Em suas 8.000 ruas existem 36.000 casas de comércio. Trafegam pela cidade cerca de 150.000 veículos, 75.000 dos quais são automóveis, 40.000 bicicletas, 22.000 caminhões, 5.000 de tração animal (pouco mais de 3%), 3.000 ônibus, 2.000 motocicletas, 800 bondes. O número de telefones ascende a 140.000 e os aparelhos de radio chegam a 40.000, existindo 12 estações de rádio e 3 de televisão. O município possui 44 estações de estradas de ferro e 135 Km de trilhos. O aeroporto de Congonhas recebe anualmente, a média de 40.000 aviões. Existem 200 templos católicos, 98 protestantes, 13 sinagogas, 5 greco-cismáticos e um budista. Nada menos de 804 estabelecimentos primários, 111 ginásios, 56 colégios, 19 escolas normais, 18 estabelecimentos de ensino superior, 3 universidades, 15

* estabelecimentos de ensino agrícola e industrial, 398 escolas de corte costura e arte culinária... Existem 449 tipografias, 203 revistas, 106 livrarias, 91 jornais (em várias línguas) e 45 casas editoras. O mercado central da cidade pode ser considerado um dos mais variados do mundo, chegando a oferecer mais de 300 produtos diferentes... A população consome 315 toneladas de carne por dia, 10 milhões de dúzias de ovos, 2.000 toneladas de manteiga, 720.000 sacas de farinha por ano e 18.000 sacas de arroz e 60.000 sacas de feijão cada mes. Isto é São Paulo depois de comemorar o seu quarto centenário"².

A minuciosa descrição de Petrone, na qual se pode perceber um certo entusiasmo, remete ainda uma vez para o **crescimento**. Mas é preciso reconhecer, remete também para **uma vida urbana mais complexa**. A configuração de São Paulo no momento em que comemora seu quarto centenário, não pode ser verificada apenas através dos milhões de ovos consumidos ou na extensão das estradas de ferro construídas. Suas três estações de televisão, suas 106 livrarias, seus 91 jornais, suas 3 universidades, suas 203 revistas, seus 40.000 aviões anuais, seu templo budista, atestam a existência de um novo fenômeno, que se exprime, quantitativa e qualitativamente.

Chamaremos aqui **cultura metropolitana** (e para isso o inventário de Petrone é importante), o conjunto de manifestações cuja escala, complexidade e imagem só podem emergir no interior da metrópole. É evidente a referência à **cultura urbana**, onde se interligam o ambiente, o modo de vida e o comportamento. A diferença essencial reside justamente na **escala, no grau de complexidade e no tipo de imagem que a metrópole induz**. O uso da palavra cultura pode levar a pensar que estamos falando exclusivamente de comportamento ou atitude urbana. **Na verdade estamos procurando distinguir as manifestações de um modo de vida que implica na presença de espaços diferenciados**. Como o universo da **cultura metropolitana** é extremamente amplo, nos limitaremos aqui a **examinar apenas os espaços edificados que corresponderam a programas**, que de alguma forma se revelaram novos, seja pela sua escala, seja pela sua complexidade ou ainda, pelo simples fato de serem inéditos na São Paulo dos

anos 50.

Já no final da década de 40 a burguesia paulistana havia entendido que não bastava a modernização industrial e o crescimento econômico. Para que a metrópole se consolidasse era necessário criar também um **aparato cultural que fizesse de São Paulo uma metrópole que além de afluente, fosse também ilustrada.**

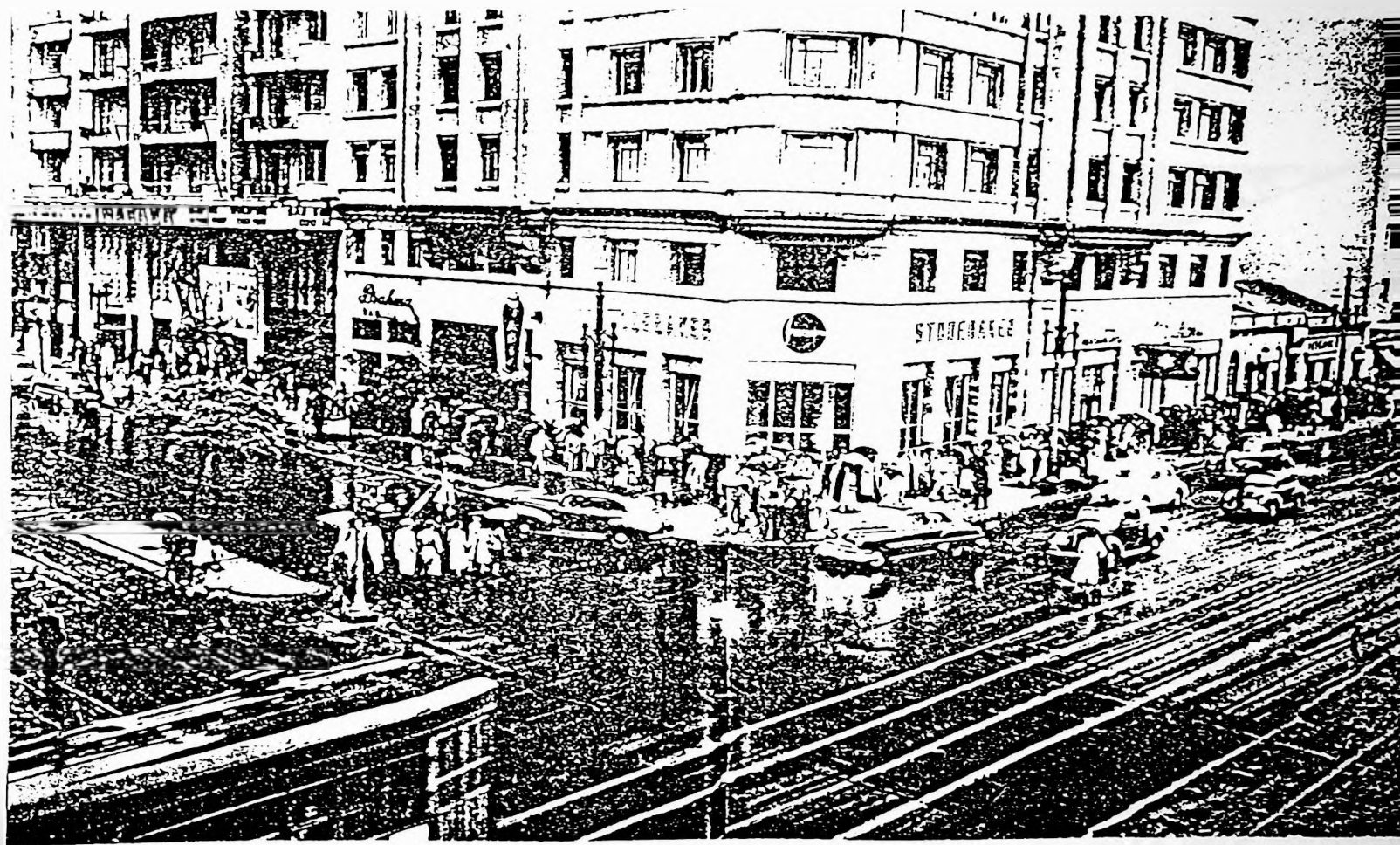
É bastante significativo, mas Petrone não faz menção na sua longa enumeração, que São Paulo já possuía naquele momento dois museus; o **Museu de Arte de São Paulo (MASP)** fundado em 1947 pelo jornalista e empresário Assis Chateaubriand e o **Museu de Arte Moderna (MAM)** criado em 1948 pelo industrial Francisco Matarazzo Sobrinho.

A fundação destas duas instituições testemunhou, e de certa forma fortaleceu o vínculo que existia entre a burguesia industrial e o novo cosmopolitismo, isto é, a cultura dos "homens do mundo". Assim, enquanto de um lado criava-se o MASP, o grupo dos Diários Associados empenhava-se na instalação da primeira estação de televisão do país. A TV Tupi, inaugurada em 1950, iniciava uma trajetória extremamente bem sucedida de criação de veículos de informação de massa³.

Por outro lado o MAM, criado em 1949, também buscava ampliar seu campo de atuação organizando um evento internacional - a Bienal. Em 1951 instalou-se a primeira Bienal Internacional de Artes Plásticas de São Paulo, com 20 países participando de um evento visitado por 100.000 pessoas⁴.

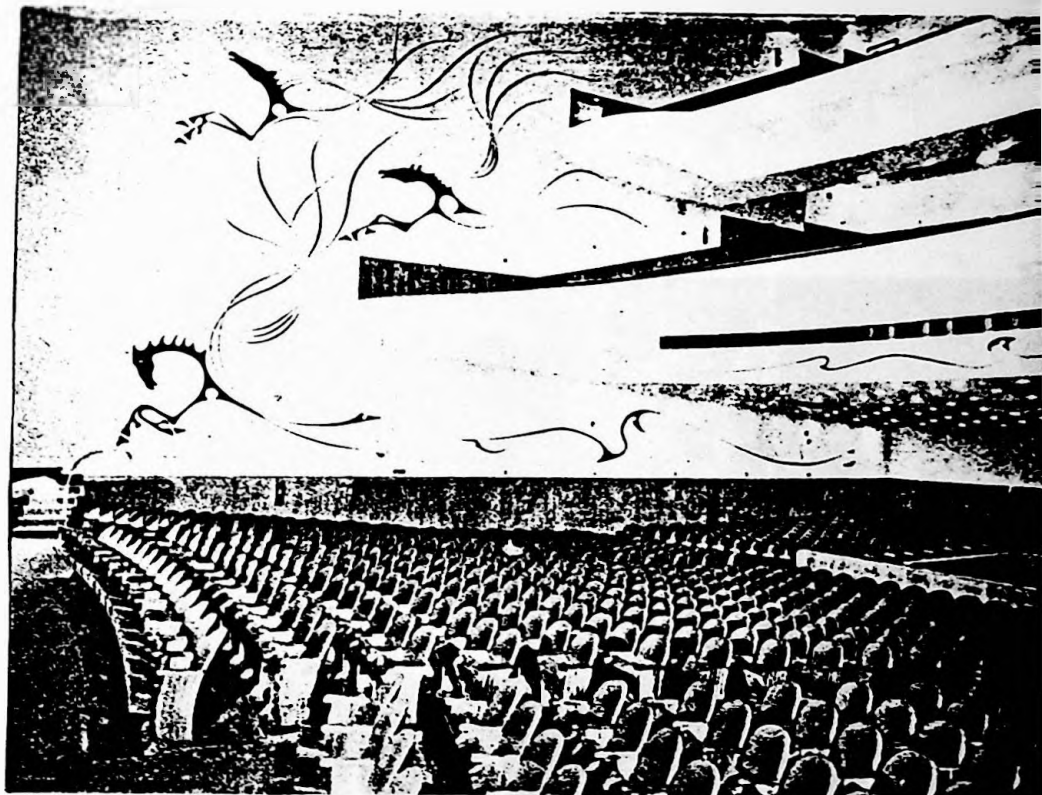
Embora uma análise detalhada da instalação e do percurso das duas instituições - MASP e MAM - assim como da TV Tupi e das Bienais seja valiosa para compreender as relações e o sentido das iniciativas do período 50/60, aqui estamos apenas apontando para o caráter que a cultura assumiu na década de 50 quando observada do seguinte ângulo: embrião de indústria cultural e de massa, e por isso mesmo, cosmopolita e metropolitana.

Ao lado destas novas instituições, antigos equipamentos adquirem novo perfil. É o caso dos cinemas da área central que já configuravam na década de 50 uma cinelândia



CINELÂNDIA PAULISTANA (FINAL DOS ANOS 50)

Fonte: Simões, I. (1990) Salas de Cinema de São Paulo



CINE PAISSANDU. 1958
Fonte: Acropole 236

1968-1969

Em 1968, o cinema brasileiro viveu um momento de grande efervescência. A produção de filmes de longa-metragem voltou a ganhar força, e o público voltou a frequentar os cinemas em grandes números. O cinema brasileiro estava de volta ao centro da vida cultural do país.

Um dos fatores que contribuíram para esse renascimento foi o apoio financeiro do governo federal, através do Conselho Nacional de Cultura. Além disso, o surgimento de novos talentos e a renovação da linguagem cinematográfica também foram fundamentais para o sucesso desse período.

Entre os filmes mais importantes produzidos nesse período, destacam-se "O Gato da Botoca" de Nelson Pereira dos Santos, "A Grande Família" de Fernando Siro e "O Homem do Jacaré" de Paulo Sérgio. Esses filmes, entre outros, ajudaram a consolidar o cinema brasileiro como uma expressão artística de grande qualidade.

Além disso, o cinema brasileiro também se tornou mais diversificado, com a produção de filmes de diferentes gêneros, como o musical, o drama e o comédia. Isso permitiu que o cinema brasileiro alcançasse um público ainda maior e se tornasse uma das principais formas de entretenimento do país.



CINE UNIVERSO . NO BRÁS
Fonte: Habitat 30

Este é um período de grande efervescência para o cinema brasileiro. A produção de filmes de longa-metragem voltou a ganhar força, e o público voltou a frequentar os cinemas em grandes números. O cinema brasileiro estava de volta ao centro da vida cultural do país.

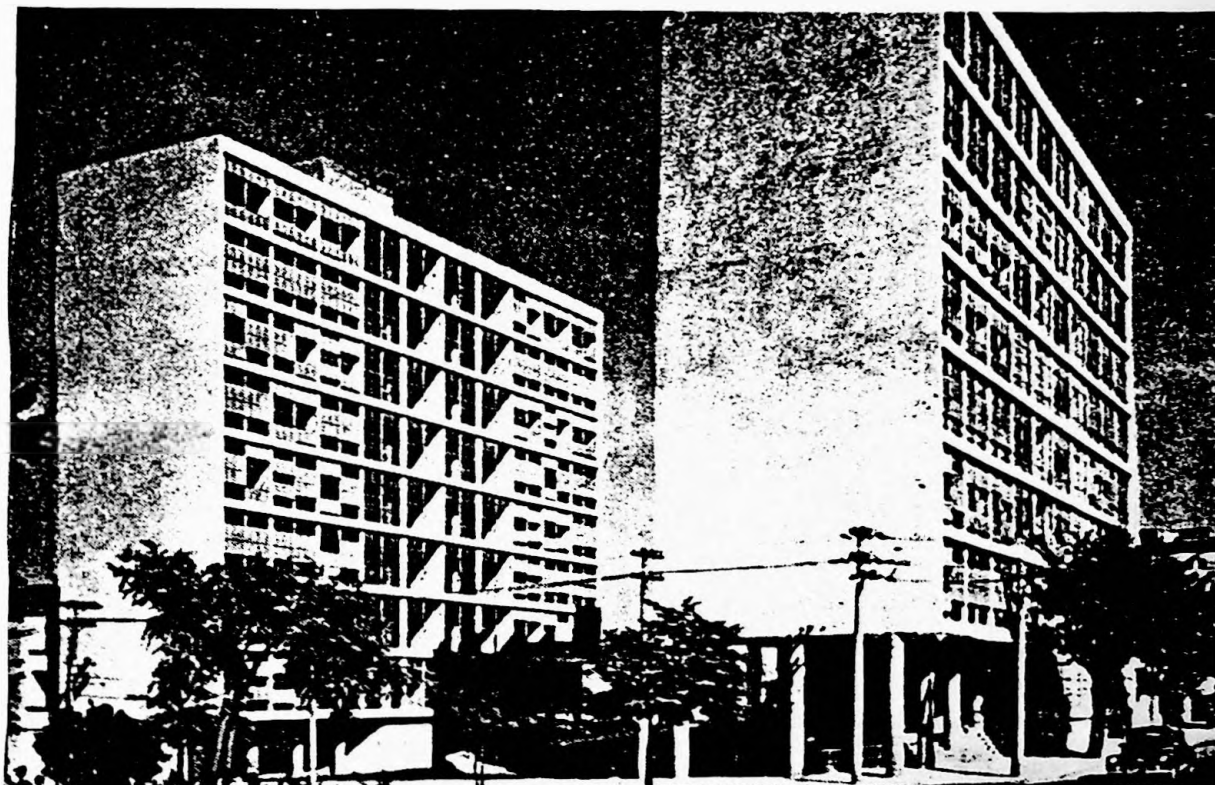
paulistana.

A cinelância paulistana não é uma realização dos anos 50. Abrangendo as avenidas São João e Ipiranga e seus arredores, a sua constituição ocorreu de forma intensa ao longo dos anos 30 e 40.

A participação do arquiteto Rino Levi no padrão de qualidade adquirido pelas salas de cinema paulistanos foi fundamental. O projeto e a construção do Ufa-Palace, inaugurado em 1936 com 3.139 lugares, criou um marco de qualidade técnica e estética. A mesma combinação de tecnologia e linguagem apurada repetiu-se no cine Ipiranga em 1943. Juntam-se aos projetos de Rino Levi, outros cinemas que nem sempre depurados na sua forma arquitetônica são autênticos "palacios cinematográficos" como diz Simões (1990)⁵. A frequência confirma a pompa: em 1950 São Paulo possuía 119 cinemas frequentados por 35 milhões de espectadores ao ano⁶. E, atestando também o cosmopolitismo paulistano, inaugurou-se em 1958, o Cine Coral voltado para exibição de filmes "de arte".

Ao lado desta ampliação dos equipamentos culturais, o quadro da vida cotidiana vinha se modificando intensamente ao longo das décadas de 30 e 40. O prédio de apartamentos residenciais foi um dos marcos mais reveladores da transformação do modo de vida residencial da década de 50.

Ao abrir a década a cidade de São Paulo já contava com um número razoável de edifícios de apartamentos cujas propostas arquitetônicas mostravam sintonia com a arquitetura erudita internacional e mais intensamente com o Movimento Moderno. Os mais representativos exemplos destes edifícios residenciais são, seguindo uma ordem cronológica: o Edifício Columbus, projeto de Escritório Rino Levi Arquitetos Associados situado na Avenida Brigadeiro Luiz Antonio, do ano de 1932; o Edifício Esther, dos arquitetos Alvaro Vital Brazil e Adhemar Marinho, inaugurado em 1935 na Avenida Ipiranga; o Edifício Santarém projeto de Henrique Mindlin na Rua Barão de Campinas, do ano de 1940; o Edifício Anchieta, de 1941, projetado pelos irmãos Marcelo Roberto e Milton Roberto situado na esquina da Av. Angélica com a Av. Paulista; o Edifício Louveira projeto de Vilanova Artigas

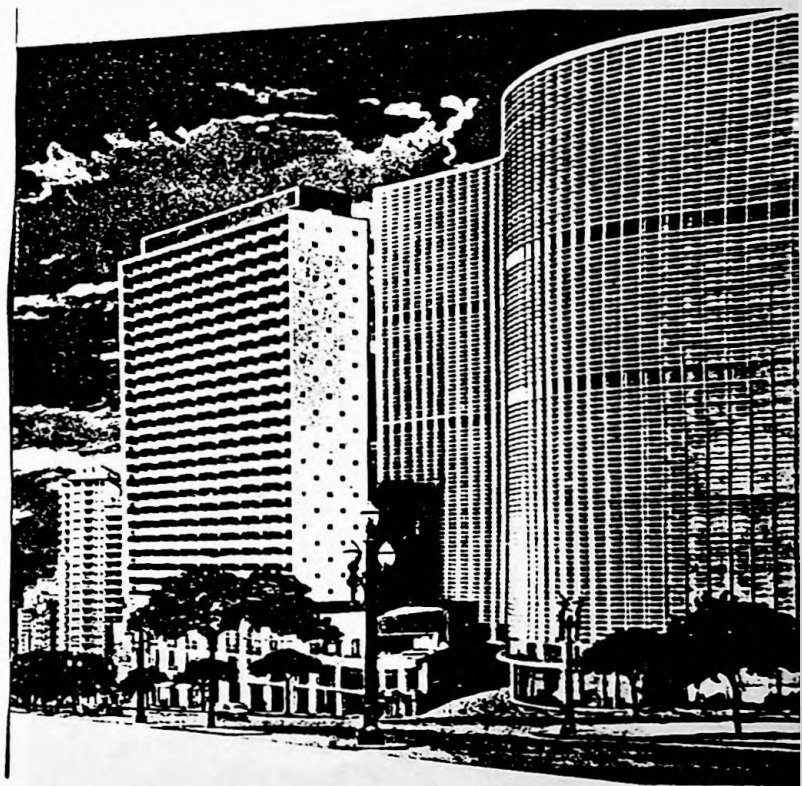


EDIFICIO LOUVEIRA

PRAÇA VILABOIM

ARQUITETOS: J.VILANOVA ARTIGAS E CARLOS CASTALDI (PROJETO DE 1946)

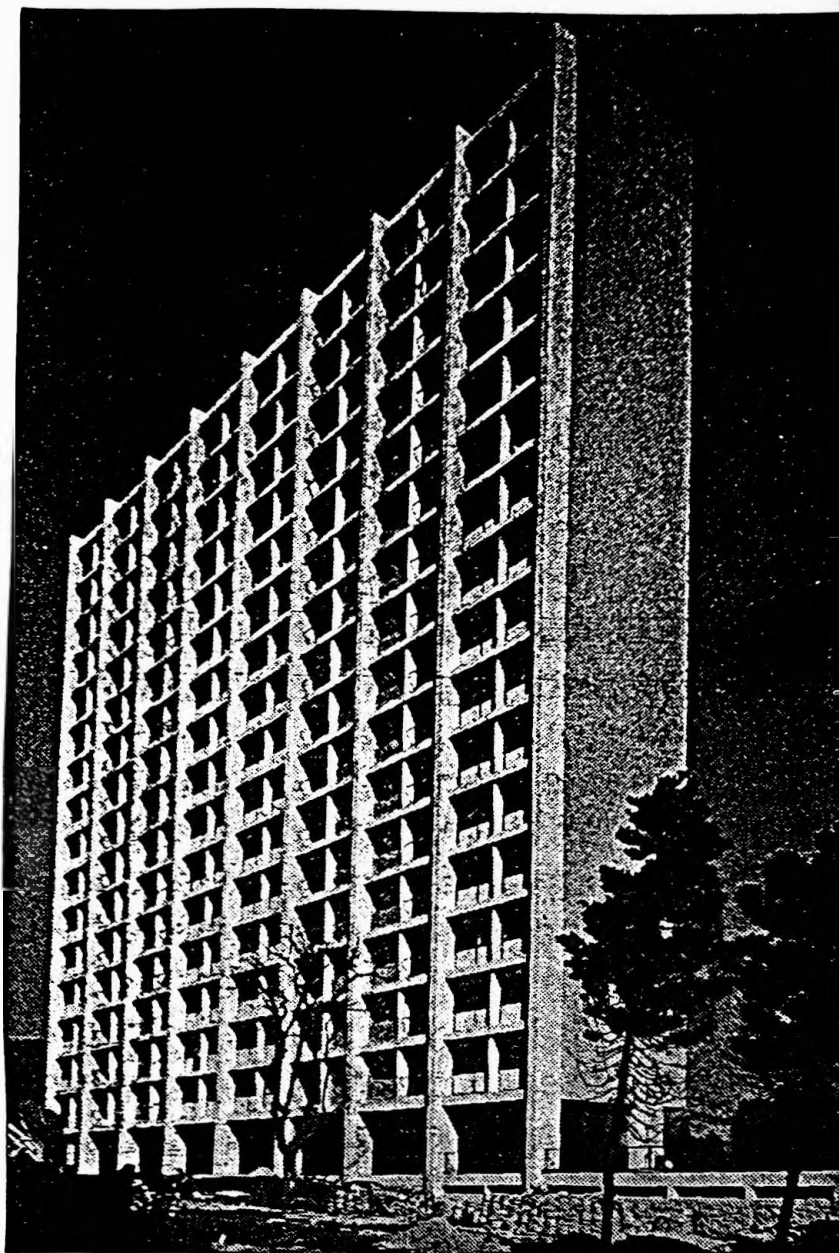
Fonte: Acropole 184



EDIFICIO COPAN. 1951 (FOTO MONTAGEM COM MAQUETE)
ARQ.OSCAR NIEMEYER
Fonte: Habitat 11



CONJUNTO NAÇÕES UNIDAS. 1953
CIRCULAÇÃO INTERNA
Fonte: Habitat 57



EDIFÍCIO JOÃO RAMALHO. 1953
Rua Ministro Godoy esq. Rua João Ramalho
Arqtos.: Plínio Croce, Roberto Aflo, Salvador Candia

e Carlos Castaldi situado na Praça Vilaboim e o Edifício Prudência, de 1948, projeto do Escritório Rino Levi Arquitetos Associados situado na Avenida Higienópolis⁷.

Esta produção penetrou a década de 50, acompanhando os mesmos compromissos técnicos e estéticos. A mudança que podemos registrar é a presença de uma nova modalidade de comercialização, e de administração - o condomínio. Havia, como em outros momentos e talvez de forma um pouco mais acentuada, dentro desta nova forma de organização comercial dois tipos de projetos e de realizações: a produção "assinada", comprometida com as propostas eruditas veiculadas internacionalmente, em conexão direta com os exemplos que levantamos acima, e a produção que na falta de uma expressão mais justa chamaremos aqui de "comercial", comprometida com a aceitação segura do mercado. Seria um erro não identificar neste segundo tipo de produção a ambição de também exprimir a "modernidade". O apetite pelo mercado, não dispensava obrigatoriamente o zelo com formas, materiais e programas considerados contemporâneos. Mas não há dúvida, os "riscos" eram evitados com maior cuidado. A inovação restringiu-se, como dissemos, à aceitação.

A produção erudita de apartamentos residenciais, recrutando do vocabulário do Movimento Moderno, tudo aquilo que nossa tecnologia construtiva estava apta a absorver - "pilotis", "brise-soleil", "panneaux de verre" - forneceu à metrópole edifícios que atestavam correspondência formal com os modelos internacionais. Alguns destes projetos chegaram a inovar, isto é, a criar uma linguagem própria tornando-se emblemáticos da nossa modernidade arquitetônica. Os exemplos mais significativos, tendo em vista não apenas a qualidade arquitetônica mas também a sua participação no novo contexto da vida metropolitana são: o Edifício Copan (1951/1952) projeto de Oscar Niemeyer localizado no centro; o Edifício Nações Unidas (1953) projetado por Abelardo de Souza localizado na esquina da Av. Paulista com a Av. Brigadeiro Luiz Antonio; o Edifício Lausane (1953) projeto de Adolf Franz Heep localizado na Av. Higienópolis; o Edifício João Ramalho (1953) de Plínio Croce, Roberto Aflalo e Salvador Candia localizado no bairro de Perdizes; o

Edifício Paulicéia e São Carlos do Pinhal (1956) projetos de Jacques Pilon e Giancarlo Gasperini localizados na Av. Paulista e Rua São Carlos do Pinhal⁶.

Na outra ponta da produção entravam em cena os edifícios de apartamentos que denominamos aqui de tipo "comercial". A Construtora e Imobiliária Monções produziu ao longo da década de 50 sob o lema "Rota Segura de Bons Negócios", um número expressivo de apartamentos residenciais. No seu relatório anual de 1953⁸ a Monções, dirigindo-se aos seus acionistas, procurava demonstrar que o processo de industrialização por que passava o país e a metrópole paulista, possuía, além dos elementos indiscutivelmente positivos, outros, geradores de desequilíbrio e instabilidade. O mais radical destes elementos negativos era a inflação que se manifestava através da perda progressiva de substância da moeda. A aplicação de bens de raiz, explicam os diretores da "Monções" no seu relatório, era o caminho da economia particular na fuga à depreciação. Comprovando este movimento "preservador" a construtora exhibe sua sólida expansão: entre 1947, data do primeiro empreendimento, e 1953 a "Monções" passou de um capital de 3,5 milhões para 29,4 milhões de cruzeiros⁹.

Entretanto, continuam os diretores da "Monções", não é correto restringir as causas do "boom-imobiliário" daquele momento à exclusiva iniciativa dos investidores de se proteger da contínua desvalorização da moeda. Uma inequívoca pressão do mercado, segundo os empresários da construção civil, tinha também um papel dominante. O relatório diz:

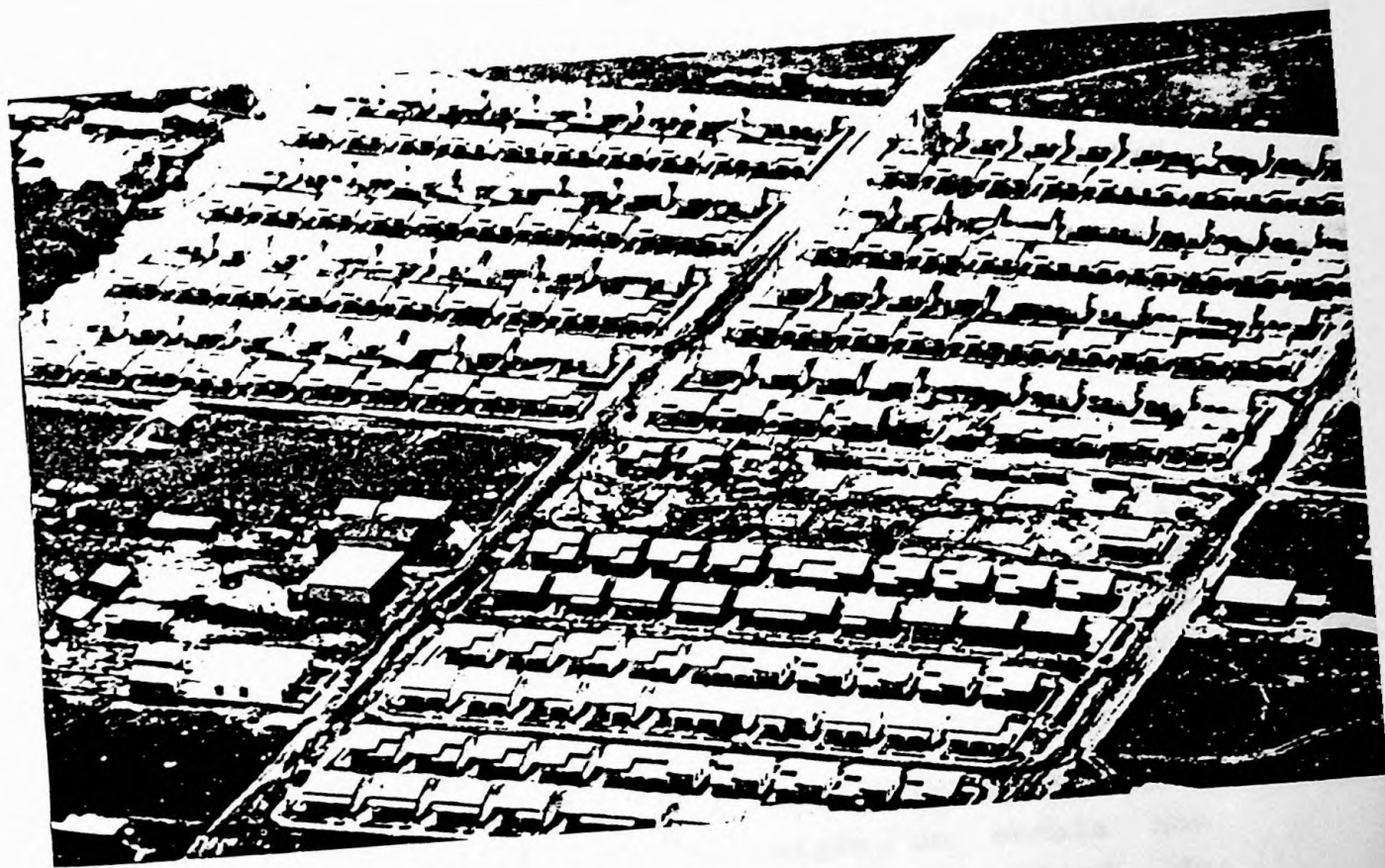
"A população da capital Bandeirante cresce de 18.300 almas por mês, enquanto que o número de casas e apartamentos só aumenta de 2.026 unidades no mesmo período"¹⁰.

Apoiados na "moralidade do uso do espaço urbano", especialmente no que dizia respeito às deficiências da infraestrutura e do custo da terra, os empresários fazem a apologia do apartamento em condomínio¹¹, "a mais engenhosa das formas associativas da vida moderna". Difícil não pensar nos "slogans" do Movimento Moderno ao lêr um dos trechos introdutórios do relatório:

"O princípio da distribuição dos habitantes em casas



EDIFÍCIO PAULICEIA E SÃO CARLOS DO PINHAL . 1956
AV. PAULISTA E RUA SÃO CARLOS DOPINHAL
ARQ. JACQUES PILLON E GIANCARLO GASPERINI
Fonte: Acropole 246



LOTEAMENTO MONÇÕES NO BROOKLIN
"A Planta Baixa Especulativa"
Fonte: Acropole 151

X
 isoladas é ideal para cidades pequenas e médias nas quais a pressão demográfica não é pronunciada; mas ele se revela contraproducente no caso de São Paulo e do Rio de Janeiro, por exemplo. Neste particular o aparecimento do "arranha-céu" no panorama urbanístico das capitais brasileiras, não é um fenômeno "sui generis", mas sim o reflexo de uma tendência universal"¹².

Apesar desta profissão de fé no "arranha-céu", a "Monções Construtora e Imobiliária S/A" iniciou contraditoriamente suas atividades, na década de 40, com a abertura de um loteamento no Brooklin conhecido como "Cidade Monções". Eram 300 unidades residenciais térreas com 70m² de área construída cada uma.

Mas foi efetivamente com edifícios de apartamentos que a "Monções" marcou o panorama urbano na década de 50. Ilustram o citado relatório 13 edifícios, alguns já inaugurados, outros em obras e outros ainda em fase de projeto. Caracterizando uma primeira etapa na produção de edifícios de apartamentos em condomínio, temos o Duque de Caxias, localizado na confluência da Av. Duque de Caxias com a Rua Barão de Campinas, de 1948, que foi o primeiro a ser inaugurado, e o Edifício Pacaembú situado na Av. General Olímpio da Silveira. Com 40 e 50 apartamentos respectivamente, ambos são descritos como "confortáveis, sóbrios e racionais". Dentro do mesmo espírito, "no coração aristocrático do bairro de Higienópolis" instalava-se o Edifício Piauí, em 1949¹³.

Dois edifícios situados na área central irão, na metade da década de 50, marcar uma transição de escala nos empreendimentos da "Monções". O Edifício "Viadutos", de 1955, e o Condomínio Planalto, de 1956, destinavam-se a 360 e 300 famílias respectivamente. O citado relatório da "Monções", de 1953, já incluía foto das maquetes de ambos, enfatizando no texto os seus portes agigantados. Além da nova escala, os seus programas já apontavam para uma disposição de procurar inovar também nesta área.

Mas é efetivamente com o projeto do Condomínio Bretagne, de 1952, que a "Monções" e Artacho Jurado iniciam a fase mais ousada e característica de sua produção.



EDIFÍCIO VIADUTOS. CONSTRUTORA MONÇÕES . 1955
(360 Apartamentos)
Fonte: Folheto Monções de 1953

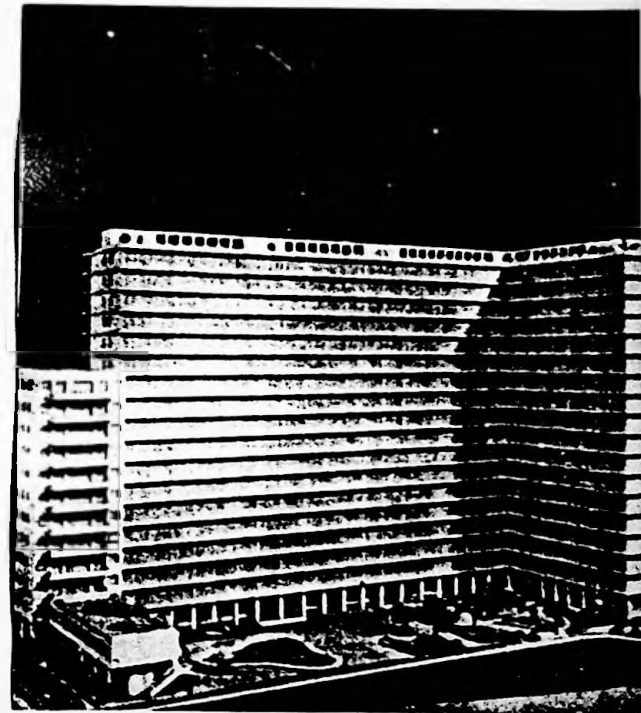
Destacam-se nesta etapa, além do Bretagne, o Condomínio Parque das Hortências (1957), o Condomínio Dona Veridiana Prado (1957), o Condomínio Louvre (1957), o Condomínio Acácias (1957), e o Condomínio Saint-Honoré (1958).

A expressão chave para marcar a presença de inovação e obviamente estimular as vendas é comodidades-extras. Tomando como exemplo o **Condomínio Bretagne**, apresentado aos consumidores em 1953, temos a seguinte proposta: "esplendidamente localizado no bairro de Higienópolis, pelo seu traçado constitui um expoente da arquitetura moderna. Salão de chá, salão de esportes, salão para crianças, piscina para adultos e vestiário, piscina para crianças, átrio coberto, terraço suspenso ajardinado, grande praça ajardinada, restaurante, garagens e lavanderia, são as "comodidades-extras" proporcionadas pelos apartamentos Monções aos seus 160 condôminos"¹⁴.

O apelo de tal programa conjugado com o já testado e bem sucedido sistema de condomínios, leva a Monções a vender os 160 apartamentos que o "Bretagne" oferecia ao mercado, segundo depoimentos da própria construtora, em 24 horas.

O fenômeno "Monções" nos interessa sob vários pontos de vista. Em primeiro lugar pelas suas proporções, pois até então os edifícios de apartamentos não haviam ousado abrigar 360 famílias, portanto uma média de **1.800 pessoas reunidas num só edifício**. Em segundo lugar pela relação que existia entre as propostas e o mercado consumidor, que mostrou-se inteiramente "convencido" das vantagens oferecidas e, em terceiro lugar, pelo caráter contraditório que tal produção representou no que diz respeito às suas pretensões de aproximar-se das doutrinas e exemplos que o Movimento Moderno divulgava naquele momento.

Muito longe de considerar que o "ornamento é crime", A.Jurado partia nos seus projetos para um uso exaustivo de materiais diversos de acabamento assim como para a utilização de técnicas construtivas inteiramente arcaicas para atender a pretendida inovação formal. A insistência em não reconhecer a obra da "Monções", e conseqüentemente de A.Jurado, rivaliza com a atual iniciativa de erguê-lo à posição de anti-modernista e de certa forma de lhe oferecer

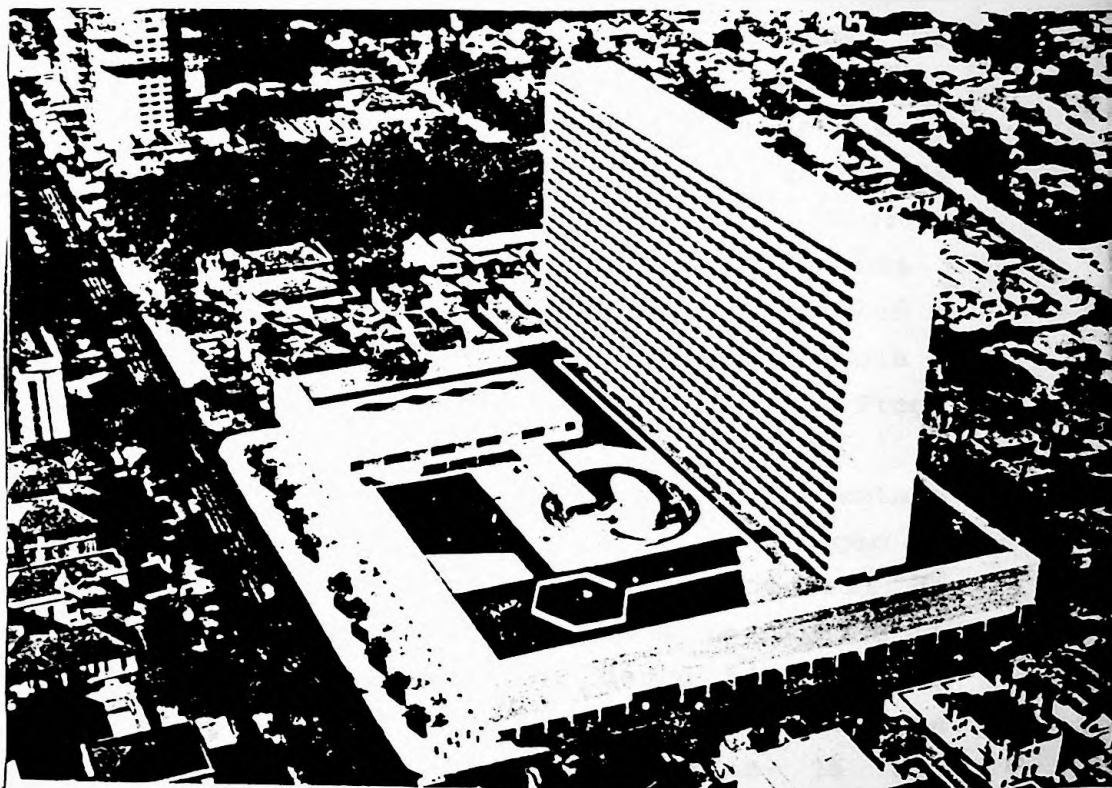


**EDIFÍCIO BRETAGNE. CONSTRUTORA MONÇÕES E ARTACHO JURADO.
1952
(106 condôminos)**

o posto de precursor do pós-modernismo paulistano, ao longo de suas manifestações na década de 50.

É possível, guardadas todas as diferenças já mencionadas diante do programa e da escala do "Bretagne", pensar na Unidade de Habitação de Marseille, projetada por Le Corbusier a partir de 1947 e inaugurada em 1952. Pensada desde os anos 20 em concomitância com o projeto "cidade contemporânea de 3 milhões de habitantes", que Le Corbusier apresentou no Salão de Outono em Paris em 1926, o "Edifício-Cidade (Immeubles-Villas), tornou-se o emblema dos programas para habitação de massa. Abrigar e assimilar funções urbanas, trazendo-as para dentro do edifício é um princípio claro do "Edifício-Cidade" de Le Corbusier e de certa forma também do Bretagne.

Entretanto as duas propostas distanciam-se e talvez até invalidem as comparações, quando se examina os princípios construtivos da Unidade de Habitação e as obras da "Monções". A presença do concreto armado na Unidade de Marselha teve papel fundamental. Foi absolutamente essencial para Le Corbusier que o concreto armado estivesse presente na concepção do edifício, resguardando até a sua "precariedade" formal. No texto que acompanha o projeto ele diz: "Felizmente não tínhamos dinheiro"¹⁵. O programa moderno para Le Corbusier só se cristalizaria distante, muito distante, das injunções do gosto burguês. Entendendo ou não esta mensagem A.Jurado e a "Monções" criaram para a média e alta burguesia paulistana um objeto de difícil adjetivação. A palavra mais usada para descrevê-los hoje é "kitsch". Sem entrar na discussão, pois estaríamos nos distanciando demais do nosso foco, o evidente disparate entre a proposta programática dos seus edifícios e a sua linguagem formal, dificultou a avaliação da produção da "Monções" e mais especificamente a de A.Jurado. Observando com atenção as palavras de Le Corbusier quando da inauguração da Unidade de Marselha, veremos que não se procurava ali apenas inovar a "linguagem formal". A presença do concreto naquele projeto, é uma estratégica e coerente opção de técnica construtiva. A ausência desta técnica invalidaria portanto qualquer tentativa de alinhamento entre



CONJUNTO NACIONAL. 1955
AV. PAULISTA
ARQ. DAVID LIBESKIND
Fonte: Acropole 222

as propostas de Jurado, e mais especificamente do Bretagne, com a proposta da Unidade de Habitação de Marselha.

- Em resumo, a presença significativa dos enormes edifícios da "Monções" no cenário metropolitano dos anos 50, atesta o encontro sempre polêmico de **elementos de vanguarda** (programa, pilotis, panneaux-de-verre) com **elementos atrasados** (técnica construtiva) e ainda, com **elementos reprovados** pela produção erudita (ornamentos inconsistentes).

Dentro deste quadro, de novas dimensões e atendendo novos programas funcionais surgiram na década de 50 obras que marcaram relações novas com o espaço urbano. Os **edifícios conjunto**, congregando espaço para múltiplas atividades - comércio, restaurantes, escritórios, cinemas, garagens, ruas internas - tornaram-se marcos da arquitetura do período. Os dois mais importantes pela escala são: o Conjunto Nacional (1955), localizado na esquina da Avenida Paulista com a Rua Augusta com projeto de David Libeskind e o Conjunto Metropolitano (1960) projeto de Salvador Candia e Giancarlo Gasperini, situado na Avenida São Luiz com a Praça Dom José Gaspar.

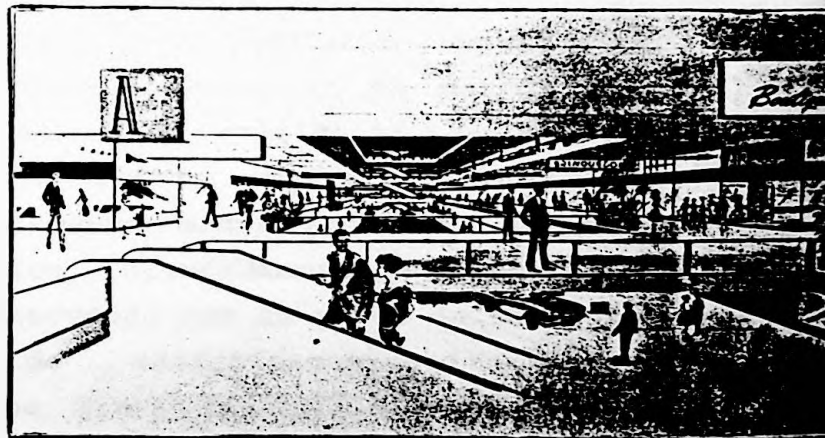
Na década de 50 a Avenida Paulista já apresentava características de espaço alternativo para a localização de atividades tradicionalmente presentes na área central da cidade. Bancos e administração bancária já haviam iniciado a migração. Embora a marca arquitetônica desta migração só tenha se manifestado com vigor a partir da década de 60, na década de 50 a nova "vocalização" da Paulista já era indiscutível. A substituição dos palacetes da aristocracia cafeeira paulistana por edifícios modernos, tem na construção do Edifício do Conjunto Nacional, em 1955, um caso exemplar. O lote onde se instalou o conjunto era então ocupado por uma residência, projeto de Victor Dubugras, considerado o mais belo art-nouveau de São Paulo¹⁶.

O novo projeto, com uma ocupação de 100% do lote, tinha um programa bastante complexo, "significando uma transformação radical para a época". Com 150.000 M² de área construída, teve na sua proposta inicial a previsão de instalar ali um hotel. O programa, como frisamos era

Paulista em 1950

Paulista

*



CONJUNTO METROPOLITANO 1960
CIRCULAÇÃO INTERNA
Fonte: Habitat 59

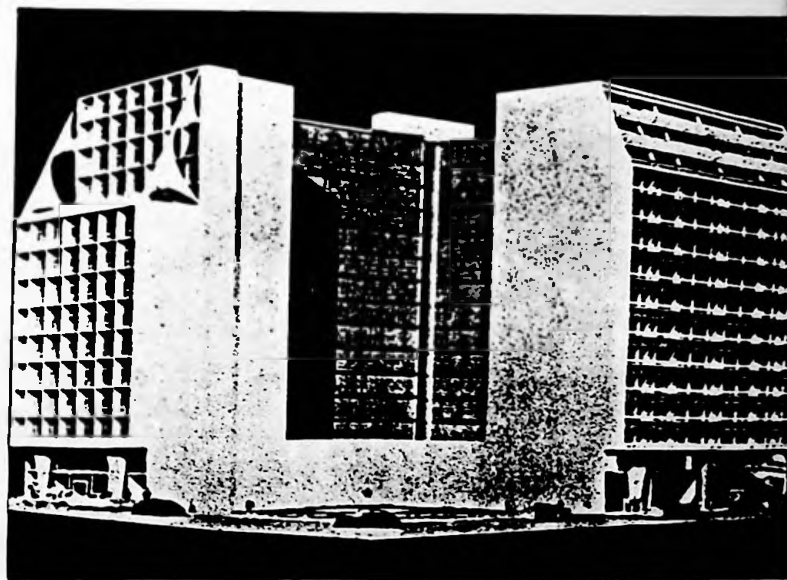
complexo: lojas, escritórios, apartamentos, restaurantes, cinema, garagens e jardins suspensos. Amplos corredores transpunham o trânsito pedestre da rua para dentro do edifício¹⁷.

Já no final da década surge o segundo **edifício conjunto** de grande porte: o **Conjunto Metrópole**. Dentro do mesmo ciclo de substituição de antigas residências senhoriais por edifícios atendendo novas funções, os arquitetos S.Candia e G.Gasperini, vencedores de um concurso, projetaram uma complexa obra onde também estavam presentes escritórios, lojas, restaurantes, cinemas e garagens e amplas áreas de circulação interna.

A ressonância da construção destes dois **edifícios conjunto** foi, e talvez valesse a pena dizer, é ainda hoje, enorme. Símbolos da modernidade entendida como simultaneidade, eles abrigam no seu interior complexas funções urbanas. Reproduzindo de forma ideal a diversidade urbana, oferecem um espaço privado com características de espaço público.

Afirma-se com freqüência que o **edifício-conjunto** é o precursor do "shopping-center" que surgiu na metrópole a partir da década de 70. Apesar da semelhança, no que diz respeito à complexidade funcional, embora no "shopping-center" esta seja evidentemente menor pois não congrega escritórios ou apartamentos, discordamos da aproximação mecânica entre ambos. Observando com um pouco de cuidado o partido arquitetônico do **edifício-conjunto** podemos facilmente perceber que se trata de edifício em **diálogo intenso com a cidade**. Seus espaços de circulação interna lançam-se sobre as calçadas públicas propiciando uma grande articulação entre **espaço urbano** (público) e **espaço edificado** (privado). A malha urbana encontra no **edifício-conjunto** continuidade e fluidez. O acesso aos amplos "corredores-rua" internos se dá sem mediação.

Os "shopping-centers", por sua vez, são macro-edifícios cuja relação com a cidade é mediada pelo estacionamento que o circunda, espécie de vestíbulo que põe o automóvel como objeto intermediário. O volume construído quase sempre fecha-se sobre si mesmo. A rua interna, privilegiada,



GALERIA CALIFORNIA
RUA BARÃO DE ITAPETININGA
ARQ. OSCAR NIEMEYER
Fonte: Habitat 2



EDIFICIO ITALIA 1956 (MAQUETE)
ARQ. ADOLF FRANZ HEEP
Fonte: Habitat 29

protegida e algumas vezes refrigerada, não se articula com a rua externa. A fachada, isto é, um dos pontos de diálogo entre o espaço urbano e o espaço privado, está esteticamente reduzida ao logotipo do shopping ou das lojas que estão ali localizadas.

É interessante mencionar a recente reforma do Shopping Center Iguatemi, realizada em 1989, quando além de se criar uma fachada monumental, criou-se também uma articulação pedestre com a Avenida Brigadeiro Faria Lima. Esta modificação, a nosso vêr, aproximou este shopping do **edifício-conjunto** da década de 50.

Além do **edifício-conjunto** surgiu no decênio 50/60 uma outra modalidade de edifícios nos quais as relações entre o espaço edificado e o espaço urbano articulavam-se de forma inovadora: são os **edifícios galeria**. Duas obras são exemplares desta modalidade: o "Edifício California" projeto de Oscar Niemeyer (1954) e o "Edifício-Galeria R. Monteiro" projetado por Rino Levi, Roberto Cerqueira Cesar e Luiz Roberto Carvalho Franco (1960).

A escassa informação sobre o Edifício California não nos permite avaliar quais as questões que encaminharam o partido adotado por Oscar Niemeyer. Mas no caso do Edifício-Galeria R. Monteiro, as questões são claras.

Atentos às questões da história da ocupação urbana da cidade de São Paulo, e preocupados com a criação de formas inovadoras de ocupação, os autores do roteiro "Arquitetura Moderna Paulistana" narram o desafio que o projeto apresentou para os arquitetos. O principal aspecto deste desafio consistiu na tentativa de incorporar no projeto arquitetônico uma antiga servidão de passagem ligando a Rua Barão de Itapetininga com a Rua 24 de Maio, utilizada intensamente pela população e cuja anulação era impossível. Transformando o "obstáculo" em dado de projeto, os arquitetos apresentaram um partido arquitetônico já experimentado no Edifício California onde uma rua/galeria desenvolvida no piso térreo cria uma circulação que garante e intensifica a relação com a circulação urbana¹⁸.

Tanto o **edifício-galeria** quanto o **edifício-conjunto** reproduziram-se na metrópole atestando uma relação positiva



EDIFÍCIO "O ESTADO DE SÃO PAULO" (PROJETO DE 1946)
RUA MARTINS FONTES
ARQ. JACQUES PILLON E A. FRANZ HEEP
Fonte: Acropole 181

entre espaço público e espaço privado. Sem estar presente nos programas oficiais ou na legislação urbanística de forma específica, assistiu-se através destes projetos a uma valorização simbólica do espaço público da área central.

Assim, ao mesmo tempo em que se evidenciava a necessidade de "descentralização", que na verdade revelou-se muito mais complexa do que a simples criação de centros secundários capazes de absorver algumas funções contidas na área central, esta foi adquirindo uma imagem urbana cada vez mais intensa. Embora a avenida Paulista começasse a ganhar um perfil de metropole moderna, sobretudo devido à intensa verticalização, o centro, e até ousariamos dizer, o "coração da metrópole", tornava-se cada vez mais o espaço simbólico da organização metropolitana. A dimensão de sua arquitetura tem neste contexto uma importância muito grande.

Evidenciando esta tendência no transcorrer do período 50/60 são executados na cidade de São Paulo inúmeros murais artísticos. Mario Pedrosa em seu artigo "Dentro e fora da Bienal" (1954) atesta o surto muralista: "Está em moda a pintura mural. Portinari, Di Cavalcanti, Clovis Graciano, entre outros, monopolizam as paredes disponíveis de São Paulo"¹⁹. Pedrosa neste artigo, e mais especificamente nesta frase, reivindica apenas um mural de Volpi, mas no conjunto ele aponta para a importância e representatividade dos murais na paisagem urbana paulistana.

O exemplo mais consistente da "moda muralista" e do seu encontro com o projeto arquitetônico é o painel de Di Cavalcanti para o Teatro de Cultura Artística. Embora não esteja estritamente dentro da década de 50 este mural, de 1949, abre o surto de que fala M. Pedrosa. Projetado por Rino Levi, no final dos anos 40, o teatro recebeu um grandioso mural de 48 metros de largura por 8 metros de altura. Executado em pastilhas de vidro tem por tema a figura feminina no teatro brasileiro.

Durante os anos 50, Di Cavalcanti projetou outros murais de grande importância, tanto pelas suas qualidades artísticas quanto pelo seu impacto no ambiente urbano da metrópole que se "ilustra". Em 1952 o Edifício "O Estado de São Paulo" projetado por J. Pilon e A. F. Heep recebe na sua



EDIFICIO "ESTADO DE SÃO PAULO" E PAINEL DE DI CAVALCANTI
Fonte: Acropole 181



TEATRO CULTURA ARTISTICA
Fonte: Acropole 145

fachada principal um painel de 2,70 metros de altura por 9,55 metros de largura. Em pleno centro da metrópole surge em 1955 mais um mural. É o do Edifício Triângulo, projetado por Oscar Niemeyer; localizado em parede externa tem 4,49 metros de largura por 2,70 de altura. E, penetrando os anos 60, Di Cavalcanti elabora painel para área semi-interna do Hospital Gastroclínica de Oscar Niemeyer (1961)²⁰.

O já mencionado Edifício California recebe em 1955 o painel de Candido Portinari. Inúmeros edifícios institucionais e particulares receberam nos seus ambientes de entrada painéis de artistas consagrados do período. Mesmo ao criticar com veemência o mural de Portinari, Pedrosa dá testemunho da aproximação que havia então entre arquitetos e artistas plásticos.

4. UM NOVO COSMOPOLITISMO

O já mencionado estudo de Araujo Filho (1956), "A população paulistana"¹ ao analisar a presença do estrangeiro na metrópole paulista dos anos 50, considerava que ao invés de "cidade dos italianos", São Paulo merecia naquele momento ser chamada de **cidade cosmopolita**. Sua observação baseava-se no fato de que sendo de apenas 476.000 o número de estrangeiros que habitavam o município em 1955, era grande porém o número de habitantes que descendiam de pais e mães estrangeiros. Na falta de uma pesquisa científica, Araujo Filho sugere o exame da lista telefônica ou a relação de alunos que frequentam as escolas de todos os graus da Capital, para que se verificasse o cosmopolitismo da população paulistana. Integrados à vida paulistana, influenciando no modo de vida, na língua, na alimentação "são os ítalo-brasileiros, são os nipo-brasileiros, armênio-brasileiros, etc... É a nova geração de brasileiros que no âmbito municipal como no âmbito estadual se equipara ou substitui lentamente a antiga geração daqueles que se orgulham de ser paulistas de 400 anos"².

A denominação **cidade dos italianos** justificava-se no início do século quando chegaram a representar 50% de população estrangeira da cidade de São Paulo. O censo de 1950 mostrou uma queda significativa para 22% do total de estrangeiros. O arrefecimento da corrente migratória, não chegou a afetar a importância do italiano na metrópole dos anos 50. Assimilados à população, foram, na sua maioria, a nossa primeira classe operária nos primórdios da industrialização. Chegando à São Paulo em momentos diferentes e por razões externas também distintas, os italianos foram também os nossos primeiros "capitães de indústrias"³. Em 1950 já era equivocado procurar o seu espaço geográfico na cidade de São Paulo. Inteiramente incorporados, estão no Brás e na Moóca como no início do século, mas estão também nos Jardins e no recém implantado Morumbi.

Este aspecto do cosmopolitismo, isto é, a congregação de indivíduos de diversos países influenciando a vida



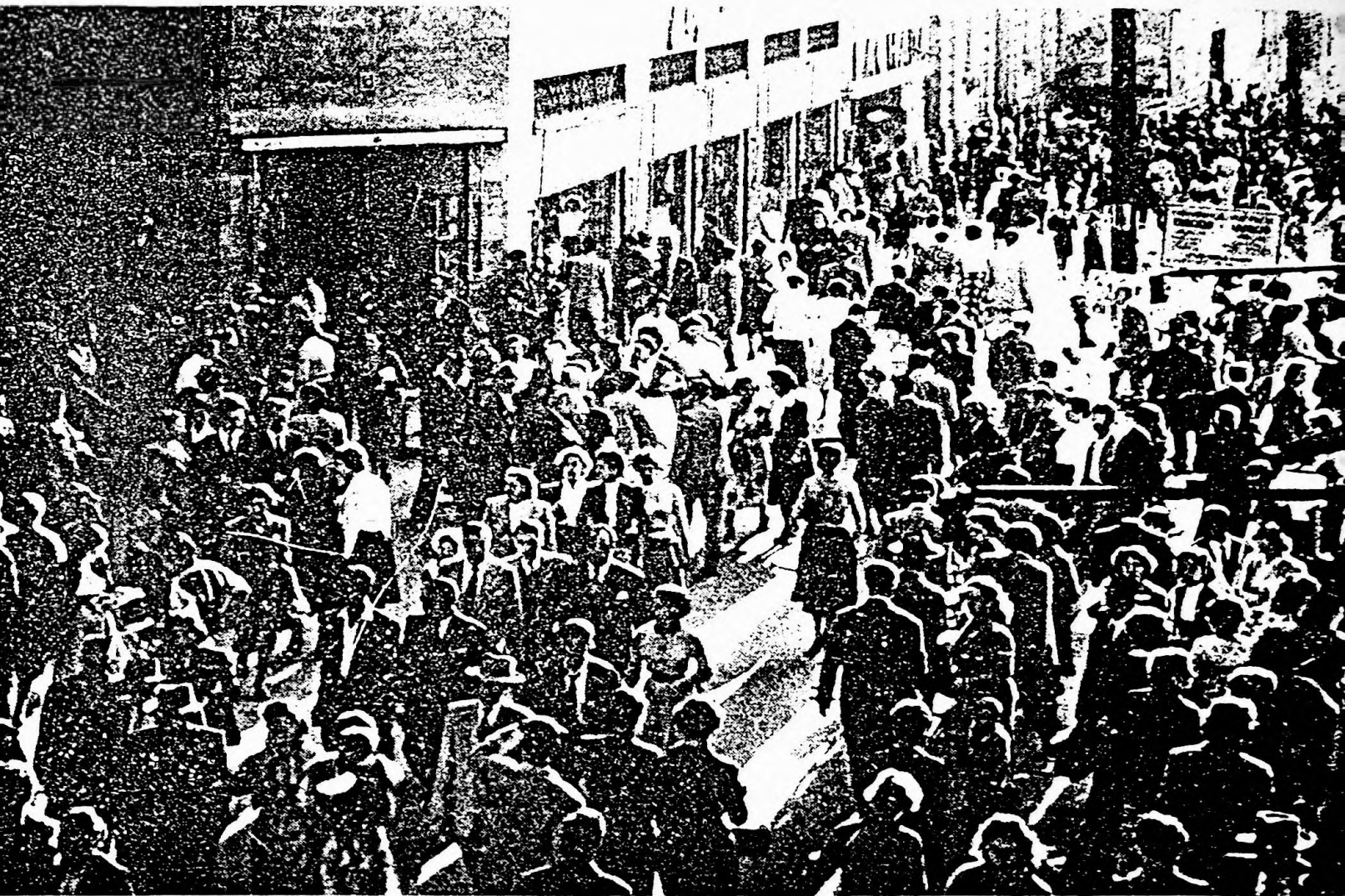
O COPAN. 1951
AV. IPIRANGA ESQ. RUA ARAUJO
ARQ. OSCAR NIEMEYER
Fonte: Habitat 62

paulistana é testemunhado por Oswald de Andrade que em fevereiro de 1954, em artigo jornalístico intitulado "São Paulo", escreve o seguinte: "Mais do que o padre Anchieta ou Nóbrega, foram as duas guerras mundiais que fizeram a São Paulo de hoje. Quando a gente penetra à tarde numa confeitaria da Rua Barão de Itapetininga, vê uma Sociedade das Nações de mulheres gordas e pintadas, falantes e seguras de si, tomando chá e despejando todos os matizes das linguas balcânicas e germânicas. Foi o despejo produzido pela fuga às invasões da técnica militar que preferiu nos trópicos o clima inconstante mas ameno na Piratininga, para chupitar tranquilo um resto de vida capitalista, que as transformações sociais tratou de expulsar do planeta"⁴.

Este trecho do artigo de Oswald de Andrade contém alguma ambiguidade mas é sugestivo. Fala, entre outras coisas, de uma imigração moderna, isto é, impulsionada pela conjuntura política, diferente portanto da imigração italiana do final do século XIX e do início do século XX, quando se procurava trabalho nos trópicos e não apenas o espaço para "chupitar tranquilo um resto de vida capitalista...". Não resta dúvida, os que vinham agora, apesar da angústia da partida, vinham sobretudo com a expectativa de encontrar um país e uma metrópole em desenvolvimento, em processo ostensivo de modernização. Eram **imigrantes urbanos** a procura de **vida urbana**, sem dúvida de vida capitalista, para contribuir e usufruir dos seus atributos.

Esta imigração, iniciada nos anos 30 e 40 repercute fortemente na metrópole dos anos 50. A "cidade dos italianos" está definitivamente superada, a diversidade dos imigrantes justifica a observação de Oswald de Andrade de que São Paulo tornara-se naquele momento uma **sociedade das nações urbana**. Entretanto, apesar desta transformação ter grande significado para a vida metropolitana, pois as influências culturais se diversificaram enormemente, ela não era a responsável nem direta nem única do novo cosmopolitismo paulistano.

O **cosmopolitismo** dos anos 50 difere do anterior por não ser apenas a somatória de indivíduos estrangeiros presentes



MULTIDÃO NA RUA DIREITA .1950
Fonte: Habitat 38

na sua população. Na sua nova acepção o cosmopolitismo paulistano baseava-se em novos valores. **Pertencer ao mundo, ser homem do mundo** era então o ideal que se manifestava na sociedade paulistana da década de 50. O desenvolvimento industrial, a presença do capital estrangeiro, a modernização da vida cotidiana, criavam a expectativa de transformar esta aspiração em realidade palpável.

A elite paulistana, econômica e cultural, sabia entretanto que para alcançar a cidadania mundial era indispensável ir além da assimilação de hábitos, **era preciso conviver com a produção mundial**. Fora de dúvida que a diversidade dos imigrantes teve aí um papel positivo. Ajudou a distinguir, a divulgar e até mesmo penetrar a produção internacional. E quando se diz produção se está dizendo produção industrial, cultural e artística. O prestígio do "importado" não é então uma simples subserviência colonizada, era também uma tentativa de romper o isolamento que a vida brasileira de uma forma geral acarretava. Buscar "o que vem de fora", mesmo que na condição algo subalterna, de simples consumidor, ajuda a atenuar o afastamento entre o país, a metrópole e o resto do mundo desenvolvido. Sai do objetivo deste trabalho entretanto analisar o papel que esta aspiração representou no contexto da industrialização intensa da década de 50. Estamos apenas apontando para uma nova postura.

No campo cultural temos um exemplo eloquente desta transformação. Enquanto o modernismo da década de 20 punha grande ênfase no nacional, os grandes eventos culturais dos anos 50 buscavam uma experiência internacional. Voltaremos a este assunto no capítulo 3, por enquanto o importante é reiterar que na medida em que São Paulo ingressava em nova etapa de sua vida urbana a sua sociedade, responsável pela transição entre a cidade dos italianos e a metrópole cosmopolita, procurava novos valores para organizar-se nas esferas política, econômica, social e cultural. **O novo cosmopolitismo paulistano dos anos 50 é parte de um processo mais amplo que abrangia uma "racionalização" ampla da vida na metrópole. Deixa de se um problema de "população" e passa a ser sobretudo um dado da cultura.** Estes novos



A CHUVA E A MULTIDÃO . 1953
Fonte: Habitat 12

valorescosmopolitas ajudaram a definir a "cultura urbana" que dominou a década de 50 em São Paulo, da qual acabamos de apontar alguns marcos. A antítese do **cosmopolitismo** dos anos 50 não é mais o nacional ou o nativo mas, o **provinciano**. Provincianismo remetia neste contexto à ausência de informação e de vida urbana, melhor dizendo metropolitana. Eram os valores da vida da metrópole que regiam a antítese cosmopolita/provinciano.

5. MELHORAMENTOS CONCRETOS E ASPIRAÇÕES SIMBÓLICAS - A METRÓPOLE E O IV CENTENÁRIO

A Câmara Municipal de São Paulo aprovou em setembro de 1951, através da lei 4.104/51, um substancial Plano de Melhoramentos Públicos. O texto de divulgação do plano, publicado em 1952 pelo Departamento de Urbanismo, assim se manifesta:

"Para ser executado em quatro anos, foi organizado um gigantesco programa, já em execução, que permitirá à capital paulista fazer jus ao conceito que desfruta no conceito das nações americanas e européias. A sua efetivação se tornou possível com a concessão de verbas especiais, destinadas às vultuosas despesas das obras projetadas.

O referido programa de obras públicas, ultrapassa tudo quanto foi feito até a presente data pela Municipalidade. Sob a digna orientação do Dr. Armando de Arruda Pereira, incansável batalhador em prol do progresso da cidade, uma onda de dinamismo invade o município bandeirante, do centro aos bairros, em execução de obras novas e de remodelação e embelezamento, preparando São Paulo para as comemorações de seu 4º século de existência"¹.

Estes dois parágrafos, com a eloquência característica dos textos promocionais, indicam o sentido do Plano de Melhoramentos de 1951. Desde o "Plano de Avenidas" do Prefeito Prestes Maia, a metrópole não havia sido alvo de um plano consistente de melhorias urbanas. A diversidade das obras apontava para uma visão ampla dos problemas urbanos, sem contudo deixar de ser um programa de obras.

1) O saneamento básico do município ampliava-se com a construção de 18 galerias, visando sobretudo o escoamento das águas superficiais provenientes das chuvas e do transbordamento dos córregos, responsáveis pelos focos de mosquitos e mau cheiro nas regiões ribeirinhas.

2) O item - pontes e viadutos - tinha como meta a construção de 6 pontes, sendo a de maior porte a Ponte sobre o Rio Tiête, na Via Anhanguera, com 209 metros de comprimento e 25 de largura. Tratava-se de uma obra de

abrangência regional pois visava facilitar o acesso à capital e sobretudo aproximar o centro da periferia, que se expandia naquela direção. As demais, Ponte da Freguesia do Ó, Ponte do Limão, Ponte da Casa Verde, Ponte da Vila N.ª. dos Remédios, Ponte Metálica da Armour, eram apenas substituições de antigas estruturas de madeira por novas de concreto. Duas passagens, a superior da Via Anhanguera e a inferior do Ibirapuera completavam as obras deste item.

Evidenciando a necessidade de descentralizar funções, o plano propunha a construção de dois mercados- Mercado Distrital da Lapa e Mercado de Osasco.

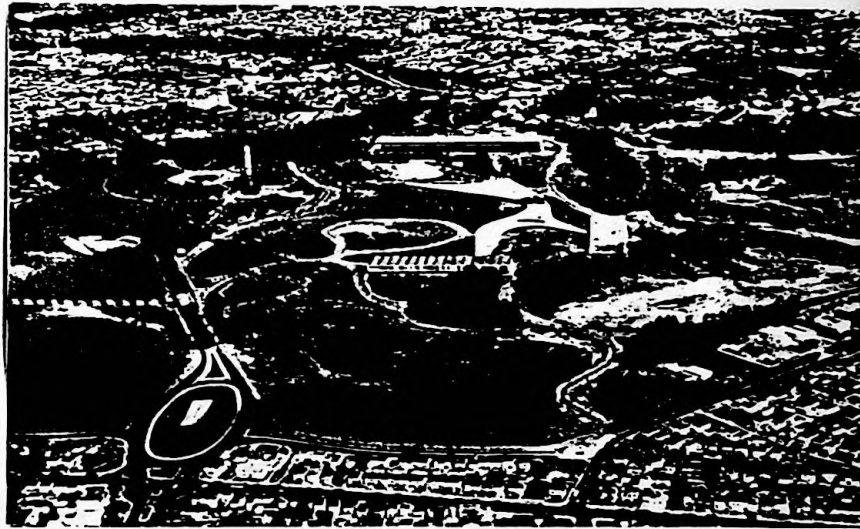
A área cultural, aliás muito beneficiada no programa de obras do IV Centenário, sobretudo com a construção do Parque do Ibirapuera (o que abordaremos logo mais) recebeu especial atenção através da construção do Teatro Infantil Municipal, da reforma do Teatro Colombo e da reforma e restauro do Teatro Municipal.

O setor da saúde, pouco favorecido pelo plano, contou apenas com o acréscimo de um bloco no hospital Municipal.

O programa quadrienal de obras e melhoramentos tinha também como meta a execução de avenidas cujos projetos datavam da década de 30. Com origem no "Plano de Avenidas" algumas destas artérias foram reavaliadas pelo Departamento de Urbanismo que apenas atualizou as propostas elaboradas por Prestes Maia. Faziam ainda parte deste agrupamento de melhoramentos, a Avenida Leste (Radial Leste), Avenida Anhangabaú-Tiradentes (Radial Norte), a Avenida Anhangabaú Superior (antiga Itororó e atual 23 de Maio), a Avenida Sumaré, a Avenida Água Funda, a estrada de Santo Amaro e as Avenidas Marginais do Tietê no trecho Osasco e Guarulhos.

O traçado destas avenidas, dada a complexidade das áreas que atravessavam necessitou especial atenção por parte do Departamento de Urbanismo. Cortavam bairros populosos com estrutura viária e ocupação já consolidadas, que implicaram a construção de viadutos e rampas em grande quantidade. O plano da Avenida Anhangabaú, por exemplo, previa a construção de 6 viadutos - Brig.º. Luiz Antonio, Jaceguai, Condessa de São Joaquim, Pedroso, Paraíso e Oscar Porto, de um túnel de 900 metros de extensão e vários pontilhões.

*
estampa



VISTA AÉREA PARQUE DO IBIRAPUERA EM CONSTRUÇÃO. 1953
Fonte: Habitat 16

Ainda no mesmo tópico, a prefeitura tinha o objetivo de aumentar até 1954 em 30% a quantidade de logradouros pavimentados. Em dezembro de 1951 existiam 10.276.769 metros quadrados de ruas e praças pavimentadas e projetava-se pavimentar 2.967.100 m² até o IV Centenário da cidade².

Este conjunto de melhoramentos, qualificados como "gigantescos", comprometidos com o progresso e com a onda de dinamismo que invadia o município, tinham sem dúvida um caráter modernizante. No entanto fica claro que não se tratava de um plano, no sentido de um projeto elaborado estrategicamente, comportando uma sequência de operações coordenadas destinadas a atingirem um objetivo. A significativa palavra **melhoramento**, enfaticamente utilizada pela Secretaria de Obras da Prefeitura para descrever o conjunto de obras a serem executadas, remete muito mais a uma atenuação das dificuldades presentes, a uma melhoria geral das condições urbanas do que uma proposta prospectiva.

Com o mesmo objetivo de preparar a cidade para as comemorações do seu quarto centenário, criou-se em 1951, através de lei municipal, a entidade autárquica "Comissão do IV Centenário da Cidade de São Paulo". Inúmeras sub-comissões e equipes de trabalho foram organizadas tendo como objetivo organizar o quadro urbano, cenário de grandes comemorações. Tanto este **proscênio urbano quanto os festejos deveriam atestar uma imagem de progresso e modernidade**.

Dentre estas inúmeras equipes de trabalho instaladas em 1951, interessa-nos a Equipe de Planejamento composta pelos arquitetos Icaro de Castro Mello e Eduardo Kneese de Mello³.

Em relatório encaminhado ao governador Lucas Nogueira Garcez os arquitetos procuraram reter uma oportunidade para defender princípios gerais de planejamento urbano. Assim, no primeiro parágrafo do relatório já emergiu o grande tema da década: a **necessidade de controlar o crescimento de São Paulo**. Um plano diretor "estudado de acordo com os mais modernos princípios urbanísticos" deveria servir de instrumento para a reflexão e a ação. Considerando a "íntima dependência" entre os festejos e a cidade "ultrapassando os limites de uma simples feira de amostras", a Equipe de Planejamento propõe com muito empenho uma adaptação do

2 sistema viário da metrópole. O próprio Parque do Ibirapuera, principal peça do cenário das comemorações, foi considerado insatisfatório do ponto de vista dos acessos viários, sobretudo levando em conta o deslocamento de público que se previa. Assim, a execução da Av. Itororó tornava-se imprescindível de acordo com o relatório dos arquitetos.

Uma conjugação de esforços é sugerida, cabendo ao município o planejamento e a execução das obras diretamente ligadas à Exposição Comemorativa, e ao governo estadual a execução de obras de cunho metropolitano. Basicamente cabia à Prefeitura, segundo a Equipe de Planejamento, a execução das obras do Parque Ibirapuera, assim como a organização da Feira Mundial, ao governo estadual a execução de obras viárias já planejadas com ênfase na intercomunicação das três autovias que atingiam a capital. Este anel, segundo o relatório, "põe em contacto muitas áreas úteis para os festejos e liga também uma série de utilidades, tais como: Parque da Água Funda, o Aeroporto de Congonhas, a Hípica, o Jockey Club, a Cidade Universitária, o Campo de Marte, Secções Nauticas do Tietê, etc.⁴.

Nossa intenção ao incluir aqui este relatório é ainda uma vez a de buscar conhecer a concepção de cidade que estava presente naquele momento nos diferentes grupos profissionais que agiam direta ou indiretamente sobre a metrópole. Neste sentido é importante registrar o conteúdo deste relatório, mesmo que na documentação relativa ao evento o destino desta comissão fique obscuro.

Cotejando o parecer dos arquitetos com o conjunto de obras aprovadas no mesmo mês de setembro de 1951, podemos observar que alguns itens estão presentes em ambos os textos. A Av. Itororó e parte do anel viário já estão naquele momento aprovados por Lei Municipal Nº.4.104 com verbas para execução e desapropriação já votadas pela Câmara Municipal. A diferença essencial é, como dizíamos antes, a convicção explícita dos arquitetos da necessidade de controlar o crescimento da cidade e de que o instrumento para este controle seria indubitavelmente o Plano Diretor. Em resumo, o que diferenciava as duas abordagens era o caráter contingente do Programa de Melhoramentos e o prospectivo do

parecer dos arquitetos encabeçados por Kneese de Mello e Icaro de Castro Mello.

Uma vez estabelecido o rol de melhoramentos, prevalecendo portanto a visão mais contingente, a atenção dos arquitetos e urbanistas voltou-se para a obra mais representativa e eloquente do IV Centenário de São Paulo: o Parque do Ibirapuera.

UM PARQUE PARA A METRÓPOLE. A CONSTRUÇÃO DO PARQUE DO IBIRAPUERA

Uma vez assentado que o IV Centenário da cidade de São Paulo se comemoraria, entre outros festejos e eventos, com uma Exposição Internacional, travou-se por curto espaço de tempo uma discussão em torno da sua localização.

Três espaços eram mencionados em 1950: o Parque D. Pedro II, A Cidade Universitária e o Parque do Ibirapuera. O primeiro receberia apenas benfeitorias, visto que já fazia parte da paisagem urbana da área central da metrópole. Os dois outros seriam expressamente construídos para a ocasião. Prevalecendo o princípio de aproveitar a oportunidade de construir ex-novo, o Parque D. Pedro encontrou poucos defensores.

Christiano Stockler das Neves, presidente da Comissão Municipal de Obras e Urbanismo da Comissão Municipal dos festejos do IV Centenário havia, desde janeiro de 1950, indicado os terrenos da Cidade Universitária, no Butantã, como local ideal para abrigar a Exposição Internacional. A indicação de Stockler das Neves foi prontamente assimilada pela Comissão da Cidade Universitária que em um longo arrazoado apontava as "imensas vantagens" da localização da Exposição nos terrenos da antiga fazenda Butantã, destinados a abrigar a Universidade de São Paulo de forma integrada⁵.

A persistente falta de recursos vinha desde 1935 dificultando a realização das obras do "campus", intensamente desejado pela comunidade acadêmica que via nesta integração um indiscutível traço de modernidade. O documento cita inúmeros exemplos, nacionais e internacionais, de instalação de "campus" universitários unificados.

campus
USP

Apesar das "vantagens" apontadas um inexorável "arquite-se" no final do documento lançava uma pá de cal nas pretensões dos universitários.

1926
O Parque do Ibirapuera se encontrava de certa forma, desde o início da discussão, em evidente vantagem. Desde 1916 os terrenos da Várzea do Ibirapuera já haviam sido incorporados ao Patrimônio Municipal e na gestão Pires do Rio (1920-1926) se pensava em instalar ali um grande **parque urbano**. Problemas de ordem judiciária, devido a constantes invasões da área, retardaram a obra. O Relatório do Prefeito de 1926 assim se manifesta sobre a área:

"Tem a Prefeitura realizado serviços de limpeza dos terrenos do Ibirapuera no sentido de reivindicar algumas áreas ocupadas por intrusos e melhor aproveitar os terrenos de que pode ainda dispor na Vila Clementino. Quando a atual administração pudesse apenas resolver a questão judiciária, a que acabamos de nos referir, e nada fizesse para a construção do parque, senão deixar preparado o terreno, com a sua enorme área de mais de 3.000.000 m², já teria de sobra, cumprido com o seu dever principal. Para um parque dessas dimensões, em pleno coração da cidade, o difícil é possuir o terreno vazio de construções; o resto é relativamente secundário"⁶.

1937
X
1951
Passados apenas quatro anos, o "Plano de Avenidas" para a Cidade de São Paulo de Francisco Prestes Maia, refere-se ao Ibirapuera nos seguintes termos: "...Este parque de iniciativa Municipal ocupará 2.000.000 m² dentro da cidade". E, em anexo ao parecer de Stockler das Neves, onde o arquiteto, estabelece um quadro comparativo das áreas dos principais parques do mundo. De acôrdo com este quadro o Parque do Ibirapuera possui ao iniciar a década de 50, 1.500.000 m² ⁷.

O parecer de Stockler das Neves tem por objeto o plano de urbanização do Parque do Ibirapuera elaborado pela Prefeitura. Pelo teor do documento, datado de setembro de 1951, a designação do Parque do Ibirapuera para abrigar a exposição já é definitiva.

Coerente com tudo que vinha defendendo e até justificando a sua futura participação na criação da

Comissão Orientadora do Plano da Cidade, que tinha como objetivo principal elaborar o Plano Diretor da Cidade, Stockler das Neves evoca no primeiro parágrafo de seu parecer a necessidade imperiosa de submeter qualquer plano de urbanização, assim como qualquer documento sobre a cidade, à referida Comissão e ao próprio Plano Diretor.

Partindo do pressuposto de que a Prefeitura deveria elaborar um novo projeto, Stockler das Neves reivindicava a incorporação de novas áreas afim de ampliar a gleba considerada insuficiente.

A presença do Viveiro Manequinho Lopes, que Stockler das Neves propõe seja removido, havia condicionado, de acordo com o parecer, um partido paisagístico do tipo inglês, considerado inadequado, pois o jardim inglês "constituído pelo predomínio de linhas curvas tendo por objetivo o pitoresco e os aspectos naturais" não assimila harmoniosamente a implantação de grandes edifícios.

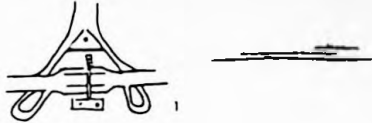
Um longo comentário compara o jardim inglês ao francês, colocando o segundo em clara superioridade. Tem grande interesse acompanhar o raciocínio de Stockler das Neves: primeiro porque aponta para um tipo de reflexão sobre um espaço significativo da metrópole, segundo porque revela a importância da construção de um parque urbano na década de 50.

Em resumo Stockler no seu parecer propõe a elaboração de um novo projeto, em estilo eclético exclusivamente reservado à recreação. Defende também a eliminação do estádio e de outras atividades esportivas que poderiam comprometer "os prazeres da vista, do sentimento e do espírito". E, para que não pairasse dúvida, Stockler das Neves em um parágrafo incisivo, lamentava a exagerada preocupação com a técnica e o utilitarismo "economicamente regidos" e com certa impertinência acrescentava: "Em troca porém mimoseou-nos o exotismo, acoroçoado pelo snobismo, com estas monstruosidades da técnica hodierna, com suas esculturas desengonçadas, essas pinturas afrontosas e gaiatas, essas musicas infernais, esses jardins de formas microbianas, já batizados de amebianos que ferem nossos olhos e maculam as flores"⁸.

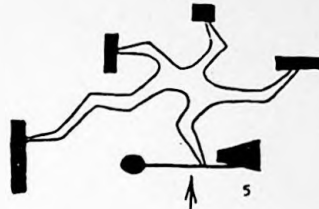
Um marco comemorativo já foi também estudado. Com sua forma pretendemos simbolizar o progresso crescente de São Paulo (des. 4).



O problema do tráfego assume grande importância no caso da Exposição do IV Centenário, pelas grandes massas que se deslocarão para aquele ponto. Propuzemos centralizar os acessos criando as áreas de estacionamento e dispersão indispensáveis (des. 1). Esta solução, entretanto, não foi adotada em virtude da Prefeitura já ter planos aprovados para o local, ficando assim, os arquitetos, responsáveis unicamente pelo estudo da área interna da Exposição.



Uma marquize foi projetada ligando os diversos elementos de maneira a proteger os pedestres. Sob a mesma serão instaladas lojas com área aproximada de 3.600 m² (des. 5).

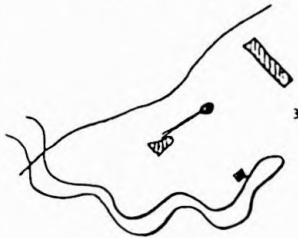


A entrada será constituída por uma plataforma elevada, permitindo aos visitantes visão completa de todo o conjunto. Sob a mesma ficarão localizados: bilheterias, serviços gerais de administração, sanitários, etc. (des. 2).

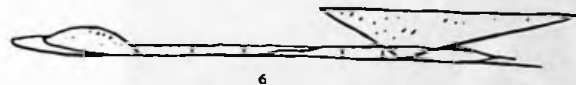


Estabelecido o partido e o zoneamento, passamos a estudar as diversas unidades:

Fixada a entrada procuramos resolver o zoneamento de forma que os edifícios permanentes não subdividissem o terreno, mas ao contrário, valorizassem e enriquecessem o parque. Com essa intenção localizamos o Palácio da Indústria no ângulo formado pela Av. Brasil e rua França Pinto, o Auditório e o Planetário próximos à Av. Brasil e o Restaurante, mais afastado, junto ao lago (des. 3). Os demais edifícios foram situados em função de suas finalidades e do interesse plástico do conjunto (des. 5).

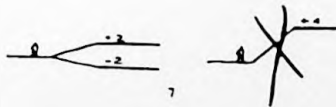


O Auditório e o Planetário foram estudados conjuntamente constituindo o elemento arquitetônico mais importante da Exposição (des. 6).

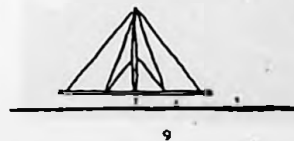


Nos pavilhões, situamos o primeiro piso semi-enterrado o que reduziu as alturas, tornando os acessos mais fáceis e suaves (des. 7). Nesses edifícios as coberturas foram projetadas independente dos demais elementos da estrutura. Além do interesse plástico que essa solução apresenta, ela permite tornar o último piso inteiramente livre de colunas (des. 8).

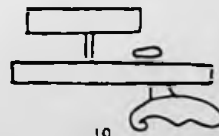
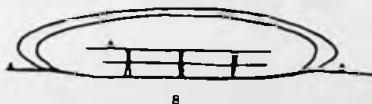
No Pavilhão das Nações e dos Estados, a solução é mais simples e prática mantendo-se entretanto os mesmos princípios adotados no Palácio das Indústrias.



O Restaurante foi localizado junto ao lago. Sua cobertura ficará suspensa por tirantes ligados ao mastro central, que garantirá ao salão total liberdade de utilização. Anexo ao restaurante marquizes, bares, pistas de dança, esportes náuticos, etc. (des. 9).



O Palácio da Agricultura que foi estudado de acordo com os programas fornecidos, constará de um corpo central onde serão localizadas as Repartições, e dois corpos mais baixos para restaurante, garagem, laboratórios, oficinas etc. (des. 10). Esse edifício deverá ser utilizado durante a Exposição como sede da Administração central assim como suas dependências no térreo e sobre-loja.

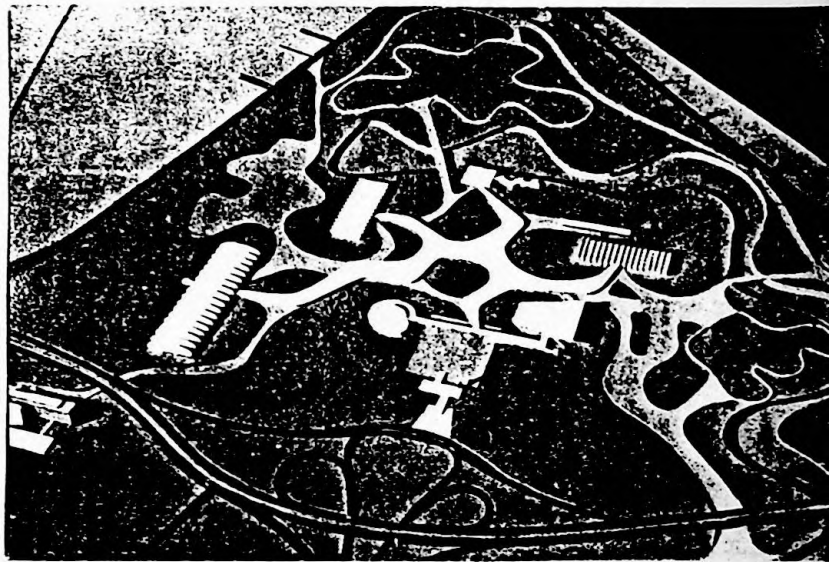


Além dos edifícios mencionados estão previstos locais para Parques de Diversões, Pavilhões estrangeiros e lojas comerciais.

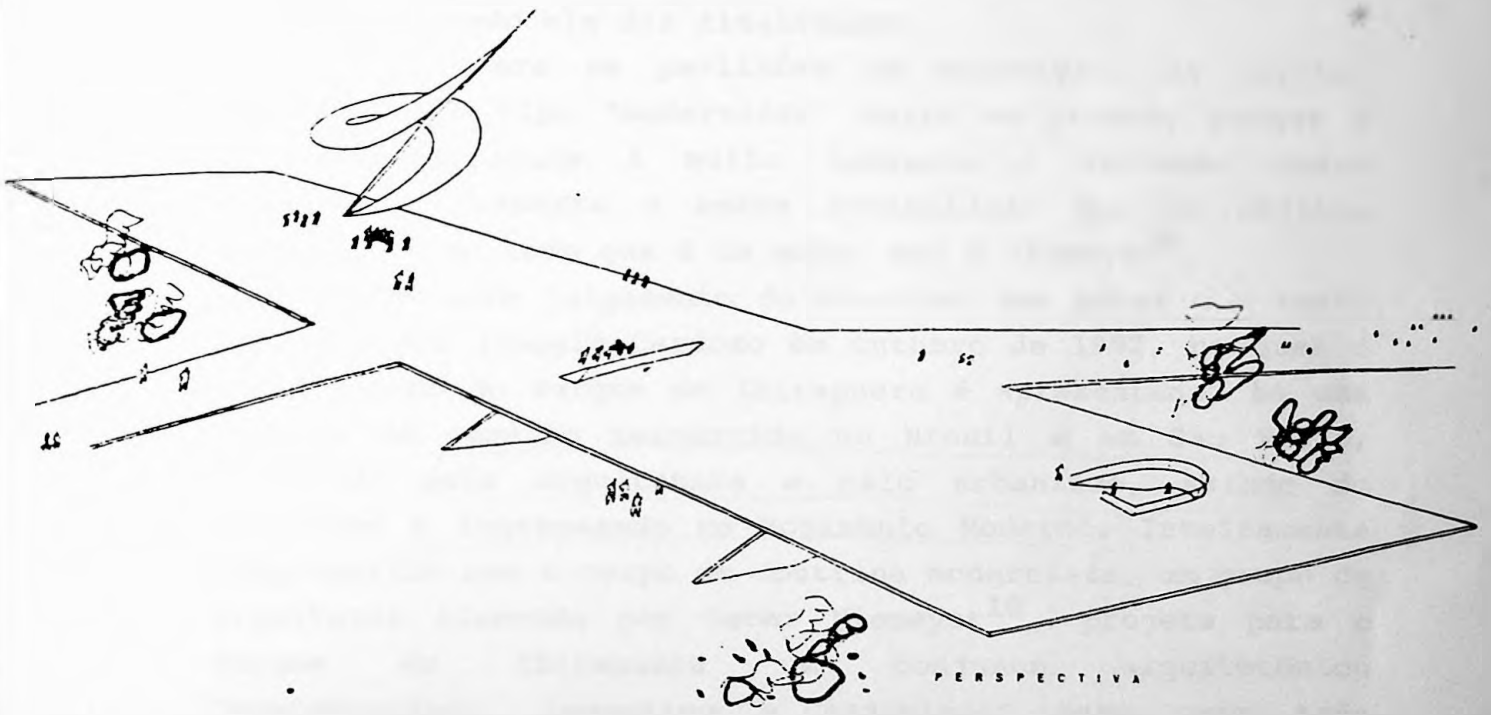
Essas são as características essenciais do projeto apresentado, que procura atender ao programa dentro das possibilidades e do espírito da técnica e da arte contemporâneas.

OS DEZ PONTOS QUE REGERAM A ELABORAÇÃO DO PARQUE IBIRAPUERA

Fonte: Catálogo do Ante-Projeto da Exposição do IV Centenário



MAQUETE PROJETO PARQUE DO IBIRAPUERA. 1952
ARQ. OSCAR NIEMEYER E EQUIPE
Fonte: Habitat 16



PARQUE DO IBIRAPUERA. ENTRADA DA EXPOSIÇÃO
Fonte: Habitat 16

Stockler das Neves não tinha dúvida no início de década de 50 que o Movimento Moderno já estava em franco declínio e ao manifestar-se sobre as construções que o Parque Ibirapuera deveria abrigar ele volta categórico a dizer: "Quanto à arquitetura dos edifícios a se construir no Parque do Ibirapuera, de caráter definitivo, deverão a nosso vêr obedecer às linhas modernas, de acordo com os princípios imutáveis do belo, que é eterno. Não confundamos, porém, "moderno" com esse tipo revolucionário da construção, ou "modernista", que foge a esses princípios, nada mais sendo do que a antítese do belo, da arte, do bom gosto". E, a depreciação da estética modernista é ainda duramente reiterada quando ele diz finalizando:

"Para os pavilhões da Exposição, de caráter provisório, o tipo "modernista" muito se presta, porque a sua excentricidade é muito adequada a certames dessa natureza e desperta a mesma curiosidade que os objetos expostos, como tudo que é da moda, que é efêmera"⁹.

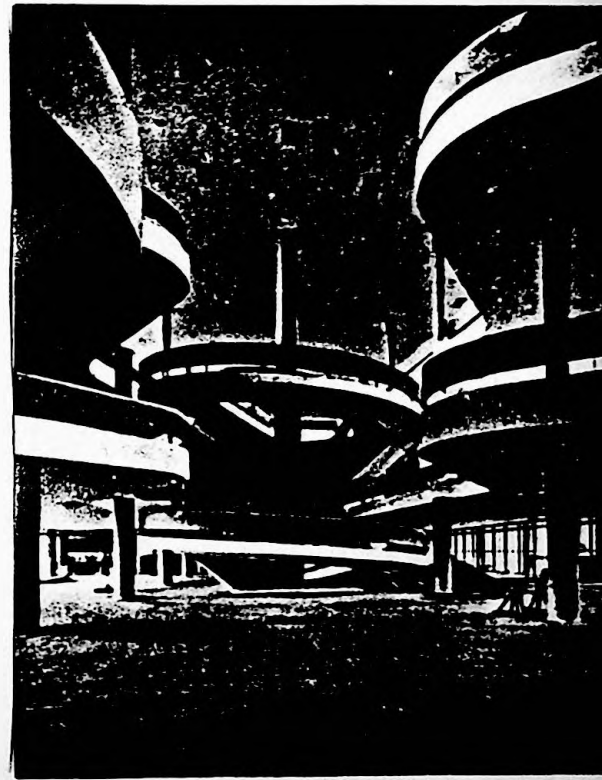
Entre este julgamento de Stockler das Neves e o texto assinado por Joaquim Cardoso em outubro de 1952, no qual o ante-projeto do Parque do Ibirapuera é apresentado, há uma síntese do caminho percorrido no Brasil e em São Paulo, sobretudo pela arquitetura e pelo urbanismo, saindo do ecletismo e ingressando no Movimento Moderno. Inteiramente comprometido com o corpo de doutrina modernista, um grupo de arquitetos liderado por Oscar Niemeyer¹⁰ projeta para o Parque do Ibirapuera um conjunto arquitetônico "contemporâneo, inventivo e audacioso" para usar três palavras utilizadas pelo próprio Joaquim Cardoso. Aliás Cardoso no seu texto de apresentação do projeto explica o caráter contemporâneo da proposta ao descrever a expressão formal dos edifícios que lembram relevos de navios, conchas de barragens, linhas isoladas de torres de rádio, como se nascesse do estímulo, da aplicação e da experiência de muitas atividades a um só tempo, afinadas, transfiguradas pela sensibilidade e pelo espírito do arquiteto".

Desenvolvido a partir de dez pontos básicos, o ante-projeto respondeu às questões mais essenciais.

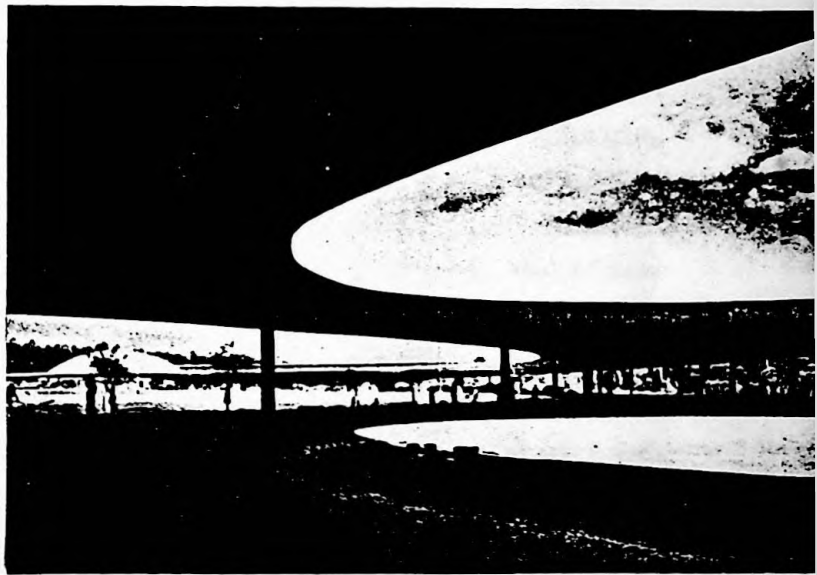
A) A relação do parque com a metrópole é a primeira



PALACIO DAS INDUSTRIAS EM CONSTRUÇÃO. 1953
ARQ. OSCAR NIEMEYER E EQUIPE
Fonte: Habitat 16



PALACIO DAS INDUSTRIAS VISTA DO INTERIOR DO EDIFICIO . 1953
Fonte: Habitat 18



A GRANDE MARQUISE DO PARQUE DO IBIRAPUERA. 1954
Fonte: Habitat 16

questão enfrentada. Antecipando o **sistema de intersecção de vias em diferentes níveis**, que mais tarde seria utilizado em Brasília, os arquitetos tinham como objetivo facilitar o acesso seguro às grandes massas de usuários esperados durante os festejos. Tal proposta é incorporada ao anteprojeto embora sua execução já esteja comprometida pelos trabalhos viários que a Prefeitura vinha desenvolvendo na região, de acordo com o Programa de Melhoramentos Públicos de 1951.

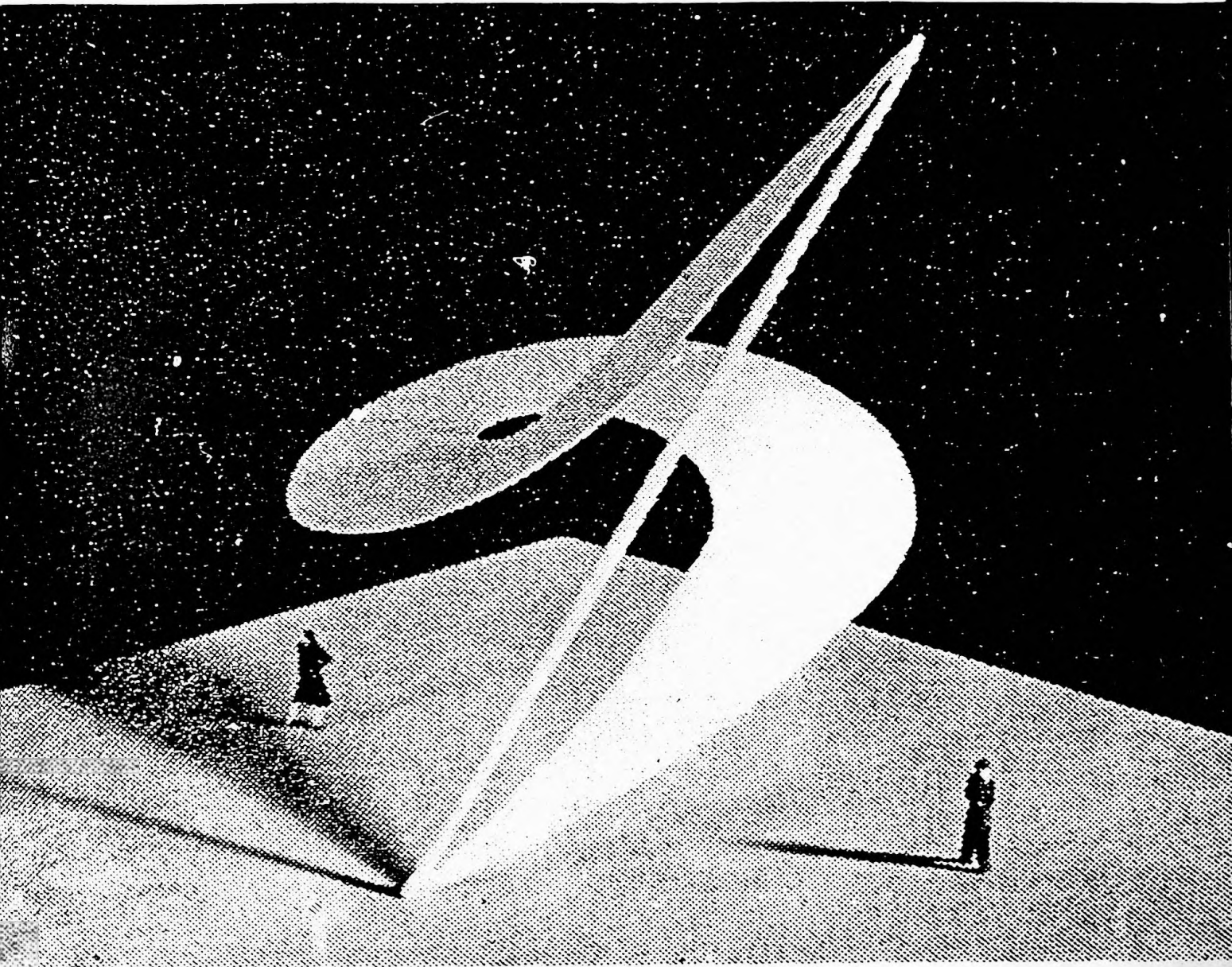
Dentro de um espírito claramente funcionalista, os itens 2 e 3 do decálogo do projeto respondem a questões operativas. A significativa palavra **zoneamento** é utilizada revelando uma procura sistemática de eficiência.

A entrada principal continha uma mensagem positivamente estética. Constituída por uma plataforma elevada permitia ao visitante uma visão completa de todo conjunto. O marco comemorativo cuja forma buscava simbolizar o progresso vertiginoso de São Paulo seria erguido na entrada do Parque. Com 12 metros de altura e 5 de largura seu cálculo estrutural desafiou o engenheiro José Carlos de Figueredo Ferraz. Uma coluna central de concreto protendido profundamente engastada no solo com uma estrutura metálica revestida com chapas de metal foi a solução técnica encontrada, que respondeu inteiramente à proposta estética.

imagens

A espiral de Oscar Niemeyer para a Exposição do IV Centenário lembrava sem dúvida alguma as mensagens contidas na Torre Tatlin, projetada por Wladimir Tatlin para a Terceira Internacional realizada em Moscou em 1920 e o Tylon da Feira Mundial de Nova York de 1940. Como o Tylon, a espiral de Niemeyer representava uma fantasia do "design" moderno, capaz de exorcisar o fantasma estético e construtivo das Belas Artes e o Ecletismo que, como vimos no parecer de Stockler das Neves, ainda estavam presentes. Descrito como "esteticamente puro, meticulosamente desenhado e racionalmente concebido" o Tylon, assim como a espiral colocavam-se não apenas como emblemas mas como síntese de uma nova relação entre a indústria e a arte¹¹.

No caso da Torre de Tatlin a sintonia é ainda mais intensa. Embora projetada para marcar simbolicamente a



O SIMBOLO DO IV CENTENÁRIO. 1954
PROJETO OSCAR NIEMEYER
Fonte: Habitat 18

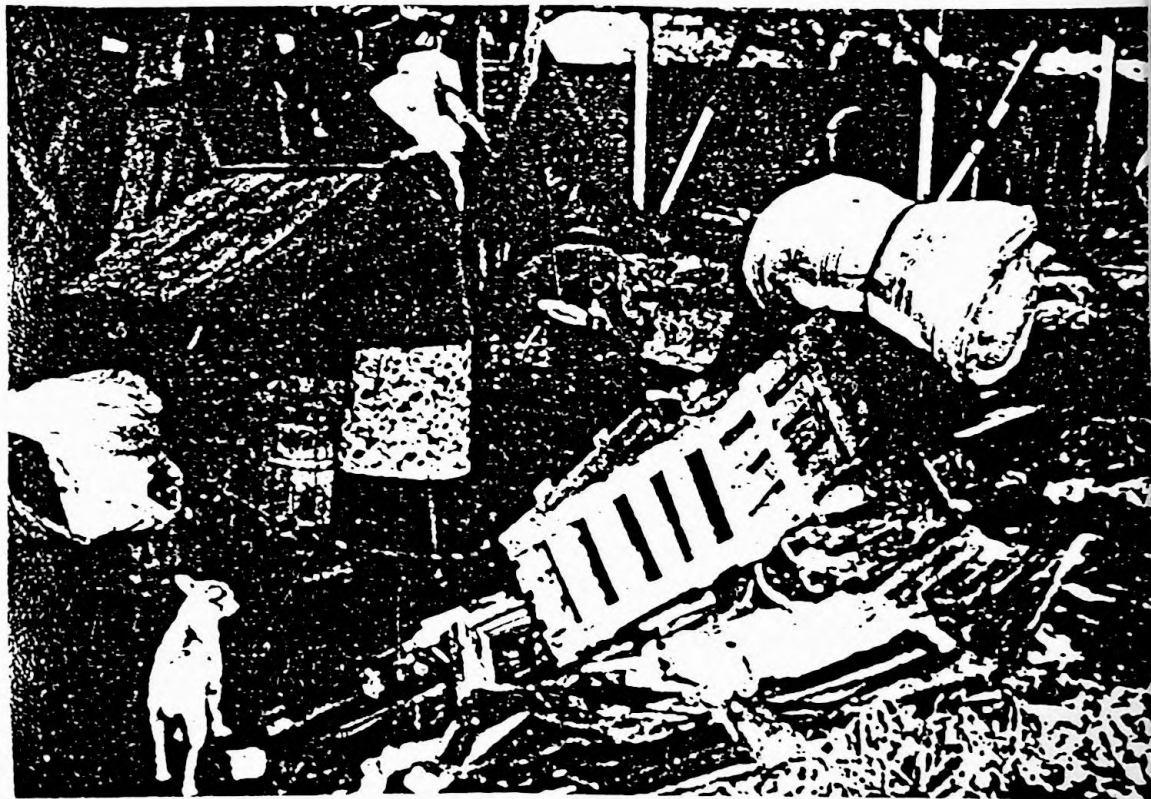
reunião da "III Internacional", que seria realizada na União Soviética em 1921, o artista plástico Wladimir Tatlin apresentou sob forma de maquete um monumento que Anatole Kopp (1967) enfaticamente classifica como a primeira manifestação da jovem arquitetura soviética¹². A conjugação formal e estrutural do projeto de Tatlin e a espiral de Oscar Niemeyer condensaram, como todo símbolo, uma mensagem de compromisso com uma nova técnica e uma nova estética"

Como resposta ao mencionado **zoneamento** que de certa forma poderia "fragmentar o parque" é projetada a **grande marquise**, "ligando os diversos elementos (edifícios) de maneira a proteger os pedestres". Sua importância na definição do partido do Parque é fundamental, é o elemento que restaura a unidade que o **zoneamento** poderia ameaçar.

Os edifícios foram projetados em formas simples e geométricas, respondendo a necessidades funcionais e a uma certa "simplificação e padronização impostas pelas necessidades econômicas e de tempo de execução".

O projeto de Oscar Niemeyer e sua equipe, que apesar de inúmeras alterações posteriores guardou o seu partido inicial, tornou-se uma das obras mais significativas da década. Inaugurado em janeiro de 1954 sediando a Exposição do IV Centenário, o Parque do Ibirapuera tornou-se um exemplo de **parque urbano** comprometido com o Movimento Moderno. A metrópole possuía a partir de então um espaço concebido segundo a doutrina de cidade da luz, do ar, e do verde.

Entretanto, esta **gleba civilizada**, voltada para o futuro, para a aspirada metrópole dos arquitetos modernistas, e de toda sociedade paulistana, (pois tratava-se sem dúvida de um benefício imenso) implantou-se em São Paulo de forma reveladora. Em documento burocrático, datado de outubro de 1952,¹⁴ a Comissão do IV Centenário toma conhecimento através de relatório das providências que vinham sendo tomadas no sentido de "reavêr inteiramente livre" o espaço destinado à construção do parque. A liberação constitui-se basicamente na remoção dos favelados do terreno situado entre as ruas Abilio Soares e Manoel da Nóbrega. O relatório informa que foram retirados desta área



FAVELA DO CANINDÉ. 1954
Fonte: Habitat 12

186 barracos com 204 famílias. Destas remoções, cerca de 180 famílias foram para "terrenos próprios" e 6 famílias foram encaminhadas para a favela do Canindé "em próprio municipal, com fornecimento de madeiras, telhas, etc".

Esta sucessão de ocupações da área do Ibirapuera não aponta apenas para a substituição da penúria pelo equipamento moderno, da favela pela Feira Internacional destinada a exibir nossa incipiente mas promissora indústria. Esta remoção, que o relatório empenha-se em afirmar que foi "executada sem incidentes ou violência", aponta sobretudo para o agudizamento dos problemas de uso do solo urbano na metrópole paulistana que cumpria seu caminho inexorável de modernização.

NOTAS CAPÍTULO 1

ABORDAGENS DA METROPOLIZAÇÃO

- 1- SAIA, LUIZ (1972) Notas para a teorização de São Paulo in Morada Paulista - Ed.Perspectiva- São Paulo
- 2- Ibidem pag.249
- 3- LANGENBUCH, JURGEN RICHARD (1971) A estruturação da Grande São Paulo: Estudo de Geografia Urbana- Biblioteca Geográfica Brasileira- São Paulo
- 4- Ibidem pag.176
- 5- Ibidem pag.177
- 6- Ibidem pag.251
- 7- Vêr SOMEKH,NADIA (1987) A (Des)verticalização de São Paulo. Dissertação de Mestrado) FAUUSP - São Paulo

- 8- REIS FILHO, N.G.; SAMPAIO, M.R. e PATARRA, N.L. (1971) Metropolização (uma perspectiva teórica) S.l.p. , S.C.p.
- 9- Ibidem pag.
- 10- FURTADO, CELSO (1965) Os Obstáculos Políticos para El Desarrollo Económico del Brasil. in Urbanização e Subdesenvolvimento (1973)- Zahar - Rio de Janeiro
- 11- Ibidem pag.169
- 12- IANNI, OTAVIO (1971) Estado e Planejamento Economico no Brasil Ed. Civilização Brasileira - São Paulo
- 13- Ibidem pag.101
- 14- LAFER, CELSO (1970) The Planning Process and the Political System in Brazil (A Study of Kubitschek's Target Plan 1956/1961) (tese de doutoramento apresentada na Cornell University)
- 15- Ibidem pag. 22 e 29
- 16- LAFER, C. toma como referência para descrever o compromisso enquanto candidato assumido por J.Kubitschek, o documento Diretrizes Gerais do Plano Nacional de Desenvolvimento, utilizado ao longo da campanha presidencial em 1955 (pag.40).
- 17- Ibidem pag.41
- 18- Ibidem pag.42
- 19- IANNI, O. desenvolve esta análise no texto citado na nota 13, de forma mais específica ao longo do capítulo "Industrialização e Interdependência" (pag.139)

- 20- Estas exigências iminentes materiais são obviamente uma simplificação de demandas muito mais amplas. Aspectos cruciais para que a industrialização, na sua fase mais complexa, se instalasse no Brasil são analisados por BENEVIDES, M.U.M. (1979). O governo Kubitschek Desenvolvimento Econômico e Estabilidade Política- 1956/1961 Ed. Paz e Terra - São Paulo.

ATRIBUTOS DA METRÓPOLE PAULISTANA NA DÉCADA DE 50

- 1- LEFEBVRE, HENRI (1969) Introdução à Modernidade- Ed. Paz e Terra - São Paulo Do conjunto de artigos que compõe este texto nos foram mais úteis neste trabalho, "Notas Sobre a cidade Nova" (pag.137) e "O Que é Modernidade" (pag.197).
- 2- CACCIARI, M; TAFURI, M; DALCO, F; (1972) De La Vanguardia a La Metropoli Ed. Gustavo Gili - Barcelona
- 3- São Paulo era então designada, "a cidade que mais cresce no mundo", "o maior parque industrial da América Latina". O Slogan "São Paulo não pode parar" exortava todos a contribuírem para a manutenção do ritmo arrebatado de crescimento.
- 4- ARAÚJO FILHO, JOSÉ RIBEIRO. (1956) A População Paulistana in A Cidade de São Paulo- Estudos de Geografia Urbana Vol.II. A Evolução Urbana- Comp. Editora Nacional
- 5- Ibidem pag.167
- 6- ORTEGATI, CASSIO (1986) Sociedade de Massa in Dicionário de Política BOBBIO, N.; MATTEUCCI, N; PASQUINO, G. Ed. Universidade de Brasília
- 7- A emergência da periferia não data deste momento como já vimos ao discutir aspectos da metropolização. A análise feita por Luiz Saia evidencia a escala e a abrangência

do processo. A consolidação a que nos referimos neste momento é exatamente o aumento da "rigidez" do processo, tornando-o mais sólido e estável.

- 8- LEFEBVRE, HENRI (1972) Le Droit à La Ville Ed. Anthropos
- Paris- pag.201/208
- 9- O estudo desenvolvido pela Sagmacs- Estrutura Urbana da Aglomeração Paulistana (1958), analisado no capítulo 2 deste trabalho, faz um grande levantamento desta relação, mostrando entre outras coisas, que as questões relacionadas ao transporte público de massa tem na localização moradia/trabalho o seu dado decisivo.
- 10- "O ABC Do Desenvolvimento" (1967) Folha de São Paulo. Caderno Especial. São Paulo: Desafio do ano 2.000- Caderno 8.
- 11- PENTEADO, R.A. (1956) in A Cidade de São Paulo- Estudos de Geografia Urbana Vol.III Aspectos Da Metrópole Paulista. São Paulo- Companhia Editora Nacional
- 12- Ibidem pag.31
- 13- Vêr SOUZA, MARIA ADÉLIA A. (1989) A Identidade da Metrópole. A Verticalização em São Paulo (tese de livre docente) FFLCH da USP
- 14- MULLER, NICE L. (1956) A Área Central da Cidade in A Cidade de São Paulo Estudos de Geografia Urbana. Vol.III. Aspectos da Metrópole Paulista- São Paulo- Companhia Editora Nacional. Pag.121/182
- 15- Vêr LEME, M.C.S. (1990) Um Estudo Sobre o Planejamento Urbano em São Paulo- 1930 (tese de doutoramento) FAUUSP -São Paulo

- 16- MULLER, NICE.L. (1956) A Área Central da Cidade. in A Cidade de São Paulo- Estudos de Geografia Urbana. Vol.III. Aspectos da Metrópole Paulista. São Paulo- Companhia Editora Nacional

MARCOS DE UMA CULTURA METROPOLITANA

- 1- IANNI, OTAVIO (1971) Estado e Planejamento Econômico no Brasil Ed. Civilização Brasileira - São Paulo (pag.172)
- 2- PETRONE, PASQUALE (1956) A Evolução Urbana de São Paulo. in A Cidade de São Paulo- Estudos de Geografia Urbana. Vol.III. Aspectos da Metrópole Paulista Companhia Editora Nacional- São Paulo
- 3- Vêr DURAND, JOSÉ CARLOS (1989) Arte, Privilégio e Distinção. Ed. Perspectiva- São Paulo
- 4- A evolução do evento está sintetizada no quadro intitulado "Dimensões Materiais das Bienais Internacionais de Artes Plásticas de São Paulo nas Décadas de 50 e 60" Ibidem pag.137
- 5- SIMÕES, I.F. (1990) Salas de Cinema em São Paulo Secretaria Municipal de Cultura - São Paulo
- 6- Ibidem pag.
- 7- Esta relação foi feita com base no roteiro proposto no seguinte texto: XAVIER,A; LEMOS,C; CORONA,E; (1983) - "Arquitetura moderna Paulista" Ed.Pini São Paulo.

- 8- Relatório Anual da Construtora e Imobiliária Monções (Folheto de Divulgação)- Arquivo Municipal de São Paulo
- 9- Ibidem pag.7
- 10- Ibidem pag.7
- 11- Depoimento pessoal do Prof. Dr. Carlos Lemos aponta o Banco Nacional Imobiliário (BNI), como o responsável pelas primeiras incorporações feitas em São Paulo. O Edifício Copan teria sido construído segundo esta modalidade de comercialização.
- 12- Relatório anual da Construtora e Imobiliária Monções (1953) Folheto de Divulgação. Arquivo Municipal de São Paulo.
- 13- Para avaliar o significado da localização prioritária dos edificios construídos pela "Monções" é importante ter em conta a nova distribuição da população de renda alta na metrópole paulista. Para um aprofundamento da questão vêr VILAÇA, FLAVIO (1978)- A Estrutura Territorial da Metrópole Sul Brasileira- (tese de doutoramento) FFLCH/ USP.
- 14- Ibidem pag.25
- 15- LE CORBUSIER (1970) Oeuvres Complètes - Vol.5 (1946/1952) Editions D'Architecture- Zurich - Suisse
- 16- XAVIER, A; LEMOS, C; CORONA, E; (1983) Arquitetura Moderna Paulista Ed. Pini - São Paulo- pag.37
- 17- Ibidem pag.37
- 18- Ibidem pag.52

- 19- PEDROSA, MARIO (1954) Dentro e Fora das Bienais in Dos Murais de Portinari aos Espaços de Brasília Org. Aracy Amaral 1981 - Perspectiva
- 20- Vêr ANDRÉ, MARIA CRISTINA COSTA REIS (1989) Catalogação de Painéis e Murais da cidade de São Paulo. Espaços Públicos e Semi-Públicos- São Paulo FAUUSP - (inédito)

UM NOVO COSMOPOLITISMO

- 1- ARAÚJO FILHO, J.R. (1956) "A População Paulistana" - A Evolução Urbana de São Paulo- Estudos de Geografia Urbana. Vol.III. Companhia Editora Nacional- São Paulo
- 2- Ibidem
- 3- Vêr DEAN, WARREN (1971) A Industrialização de São Paulo (1880/1945) Difel/Edusp. (Especificamente o Capítulo IV. Origens Sociais: A Burguesia Imigrante)
- 4- ANDRADE, OSWALD (1954) "São Paulo" in Telefonema Obras Completas Vol.10 Ministério da Educação e Cultura (MEC) e Civilização Brasileira (1974)

MELHORAMENTOS CONCRETOS E ASPIRAÇÕES SIMBÓLICAS A METRÓPLE E O IV CENTENÁRIO

- 1- ACROPOLE, Rev. Nº.169 (1952) "Urbanismo Bandeirante" IV Centenário de São Paulo -pag.211 à 220
- 2- O texto intitulado "São Paulo prepara-se par ao IV Centenário" foi publicado pela Divisão de Pesquisas, Regulamentação e Divulgação do Departamento de Urbanismo de São Paulo, no ano de 1952. O texto vem apresentado pelo Governador Lucas Nogueira Garcez, pelo Prefeito Armando de Arruda Pereira, pelo Secretário de Obras Pedro França Pinto, pelo Diretor do Dep. de Urbanismo Carlos

A.Gomes Cardim Filho e pelo Diretor de Departamento de Obras Alberto Zagottis.

- 3- A Equipe de Planejamento constituída pelos arquitetos Icaro de Castro Mello e Eduardo Kneese de Mello, contou ainda com os seguintes nomes: Rino Levi, Oswald Arthur Bratke, Roberto Cerqueira Cesar, Carlos Alberto Gomes Cardim Filho, Alfredo Giglio e Carlos Lodi. Em 14 de dezembro de 1951 documento assinado pelos dois primeiros- Castro Mello e Kneese de Mello, contendo um conjunto de princípios a serem adotados para o planejamento físico-espacial da cidade, é encaminhado ao Governador Lucas Nogueira Garcez. Todos os membros da equipe assinam o documento que se encontra arquivado desde 04/03/51 no Arquivo Municipal de São Paulo sob o Nº.215 no conjunto de processos do IV Centenário.
- 4- Ibidem nota 1
- 5- Em março de 1950 um longo parecer (13 páginas) assinado pelo Presidente da Comissão da Cidade Universitária de São Paulo, Ernesto de Souza Campos, é encaminhado ao Presidente da Comissão do IV Centenário. O documento encontra-se arquivado junto aos demais relativos ao IV Centenário de São Paulo no Arquivo Municipal sob o Nº.266 de 1952.
- 6- São Paulo (cidade). Relatório apresentado à Câmara Municipal, pelo Prefeito Pires do Rio, tendo por objetivo prestar contas das atividades desenvolvidas em sua gestão.
- 7- Ofício assinado pelo arquiteto Stockles das Neves endereçado ao Governador Lucas Nogueira Garcez onde é apresentado um plano de urbanização do Parque do Ibirapuera. (Processo 3205/51 da Comissão do IV

Centenário, do Arquivo Municipal).

8- Ibidem nota 6

9- Ibidem nota 6

10- O conjunto foi projetado pelos arquitetos Helio Uchoa Cavalcanti, Zenon Lotufo, Eduardo Kneese de Mello com a colaboração de Gauss Estelita e Carlos Lemos (Fonte: Ante-Projeto da Exposição do IV Centenário de São Paulo) apresentação de Joaquim Cardoso.

11- Ante-Projeto da Exposição do IV Centenário.

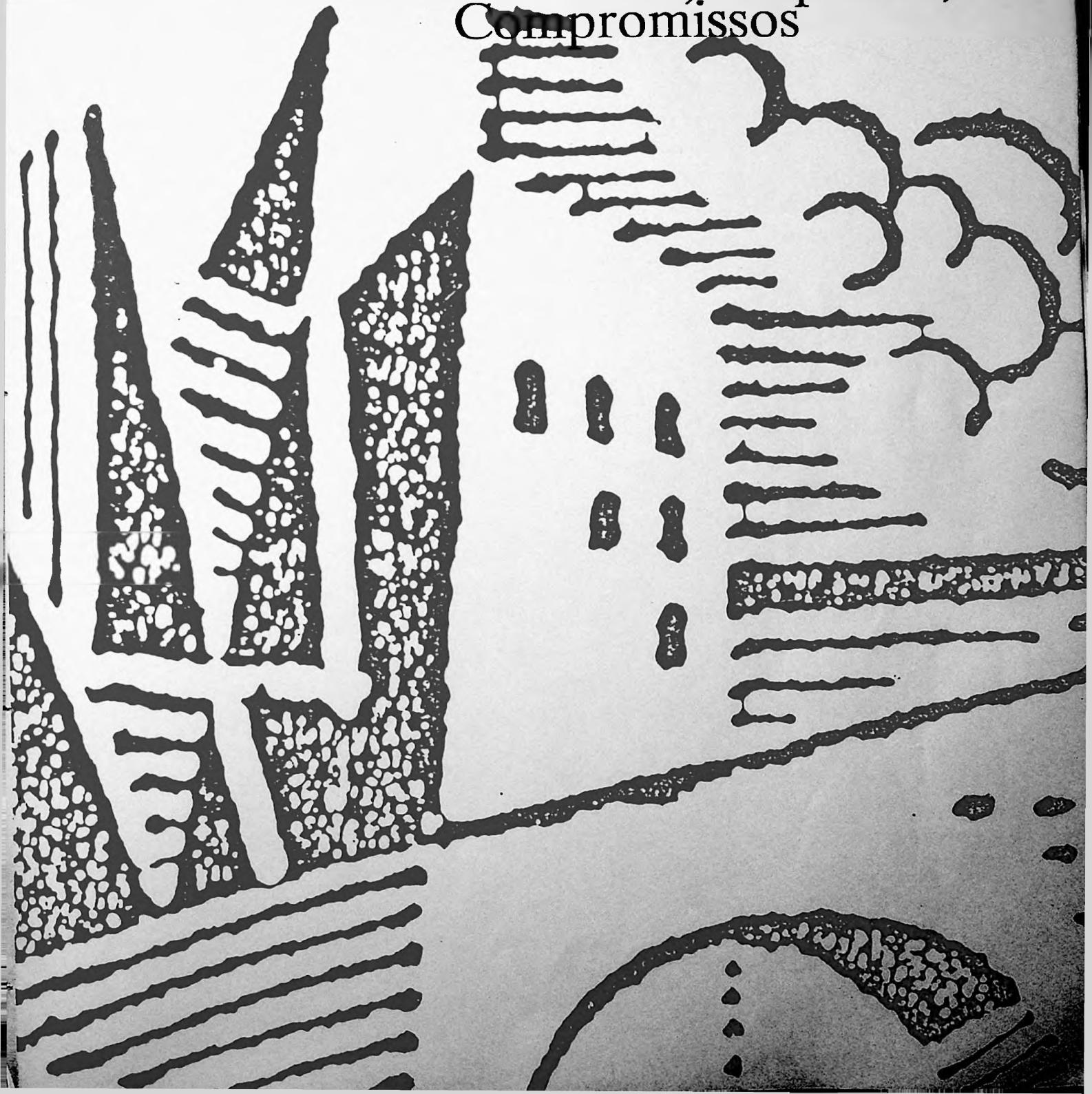
12- HARRISON, H. "Dawn of a New Day" (The New York World's Fair 1930/40) The Queens Museum- New York - 1980.

13- KOPP, ANATOLE "Ville et Revolution" Editions Anthropos - Paris

14- Em ofício datado de 21 de janeiro de 1952, o Presidente da Comissão do IV Centenário, Francisco Matarazzo Sobrinho, solicita do Prefeito Armando de Arruda Pereira, a remoção da favela localizada entre as ruas Manoel da Nóbrega e Abilio Soares. (Comissão do IV Centenário Processo 224 de 1952- Arquivo Municipal de São Paulo).

3

Reflexões, Propostas,
Compromissos



CAPÍTULO 2 PROPOSTAS, REFLEXÕES, COMPROMISSOS

INTRODUÇÃO

Tendo em vista as características e os problemas mais cruciais que a metrópole paulista havia acumulado ao iniciar os anos 50, a meta do capítulo 2 é a de percorrer os planos, propostas e projetos que buscaram equacioná-los. O critério predominante para a investigação e seleção destas propostas e projetos foi o seu grau de abrangência. Procuramos dispor em ordem cronológica todos os trabalhos que tomaram a metrópole paulista de forma global. Consideramos globais os projetos e estudos que assumiram a metrópole de forma integral - seu espaço físico e suas questões.

É importante sublinhar que a seleção das propostas não levou em conta a sua origem, isto é, o fato delas serem ou não respostas sistemáticas à demandas especificamente solicitadas pelo poder público.

A opção metodológica de dividir a avaliação de alguns destes planos em duas partes, isto é, uma **descritiva** e outra **analítica**, surgiu da constatação que parte dos documentos analisados é pouco conhecida e que existe um reduzido número de exemplares nas bibliotecas especializadas. O caráter pormenorizado que algumas destas descrições tomou é também fruto da necessidade que sentimos de tornar bastante explícito o enfoque adotado pelos autores dos diferentes trabalhos. A discussão que nosso trabalho procura estabelecer, envolvendo os conteúdos e a "idéia de metrópole" nele contidas, pressupõe o seu conhecimento.

A inclusão neste capítulo dos trabalhos relativos ao andamento do plano diretor, sobretudo no interior do Departamento de Urbanismo, tem uma dupla justificativa - por um lado eles representam sem dúvida uma vertente do pensamento urbanístico presente e atuante em São Paulo naquele momento; por outro, eles correspondem aos desdobramentos mais palpáveis das décadas subseqüentes quando se alcançou o zoneamento funcional da cidade, em 1972.

E por fim é preciso dizer que o trecho dedicado ao embate de idéias travado por Luiz de Anhaia Mello e



PONTO DE ONIBUS NA ÁREA CENTRAL.1956
Fonte: Acropole 207

Francisco Prestes Maia tem por objetivo aprofundar os pontos da disputa teórica e prática que se estabeleceu entre os dois e assim chegar mais perto da compreensão da gênese do desenvolvimento de duas concepções da metrópole presentes ainda hoje no pensamento urbanístico paulistano. Outras vertentes foram sem dúvida, se incorporando mas é perfeitamente perceptível a presença das duas correntes uma ligada aos pressupostos defendidos por Anhaia Mello e a outra a Prestes Maia.

A defesa da existência de um ponto de inflexão e não de ruptura no desenvolvimento do urbanismo paulistano nos anos 50 tem nesta "disputa" e nos seus desdobramentos um fator de grande relevância.

1. SÃO PAULO E O PRAGMATISMO DE ROBERT MOSES

Problemas Paulistanos e Soluções Americanas: O "Programa de Melhoramentos Públicos para São Paulo" (1950)

Procurando livrar-se das obras públicas comprometidas com "contigências momentâneas, interesses locais ou sugestões de interessados acarretando a realização de serviços municipais, que nem sempre exprimem o interesse coletivo", Linneu Prestes, prefeito indicado pelo governador Adhemar de Barros, preparava-se em 1949 para buscar novos caminhos para o emprego do dinheiro público. Com o acordo do governador, contrata-se a "International Basic Economic Corporation" - IBEC, sociedade comercial com sede em Nova York, dirigida por Nelson Rockefeller, para realizar um estudo sistemático e racional das necessidades coletivas da cidade de São Paulo"1. A racionalidade no uso dos recursos públicos que deveria condicionar-se e subordinar-se "a um planejamento geral das questões administrativas, financeiras e técnicas do município, tais como: legislação adequada, lançamento de impostos e taxas, organização administrativa, planos arquitetônicos e urbanísticos, tráfego, saneamento, transporte coletivo, assistência social, etc", era o objetivo central do trabalho encomendado.

Atendendo à solicitação a IBEC enviou à São Paulo uma equipe de técnicos americanos, dirigida por Robert Moses. Já bastante conhecido e gozando de imenso prestígio e poder nos Estados Unidos, pelos trabalhos desenvolvidos durante as décadas de 20, 30, 40 e 50, R.Moses chegou a São Paulo, cercado da notoriedade que sempre acompanha o conhecimento importado entre nós. Auxiliado por 4 engenheiros da prefeitura paulistana, Moses e sua equipe após uma curta visita à São Paulo e um ano de trabalho em Nova York entregaram em 1950 o seu "Programa de Melhoramentos Públicos Para São Paulo".

A cidade possuía então 2.227.512 habitantes e previa-se quase 3 milhões para o ano de seu quarto centenário. Na década de 1940/1950, enquanto o Rio de Janeiro registrou um

aumento populacional de 28%, São Paulo cresceu 68%. Com esta taxa São Paulo crescia mais que Nova York, Chicago e Buenos Aires. Vangloriavamo-nos naquele momento, sem perceber a gravidade e repercussões de tal fato, de ser "a cidade que mais crescia no mundo".

Respondendo a cláusula contratual, o relatório deveria incluir estudos, recomendações ou planos referentes aos seguintes itens: a).zoneamento, b).um sistema de artérias de tráfego; c).transporte coletivo; d).parques e praças; e).retificação do Rio Tietê e saneamento e urbanização das várzeas; f).sugestões sobre métodos de financiamento para realização de obras e serviços públicos. Acrescente-se a esta lista um plano de beneficiamento e urbanização do Canal do Pinheiros; a pedido do prefeito seria também incluída uma recomendação sobre o problema da eliminação de resíduos urbanos.

Embora não fizesse parte da listagem solicitada, o relatório fez inicialmente uma rápida e significativa avaliação da estrutura de governo municipal, considerando-a "sui-generis" e pouco ortodoxa, segundo os princípios administrativos e políticos americanos. Ao defini-la como "sui-generis" se estava obviamente dizendo que se tratava de uma organização obsoleta e incapaz, na forma em que se apresentava, de absorver e dirigir as propostas de um planejamento modernizador. É bom lembrar, que ao iniciar sua carreira pública, nos Estados Unidos, Moses encontrou uma administração em processo de descentralização. Sua ação política, embora contestada nos anos 50, contribuiu para o fortalecimento da autonomia municipal americana.

Em São Paulo, a equipe americana encontrou uma municipalidade fraca, sem autonomia ou representatividade, uma vez que o prefeito, era naquele momento designado pelo governador e não eleito pelo voto popular. Fato aliás percebido por Moses, que definiu a "organização como fruto de circunstâncias políticas especiais e de fatores de outra ordem..."².

No item denominado "O planejamento, o zoneamento e a planta oficial da cidade", o relatório trata do que considera serem as "negligências mais evidentes em São

paulo", a saber: primeiro, a falta de uma planta oficial da cidade onde todas as ruas e outros melhoramentos públicos fossem assinalados formalmente pelas autoridades; segundo, a ausência de uma regulamentação de zoneamento que determinasse a utilização dos terrenos disponíveis; terceiro, a falta de um código moderno e exequível de normas para as construções.

O Código de Obras "Arthur Saboya"³ considerado insuficiente pela equipe americana e também pela municipalidade que já havia iniciado sua reformulação, delimitava somente três zonas: a central, a urbana e a rural. Prescrevia limitações quanto à altura e a superfície dos edifícios dentro de tais zonas. E, como bem aponta o relatório dos técnicos americanos, não prescrevia a formação de áreas separadas para residências, comércio e indústria. Restringia-se a regular o projeto e a construção do edifício. A ausência de uma lei de zoneamento produzia um espaço urbano que os consultores e o próprio Moses, consideraram inadequado. Assim se expressa o relatório: "tem havido tanto excesso de construção no centro comercial da cidade, que o congestionamento de transeuntes e veículos chegou a ser problema grave. Em outras partes, o zoneamento impróprio produziu tal mistura de usos de propriedades, que se encontram pequenas casas de moradia ao lado de fábricas; ou gigantescos edifícios de apartamentos ao lado de casas de uma só família..."⁴.

Apontadas as falhas, a equipe introduz suas recomendações sobre o zoneamento para São Paulo: "é necessária uma lei moderna que consiga: primeiro, estabelecer restrições no volume dos edifícios e limitar seus usos mais especificamente; segundo, simplificar os controles existentes pela unificação dos muitos decretos que no presente modificam o Código "Arthur Saboya", e prescrevem restrições adicionais ao volume e uso dos edifícios em certas ruas, e em umas poucas áreas delimitadas. Os muitos decretos em vigor obedeceram a um padrão regular, e não seria difícil fundi-los em um único decreto de zoneamento"⁵.

Baseados na experiência americana e mais especificamente no zoneamento implantado em Nova York em

1916, que dividiu a cidade em "distritos funcionais", os técnicos fizeram uma proposta para São Paulo com oito categorias de usos: indústria (I^1 e I^2); comércio (C e C^2); residência (R^1, R^2, R^3 e R^4). O zoneamento proposto levou em conta também as áreas ao longo do Tietê e do Pinheiros. Em ambas é indicado um uso industrial, "isto porque descentraliza as atividades industriais, o que aliviará o problema do transporte de operários, assim como a inovação introduziria razões práticas para a construção dos novos meios de transporte, os quais valorizariam as terras sob o ponto de vista industrial"⁶.

Fica claro hoje, que alguma ordenação do uso do solo deveria efetivamente ser implantada. Entretanto, tal como foi proposto em 1950, o zoneamento era um simples programa de dissociação do solo urbano sem o devido cuidado de criar referências espaciais. É também importante lembrar, que o zoneamento novaiorquino de 1916, tinha se tornado necessário ante a rápida queda de valor dos terrenos devido às regulamentações do código de obras existente que restringia o aproveitamento e promovia uma excessiva mistura de usos na área central da cidade⁷.

Uma vez o zoneamento implantado, a equipe aponta para o problema do aumento considerável de veículos de propriedade particular na área central da cidade. O estacionamento decorrente do afluxo será ainda mais agudo, alertam eles. A solução proposta é a construção de estacionamentos na zona central da cidade e a aplicação da própria lei de zoneamento para garantir a presença do carro particular no centro. As normas indicadas são as seguintes:

- "Um lugar de estacionamento para cada 200 m² de área total de construção acima de 500 m².

- um espaço para descarga de caminhões para cada 2.000 m² de área total da construção acima de 500 m².

- as casas de apartamentos deveriam prover um espaço de estacionamento para cada 3 (três) unidades de habitação...".

Paralelamente a estas considerações foi enviada às autoridades municipais uma cópia dos regulamentos de zoneamento da cidade de Nova York. É enfaticamente

recomendado um decreto pormenorizado que dê conta de todas as gamas de casos e situações.

Seguem-se, na sequência do relatório, as observações sobre **transporte coletivo**. A avaliação da situação, assim como os dados referentes aos estudos e planos para melhorá-lo, levou a equipe a concluir que o **problema do transporte coletivo era o mais grave e de mais urgente equacionamento**. Um programa de rodovias expressas é considerado crucial para o encaminhamento da solução.

Moses reafirma em diversas partes do texto que o problema municipal mais urgente é o **congestionamento e, por desdobramento, o transporte coletivo**. A sua melhoria, de acordo com a equipe técnica, está condicionada a uma dupla ação: prover a cidade de um sistema de **rodovias expressas** que possibilitassem a livre circulação dos veículos e do aumento considerável da frota de **ônibus municipais**. Analisando com objetividade as carências no setor, o relatório recomenda:

"Para que se possa criar um serviço apropriado de transporte da população dentro do mais curto espaço de tempo, impõe-se a compra de um conjunto de ônibus espaçosos de tipo que facilite seu uso segundo a necessidade da maioria das linhas. Sugerimos para tal o emprego de grandes **ônibus** movidos a motor diesel cuja capacidade seja de 50 passageiros sentados e 85 em pé; aliás é **ônibus** já em uso e preferido pelas grandes cidades da América do Norte. Tais veículos substituiriam os **ônibus** menores e bondes que servem as linhas expressas do centro da cidade aos bairros residenciais de maior importância. Dos pontos terminais sairiam os **ônibus** menores...". **"Quinhentos destes grandes ônibus deveriam ser adquiridos imediatamente; seria um passo inicial na realização do programa... os ônibus poderiam ser de fabricação estrangeira mas a montagem seria feita no Brasil"**. ... "A compra inicial deve ser seguida de um programa adequado de substituição do equipamento. Seria necessária a aquisição anual de 100 **ônibus** novos e grandes, durante 10 anos, para que se pudesse retirar todos os bondes e **ônibus** velhos e obsoletos agora existentes..."⁸.

Existia por parte da equipe de Moses uma preocupação



BONDE NA ÁREA CENTRAL. 1958
Fonte: Nosso Século Nº.8

com custos e viabilidade das propostas. Assim como foi apresentado um valor estimativo para os levantamentos e execução do **mapa aéreo**, calculou-se também a renda anual da Companhia Municipal de Transportes Coletivos, depois que todas as linhas particulares tivessem sido absorvidas, quando o programa de substituição de veículos estivesse concluído e quando a passagem tivesse sido dobrada de valor. Calculou-se, ainda, um aumento de renda ligado ao aumento do número de passageiros transportados, devido à melhoria dos serviços e a um maior controle do pagamento das passagens com a implantação de "borboletas".

Embora, nesta primeira parte estejamos somente interessados em apresentar o "Plano de Melhoramentos", vamos abrir uma pequena exceção para comentar a frugalidade da proposta americana para o crucial problema do transporte coletivo em uma metrópole como São Paulo no início da década de 50. Trabalhando em Nova York e outras grandes cidades americanas, com elevadas taxas de crescimento, não parece verossímil que as soluções apresentadas pela equipe para o transporte de massa **não incluisse de forma mais decidida o metropolitano em suas considerações.**

Saltam aos olhos os interesses envolvidos. Justamente por serem muito óbvios vamos procurar outros menos manifestos, como é o caso da tênue referência ao metrô e a outras iniciativas em curso.

Com o item **"rodovias arteriais e trânsito"**, chegamos ao ponto mais decisivo da proposta de melhoramentos. **Comprometido com o crescimento das taxas de veículos em circulação na cidade, Moses aponta para as vantagens da via expressa.** Calculava-se os benefícios em termos financeiros e de vazão de veículos por hora. Enquanto o trânsito normal de uma faixa de largura média é de 500 veículos por hora, nas **rodovias expressas** este tráfego atinge 1.200 veículos por hora. Por definição, a **"expressway"** é **uma artéria de acesso limitado que facilita o livre movimento dos veículos, sem cruzamento no mesmo nível, sem voltas à esquerda, com sinais de tráfego e direito a entradas somente em certos pontos determinados.** A relação destas vias com os lugares por onde passam é sem dúvida alguma um problema para os seu

idealizadores. A sua construção é precedida de grande e cara desapropriação. Sua realização representa uma traumática interferência na estrutura urbana. Moses mostra-se atento aos dois problemas. Prevê para São Paulo somente o essencial e recomenda:

"as rodovias expressas devem melhorar os lugares por onde passam, em vez de se tornarem simples "arroios de gasolina" abarrotadas de veículos"⁹.

O mapa geral da rede de rodovias expressas (páginas 38 e 39 do relatório) atestam a extensão da proposta. Mostrando sua grande experiência no assunto, a equipe analisa com bastante critério os prolongamentos das rodovias Anchieta, Anhanguera e Dutra dentro de São Paulo. A via Anhanguera, construída na década de 40, tem seu tráfego canalizado através dos bairros situados entre a Lapa e o centro comercial da cidade. Moses recomenda para este caso, assim como para a Anchieta que conta com as ruas do Ipiranga, uma artéria expressa que conduza ao centro da cidade. A via Dutra, a ser inaugurada um ano mais tarde (1951), também necessitaria de uma rota adicional específica para acesso à cidade do tráfego procedente da rodovia. Neste caso a "rota lógica", segundo o relatório, tanto para a Anhanguera como para a Dutra **seria ao longo do Tietê**.

O "Plano de Avenidas" de Prestes Maia, de 1930, já havia proposto a continuação, rumo ao sul, da rota do Vale do Anhangabaú, a partir da Praça da Bandeira, ao longo do vale, ligando-o ao parque Ibirapuera (ainda não urbanizado). O relatório é enfático na recomendação de que tais planos sejam levados a efeito e vai além:

"que a nova artéria se prolongue em direção Sudeste para que venha e vá até a nova ponte a ser construída sobre o Canal do Pinheiros. Assim haveria uma rota expressa desde a área circunvizinha ao Canal Pinheiros de rápido crescimento, até o centro. Esta é uma das poucas vias de comunicação entre o centro da cidade e certas áreas suburbanas importantes que ainda pode ser construída sem a aquisição muito custosa de amplos terrenos. No Vale do Anhangabaú, os terrenos existentes são geralmente fundos de lote, de pouco valor. Esta rota será um dia a principal via

de acesso à cidade da Rodovia Nacional, que rumará ao sudoeste, através de Cotia, para o Uruguai e Argentina"¹⁰.

O canal do Tamanduateí também receberia uma "expressway". Neste caso não seria construída ao longo mas sobre o Canal.

A construção das "expressways" do Pinheiros e do Tietê, deveria fazer parte de um programa mais geral que teria como principal meta cobrir os custos da construção através do desenvolvimento urbano local.

Em 1950 localizavam-se na zona leste, na direção da Penha, as áreas mais gravemente atingidas pelos problemas de transporte coletivo e congestionamento. O alargamento da Avenida Celso Garcia, que parecia ser a solução para o problema, era inviável dado o alto custo das desapropriações. Moses recomenda neste caso a criação da **Rodovia Expressa da Penha**, nova rota de acesso limitado:

"Começaria na Praça João Mendes e correria em direção leste, ao longo do lado sul da Estrada de Ferro Central do Brasil, chegando às vizinhanças da Penha. Esta via deverá incluir um refúgio central de 15,25 metros de largura para a construção de linhas de trânsito rápido, quando tal seja economicamente possível. Aqui, como na Rodovia Expressa do Anagabaú, as pontes devem ter capacidade suficiente para permitir a circulação de ônibus expressos até que seja construído o sistema de trens rápidos"¹¹.

O "Programa de Melhoramentos" considera ainda prioritárias as seguintes "expressways": Rodovia Expressa da Água Funda, saindo do Monumento da Independência até o Parque da Água Funda; Rodovia Expressa do Aeroporto, saindo do Parque do Ibirapuera até Congonhas; Rodovia expressa do Sul, ligando o Canal do Pinheiros com o Aeroporto, Parque da Água Funda e Via Anchieta.

Restava ainda tratar do grave problema do **cruzamento das estradas-de-ferro com as vias de trânsito pesado**. O relatório aponta o problema e sua gravidade mas avança muito pouco em termos concretos. Vejamos o que diz:

"uma das maneiras de eliminar, em grande parte, o problema, seria retirar as estradas-de-ferro do centro da

cidade e construir uma nova estação terminal no Tietê, perto da Ponte Grande. Uma solução tão radical como esta, envolveria entretanto problemas de transporte da população suburbana, desde a nova estação até o centro, deslocamento da indústria, e uma considerável inversão de capital. Assim, parece-nos mais lógico deixar onde estão as estradas-de-ferro e eliminar as piores dificuldades de cruzamento. Recomendamos um projeto imediato de eliminação dos cruzamentos de maior trânsito, além daqueles já incluídos no programa de artérias"12.

A recomendação central para este assunto não será de caráter técnico mas sim político:

"a maioria dos estados norte-americanos aliviou as municipalidades da maior parte da responsabilidade de eliminar os cruzamentos ao nível das estradas-de-ferro. O Governo Federal dos Estados Unidos também tem contribuído para este fim. Da mesma maneira, as obras necessárias para resolver o problema de cruzamentos ferroviários da cidade de São Paulo deveriam ser incluídas nos programas de obras públicas federais e estaduais"13.

Os 54 quilômetros de faixa de vale natural fluvial dos Rios Tietê e Pinheiros, será o assunto do item seguinte: "Retificação e Urbanização".

A então recente e bem sucedida experiência de saneamento e urbanização do Flushing Meadow Park na cidade de Nova York, levou a equipe a perceber a grande importância do controle e planejamento da "cinta" de 65.000 metros quadrados de terras às margens do Tietê e Pinheiros. Servindo a atividades industriais, residenciais e de recreio, a área teria um papel decisivo no crescimento da cidade. Já no momento em que R. Moses preparava seu programa faltava somente uma quarta parte das obras de retificação e aprofundamento do leito do Rio Tietê. A eliminação das enchentes é vista pela equipe como uma garantia de desenvolvimento para este setor da cidade.

O projeto municipal de criar um Parque Náutico ao norte do rio, entre a Vila Maria e a Ponte Grande com 2.000.000 de metros quadrados de superfície é acolhido com entusiasmo por Moses, que o compara ao já citado Flushing Meadow Park.

Aliás, a experiência havia mostrado, como no caso americano, o desenvolvimento das terras ganhas pela retificação do rio só se garantiria pela associação de iniciativa privada e estrito **zoneamento**. Acrescente-se também a necessidade de manutenção de limpeza das águas, sem o que o projeto comprometia-se inteiramente.

O canal do Pinheiros "excelente obra de engenharia, que se estende por 26 quilômetros, do rio Tietê até o dique do reservatório do rio Grande, foi construído com o fim de produzir energia hidráulica e obter proteção contra as enchentes".

No Pinheiros, assim como no Tietê, os terrenos adjacentes deveriam desempenhar, segundo a equipe de Moses, um papel importante na expansão da cidade. O acordo existente entre o Estado de São Paulo e a "Light and Power Company", proprietária da estação principal de energia elétrica, a levaria a partir de 1954 a dispor de todas as terras excedentes que não fossem utilizadas para a produção de energia ou controle de inundações. Estas terras deveriam estar sujeitas a um zoneamento estrito, talvez acompanhando o padrão já estabelecido na região pela implantação da Cidade Universitária, Jockey Club e Centro Industrial do Jaguaré.

Assim como em outros itens do Programa, Moses avança uma estratégia de viabilização das obras. Para se levar a cabo o programa de recuperação, saneamento e urbanização do Pinheiros, é proposta a criação de uma Corporação de Urbanização das Terras do Canal na qual a São Paulo Tramway Light and Power Company teria uma participação adequada.

Assim diz o texto:

"A Companhia continuaria os trabalhos de dragagem, aterro e melhoria das terras do Canal segundo o plano primitivo. A venda de terras beneficiadas pela Corporação de urbanização só deveria ser autorizada sob certas condições que assegurassem o cumprimento de um plano definido de urbanização, e os proventos dessa venda deveriam ser empregados no custeio de melhoramentos públicos para a área beneficiada. A Corporação reservaria para o Estado e o Município direitos-de-passagem para rodovias, estrada-de-

ferro, pontes, linhas de transmissão e outros fins de serviço público"¹⁴.

O item que se segue é o dos "**Parques e Praças de Recreio**", assunto que Moses dominava inteiramente pois havia ocupado no início da década de 30 o cargo de diretor dos parques estaduais da cidade. Numa atividade febril que mobilizou 80 mil homens, recuperou os 1.700 parques da cidade de Nova York e criou centenas de novos parques, playgrounds e diversos zoológicos¹⁵.

Os parques e praças de recreio de São Paulo foram alvo de crítica: "poucos em número, pequenos, com algumas exceções, são especialmente inadequados para o recreio ativo". Esta inadequação é assunto muito importante para Moses que na sua bem sucedida passagem pela direção dos parques municipais de Nova York, havia desenvolvido uma discutível filosofia: "o propósito essencial de um parque é o recreativo e não estético"¹⁶.

Um programa em 5 pontos é proposto para "remover os defeitos mais evidentes, conquanto não forneçam um sistema ideal de parques e facilidades de recreação". O **primeiro** ponto é a adaptação, para **uso recreativo**, dos parques já existentes. O **segundo**, é um programa de construção de um mínimo de **cinquenta parques locais de recreio**, de um a três hectares de superfície. O acoplamento destes parques e outros melhoramentos, principalmente estradas, nada mais são do que as "**Parkways**" de enorme sucesso nos Estados Unidos e sem dúvida alguma uma das marcas do urbanismo moderno. O **terceiro** ponto é a construção de quatro parques grandes em áreas de fácil acesso a partir do centro. O lugar lógico para tais parques seriam as terras planas contíguas aos Rios Tietê e Pinheiros. Dois, destes quatro, seriam o da Vila Maria e o Parque Náutico com seus duzentos hectares de área. O **quarto** ponto é a melhoria das praias de Santos. A então recente e espetacular experiência de "**Jones Beach State Park**" estimulou Moses a pensar no **litoral santista** como alternativa de espaço de lazer para a cidade de São Paulo. Assim como Santos, Jones Beach está situada a uma distância de 80 Km de Nova York. E finalmente o **quinto** ponto recomenda que o município solicitasse ao Estado a construção

de campos marginais de recreio no Parque do Estado.

Chegamos assim ao último item do relatório onde se trata conjuntamente do **abastecimento de água, rede de esgotos e eliminação do lixo**. Enquanto o abastecimento de água é visto como satisfatório, o funcionamento da rede de esgotos é apontada como bastante precária. Efetivamente, a implantação do serviço de esgoto não acompanhou o acelerado desenvolvimento da cidade, diminuindo constantemente a porcentagem da população atendida. Além de um déficit considerável de atendimento, o primitivo sistema de despejo total nos rios Tietê e Pinheiros acarretava uma alta taxa de contaminação das águas.

O Programa de Melhoramentos recomenda a construção de cinco estações de tratamento de esgotos sendo que, para duas delas, Vila Leopoldina e Vale do Rio Pinheiros, os terrenos já estavam disponíveis. Os emissários existentes conduziam naquele momento, para estes dois pontos, uma proporção muito alta do volume de resíduos de área canalizada da cidade. E, continua o relatório "tão importante quanto o tratamento destes detritos, sob o ponto de vista de saúde e comodidades públicas, é a ampliação da rede de esgotos, para a sua extensão às casas que tem serviço de água corrente".

Assim como no caso da rede de esgoto, o escoamento das águas pluviais também padece das consequências do rápido crescimento da cidade. No momento em que se preparava o Programa de Melhoramentos, o município de São Paulo iniciava a construção de novas galerias de escoamento dentro de um orçamento de 20 milhões de cruzeiros. Embora insuficiente, pois a equipe julgava necessário um orçamento 1.000 vezes maior, o assunto é considerado razoavelmente equacionado¹⁷.

A coleta e eliminação do lixo é também considerada insatisfatória. Além da precariedade da coleta, feita em sua maioria por 525 carroças de tração animal e 40 veículos motorizados, o lixo era encaminhado para terrenos baldios e vendidos aos chacareiros gerando situações de incrível insalubridade. O Programa de Melhoramentos propõe um estudo cuidadoso do sistema de coleta e eliminação para que se pudesse com mais dados evoluir para uma situação mais técnica e moderna. O próprio diagnóstico da equipe ficou

neste item prejudicado pela falta de informações precisas.

Recomendam entretanto a compra de 150 caminhões novos para substituir as 525 carroças de tração animal e a construção de **incineradores** com capacidade de aproximadamente 2.500 toneladas diárias e em futuro próximo, com o ritmo crescente do serviço, comprar um número ainda maior de caminhões.

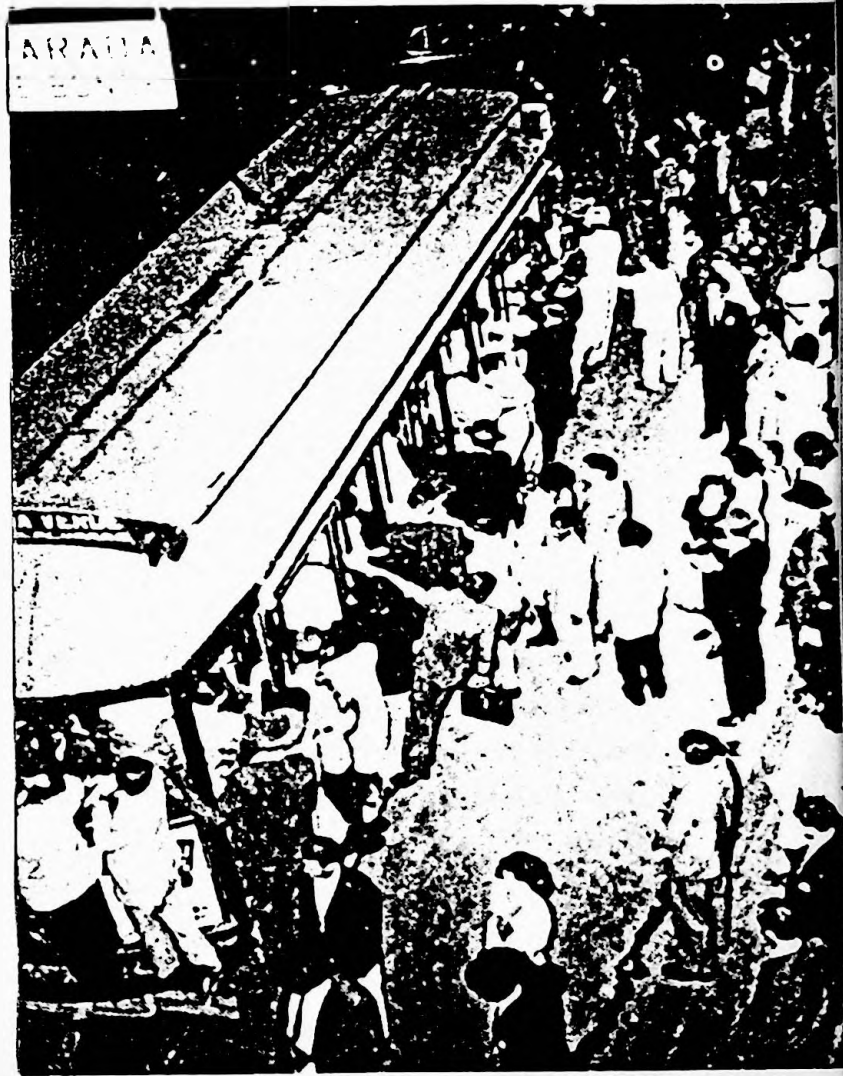
O relatório termina com sugestões sobre **métodos de financiamento para a realização das obras e serviços públicos**. As estratégias variam de acordo com o item em pauta. Perfeitamente consciente de que, com a receita baseada em recolhimento de impostos, o programa de obras não se viabilizaria é proposta a criação de um mercado de títulos municipais, estaduais e nacionais, pois "isso exigirá grande esforço e tempo, porém será, através dos anos de importância primordial para a cidade. Um aumento na procura de títulos municipais de São Paulo significaria uma redução considerável nos juros e como consequência uma diminuição no custo dos melhoramentos públicos".

Terminando esta descrição do conteúdo do "Programa de Melhoramentos" gostaríamos de acrescentar que este é apresentado integralmente em inglês e português, com uma abundante quantidade de fotos cuja diagramação reforça a comparação entre a realidade novaiorquina e a paulistana. A convicção no caráter exemplar das obras americanas parece ser indiscutível para Moses e a equipe do IBEC.

CIRCULAR É PRECISO

O "**Programa de Melhoramentos Públicos para São Paulo**" apresentado por Robert Moses e sua equipe técnica em novembro de 1950, não perdeu nunca a sua condição de **relatório-proposta**. Como tantos outros projetos e diagnósticos, este também cumpriu parte importante de sua função política no ato de sua estratégica solicitação. É aliás, muitas vezes, inerente à ação burocrática esgotar parte importante de seus objetivos no gesto inicial e demonstrativo do "estude-se" ou "proponha-se".

O período não era propício aos planos de médio e longo



PARADA DE BONDE NA PRAÇA JOÃO MENDES. 1950

prazo. Desde 1930 a prefeitura de São Paulo era ocupada por prefeitos nomeados pelos interventores. José Pires do Rio foi o último prefeito eleito na Primeira República (1926-1930). Até 1953, com a eleição direta de Jânio Quadros, uma grande quantidade de nomes ocupou o cargo. Com exceção do período 1938/1945 quando Prestes Maia permaneceu por longos sete anos e de Fábio da Silva Prado (1934 à 1938), os demais passaram rapidamente pelo posto. Entre 1945 e 1955, nada menos que 9 nomes alternaram-se na prefeitura¹.

Esta instabilidade política gerou, como é óbvio, uma imensa díscontinuidade administrativa que a crescente desordem (e) urbana foi pouco a pouco encarregando-se de revelar. Como atestam os jornais e revistas especializadas no período a cidade reclamava muitas melhorias sendo o transporte coletivo, as obras contra as enchentes, o tráfego e estacionamento de veículos na área central as mais presentes.

Durante todo ano de 1950 revistas especializadas, sobretudo Acropole e Engenharia Municipal, insistiam na necessidade de elaborar-se o "Plano Diretor" da cidade que deveria, através de uma visão abrangente e global, encaminhar o seu crescimento e sanar seus problemas mais cruciais. A conclusão da revisão do código de Obras de Arthur Saboya iniciada em 1948 também era insistentemente solicitada².

Havia sem dúvida alguma a partir dos últimos anos da década de 40, um crescente interêsse por parte do poder público pelos problemas urbanos, assim como uma conscientização das suas novas dimensões. A prefeitura vinha também se preparando para desempenhar um papel mais relevante na organização da cidade, através de seu corpo técnico, legislativo e executivo. Em 1947 foi criado na prefeitura paulistana o **Departamento de Urbanismo** (decreto Nº.431). Sua principal atribuição era realizar o **Plano da Cidade**.

Estas transformações apontam e são resultado de uma nova realidade urbana. O crescimento populacional de 68% no período 1940/1950, como já vimos, gerou uma cidade com um grau de complexidade correspondente a esse crescimento.

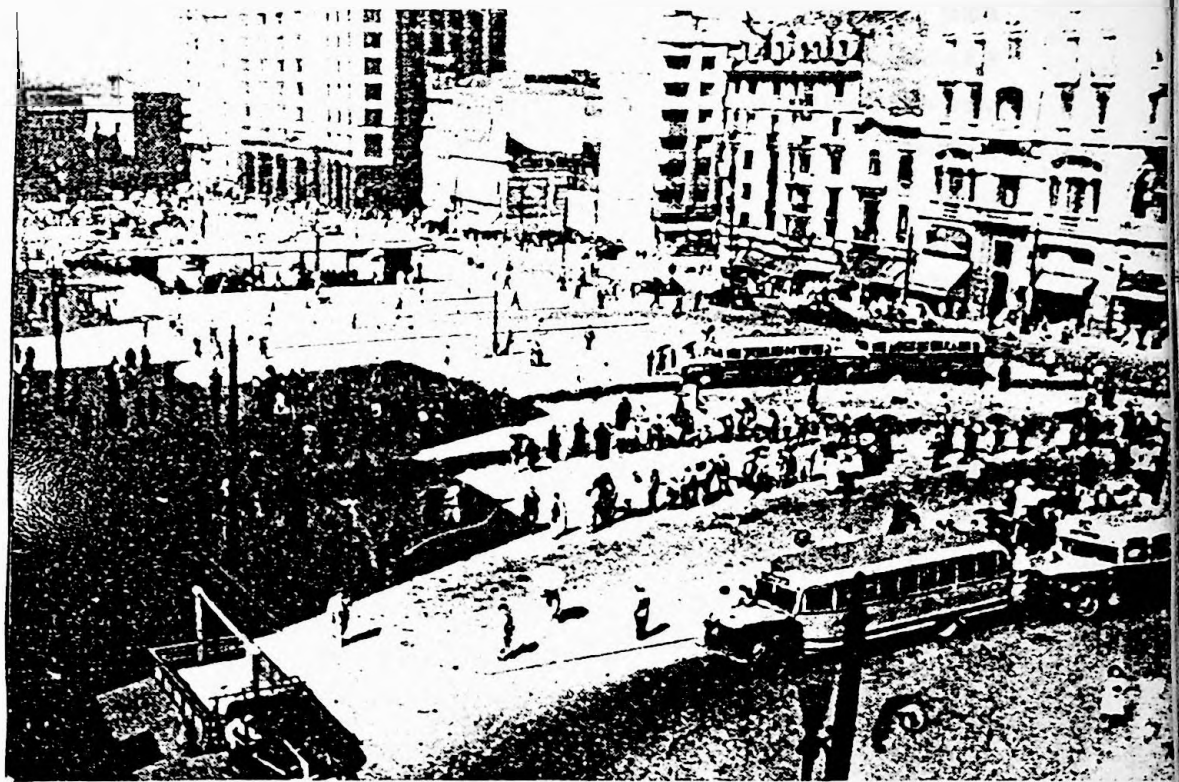
A preocupação não se voltaria mais a reorganização do sistema viário da área central; buscava-se naquele momento (de) organizar o espaço da nova sociedade industrial que é basicamente complexo e simultâneo. **Havia um consenso de que unicamente o abandono de uma abordagem setorial e a adesão a um tratamento globalizante poderia dar conta das novas questões.** O "Programa de Melhoramentos Públicos" para São Paulo nos interessa, entre outras razões, por ser apontado como primeiro documento que testemunha o novo "approach".

O modelo de intervenção praticado em Nova York, desde a primeira década deste século, transformou Moses no mais pragmático e profícuo urbanista e homem público americano. Um plano extenso e intenso, que abrangia toda região de Nova York, propondo transformações nos vários setores da vida urbana, havia desde o final dos anos 10, orientado os trabalhos de Moses. A meta mais geral era "fornecer à área metropolitana de Nova York uma unidade e coerência que esta jamais teve"³.

Como o próprio Moses salienta, a **semelhança entre as cidades americanas e São Paulo advinha de seu rápido crescimento.** Dizendo "sentir-se em casa", "conhecer os mistérios" das grandes metrópoles, Moses inicia seu trabalho entre nós. Com pouca pesquisa, pelo que se tem notícia, acompanhado de quatro engenheiros municipais⁴, a equipe americana utilizou sobretudo a experiência e a capacidade de extrapolar da realidade americana para a brasileira. A principal característica do "Programa de Melhoramentos Públicos Para São Paulo" proposta pelo IBEC era a sua abrangência.

É clara a intenção de apresentar um plano global. Ao longo de suas setenta e duas páginas, a realidade físico-urbana paulistana é tratada com enorme objetividade. Desde recomendações instrumentais, como é o caso do mapeamento, até a criação de um sistema de parques públicos, o "Programa de Melhoramentos" é constantemente comprometido com uma "visão globalizante" de São Paulo. Envolve-se até mesmo com a "região paulistana" quando trata do potencial que as praias de Santos oferecem para lazer o paulistano.

É importante lembrar que o racionalismo europeu,



PRAÇA DA SÉ E OS PONTOS DE ONIBUS
Fonte: Habitat 6

aglutinado em torno do Movimento Moderno, havia, desde a década de 20, introduzido tanto a nível da análise como a nível teórico, as vantagens de uma visão integral da cidade. Ao racionalismo, diz Paolo Sica, "devemos o mérito de haver expresso uma teoria global que se propõe atacar os problemas urbanos, -e portanto atuar sobre eles, com um método total e não certamente através de um cômodo processo de remoção de alguns de seus componentes mais críticos"⁵.

Considerar a cidade globalmente, no ato de projetar, havia alterado de forma radical a relação entre o projeto e a intervenção. Não se tratava mais, a partir do novo enfoque, de esgotar um problema urbano preparando-se uma resposta "em profundidade". Segundo a abordagem globalizante é o funcionamento e desempenho do conjunto que são os alvos. É o conjunto da problemática urbana que deveria merecer a reflexão dos planejadores. Afirmava-se que a primeira etapa de um diagnóstico ou proposta global, era procurar a **regra geral de organização (ou de desorganização) da realidade sobre a qual se vai propor uma intervenção.**

Operar sobre a cidade assumida de forma integral pressupõe então, segundo esta nova abordagem, pelo menos dois caminhos: a **pesquisa exaustiva** ou a **submissão a um modelo considerado satisfatório.** Moses tendo "acumulado" até 1950 pelo menos 40 anos de experiência em projetos urbanos financiados e executados pelo poder público, trabalhou em São Paulo segundo o **modelo resultante desta experiência.** Sua obra na cidade de Nova York foi o modelo escolhido e que deveria ser seguido.

A escassa pesquisa da realidade, que acarretou justas críticas na época, explicou-se pela pouca necessidade sentida pela equipe do IBEC de aprofundar seus conhecimentos específicos da metrópole paulista. **Para aplicar o modelo bastava reconhecer na cidade de São Paulo um grau de afinidade com as cidades americanas que justificasse a sua aplicação.** E, como já vimos anteriormente, o rápido crescimento de São Paulo foi apontado por Moses como um traço definitivo da semelhança entre a metrópole americana e a brasileira, semelhança que mais tarde se estenderia a outros itens: **proliferação de subúrbios residenciais,**

congestão da área central, colapso do sistema de transporte coletivo, infra-estrutura insuficiente, indústrias instaladas de forma caótica, precária e antieconômica, etc.

Desde a recomendação inicial, justa e essencial, de elaborar-se o mapa cadastral, até os tópicos finais, o "Programa de Melhoramentos" revela lógica e coerência em relação ao modelo de trabalho adotado. Moses e seus engenheiros estavam convictos de que a cidade de São Paulo já havia "escolhido" o seu destino e que restava agora somente modernizá-la para receber a industrialização de forma "competente", isto é, fazer circular a mercadoria com eficiência, criando um espaço homogêneo e equipado.

Este desempenho, segundo observa o "Programa de Melhoramentos", repousa de forma crucial na organização de um sistema de rodovias expressas: "expressways". Embora salte aos olhos de qualquer leitor a intenção de nos vender onibus e veículos de coleta de lixo, o "Programa" revela sobretudo, um compromisso definitivo com o automóvel. Não estamos, a partir do plano de Moses comprando "imediatamente 500 onibus e mais 100 a cada ano até suprir as necessidades"; estamos na verdade fazendo uma opção de organização do nosso espaço urbano e de seu funcionamento. Cortando a cidade com inúmeras "expressways", criando com as avenidas marginais uma malha viária densa, estamos determinando o futuro espacial e funcional da metrópole paulistana.

Faremos um pequeno parêntesis para buscar historicamente as relações deste modelo urbano, com o pensamento urbanístico do período. A partir da década de 40 o pragmatismo americano (representado notavelmente por Robert Moses) e os pontos de vista dos teóricos europeus mais respeitados (sobretudo Le Corbusier e S.Giedion) convergem para uma visão comum da metrópole moderna. Vamos aqui nos ater apenas ao problema da circulação urbana, tópico fundamental para o pragmatismo de Moses e básico para o Movimento Moderno europeu.

Inscrita como uma das "quatro chaves" do urbanismo moderno a circulação já assumia na Carta de Atenas (1933) uma grande importância. Toda reflexão contida neste

documento é uma tentativa de conciliação entre as cidades e os meios de transporte mecânicos. Consciente, desde 1925, quando da elaboração do "Plan Voisin" de Paris, que "o automóvel, fenômeno completamente novo na história das cidades e "total perturbador", exige disposições adequadas", Le Corbusier propõe-se a reorganizar a rede viária em função de seu bom desempenho. O artigo 54 da Carta é minucioso na descrição da relação entre o veículo mecânico e as vias:

"antes de atingir o seu regime normal, os veículos mecânicos passam por uma aceleração gradual. A freiada não deve ocorrer brutalmente sob pena de causar rápido desgaste nos seus principais órgãos. É necessário portanto prever uma unidade de comprimento razoável entre o lugar da partida e aquele onde a freiada é necessária. Os cruzamentos atuais das ruas, situados a 100,50,20 ou mesmo 10 metros de distância umas das outras não convém ao bom andamento dos veículos mecânicos. Espaços de 200 a 400 metros deveriam separa-los"⁶.

A "expressway" americana introduzida em grande escala por Moses a partir dos anos 30, leva ao limite máximo as recomendações deste artigo da Carta de Atenas. Eliminando os cruzamentos, diminuindo radicalmente os acessos, sem volta à esquerda, com sinais de tráfego reduzidos ao essencial, este tipo de artéria será a partir dos anos 30, juntamente com as "parkways", o símbolo da modernização urbana americana.

Mas a modernização urbana assim interpretada continha alguns desafios. O primeiro deles, era a **relação das vias expressas com os lugares, isto é, trechos da cidade por onde passavam**. Por se tratar de intervenção na **cidade existente** estamos longe da "Ville Radieuse"; a sua construção representou uma traumática interferência na estrutura urbana e sua realização é precedida de grande e cara desapropriação.

Berman, (1986) em "Tudo que é sólido desmancha no ar" faz um veemente relato da chegada da **expressway** no "seu", até então abrigado, Bronx. Atravessado pela Via Expressa Cross Bronx, o bairro, cujos moradores não possuíam ainda naquele momento um automóvel, tornara-se em pouco tempo um símbolo de progresso perverso. O texto de Berman tem a força

de um depoimento:

"a terrível sina do Bronx é experimentada, se bem que provavelmente não compreendida, por centenas de milhares de motoristas todos os dias, à medida que vencem a Via Expressa Cross Bronx que corta o centro do distrito. A estrada, embora entupida com tráfego pesado dia e noite, é rápida, mortalmente rápida; os limites de velocidade são rotineiramente transgredidos, mesmo às rampas de entrada e de saída perigosamente inclinadas; constantes comboios de imensos caminhões, com motoristas sinistramente agressivos dominam as linhas de visão; os carros serpenteiam de um lado para o outro entre os caminhões; é como se cada pessoa nesta estrada estivesse tomada de uma urgência incontrolável, desesperada para deixar o Bronx tão velozmente quanto as rodas permitam. Uma olhada de relance na paisagem urbana ao norte e ao sul (é difícil conseguir mais que rápidos relances pois a maior parte da estrada fica abaixo do nível do solo cercada de muros de três metros de altura) poderá indicar o motivo: centenas de edificações cercadas de tábuas e vazias carcaças de construções carbonizadas e queimadas; duzias de quarteirões cobertos com nada mais que tijolos espalhados e sucata"⁷.

A rede de **vias expressas** prevista pelo "Programa de Melhoramentos" era astuciosa. Assim como outros planejadores e urbanistas já haviam indicado, as vias deveriam procurar utilizar **os fundos de vale e as marginais do Tietê e do Pinheiros**. Além de um poderoso sistema radioconcêntrico, pela primeira vez em São Paulo propõe-se a construção de **vias expressas diametrais**.

As **diametrais** remetem a mais uma experiência do Movimento Moderno que em 1942, através dos trabalhos da Ascoral (Assembléia de Construtores por uma Renovação Arquitetônica), presidida por Le Corbusier, lança a tese da ocupação do solo pelos **"três estabelecimentos humanos"**⁸. O item destinado a discutir a circulação, no texto resultante dos trabalhos da Ascoral, que intitulou-se justamente "Os três estabelecimentos humanos", e usa Paris como estudo de caso nos diz o seguinte:

"O regime cardíaco legado pelos anos a Paris

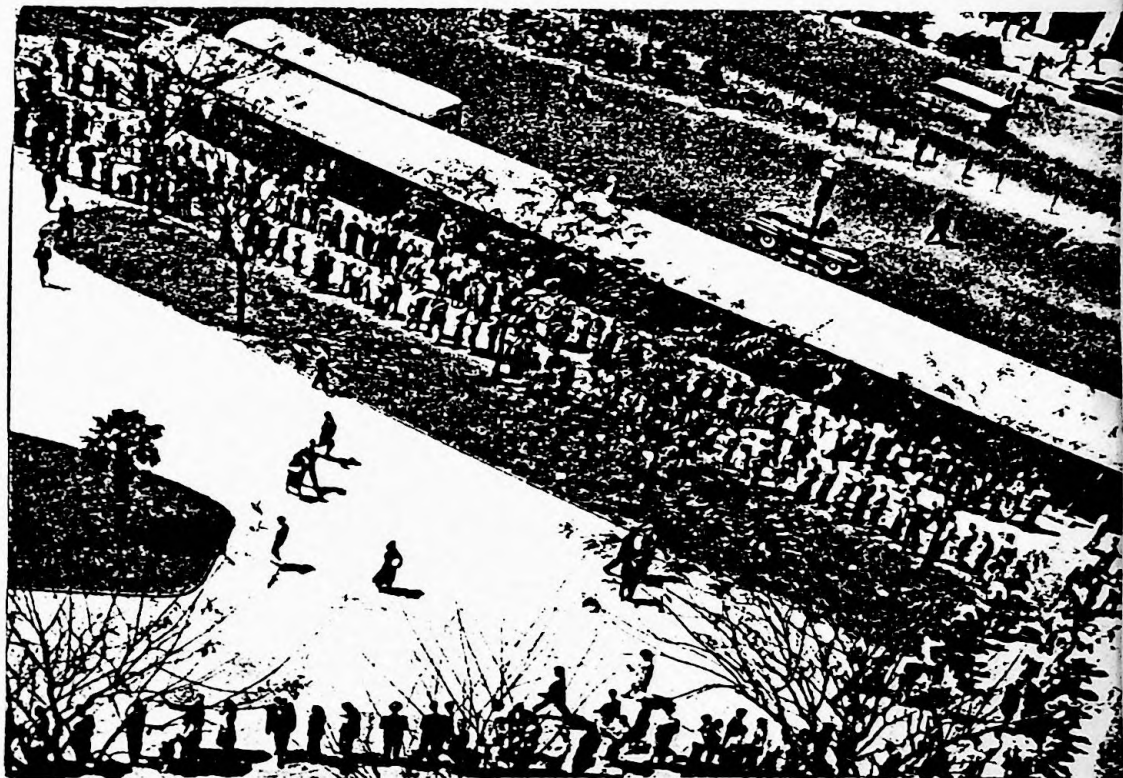
representa uma rede apertada de "ruas corredores", de cruzamentos curtos (a cada 15,20,40 metros) provindos das restrições da cidade fortificada; depois uma rede mais vasta, estabelecida por razões mais políticas do que urbanísticas por Luiz XIV, Napoleão I e Haussmann. É nesta rede mantida que as velocidades modernas foram atiradas. Pisoteia-se no mesmo lugar. O problema da circulação não será jamais resolvido por anéis viários girando em volta da cidade. O problema, lembremo-nos, não é girar em volta de Paris, mas aí penetrar"⁹.

Mais uma vez, Moses e o Movimento Moderno se encontram. A compreensão do problema urbano e de suas possíveis soluções é similar. As **diametra**is parisienses propostas por Le Corbusier deverão no início dos anos 40 dotar a cidade de "uma rede cardíaca indispensável, urgente, necessária e suficiente". A rede de auto-estradas de província deveria parar nos subúrbios. "É preciso entrar em Paris"¹⁰.

As rotas consideradas prioritárias no **sistema diametral** de Moses para São Paulo serão também prolongamentos das mais importantes rodovias. Uma primeira diametral seria o prolongamento para sul da Via Dutra, através da Av. Tiradentes-Vale do Anhangabaú e Itororó, atual AV. Vinte e Três de Maio. Outra, seria a ligação das rodovias Dutra(norte) e Vale do Anhangabaú(oeste) através da via expressa da marginal do Rio Tietê. A terceira, seria a ligação da Via Anhanguera (oeste), através da marginal do Pinheiro com Santo Amaro e a zona sul em geral.

Reconhecendo a gravidade do problema da zona leste o "Programa de Melhoramentos" propunha a **Rodovia Expressa da Penha** sem conexões com estradas estaduais. Outras **vias expressas**, como já mencionamos na descrição do programa seriam realizadas em uma segunda etapa.

Como o "Programa de Melhoramentos" não foi executado, tem interêsse procurar entender porque, através de outros planos e projetos, chegou-se - a nível viário - a resultados tão semelhantes. Certamente encontraremos elementos espaciais-geográficos determinantes, como é o caso das marginais. Mas acreditamos que existe um outro nível de determinação. Poderemos procurar entender e explicar tais



FILA DE ONIBUS NO ANHANGABAÚ. 1956
Fonte: Habitat 29

resultados viários através do modelo econômico industrial que no início da década de 50 ganhava novo impulso, caminhando para nova fase.

A dupla opção: **via expressa e veículo automotor** conduziu o "Programa de Melhoramentos", no que diz respeito ao transporte coletivo, a soluções que, se não excluíam o **metropolitano**, pelo menos o deslocavam para uma posição secundária.

Lembramos que em vários trechos do relatório descreve-se um canteiro central de 15 metros (50 pés) nas **expressways** reservados à um possível uso de trens rápidos. Tais trens correriam quase sempre na superfície. Moses pensava estar afastando, com a implantação do seu sistema de **vias expressas**, as linhas de trens subterrâneos. Assim se justifica o relatório final:

"nossa opinião é que o sistema proposto de **ônibus** expressos e locais, suplementado pelo uso da porção central da faixa de domínio das rodovias expressas, reservada para trânsito rápido, **dispensará a dispendiosa construção de grande parte das linhas de trens subterrâneos**, que periodicamente, tem sido proposta para São Paulo. Um serviço de trens **subterrâneos** será eventualmente necessário na área central congestionada da cidade, mas isso ainda demorará muitos anos"¹¹.

Embora Moses ainda considere "cedo" ou "premature" o metropolitano, na segunda metade da década de 20, o próprio poder público paulistano já cogitava da sua construção. O transporte coletivo em São Paulo passou a ser considerado "problema urbano" nos anos 20, quando a Cia Light apresentou sua proposta conhecida justamente como Plano Light. Além da construção de novas linhas expressas, trazendo maior eficiência no atendimento da população, a Cia Light solicitava também uma modificação no contrato de concessão que vinha se mostrando deficitário sobretudo devido a entrada em cena dos onibus movidos à diesel em número sempre crescente. A enorme expansão da periferia de São Paulo trazia para as empresas particulares um amplo mercado fora do alcance dos pouco flexíveis bondes elétricos. No seu plano a Light tenta fazer face à invasão dos onibus propondo uma ampliação das vias expressas para bondes que gradualmente iriam sendo transformados em trens metropolitanos¹².

O Plano Light mobilizou profundamente a prefeitura que criou uma comissão consultiva para avaliar a proposta. Após vários meses de estudos a aprovação é apenas parcial, isto é, a Light estava liberada para implementar suas vias expressas mas não obtinha o monopólio do serviço de onibus. Talvez por esta aprovação apenas parcial, ou pela forte pressão política contrária à expansão da companhia, o plano não é implantado e abre caminho ao "Plano de Avenidas" de Prestes Maia. A Cia Light irá, a partir dos anos 30, começar a abandonar o transporte coletivo até transferi-lo totalmente para a Companhia Municipal de Transportes Coletivos em 1946¹³.

No seu "Plano de Avenidas", Prestes Maia assim comenta o Plano Light:

"o projeto da Light sanciona a centralidade existente pois faz passar linhas subterrâneas na Rua Direita, provê um tapete rolante sob a Rua São Bento e estabelece terminais para os bondes do Brás no Largo do Palácio e da Sé. Está certo como transporte. Não está como urbanismo"¹⁴.



O CENTRO E A AVENIDA SÃO JOÃO
Fonte: Acropole 151

O metropolitano de São Paulo, pelo menos temporariamente, curvou-se às razões do urbanismo.

O próprio Prestes Maia, no seu "Ante-Projeto de um Sistema de Transporte Rápido Metropolitano" de 1956, descreve o período imediatamente posterior ao Plano Light, como o de uma retomada dos planos de instalação do metropolitano. Em capítulo intitulado "Os Planos de 1929-1930" Prestes Maia assim relata:

"em 1929 o Prefeito Pires do Rio, reconhecendo a necessidade de certas realizações viárias, da demarcação de áreas para parques (o Ibirapuera estava em foco, após a inestimável reinvidicação de terrenos municipais, que a cidade lhe ficou devendo), da canalização do Tietê (projetado por Saturnino de Brito e Ulhoa Cintra) e outras obras, encomendara um "plano de avenidas" que por motivo da interdependência e conexão dos problemas, e não obstante o título, assumiu na realidade caráter muito mais extensivo, havendo atingido o plano ferroviário e a remodelação dos transportes urbanos. Nessa ocasião foram de novo aventadas idéias sobre o metropolitano paulista, embora só acessória e sumariamente, visto que não era o objetivo precípua. As idéias tinham que diferir bastante das do Plano Light, porque tudo repousava numa premissa nova, que era a indispensável remodelação urbana, inclusive a do Centro, a qual por dizer respeito à parte em mais rápida evolução, tornava-se a mais urgente".

Uma leitura "setorial" do "Programa de Melhoramentos", poderá até fornecer provas da "benevolência estratégica" de Moses em relação ao metropolitano paulistano. No entanto uma visão mais interpretativa e global nos leva a pensar que o metropolitano na verdade conflitava com a essência da proposta apresentada.

Dizíamos acima, que é inerente ao projeto globalizante privilegiar um objetivo aglutinador, que a organização interna do plano global repousa na coesão das partes; e que esta só é alcançada através de um alvo comum que paire sobre todos os interesses setoriais. Assim, nosso ponto de vista é que o ponto focal ou o objetivo integrador do "Programa de Melhoramentos" é a "circulação urbana"; privilegiada ao

longo de todo texto, a circulação automotora é a meta convergente de todas ou quase todas as recomendações.) X

A cidade do Movimento Moderno já havia colocado a **circulação** como uma das funções urbanas vitais. Assim como Le Corbusier, Moses parece acreditar que é a acomodação do tráfego automobilístico que irá definir o grau de adequação e modernidade de uma metrópole. São Paulo de 1950 é inquestionavelmente o espaço a ser ordenado para a eficiência da circulação do automóvel. Afinal de contas mais alguns anos e a indústria automobilística revolucionaria o parque industrial paulista. A empresa privada trazia a produção automobilística para o país, que procurava desenvolver-se; caberia portanto ao poder público preparar suas cidades para recebe-la adequadamente. Lippman (1980) citado por Bernman é bastante claro ao dizer:

"A General Motors despendeu uma pequena fortuna para convencer o público norte-americano de que, se desejava gozar os benefícios da empresa privada na fabricação de automóveis, teria de reconstruir suas cidades e suas rodovias pela ação da empresa pública"¹⁵.

A opção feita na década de 50, onde o programa de Moses seguramente desempenhou um papel importante, foi a de **fazer circular através do sistema de vias expressas**. A longa e atribulada história do metropolitano atesta a força de tal opção.

Ao voltar ainda uma vez ao Movimento Moderno e mais especificamente à Le Corbusier para entender a proposta de Moses e a situação paulistana, vamos encontrá-lo envolvido nos anos 20, com os mesmos problemas. Convencido da inexorabilidade da chegada do automóvel Le Corbusier, através de um ato revelador e esclarecedor, irá por ocasião da construção do Pavilhão do "Esprit Nouveau", na Exposição Internacional de Artes Decorativas (1925), procurar os seus patrocinadores entre os diretores da Peugeot, Citroen e Voisin. **Um pavilhão cujo tema é a habitação e o urbanismo só poderá tornar-se verdadeiramente representativo, diz ele, se refletir as mudanças introduzidas na cidade e na vida das pessoas pela chegada maciça do automóvel.**

Ele mesmo revela:

"Procurei os diretores das casas Peugeot, Citroen e Voisin e lhes disse: o automóvel matou a grande cidade. Querem vocês dotar Paris de um Plano Peugeot, Citroen, Voisin de Paris? Dos três desafiados apenas um, o senhor Mongermont, administrador delegado de "Aéroplanes G.Voisin-Automobile, aceitou sem titubear o patrocínio dos estudos sobre o centro de Paris e o plano que deles resultou se chama portanto "Plano Voisin de Paris"¹⁶.

Este episódio ilustra, além das relações da indústria automobilística com a cidade, a relação dos engenheiros e arquitetos com a indústria automobilística. Tentando estabelecer um patamar de interesses comuns, estes profissionais estavam sobretudo interessados em buscar uma adequação da metrópole às exigências da circulação automotora.

As correlações aqui estabelecidas entre as diretrizes de Moses e os dogmas do Movimento Moderno só encontram reforço e confirmação. Afinal o "Programa de Melhoramentos Públicos Para São Paulo" não poderia ter sido o nosso Plano General Motors, ou Volkswagen, ou Mercedes Benz?.

Acreditamos portanto que a organização do espaço urbano patrocinado pelo poder público para receber sem restrições e em enorme escala o automóvel, o ônibus, os caminhões, era em 1950 o modelo operacional de Moses. Qualquer solução para o transporte coletivo que não dependesse do binômio via expressa/veículo automotor, conflitava com os objetivos traçados. E, como já dissemos antes, mais do que a "compra imediata" de 500 ônibus, estávamos na verdade adotando, através da proposta Moses, um modelo urbano que sem dúvida vinha diretamente da metrópole americana. O pragmatismo de Moses e sua equipe tinha sua razão de ser: a tarefa era "exportar o modelo", utilizá-lo sem restrições, sobretudo em se tratando de uma metrópole como São Paulo onde já se previa com facilidade o seu futuro imediato de território privilegiado do capitalismo monopolista, aspecto que abordaremos mais adiante.

2. A CARTA DE PRINCÍPIOS DE LUIZ DE ANHAIA MELLO "O PLANO REGIONAL DE SÃO PAULO" (1954)

Apresentado como uma contribuição da universidade para o estudo de "Um Código de Ocupação Lícita do Solo", o "Plano Regional de São Paulo"¹, de autoria de Luiz de Anhaia Mello (1956), é um documento que pelo seu teor didático e espírito acadêmico justifica e revela sua origem universitária.

Engenheiro politécnico de formação, Luiz Ignácio de Anhaia Mello, ocupou a prefeitura paulistana por um curto período, de 14/11/31 à 4/12/31. Afeito aos problemas e à prática urbanística, foi um prematuro defensor e divulgador de idéias muito heterogêneas do urbanismo moderno. Foi o primeiro Diretor da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, criada em 1948. Confrontou, ao longo de sua vida acadêmica e profissional, suas idéias com as de Prestes Maia, de quem tornou-se adversário histórico. O embate de idéias entre ambos foi decisivo para o desenvolvimento do pensamento urbano paulistano. Dedicamos um trecho neste trabalho à apresentação das posições defendidas por cada um deles.

O "Plano Regional de São Paulo" é sobretudo uma carta de princípios, um manifesto baseado em inúmeras citações de urbanistas, sociólogos, geógrafos, filósofos e políticos consagrados. Partindo da tese de que a Revolução Industrial gerou cidades nas quais a distribuição das populações no solo está errada, é desumana e anti-social, Anhaia Mello apela para um urbanismo "humanitário" que apresente ou encaminhe novas soluções. Buscando um caráter amplo e abrangente para o pensamento e prática urbanística, já no início do seu documento lança suas farpas contra aqueles que ele aponta como ultrapassados por não considerarem a questão urbana nas suas reais dimensões:

"é preciso considerar o problema urbanístico regional, que não se resolve com avenidas, viadutos e praças ajardinadas. Se urbanismo é arte de correlação e integração - problema de função, de textura, de economia e síntese estética - só pode ser realmente praticado no plano regional e na maior de suas regiões - a Nação"².

A abrangência espacial, segundo Anhaia Mello, onde a **região é basicamente uma unidade geográfica**, é parte de uma nova postura de reorganização do espaço de forma global, corretiva e capaz de **reintroduzir o equilíbrio** ameaçado ou mesmo extinto pela Revolução Industrial. Nesta nova ordem de grandeza surgem como extremidades de um mesmo sistema a **região e a casa** - "grandes planos regionais e pequenos planos de vizinhança se completam e se integram".

Para compreender a proposta de Anhaia é importante perceber que a **cidade** está englobada nestas duas novas "dimensões limites", a região e a casa, e em nenhum trecho do documento é encarada como unidade base de planejamento. Aliás, para ele, a **cidade deve ceder lugar ao município** "verdadeira dimensão de pesquisa, conhecimento e atuação"³.

Procurando legitimar suas propostas e conceitos a respeito da importância da região para o planejamento, Anhaia Mello lança mão de documento de 1954, reproduzindo-o diretamente em francês:

"Il est souhaitable, pour les pays qui se trouvent en plein development que l'étude des problèmes speciaux d'une ville ou d'une agglomeration, procède toujours à la suite d'une conception plus générale: c'est à dire que l'étude de l'aménagement regional fournirá le plan directeur, suivant les études speciales des agglomerations de cette region"⁴.

Partindo do geral para o particular, do macro para o micro urbano, Anhaia ocupa-se inicialmente com o que ele denomina "Plano Nacional". Neste nível a principal meta é a "harmonização" dos cinco planos regionais, das cinco regiões geo-econômicas: norte, sul, leste, nordeste e centro-oeste". A autoridade incumbida desta organização seria obrigatoriamente a federal. Recomenda-se com ênfase a **criação de um órgão sem atribuições administrativas, idêntico ao americano National Planning Bureau - NPB criado no governo Roosevelt**:. o Conselho Nacional de Urbanismo - CNU. Este seria constituído por sete membros, um representante de cada região geo-econômica e mais dois, escolhidos diretamente pelo Presidente da República. A tarefa do "CNU" deveria ser a de coordenar, dar sequência,

facilitar a cooperação e correlacionar os esforços nos planos federal, estadual e municipal. Seria também atribuição do Conselho Nacional de Urbanismo compatibilizar e opinar sobre os planos setoriais e as porcentagens da receita tributária reservada pela União para estes planos.

O maior desequilíbrio estrutural apontado na análise de Anhaia Mello, dizia respeito aos resultados do censo de 1950 que revelaram dados importantes sobre o eixo São Paulo/Rio de Janeiro:

"Rio/São Paulo representam apenas 3,4% da área do território nacional; entretanto aí se encontram 68% da produção industrial brasileira; 70% do potencial de energia elétrica instalada, 58% dos operários empregados na indústria". (Plano Regional - pag.10)

Estes números, que apontavam já em 1950 para a formação do primeiro macro-eixo econômico do Brasil, com duas megalópolis nos polos extremos, são diagnosticados pelo Plano Regional como "uma anomalia" pois o mesmo censo de 50 apontava também um país ainda rural.

Com uma população de 51.944.397 habitantes, sendo 33.161.506 habitantes rurais (64%) e 18.728.891 habitantes urbanos (36%) a sua distribuição no território nacional é considerada por Anhaia Mello "extremamente preocupante". O quadro no qual se baseia o "Plano Regional é o seguinte:

	superfície 1.000 Km ²	hab.por Km ²
Brasil.....	8.464.....	6,14
Norte.....	3.540.....	0,52
Maranhão.....	332.....	4,77
Piauí.....	249.....	4,19
Bahia.....	563.....	8,58
Minas Gerais.....	581.....	13,28
São Paulo.....	247.....	36,00
Rio de Janeiro.....	41.....	55,00

O desequilíbrio demográfico é manifesto. Anhaia Mello aspirava mudar este quadro. Não se vê contundo no "Plano Regional" um encaminhamento claro deste problema. Já em

1954 ele havia percebido com clareza a artificialidade da autonomia municipal. Propôs, a nível federal, uma reforma constitucional "no sentido de uma diferente discriminação de receitas, na qual o Município seria aquinhado na proporção de suas responsabilidades" (Plano Regional- pag.13).

Em 1951 a distribuição geral dos tributos, em porcentagem foi a seguinte:

União.....	51,67%
Estados.....	36,95%
Municípios.....	<u>11,38%</u>
	100,00%

(Plano Regional - pag.12)

Passando às recomendações de nível estadual, o autor faz sua primeira incursão no assunto mais polêmico do texto: **o gigantismo da capital paulistana e a necessidade de reverter o processo.** O texto nos diz:

"A tese da limitação do crescimento é incontestável. Desagrada a muita gente, porque põe termo a muita exploração imobiliária, a muita fortuna fácil - mas sociedade é uma organização sob uma autoridade". (Plano Regional - pag.14).

Esta tese representa em 1954 uma verdadeira provocação. Afinal ser "a cidade que mais cresce no mundo" é mais que um lema, é uma meta a ser sustentada e ampliada. A proposição de Anhaia Mello ganhou alguns adeptos e lançou uma nuvem escura sobre as vantagens sempre alardeadas do crescimento sem limites. Voltaremos a este assunto posteriormente na discussão deste plano.

Ainda no plano estadual propõem-se o seguinte:

- 1) elaboração do Plano Estadual;
- 2) obrigatoriedade de organização de planos para os municípios a partir de um determinado nível de população;
- 3) criação do Conselho Estadual de Urbanismo (CEU).

À nível intermunicipal propõe-se a criação da Coprisp (Comissão do Plano da Região Industrial de São Paulo), para a consideração de problemas comuns aos municípios. A

atribuição nuclear desta Comissão é a de controlar o crescimento dos municípios.

É interessante conhecer as tarefas da COPRISP para que fiquem bem claras as teses defendidas por Anhaia Mello neste "Plano Regional":

- a. **proibir novas indústrias** no Município da Capital;
- b. incentivar seu estabelecimento em outros;
- c. melhorar as condições das pequenas cidades;
- d. fundar novos núcleos tipo **cidade-jardim**;
- e. criar **trading-estates** (Plano Regional- pag.28).

Além de uma clara política de **reforço das cidades pequenas e médias em detrimento do crescimento sem controle da metrópole**, Anhaia levanta alto a bandeira da **descentralização industrial**:

"não é possível adiar a eclosão de uma campanha em prol da descentralização da indústria no Brasil na qual se empenham as classes produtoras e os poderes governamentais do Município, do Estado e da União.

A descentralização proporcionará melhor proteção ao parque industrial na eventualidade de uma guerra. Significará o descongestionamento das metrópoles com a conseqüente suavização das agitações sociais que fervem em decorrência das inúmeras aflições que torturam os seus habitantes" (Plano Regional - pag.21).

Excetuando-se a ingenuidade do autor a respeito das origens dos conflitos sociais, os demais pontos revelam a sua perfeita sintonia com as doutrinas urbanísticas européias. As **cidades novas inglesas** da primeira geração - Harlow, Stevenage, Hemel Hampstead, Basildon - ditavam as regras: população controlada em torno de um número considerado ótimo; crescimento sob a égide de um plano; setor industrial circunscrito.

No plano municipal as recomendações confirmam as disposições anteriores:

- "1. limitar o crescimento da conurbe paulistana;
2. rearticular a população da conurbe e respectivas atividades, relacionando de novo "Folk, Work and Place" e reequilibrando as quatro funções: Residência, Trabalho, Recreio e Circulação e os

dois ritmos -o humano (4 Km) e o mecânico (100 Km) ou o cotidiano e o intermitente.

3. regular e limitar o crescimento de todas as cidades e vilas da área regional. As maiores - como Santos, Campinas e Santo André- devem estacionar, melhorar o standard de vida em vez de crescer mais.
4. criar novas cidades tipo cidade-jardim em sítios a determinar.
5. criar "trading-estates";
6. reorganizar técnica, economica e espiritualmente toda a área rural da região;
7. conservar o primeiro, tornando-o acessível para o recreio e comunhão com a natureza, revigoração físico e espiritual das populações regionais" (Plano Regional - pag.23).

Chegando finalmente ao nível da cidade fica claro que o compromisso de Anhaia Mello com a cidade existente é relativamente pequeno. Suas recomendações apontam constantemente para a limitação forçada de seu crescimento através de "fatos exteriores de planejamento orgânico e criador". Sua visão é de que o "ciclo de crescimento é reversível, por meio de regionalismo e polinucleação". A cidade da "era biotécnica" é antes de tudo uma cidade regida por normas precisas e democráticas:

"não se pode ocupar o solo de um país sem regra. É preciso estabelecer um "Estatuto do Terreno "ou "Código de Ocupação Lícita do Solo" (Plano Regional- pag.37).

As boas regras de ocupação do solo saem diretamente do texto "Propos D'Urbanisme", de Le Corbusier, citado em francês por Anhaia Mello:

- 1)" Il faut, tout d'abord donner une échelle sensible aux plans: l'heure de marche à pied révèle mieux l'emploi du sol que les échelles numériques abstraites;
- 2) Satisfaire à la revendication: soleil, espace, verdure;

- 3) Fixer le rapport de la surface batie à la urface libre;
- 4) Dictier les densités qui determineront l'usage et la qualité des zones baties (IFS);
- 5) Admèttre la limitation des agglomerations; effectuer le bornage du perimètre maximum de la ville;preparer la reabsorption progressive des residus parasites et maladies des villes: les banlieues" (Plano Regional - pag.37).

Sómente o ponto número cinco **revela uma preocupação com a cidade existente**: os demais são normas e regras para uma construção "ex-novo".

Tomando emprestadas as palavras de L.Munford, Anhaia Mello é categórico:

"novas cidades e diferentes deverão ser criadas por uma geração mais decidida e mais humana, menos fascinada pelos falsos deuses das finanças".

A ação se pauta em três conceitos básicos: 1) a cidade jardim; 2) a idéia de Radburn; 3) a "neighbourhood unit";

Ou em outras palavras:

1) a **cinta verde** para limitação da extensão de cidade e abastecimento de "fresh food"; 2) a superquadra que permite a convivência pacífica do automóvel e; 3) a unidade de vizinhança que permite a rearticulação social e comunitária da urbes" (Plano Regional - pag.38).

Ao lado da profissão de fé na superquadra e na unidade de vizinhança Anhaia Mello, seguindo as teses do urbanista inglês Ebenezer Howard (1850/1928), expostas no seu livro publicado pela primeira vez em 1898 "Garden Cities of Tomorrow", afirma ser fundamental que a terra seja mantida como propriedade pública. O raciocínio de Anhaia Mello assim se encaminha:

"ninguém desconhece a imensa valorização que se produz na transformação do terreno rural em urbano. Não é menor a valorização produzida no terreno urbano pelo aumento da população, desenvolvimento do comércio e indústria, realização de obras públicas e grandes reformas urbanas.

Essa valorização é caracteristicamente um "unearned increment" porque não depende de esforço do proprietário, mas corresponde a trabalho coletivo.

Para a coletividade deve pois reverter, e o meio mais prático de fazê-lo é conservar a terra como propriedade pública, arrendando os terrenos por prazos longos aos interessados. A importância dessas locações, renovadas e calculadas cada cinco ou dez anos, é suficiente para a realização e manutenção dos serviços públicos e para melhoria crescente do standard de vida urbana" (Plano Regional - pag.41).

Tivesse Anhaia Mello aplicado este raciocínio para propor a criação de imposto de melhoria e sua proposta soaria menos utópica. Na verdade a tese de Howard respalda-se em longa tradição de "leasing" de propriedade urbana desenvolvido na Inglaterra.

E, finalizando o documento, para legitimar suas postulações, Anhaia Mello debruça-se sobre um exemplo considerado bem sucedido - o plano de Chicago - produzido por E.Grunsfeld e L.Wirth. Trata-se do Plano "Chicago Metropolitano", cuja eficiência segundo Anhaia Mello, advém, justamente entre outros fatores, da inclusão da região sobre a qual Chicago exerce uma influência significativa no quadro de planejamento. A base do plano é "um sistema moderno e eficiente de transporte para toda a região; transporte ferro, rodo, hidro, aeroviário, transporte rápido de massa e local - tudo integrado. Os veículos circulam por "superhighways", "depressed" ou "elevated", menos o "lake-shore" que é de superfície -e por onde se escôa a circulação rápida geral... A grande metrópole será dividida em 70 comunidades locais, de aproximadamente 50.000 habitantes cada uma... cada comunidade de 50.000 habitantes se constitue de 10 unidades de vizinhança de 5.000 pessoas cada, com equipamento social completo, o que dá a cada uma uma autonomia perfeita..." (Plano Regional - pag.57).

Com o exemplo de Chicago e mais algumas considerações teóricas, Anhaia Mello fecha o documento apresentado como uma conferência pronunciada em comemoração ao Dia Mundial do Urbanismo em 8 de novembro de 1954.

A UTOPIA REGRESSIVA DO PLANO REGIONAL PARA SÃO PAULO

Embora percorra várias teorias, Anhaia Mello, que cita em seu texto de Le Corbusier à Lewis Mumford, de Ernest Burgess à Oswald Spengler, de E.Howard à Clarence Perry, entre inúmeros outros, apresenta uma tese essencial: a teoria e a prática do urbanismo repousam na possibilidade de se promover a descongestão das metrópoles modernas. A retração das dimensões urbanas é o foco em torno do qual giram todas as propostas. A convicção de que existe um tamanho ótimo para as cidades, sustenta a sua teoria da descongestão.

A região como "configuração básica de vida humana" e portanto como a verdadeira dimensão de análise e proposta é a questão subsequente. Apesar da grande importância que esta visão regionalista assume, acreditamos que os problemas de congestão/descongestão são mais cruciais no "Plano Regional para São Paulo".

Sendo o eixo da proposta de Anhaia Mello, a descongestão implica na criação de um novo espaço, externo à própria metrópole, que extrapole seus limites físicos e suas funções. A cidade região impõe novas escalas e novas distâncias. A expansão dos problemas da cidade para a região cria uma cadeia de papéis novos e complementares. O círculo de 100 Km de raio escolhido como área de abrangência da região é justificado pelo autor pela necessidade de criar "uma área muito grande para acomodar os objetivos visados". A dimensão metropolitana deverá conter, segundo o esquema de Anhaia Mello, a cidade com suas unidades de vizinhança e escalas de organização adequadas ao homem.

O conceito de metrópole exposto por Anhaia Mello coincide em vários aspectos com o de Patrick Geddes quando este esboçou os seis estágios do desenvolvimento urbano, dos quais três na curva ascendente e três na curva descendente. A metrópole é justamente, para ambos, o último estágio saudável a partir do qual as ameaças de desintegração surgem. .



PARQUE DO ANHANGABAÚ 1953
Fonte: Acropole 171

*(Parque Dom Pedro?)
ou fotomontagem.*

Este é sem dúvida o estágio de crescimento almejado pelo plano de Anhaia Mello para a metrópole paulista. Ele sabe muito bem que seria insustentável propôr uma diminuição da atual população, mas, acredita ser possível estabelecer um "número meta". Ele propõe que se trabalhe nos seguintes patamares:

"A região industrial que propomos tem um raio de 100 Km e uma população aproximada de quatro milhões, e área de 30.000 Km² incluindo 40 municípios" (Plano Regional - pag.23).

O grande desafio, e podemos até mesmo dizer a utopia de Anhaia Mello, é a permanência da metrópole nesta específica fase do ciclo. É interessante lembrar que o patamar seguinte, do ciclo inexorável apontado por P.Geddes - a megalópolis - inicia-se com a seguinte afirmação: "O crescimento continua em virtude da velocidade adquirida".

Pouco atento ao modelo escolhido, Anhaia Mello vai investir justamente na contenção do crescimento e no controle da velocidade da mudança. Para alcançar tal meta sua principal tese no plano intermunicipal consiste na forte obstrução de instalação de novas indústrias dentro do município da capital.

Esta tese de Anhaia Mello é sem dúvida a mais polêmica do texto. Embora a expectativa de interferência do Estado nos assuntos urbanos seja grande, as garantias de expansão da cidade e da economia urbana tem também ardentes defensores. A presença do Estado (segundo estes defensores dessa presença) nos assuntos urbanos deveria justamente assegurar a contenção de dois males: a **expansão desordenada dos centros urbanos e o estrangulamento da economia industrial.**

A grande oposição de que se tem registro à reversão do ciclo metropolitano pregado por Anhaia Mello no seu "Plano Regional para São Paulo" partiu de Francisco Prestes Maia. Incumbido de relatar o trabalho de Anhaia à Comissão Orientadora do Plano da Cidade, Prestes Maia aproveita a circunstância para tecer longas considerações sobre o estágio em que se encontra, naquele momento, na sua opinião o densamento urbano paulistano.

O relatório de Prestes Maia, extremamente circunstanciado, vai muito além do simples objetivo de informar os demais conselheiros; é uma preciosa reflexão sobre problemas urbanos que afetam a cidade de São Paulo e outras metrópoles de crescimento igualmente acelerado e desordenado. Sua atenção maior entretanto se dirige à proposta de **contenção e retração do crescimento urbano** defendida por Anhaia Mello.

Assim relata Prestes Maia:

"Reconhecendo os inconvenientes correntes nas grandes cidades, não aceitamos entretanto a solução, hoje um tanto em moda, (se não na prática ao menos na doutrina) da "fixação" ou "congelamento" das grandes cidades. Isso por muitas razões, como abaixo enumeramos, e mais por esta, que a "fixação" (salvo casos extremos ou de cidades jardins novas, predeterminadas) não é a única solução, antes será uma solução simplista, derrotista e maltusianista, havendo entretanto outra muito mais natural da adaptação, organização, correção e recuperação de atrasos, contra o qual os argumentos que temos encontrado não são convincentes e, muitas vezes, são mais interjectivos do que técnicos... Só o caso das indústrias complementares e subsidiárias, às quais a convizinhança é necessária, bastaria para levantar objeções sérias ao caráter absoluto da tese. Para tão rigorosa proibição precisaria mostrar que não há mais espaço disponível, nem esperança de abastecimento, de despejo, de energia, de habitações, etc., no município... Pode haver dificuldades no momento, porém removíveis mediante planos, novas obras, abastecimento, etc, como aliás é usual nas cidades" ⁵.

Estamos aqui no centro da discussão característica dos anos 50 nos países periféricos -a **organização e o porte da metrópole industrial dentro do subdesenvolvimento**. A reversão do ciclo metropolitano pregado por Anhaia Mello tem sua base teórica vinculada ao final do século XIX, quando na Inglaterra surgiu a proposta da "cidade-jardim" como forma de "controlar" a expansão de Londres. Anhaia Mello com a sua "federação de pequenas cidades" como contraponto às megalópoles está mergulhado na crítica à **concentração** e na

sua mais eloquente "resposta" apresentada no texto de E.Howard "Garden Cities of Tomorrow".

Prestes Maia, sintonizado com teorias desenvolvimentistas dos anos 50, é bastante crítico com relação à "extrema dramatização e as vezes verdadeiro histerismo", com que hoje é habito referir-se as condições da vida urbana. Considerando "exagero retórico" ele se distancia de textos, como o de Lewis Mumford, para citar um, onde se fala em "megalópoles", "necrópoles", "esquecimento da escala humana" etc. A adaptação da cidade às novas dimensões e demandas, segundo seu ponto de vista, passa por uma **intervenção** na cidade existente. Como sua gestão frente a prefeitura de São Paulo já havia atestado, Prestes Maia acreditava basicamente na remoção dos problemas através de um **plano de obras** que atualizasse a cidade e a habilitasse a responder às novas demandas. Aliás, estamos aqui assistindo uma disputa que já se havia iniciado na década de 30 quando Prestes Maia projetou seu Plano de Avenidas. Anhaia Mello não deixa ao longo de seu texto de lançar inumeras farpas contra o planejamento "reformador" do ex-prefeito paulistano. A argumentação de Prestes Maia é sempre feita no sentido de se esgotarem as potencialidades da metrópole, de se buscar equacionar de "forma econômica" as dificuldades assinaladas. O problema da energia e da água, apontados por Anhaia Mello como justificativa para a descentralização industrial, são rebatidos por Prestes Maia como questões passíveis de solução simples, uma vez que as transmissões em alta tensão, no caso de energia, efetuam o fornecimento de forma eficiente mesmo a grandes distâncias, por preços baratos de transporte.

O problema do **transporte público**, já em plena crise em 1954, é encaminhado por Prestes Maia de forma tríplice: a) "o melhoramento do sistema superficial existente; b) o recurso às linhas rápidas e vias expressas; c) organização dos bairros de acordo com os princípios de "unidade de vizinhança" e de zoneamento".

A inclusão do metropolitano vem acoplada às **vias expressas**. Aliás a discussão importante acerca do metropolitano vai ser travada dois anos depois, em 1956,

quando Prestes Maia apresenta seu "Ante-Projeto do Sistema de Transporte Rápido Metropolitano" à Comissão do Metropolitano, o qual discutiremos mais adiante.

Seguindo o itinerário traçado por P.Maia para discutir o "Esquema Anhaia Mello", antes de passar para a relevante discussão do plano diretor, temos um ponto de concordância entre os dois urbanistas. Prestes Maia declara-se favorável ao incentivo de estabelecimentos industriais em outros municípios. Desde que, é claro, estes estejam devidamente preparados. Prestes Maia aponta a "ilusão" da descentralização industrial "pois os males da capital, que constituem objeção à presença de indústrias, frequentemente se reproduzem no interior. A maioria das cidades do Estado também não tem energia, não tem água, não tem despejos"⁶.

A premissa estabelecida por Anhaia Mello de que só é possível um Plano Diretor mediante a fixação da população é novamente motivo de enfática divergência por parte de P.Maia. A questão, segundo ele, é outra: "o plano diretor não precisa ser estático, mas deve ser dinâmico, não tanto um projeto cristalizado, mas uma norma de ação..." Prestes Maia, fiel a seus princípios urbanísticos propõe como contraponto ao "Esquema Anhaia Mello" as reformas, as cirurgias, as remodelações de serviços. Estas fazem parte, segundo seu ponto de vista, dos processos normais de crescimento e de obsolência funcional: "não vemos razão para temer cirurgias periódicas e prudentes"...

Estamos a esta altura assistindo não apenas ao confronto de duas opiniões diversas sobre a metrópole paulista; estamos na verdade diante de duas vertentes do urbanismo e, o que é efetivamente importante, ambas originárias das teorias e práticas do final do século XIX. Uma delas, firmemente **normativa**, representada por Anhaia Mello, que procurava criar espaços novos, paralelos, inteiramente sob o domínio qualitativo e quantitativo dos técnicos urbanistas alinhada à E.Howard e P.Geddes. A outra, herdeira tropical de um "hausmanianismo", **adaptativa** e intervencionista representada por Prestes Maia, buscando através de intervenções físicas acomodar e modificar o

ambiente urbano todas as vezes que as necessidades novas surgissem.

\ Esta polaridade alcança outros registros que discutiremos mais adiante no item: "Entre a ameaça da metrópole tirânica e a promessa da metrópole moderna".

Cabe aqui, para finalizar a avaliação do "Esquema Anhaia Mello", registrar que este almejou acima de tudo um "Código de Uso do Solo Lícito"; e a sua legitimidade deveria advir de um controle das formas de exploração, ou melhor, da contenção da especulação além da medida. Resta sempre a questão: qual é a medida suportável?. Sabemos hoje teórica e praticamente que a ausência de controle e a remoção permanente dos limites de crescimento tem sido a essência da economia metropolitana. O gigantismo da metrópole, observa L. Munford, "não é o resultado somente do progresso tecnológico". Ao contrário do que se pensa, afirma Munford, o crescimento das cidades precede aos decisivos avanços tecnológicos dos últimos dois séculos.

Expansão e congestão além de fenômenos intimamente associados são também fenômenos almejados pela economia metropolitana. Para justificar tal afirmativa basta lembrar que um dos primeiros obstáculos com que se depara todo movimento de **descongestão** advém justamente do caráter ambíguo que a expansão fora de medidas assumiu na sociedade paulistana nas décadas de 50. - "São Paulo a cidade que mais cresce no mundo" -, como já dissemos, era muito mais que um slogan, era uma **palavra de ordem**. Se, por um lado, a "patologia" é óbvia, como aliás Anhaia Mello prematuramente pensou ter constatado, por outro o desenvolvimento e expansionismo - movimentos da esfera econômico-industrial - lhe conferem um sentido de êxito, conforme já vimos antes neste trabalho quanto tratamos do fenômeno de metropolização. **Deter o crescimento urbano, controlar suas fontes de expansão são opções quase sempre contraditórias.** O próprio modelo econômico baseia-se na **reprodução permanente** do capital. E como o próprio vocábulo atesta a reprodução é sem limites, tanto a nível econômico quanto a nível físico-espacial.

Anhaia Mello acredita na possibilidade de estancar o ciclo, de fixar patamares passíveis de controle. No conjunto as suas recomendações apontam para uma São Paulo metropolitana que nega a sua própria essência. Não se trata de uma simples utopia, trata-se talvez de uma utopia regressiva onde a descrição do objeto a ser conquistado implica, na melhor das hipóteses, na volta a uma situação já ultrapassada pelo processo.

A congestão e a descongestão são no texto de Anhaia Mello fenômenos exclusivamente físicos. Os seus significados dentro do sistema econômico, social e político do país não são abordados. É vital lembrar que na década 50/60, como já foi dito, a taxa de crescimento da população brasileira foi de 3% enquanto que a taxa de crescimento da população urbana foi de 6%. O país preparava-se para um arranque definitivo rumo ao que se chamou "consolidação da industrializações brasileira".

As contradições entre o pensamento expresso por Anhaia Mello no seu texto e o contexto vivido pelo país são extremamente evidentes. Enquanto o "Plano Regional para São Paulo" buscava propostas para estancar o crescimento o país vivia a euforia do desenvolvimento. Em sua mensagem anual ao Congresso em 1956 Kubitschek dizia: "não se pode resolver a crise da puberdade com remédios destinados à velhice"; e aprofundando ainda mais a oposição: "os problemas brasileiros são de crescimento e não de estabilidade"⁷.

3. PRESTES MAIA E O DESAFIO DE CONCILIAR: TRANSPORTE DE MASSA, TRÁFEGO E URBANISMO.

O "ANTE-PROJETO DE UM SISTEMA DE TRANSPORTE RÁPIDO METROPOLITANO". DE PRESTES MAIA (1955)

O "crucial problema" do transporte coletivo foi em novembro de 1955, mais uma vez pólo das atenções municipais. Juvenal Lino de Mattos, então prefeito do município, depois de uma série de reuniões com os técnicos da CMTC e representantes de entidades concluiu que se tornava urgente o estabelecimento de diretrizes gerais para o problema do transporte coletivo e sobretudo para um sistema metropolitano em São Paulo.

Uma pequena equipe de engenheiros, integrada por Lauro de Barros Siciliano, Luiz Berrini Junior, Antonio de Voci, Renato do Rego Barros e José Vicente Vicari, sob a presidência de Francisco Prestes Maia, passa a compor a Comissão do Metropolitano criada pelo prefeito. Razões de ordem prática mas que sem dúvida revelavam uma estratégia de aproximar o órgão municipal do projeto, levaram a Comissão a instalar-se no próprio Departamento de Urbanismo. Em julho de 1956 esta Comissão entrega ao novo Prefeito, Wladimir de Toledo Piza, o "Ante-Projeto de um Sistema de Transporte Rápido Metropolitano".

A presença de um estudo desta natureza neste nosso trabalho justifica-se pela sua abrangência. O próprio Prestes Maia ao descrever sua concepção do problema enfatiza a extensão e o âmbito da questão que enfrentava:

"O problema com que nos defrontamos não se resume ao metropolitano em si, que é apenas a sua parte sob consideração no momento. O problema é também o do urbanismo e do tráfego geral da cidade. Ligado ao tráfego geral ele envolverá o melhoramento, coordenação e/ou racionalização de todos os transportes coletivos. Ligado ao urbanismo, ele ajudará a mostrar as falhas de plano geral e a conjugação necessária dos projetos" (Ante-Projeto-pag.85).

Ao longo dos 35 capítulos que compõem o "Ante-Projeto" alternam-se análises urbanísticas globais e propostas extremamente objetivas. Um inventário das propostas

anteriores de implantação do metropolitano em São Paulo abre o estudo¹. Segue-se uma avaliação do "exemplo universal", isto é, as diversas experiências internacionais de construção de sistemas metropolitanos. Percorre-se assim um longo período que vai de 1863, ano da construção do metropolitano inglês pela "Metropolitan Railways", até 1927 ano da inauguração da primeira linha de Tóquio. **A longa enumeração de exemplos europeus e americanos tem por objetivo contestar acusações de obsolescência dos metropolitanos.** Como não se torna claro de onde partem estas acusações, somos levados a pensar que se trata de uma discordância interna, de grupos técnicos no interior da própria prefeitura de São Paulo.

A enumeração de exemplos internacionais, além de procurar demonstrar a eficiência e a contemporaneidade do sistema, aponta também para a presença de soluções "ad-hoc", isto é, ensejadas pelas condições específicas de cada uma das metrópoles.

No caso paulistano a concepção básica da Comissão do Metropolitano defendida no Ante-Projeto é que, até aquele momento (1956), não havíamos aproveitado plenamente os **"sistemas superficiais"**. Este aproveitamento, segundo o Ante-Projeto, depende de dois tipos de propostas: as que organizam o "tráfego" e as que emanam de uma concepção urbanística da metrópole. As primeiras são razoavelmente simples: mudanças de itinerário, sinalização, etc. As outras, as **"urbanísticas"**, envolvem um programa que o Ante-Projeto chama de "cirúrgico". É evidente para a Comissão do Metropolitano que o aumento de veículos que a metrópole registra naquele momento é incompatível com "o nosso tipo tradicional de ruas", exíguas e cheias de cruzamento. A racionalização do transporte coletivo assim como das melhorias de tráfego não seriam, segundo o "Ante-Projeto", suficientes para tornar a cidade mais tolerável e transitável. O texto diz:

"São necessárias artérias novas, cortes cirúrgicos, pontes e túneis, cruzamentos em desnível, etc., que deveriam fazer parte de um plano de urbanismo. Incluir-se-iam naturalmente as vias expressas razoáveis. Só depois de um

tal programa realizado ou pelo menos concreto, é que, em boa regra, cabe recorrer aos metropolitanos" (Ante-Projeto pag.87).

Desta forma, o "Ante-Projeto de um Sistema de Transporte Rápido Metropolitano", envolve três etapas - **melhoramento e racionalização dos transportes; obras de urbanismo, especialmente obras viárias e por fim o metropolitano propriamente dito.**

Dado o perfil da Comissão do Metropolitano e do próprio Prestes Maia, o segundo item é imediatamente detalhado. A título de exemplo apontam-se treze "melhoramentos urgentes". Citamos alguns: alargamento da Avenida do Estado, pelo menos entre o Parque Pedro II e a Avenida Pedro I; ligação Av.Nove de Julho-Av.Ipiranga; Avenida Nova no Ibirapuera; Avenida Marginal do Pinheiros e etc. É mencionada na listagem a Segunda Perimetral, cuja importancia no esquema viário da capital obriga a Comissão do Metropolitano a considerá-la separadamente, de forma mais circunstanciada.

No capítulo intitulado "Se os metropolitanos são obsoletos", Prestes Maia e sua equipe dirigem-se à uma "corrente de opinião" contrária aos metropolitanos em geral, e ao de São Paulo em particular" (Ante-Projeto pag.97). Dois importantes conceitos do **urbanismo moderno** servem de armas aos que se contrapõem aos metropolitanos: a **unidade de vizinhança** e a **via expressa**.

A argumentação em torno desta oposição tem grande interesse. Através dela é possível acompanhar a reflexão que a Comissão do Metropolitano vinha desenvolvendo sobre a metrópole paulista. O apreço de Prestes Maia pela **via expressa** e mesmo pela **unidade de vizinhança**, embora a considere uma "trouvaille" do urbanismo, coloca a discussão entre as duas correntes que pensavam a metrópole na década 50/60 em um bom nível técnico.

Já apontamos, ao analisar o **Plano Regional de São Paulo** de Luiz de Anhaia Mello, a importância que assumiu naquela proposta de organização da metrópole a "neighbourhood unit". Anhaia Mello passa o conceito em revista citando de Gaston Bardet à José Luiz Sert e Patrick Abercrombie. Seu modelo operacional vem diretamente de E.Howard exposto em "Garden

Cities of Tomorrow" (1902) onde a **unidade de vizinhança** é o elemento primordial da estruturação do espaço.

A sub-divisão da cidade em áreas (de 600 X 800 à 1.200 X 1.600 metros), não homogêneas, com usos complementares e almejando uma autonomia significativa, é o dado básico da **unidade de vizinhança**. Estas tornam-se elementos estruturadores da metrópole na medida em que a área é envolvida por artérias periféricas principais, que não penetram no interior das unidades. Um **zoneamento estrito** mantém diferenciada esta área periférica, que é basicamente comercial e compacta, e o núcleo da unidade que deve permanecer residencial e pouco denso. **Seu crescimento se fará pela implantação de novas unidades e jamais por "alastramento contínuo"**.

O encontro do conceito de **unidade de vizinhança** com a metrópole já formada é facilmente apontado como "cerebrino" e "romântico". O texto do "Ante-Projeto" é explícito: "A idéia de formar comunidades dentro do raio de uma caminhada a pé ou do âmbito das escolas primárias, supostamente bem localizadas não deixa de ser um pouco ingênua" (Ante-Projeto pag.98).

Além da **unidade de vizinhança**, Prestes Maia e sua equipe apontam para a ineficiência do **zoneamento**, outra arma urbanística cara aos planejadores urbanos do período. As restrições de densidade demográfica e de crescimento em geral são vistas como insuficientes na luta dos urbanistas contra o **congestionamento das áreas centrais**. Argumentam que o congestionamento das ruas decorre sempre de problemas viários e não da presença ou não de edifícios de porte. O exemplo é interessante: "A Rua Direita é a rua de casas mais baixas do centro e é a mais congestionada; a Praça Antonio Prado tem os maiores arranha-céus e é quase bucólica" (Ante-Projeto pag.100).

E, para não deixar de lado nenhum dos conceitos e argumentos utilizados pela "outra corrente de opinião", Prestes Maia fulmina mais uma estrela de primeira grandeza do planejamento urbano nacional e internacional - a **cidade satélite**. Sempre as considerando, com certa ironia, "agradáveis", a equipe não vê aí senão uma substituição de

dificuldades. E calcula: "No caso paulistano para enfrentar o aumento da população torna-se-iam necessárias cada 10 anos (supondo cidades-jardim de 20.000 a 30.000 habitantes), nada menos de sessenta cidades..." (Ante-Projeto pag.101).

A polarização **metropolitano** versus **via expressa** obriga Prestes Maia e sua equipe a uma argumentação mais técnica. Definindo-a como uma via ampla, de faixas demarcadas, leito próprio e fechado, sem cruzamentos em nível, com ótimas condições técnicas (grandes raios e declives suaves) acessos espaçados e saídas por pistas de desaceleração, Prestes Maia está longe de depreciá-la. Aperfeiçoada pelo urbanismo americano a **via-expressa** é, sem dúvida para Prestes Maia e toda equipe um instrumento perfeitamente utilizável. Não é vista nenhuma incompatibilidade entre a **artéria expressa** e o **metropolitano**, havendo até mesmo, segundo uma avaliação técnica papéis complementares entre ambos. No entanto uma substituição do metrô por um sistema de vias expressas é considerada indesejável e inadequada pois sob todos os pontos de vista estas últimas se mostram problemáticas e inferiores. Seus custos são mais elevados, existe uma clara dificuldade de traçá-las no interior de malha urbana compacta. A vazão de passageiros também é menor do que numa linha metropolitana; e finalmente as vias seriam menos democráticas por **privilegiarem o transporte individual enquanto o metropolitano atende sobretudo à massa de trabalhadores.**

A argumentação relativa ao custo comparativo do metropolitano e da via-expressa baseia-se sobretudo no fato de que o metropolitano pensado para São Paulo pela Comissão dirigida por Prestes Maia passaria quase todo por ruas e terrenos públicos, dispensando desapropriações muito onerosas, e seria em grande parte **de superfície**. Do lado da via-expressa, a Comissão aponta três traçados considerados fáceis e portanto baratos: a Av. Itororó (hoje Vinte e Três de Maio) e as marginais do Pinheiros e Tietê. Nos demais casos a desapropriação tornaria os projetos inexecutáveis².

Tendo em vista estes argumentos chega-se a cálculos que mostram que o metropolitano, com 90% de trajeto correndo na superfície, representaria "metade do orçamento da avenida

expressa" (Ante-Projeto pag.104). E, complementando estes dados, o "Ante-Projeto" elabora um quadro comparativo dos transportes urbanos que aponta para a superioridade indiscutível do metropolitano. O quadro comparativo da potência dos transportes urbanos mostra que para transportar em um sentido o mesmo número de passageiros à mesma distância e no mesmo tempo são equivalentes: 11 linhas de ônibus, 39 linhas de bondes e apenas uma linha de metropolitano (trens de 8 carros). A capacidade média de transporte é de 50.000 passageiros por hora (Ante-Projeto pag.104).

O "Ante-Projeto" sustenta que por todas estas razões os metropolitanos são soluções essencialmente eficientes e populares.

E, por fim, sem deixar sem resposta nenhum argumento dos que pregam a obsolescência do metropolitano, enfrenta-se a desafiante questão do **crescimento urbano**. A radicalização neste assunto já havia levado as tais "correntes de opinião", não explicitadas no texto, mas que todos reconhecem imediatamente tratar-se de Anhaia Mello à **fixação da população, ao limite do crescimento**.

No "Ante-Projeto", Prestes Maia (aqui não cabe falar "e sua equipe" pois se trata de opinião pessoal inúmeras vezes expressa e defendida) denuncia causticamente os que exigem a coerção de tendências naturais. Ironiza no texto aqueles que querem primeiro conter e depois agir: "algo como o atirador que exigisse a prévia paralização da caça, para poder atirar..."(Ante-Projeto pag.104).

Prestes Maia já havia absorvido a experiência da costa leste americana onde, de Boston à Washington, uma imensa conurbação de 30 milhões de pessoas (até aquele momento) atestava pelo menos duas coisas: a predisposição das metrópoles para o crescimento constante e a possibilidade de conferir "organicidade" ao conjunto através de projeto viário e de transporte rápido.

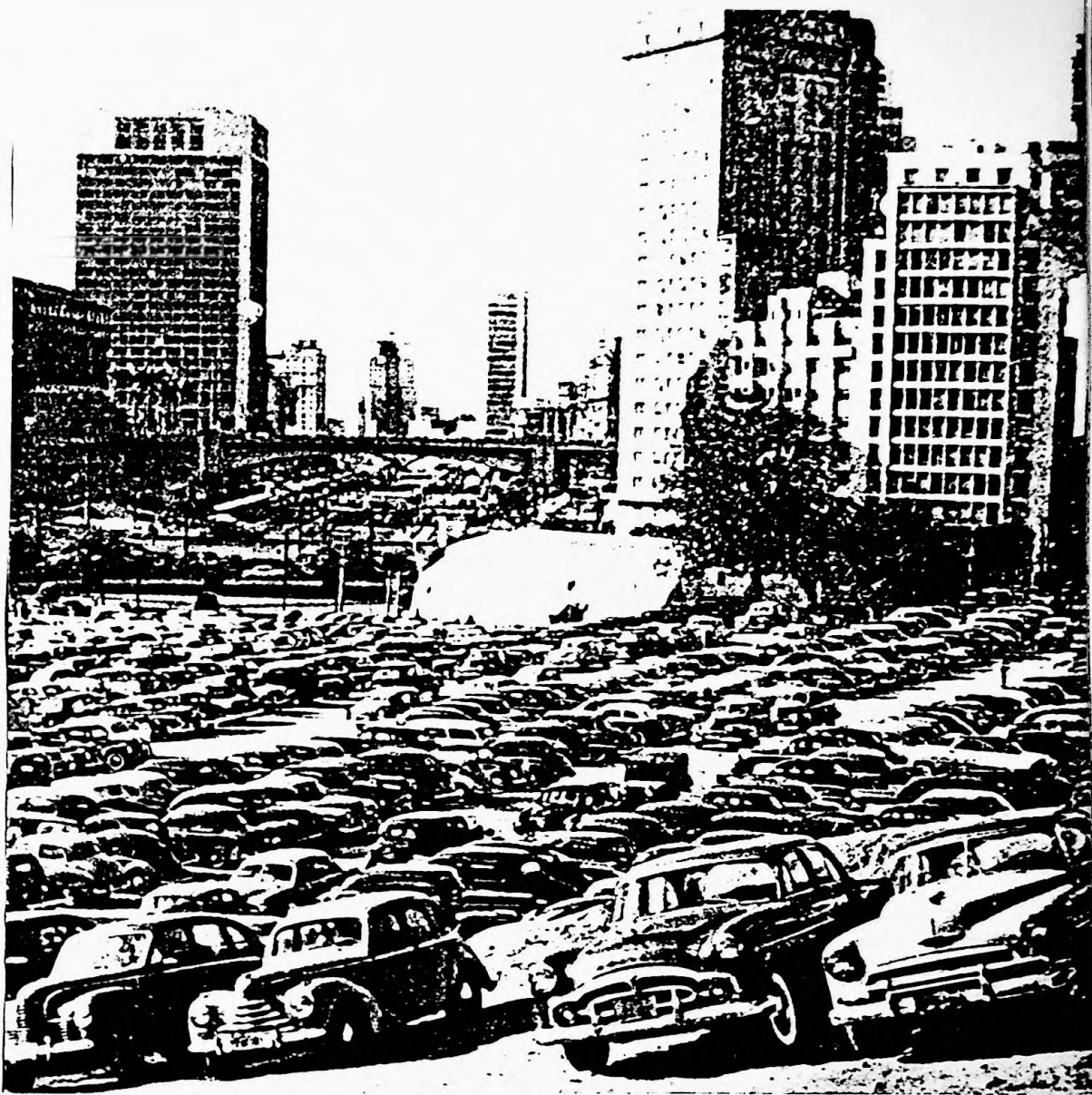
Diante do problema do **crescimento urbano**, o mais crucial do urbanismo moderno desde a sua origem no século XIX, Prestes Maia mostra-se favorável a políticas urbanas não restritivas. Não está alheio às dimensões do problema,

tanto que sugere o preparo de núcleos industriais no interior do Estado capazes de absorver atividades da saturada metrópole, mas se diz descrente das soluções paliativas do "urbanismo homeopático". E encerra esta importante discussão com uma frase provocativa: "O que prejudica as cidades não é o tamanho, é a desproporção, e é o atraso e incapacidade do poder público" (Ante-Projeto pag.102). Com esta sentença um pouco bombástica Prestes Maia ataca e contra-ataca. Prepara os argumentos de defesa de sua proposta.

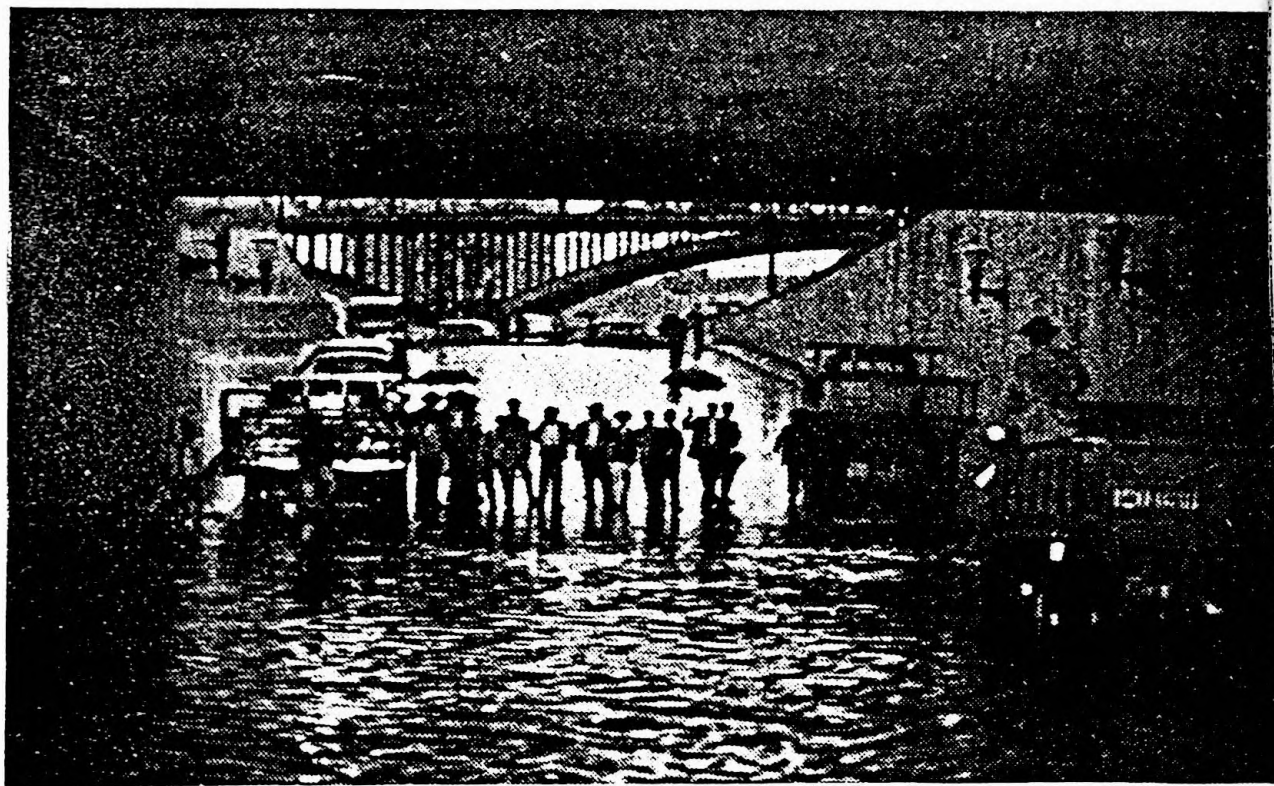
Sabendo que a desaprovação do "Ante-Projeto" se basearia sobretudo nos altos custos da obra, todo um capítulo é dedicado a descrever "no que consiste um metropolitano". Talvez fosse mais adequado dizer: no que consiste um metropolitano para São Paulo no período 1950/1960. A principal preocupação é enfatizar a diferença que existe entre o "subway" e o metropolitano. "Subway", como o próprio nome indica, é subterrâneo e, para o "Ante-Projeto" esta é apenas uma das modalidades de linha, que podem ser também "elevadas", em trincheira ou vala e de superfície. E como já se disse o metropolitano paulistano é predominantemente de superfície. O que valia dizer: econômico. Na proposta final se vê que efetivamente os "subways" não excedem 10% das extensões totais das quatro primeiras radiais (Ante-Projeto pag.102).

No quadro geral dos argumentos contrários à implantação do metropolitano em São Paulo costumam aparecer, logo abaixo daqueles de ordem econômica, outros de ordem funcional. O carro-chefe desta segunda leva de objeções é a **precocidade da iniciativa**. Uma longa cadeia de argumentos pretende que a metrópole não havia atingido até aquele momento, e nem deveria atingir brevemente, uma escala de crescimento tanto físico quanto populacional que justificasse o empreendimento. Argumentam que não seria lógico economicamente estabelecer o Metropolitano sem a probabilidade de uma utilização crescente e intensa.

O "Ante-Projeto" contrapõe-se a este raciocínio apresentando um ponto de vista técnico: **as cidades começam a exigir e justificar seu sistema metropolitano a partir de um**



A PRAÇA DAS BANDEIRAS E OS AUTOMOVEIS. 1953
(FOTO DE TRABALHO DE ALUNOS DA FAU)
Fonte: Acropole 207



ENCHENTE DO TUNEL (BURACO DO ADHEMAR)
Fonte: Habitat 12

milhão de habitantes. Uma longa enumeração de cidades e metrópoles, americanas e européias, mostra que esta cifra é bastante plausível (Ante-Projeto pag.128). Sob todos os pontos de vista, diz o "Ante-Projeto", **São Paulo está madura para o metropolitano³** - sua população em 1950 é de 2.198.000 habitantes com coeficiente de crescimento anual de 1,59.

Além destes fatores indicativos de **maturidade** existe também o crucial crescimento físico da metrópole. A importância deste fator é ainda maior, como mostra o "Ante-Projeto", se se levar em conta a repartição do aumento populacional dentro do território urbano. A partir de um quadro comparativo chega-se ao seguinte balanço:

"O aumento tem lugar nas zonas ralas externas, onde avultam as novas construções. Aumentando os moradores longínquos, necessariamente cresce também o "hábito de viajar". Isto é, quanto maior a cidade, maiores as distâncias e maior a necessidade de transportes por cabeça, o que realça a importância dos metropolitanos" (Ante-Projeto pag.128). Estas observações são perfeitamente coerentes com a tese geral do Ante-Projeto que sustentava que a criação de um serviço de transporte coletivo e o seu dimensionamento estavam em relação direta com o número de passageiros a transportar e que este, por sua vez, decorre da área e do número de habitantes a servir.

O mesmo Prestes Maia, que sentenciava diante do projeto de metropolitano da Cia Light em 1927 "está certo como transporte e errado como urbanismo", tinha em 1956 diante de si o desafio de acertar em toda linha, isto é, encontrar uma proposta que satisfizesse as exigências do transporte público e do urbanismo metropolitano. A chave deste "acerto" em 1956 repousa, segundo a concepção de Prestes Maia, na construção da Segunda Perimetral.

Dispensando-se de uma pormenorizada descrição das funções e características da Segunda Perimetral, cujo projeto já constava de "processo especial" na Prefeitura, o "Ante-Projeto" limita-se a dizer que a Segunda Perimetral é "uma artéria circular de diâmetro médio quase o triplo do primeiro perímetro, habitualmente chamado "de irradiação",

cercando uma área quase sete vezes maior" (Ante-Projeto pag.141).

A diferença entre o Perímetro de Irradiação e a Segunda Perimetral é, para Prestes Maia e sua equipe, o caráter **distribuidor** do primeiro e **desviador** do segundo: "A Segunda Perimetral visava menos a distribuição do tráfego e mais o desvio das correntes diametrais, assim como, maior velocidade das correntes, isto é, até certo ponto, o caráter **expresso**" (Ante-Projeto pag.141).

Ao lado desta argumentação urbanística a proposta da Segunda Perimetral apoia-se fortemente na sua "função auxiliar" ao sistema rápido. Além de todas as funções inerentes a uma **via diametral múltipla** a Perimetral, tal como a projetou Prestes Maia e sua equipe, poderia executar as funções de um "loop" **metropolitano** interligando a área central através de um sistema de onibus semi-expresso superficial. E, mais uma vez, o "Ante-Projeto" aponta para a economia que um sistema superficial representa, sobretudo por se tratar da área mais valorizada da cidade onde um sistema subterrâneo se apresenta como quase irrealizável.

Antes de enfrentar o traçado do metropolitano paulistano o "Ante-Projeto" procura, através da análise do crescimento da população, mostrar a premência da sua instalação e a garantia do investimento.

O estudo feito revelou uma **encorajadora** demanda de 30.000 passageiros por hora. Atendia-se naquele momento uma média de 9.000 passageiros por hora por onibus e 9.100 passageiros por bonde. As estimativas do crescimento demográfico apontavam uma população de 3.769.900 habitantes em 1960 e 6.300.000 em 1970.

O aprofundamento deste estudo revelou dados importantes que deveriam orientar a proposta do traçado do metropolitano contida no "Ante-Projeto". Comparando o crescimento global da população e sua distribuição espacial, o estudo mostra que a partir da metade da década de 30 há uma expansão da cidade com clara tendência de **desconcentração**. Assim, no período 1940/1950, o número de habitantes contidos no círculo de raio igual a 3,5 Km diminuiu de 1,17%. Tendência contrária verificou-se na área contida entre o raio de 3,5

Km e 7Km onde o aumento no mesmo periodo foi de 74,6%. E finalmente, no raio além do circulo de 7Km no decenio de 1940/1950 o aumento foi de 158,2%. Este conjunto de dados configuravam uma **cidade dispersa** cuja diserção deveria ser melhor verificada para que o sistema de transporte rápido metropolitano pudesse efetivamente atender a demanda e viabilizar-se economicamente⁴.

Para iniciar a fase de proposição do traçado do metropolitano para São Paulo o "Ante-Projeto" faz uma rápida incurssão pelos aperfeiçoamentos técnicos que estavam ocorrendo nos Estados Unidos e Europa. Embora a escolha já estivesse feita, o Ante-Projeto propunha a adoção do tipo convencional "semelhante às estradas de ferro". Talvez por zelo ou orgulho profissional, o estudo descreva pormenorizadamente os "novos tipos" convencionalmente chamados de francês, alemão e americano. Os aperfeiçoamentos descritos, quase sempre ainda em fase bastante incipiente, procuram atenuar os problemas de custos e limitações técnicas que o modelo tradicional apresentava. Atravessar as cidades densamente construídas com a menor interferência possível era a meta destas inovações apresentadas.

Feitas todas estas considerações, o "Ante-Projeto" chega finalmente à proposta de uma rede metropolitana de transporte rápido. É neste capitulo que podemos encontrar de forma clara o pensamento de Prestes Maia. O esquema geral, como o próprio texto diz, foi deduzido a partir de dois problemas principais do transporte: distribuir ou apanhar os passageiros no centro e transporta-los em massa para os bairros (Ante-Projeto pag.171). Ficou claro para Maia que o volume de passageiros inter-bairros não justificava um investimento. Contava-se para esta demanda com o serviço de ônibus.

Atento aos pressupostos do urbanismo moderno, Prestes Maia deixa claro que a atenuação das relações bairro-centro, apesar de se apresentarem teoricamente como uma meta, são na prática repletas de limitações. As linhas radiais são vistas como inevitáveis, mas o traçado geral obedecerá a um **esquema diametral**. Vale a pena citar o texto:

"O traçado das linhas obedece ao esquema diametral, conjugando-se as radiais aos pares. Resultam duas vantagens: para a travessia material do centro, evitando retornos e conexões complicadas; e para o tráfego permitindo a um certo número de passageiros seguir diretamente para outro setor. Convém notar que as "linhas diametrais", neste relatório, chamamos não só as que atravessem o centro, dirigindo-se a qualquer outro setor mediante deflexão. Sob o ponto de vista do funcionamento e das vantagens para o público, não há diferença entre este caso e o das linhas geometricamente diametrais; a SE-SO sê-lo-a no sentido que acabamos de explicar" (Ante-Projeto pag.162).

Os critérios utilizados para determinar o traçado evidenciam mais uma vez a preocupação de Prestes Maia em ser consistente com sua afirmação diante da proposta da Light, já citada anteriormente. O grande desafio para Prestes Maia consistia na implantação de um sistema de transporte rápido metropolitano que satisfizesse às exigências do transporte de massa e não se afastasse das premissas do urbanismo moderno.

Assim, o primeiro critério enunciado é a **distribuição da população de acordo com as taxas de densidade levantadas**. O segundo, já se aproxima de uma preocupação urbanística: **atender a demanda gerada pelo desenvolvimento esperado da cidade e às tendências demográficas**. O terceiro critério coloca o sistema rápido de transporte metropolitano na **condição de instrumento de urbanização**, procurando utilizá-lo como indutor de desenvolvimento urbano em áreas consideradas propícias. E, finalmente, o quarto critério diz respeito às possibilidades materiais e econômicas do empreendimento.

Uma vez estabelecido o traçado, que no caso de São Paulo, como diz o Ante-Projeto, é intuitivamente determinável, restava a tarefa extremamente relevante de estabelecer as prioridades. A observação do desenvolvimento da cidade em meados dos anos 50, guiada pelos critérios expostos, levou o "Ante-Projeto" a priorizar dentro do esquema geral a Radial Sul para efeito de execução. A ponderação é a seguinte: "Não é a direção mais



AVENIDA NOVE DE JULHO EM 1951
Fonte: Acropole 145

sobrecarregada nem a mais densa, mas a mais fácil e uma que, pela suavidade do relêvo, oferece perspectivas, e, aliás, das preferidas pela população. Sendo mais rala e dispersamente povoada, o transporte metropolitano terá a vantagem de provocar mais rápido adensamento demográfico, o que equivalerá a reduzir as despesas de obras e serviços públicos por cabeça. Outro motivo da prioridade é já existir um ótimo tramway desse lado, cuja faixa será aproveitada" (Ante-Projeto pag.245).

Embora a precedência da Radial Sul sobre as demais seja indicada, as radiais Norte, Leste e Oeste, possuem no texto do "Ante-Projeto" o mesmo nível de elaboração e projeto. As características de cada uma delas é analisada e o traçado encaminhado dentro dos critérios estabelecidos.

É no capítulo dedicado ao Programa de execução das obras que Prestes Maia reafirmou de forma clara a sua concepção do Sistema de Transporte Rápido Metropolitano. Ele adverte no início do mencionado capítulo: "Equívoco a evitar na apreciação do presente estudo, é supor que se trata dum projeto a ser imediatamente atacado em globo, de 100 quilômetros de linha. A sua significação é diferente. Trata-se, sim, duma previsão de 100 quilômetros para dois fins. Primeiro: oficialização do plano geral, fiscalização do traçado, regulamentação a fim de preservar a sua possibilidade, harmonização e coordenação com outras obras públicas. Segundo: execução gradativa e metódica do sistema, à medida que os recenseamentos demográficos e os estudos urbanísticos e de tráfego forem reconhecendo a maturidade dos diferentes setores e uma perspectiva financeira razoável".

Assim como em 1930, no seu "Um Estudo de um Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo" Prestes Maia estava em 1956, através do "Ante-Projeto de um Sistema de Transporte Rápido Metropolitano" procurando exercer uma ação abrangente sobre toda a metrópole a partir de um estudo dito setorial⁵.

Este propósito torna-se mais evidente no capítulo XXXV do "Ante-Projeto" intitulado "Aspecto Financeiro" onde Prestes Maia esclarece: "Pelos motivos expostos, o nosso estudo visou de preferência o traçado e a perspectiva geral

do empreendimento, como elemento do **plano urbanístico geral**, deixando o esmiuçamento financeiro para estudo complementar". Convencido de estar trabalhando com uma cidade que se transformava num ritmo incontrolável, Prestes Maia mostrava-se sempre decidido a introduzir "algum" controle.

Dentro do espírito da "perspectiva geral do empreendimento" Prestes Maia, na qualidade de Coordenador da Comissão do Ante-Projeto, mostra a importância e a especificidade do estudo que apresenta: "Uma administração pode postergar um regulamento, um calçamento ou uma canalização, que ela em qualquer tempo poderá retomar, pois a oportunidade e as ruas estão sempre livres, mas não pode fazer o mesmo com planos urbanísticos, máximo os de caráter cirúrgico (com vista especial à Segunda Perimetral), que a menor demora tornará impraticáveis" (Ante-Projeto pag.262). E, encerra estas afirmações reforçando a nossa tese de que a década de 50 é sob vários aspectos um ponto de inflexão na trajetória da cidade de São Paulo: "O momento em São Paulo, é em extremo significativo sob tal ponto de vista, porque a cidade passa do estágio de grande aldeia de casas térreas (algumas até de taipa), ao de **metropole moderna**, cheia de arranha-céus de concreto armado, resistentes às remodelações" (Ante-Projeto pag.263).

Ainda, dentro deste animo globalizante, o "Ante-Projeto" enfatiza a necessidade de coordenação de todos os transportes urbanos. Esta coordenação é presidida pela necessidade de racionalizar e estandarizar o conjunto do transporte, de modo a que o metropolitano possa atuar de forma especializada, isto é, de acordo com suas características visando maior eficiência. É importante lembrar que em 1956 a substituição do bonde pelo ônibus já é uma tendência irreversível e que Prestes Maia, tal como havia feito no Plano de Avenidas, não faz uma avaliação entusiasmada do ônibus nem tampouco uma condenação séria do bonde. Pelo contrário, suas observações em 1930 vão no sentido de um convívio complementar⁶.

Embora no Ante-Projeto também considere um ponto essencial a "coordenação de todos os transportes urbanos", a

→ sua insistência em conjugar a Segunda Perimetral ao metropolitano visa sobretudo uma colaboração do ônibus. A racionalidade expressa na elaboração da rede, manifesta-se também na organização dos meios de transporte: "Cada meio fará o serviço que lhe é mais adequado, sendo portanto melhor aproveitado. A coordenação far-se-á não só pela remodelação dos itinerários e boa distribuição dos carros, como pela tarifa e pelas facilidades de transbordo" (Ante-Projeto pag.266). Esta colaboração de todos os meios incluía também o serviço ferroviário "visando o futuro movimento inverso, de intensificação, quando o sistema urbano se aproximar da saturação".

As considerações relativas ao automóvel são mais radicais. O fato do problema central do "Ante-Projeto" ser o transporte de massa já seria suficiente para tratar de forma atenuada o transporte individual mas é a questão adjacente, do **congestionamento**, que acaba tendo maior peso. Assim em plena década de 50, com o governo federal empenhado na implantação de uma indústria automobilística nacional, contando para isso com o parque industrial paulistano, o "Ante-Projeto" coordenado por Prestes Maia tem uma evidente posição contra o veículo automotor. Ataca "todos aqueles" que pretendem substituir a solução dada pelo metropolitano pelos ônibus e pelas boas estradas. O problema considerado, reafirma, é o transporte de massa, é o transporte da população que não pode chegar ao veículo próprio. E como o problema do **congestionamento** é efetivamente no "Ante-Projeto" correlato ao **transporte de massa**, Prestes Maia, termina ratificando a sua tese dos anos 50: "o que é necessário é trazer gente à cidade (centro) e não os automóveis".

Este trecho do "Ante-Projeto" ganha significado se cotejado aos argumentos apresentados em 1930 no Plano de Avenidas. Poderíamos pinçar, aqui e ali, opiniões conflitantes ou tendenciosas. Pontos que em 1930 serviram para combater a proposta da Light são agora "revisitados", como vimos acima, de forma surpreendente. Como o que nos interessa neste trabalho é procurar conhecer o pensamento urbanístico do período 1950-1960, o essencial no caso do

"Ante-Projeto", e sobretudo da postura de Prestes Maia, é a sua afirmação de que a cidade já está madura para a instalação do metropolitano e que este é um eficiente instrumento de urbanização, o que quer dizer de orientação global da metrópole.

As últimas considerações do Sistema de Transporte Rápido Metropolitano visam justamente a aproximação entre o transporte e o urbanismo. Para Prestes Maia, e demais técnicos envolvidos com o ante-projeto, as linhas do metropolitano devem "constituir diretrizes de qualquer plano mais amplo". Duas ordens de medidas deveriam servir de instrumento de controle: primeiro, o zoneamento de uso e ocupação mais intensiva ao longo das linhas com aumento dos gabaritos e coeficiente de ocupação. Segundo, a utilização pelo Poder Público de sua capacidade de criar empresas a ele filiadas capazes de adquirir e urbanizar áreas adjacentes às linhas metropolitanas⁷.

E por fim vale a pena enfatizar ainda uma vez a convicção de Prestes Maia no crescimento da metrópole. Não seria abusivo dizer que esta concepção estava na base das suas divergências com Anhaia Mello. Ao longo de todo "Ante-Projeto", Prestes Maia e sua equipe dialogam com uma "opinião contrária", "irreconciliável" e "imprópria", facilmente reconhecida como a de Anhaia Mello.

A concepção urbana de Prestes Maia, apesar das suas variações, pode ser rastreada a partir da importante afirmação, já mencionada neste texto: "O que prejudica as cidades não é o tamanho, é a desproporção, e é o atraso e incapacidade do poder público... As cidades grandes e progressistas como São Paulo, cujo crescimento demográfico atinge 60% cada dez anos, não se podem iludir com o urbanismo homeopático, muito mais romântico do que social"...(Ante-Projeto pag.101).

Não há dúvida que a investida aponta ainda uma vez para o pensamento de Anhaia Mello. É fácil detectar o alvo. Mas a afirmação neste caso, além de golpear o "adversário", também defende um ponto de vista importante. Acreditamos que a chave para a compreensão da argumentação de Prestes Maia é efetivamente o uso da palavra **desproporção**. No texto,

"desproporção" assume simultaneamente o sentido de desequilíbrio, anomalia e arbitrariedade.

É bom lembrar que R.Moses em 1950 e Le Bret em 1958, observando a mesma metrópole e enfrentando os mesmos desafios utilizaram uma terminologia semelhante. Le Bret utilizando uma metáfora forte fala em **anomalias**, em **inorganicidade**, em **patologia** e em "**câncer urbano**"; Robert Moses atem-se apenas à palavra "caos".

Assim como Moses, Prestes Maia também acreditava no "restabelecimento do equilíbrio" da metrópole através de **intervenções acertadas**. O ajuste, a organicidade, assumiriam o lugar da **desproporção** através da **prática racional do urbanismo**.

Convicto de que o **crescimento da metrópole** era, além de **intenso** também **contínuo**, isto é, de que não existiam perspectivas de diminuição do ritmo, Prestes Maia pregava através do "Ante-Projeto" a necessidade imperiosa de assumi-lo e dirigi-lo. Ridicularizando a "opinião contrária" que pretendia "paralizar a caça para poder atirar", **Prestes Maia expõe sua rede metropolitana como uma intervenção na metrópole dinâmica utilizando como parâmetros os eixos deste dinamismo**. Ao privilegiar a Radial Sul por exemplo, que não é a mais demandada do ponto de vista dos usuários segundo os levantamentos feitos, mas é a que provocaria um desejável adensamento demográfico, o Ante-Projeto de um Sistema de Transporte Rápido Metropolitano torna-se uma proposta técnica que visava garantir nos anos 50 o controle global e racional da metrópole paulistana. Mais uma vez um projeto setorial ganhava, na concepção urbana de Prestes Maia, o caráter de projeto que continha em si todos os aspectos da organização físico, espacial e funcional de metrópole.

Assim, tanto no Plano de Avenidas de 1930 como no Ante-Projeto de 1956, sua concepção técnica e talvez política é a de **criar uma relação de compromisso entre o desenvolvimento da metrópole e o poder público onde o urbanismo surge como mediador judicioso e racional**.

4. LEBRET E A DIMENSÃO DA DESORDEM
 EXPECTATIVA E COMPROMISSO: A PREFEITURA CONTRATA A SAGMACS -
 O ESTUDO ESTRUTURA URBANA DA AGLOMERAÇÃO PAULISTANA (1958)

Com a contratação, em outubro de 1956, do estudo "Estrutura Urbana da Aglomeração Paulistana"¹, a ser elaborado pela Sociedade para Análise Gráfica e Mecanográfica Aplicada aos Complexos Sociais - SAGMACS, dirigida por Louis-Joseph Lebret, renovou-se em outra escala a iniciativa já experimentada em 1951 com a vinda de Robert Moses e sua equipe, do "International Basic Economic Corporation", de buscar fora do nosso contexto profissional uma resposta técnica pra os problemas vividos pela metrópole. Na sua rápida passagem pela prefeitura paulistana (1956/57), Wladimir de Toledo Piza percebeu as dificuldades vividas pela cidade e pela prefeitura, despreparada para exercer as funções mais elementares. Anacronismo administrativo e empirismo executivo caracterizavam o dia a dia da prefeitura, segundo o ponto de vista de Toledo Piza. No artigo "Porque contratei o padre Lebret"², o ex-prefeito deixa claro que não se tratava de uma simples avaliação ou levantamento dos problemas existentes.

Embora despreparada para uma atuação adequada, a Prefeitura possuía uma visão das deficiências da **cidade-problema**. Conhecia-se com exatidão as dificuldades relativas ao abastecimento de água potável, que não atendia então nem a metade da população; da rede coletora de esgotos que alcançava somente 30% da área urbana; da coleta de lixo que restringia-se também aos mesmos 30% da área total. Os serviços de saúde e educação também apresentavam índices precários e precisos: "Faltavam escolas primárias para 125.000 crianças em idade escolar".

O caso específico da escola primária é importante para entender-se a expectativa de Toledo Piza em torno do estudo da Sagsmacs. Pois, apesar da grandeza da demanda, o Estado, então conveniado com a Prefeitura, afirmava ter construído um número "suficiente" de escolas entre 1954 e 1956 e que ainda permaneciam sem utilização. Verificada efetivamente a existência de um maior número de escolas constatou-se também

que a localização destas novas unidades não havia obedecido a nenhum critério de localização da demanda. Este desencontro deixou claro que os órgãos públicos já não possuíam uma apreensão da ocupação da cidade. E, se não havia apreensão, muito menos controle: "100 mil prédios da cidade não pagavam imposto predial porque jamais haviam sido cadastrados", afirmava Toledo Piza.

Assim, a contratação da Sagemacs visava muito além de levantamento quantitativo, exaustivo das carências paulistanas. Aspirava-se a um "planejamento sério e bem estudado que fosse buscar suas linhas-mestras na consulta popular, dando ao plano paulista um sentido democrático que jamais fôra tentado antes". Escapar do tratamento empírico das questões urbanas era a grande expectativa expressa pelo prefeito Toledo Piza. A palavra planejamento tinha aí seu pleno sentido.

Luiz Saia, em artigo publicado no Diário de São Paulo, com o título "Arquitetura Paulista" (1959), lembra que já havia neste período um órgão municipal pensando os problemas urbanos de São Paulo³. A Divisão de Urbanismo vinha efetivamente desde 1947 organizando os dados sobre a cidade e preparando a elaboração do Plano Diretor, considerado na década de 50 o mais respeitável e indispensável instrumento de planejamento.

Na verdade os trabalhos do Departamento de Urbanismo são plenamente conhecidos pela equipe da Sagemacs e explicitamente mencionados na introdução do estudo. E, apesar da expectativa do contratante, a Sagemacs enfatiza na abertura do trabalho o seu caráter analítico recusando "o encargo da planificação de um São Paulo reestruturado e de um plano de reforma administrativa geral" (Sagemacs Vol. II pag.1). Atentos aos trabalhos em andamento nos órgãos oficiais, os responsáveis pela pesquisa explicitamente afirmam que a Sagemacs procurou ao longo dos trabalhos não penetrar nas atribuições do Departamento de Urbanismo e da Comissão do Plano Diretor da Cidade. Adverte-se na Introdução geral ao Estudo:

"Um plano completo de urbanização da capital, unidade por unidade, representaria um trabalho colossal, aliás, a nosso vêr, absolutamente



VIADUTO DO CHÁ E ANHAGABAÚ EM 1952
Fonte: Revista Acropole 169

necessário. Não nos era possível abordar senão os aspectos mais amplos da organização racional da aglomeração e, nesta perspectiva, preconizar uma divisão administrativa racional do espaço ocupado pela capital" (Sagmacs Vol.II Pag.3).

Como o próprio nome indicava, a Prefeitura de São Paulo contratou, ou pelo menos recebeu em 1958, pelas mãos do então prefeito Ademar de Barros (1957/1961) um estudo abrangente da assim denominada "aglomeração paulistana". Minucioso em certos aspectos, analítico e exploratório em outros, o estudo confirmou seus propósitos de não ser em si mesmo "um plano para a cidade" mas de conter as informações essenciais para se chegar a um Plano Diretor.

As cinco partes de que se compõe o estudo revelam as preocupações da equipe da Sagmacs: Perspectivas Históricas, Demográficas e Econômicas da aglomeração paulistana; Estrutura Urbana de São Paulo; Aspectos Sociológicos da Aglomeração Paulistana; Análise Urbanística; Conclusões e Sugestões.

Uma equipe multidisciplinar, de diferentes níveis: diretores, pesquisadores, assessores, elaborou as cinco partes acima descritas assim como um valioso "Atlas", contendo cerca de 100 mapas inéditos da "aglomeração paulistana".

A PESQUISA URBANÍSTICA: SEGUINDO A PISTA DO CRESCIMENTO DESMEDIDO

A pesquisa urbanística do estudo da Sagmacs precisou aguardar a definição das unidades elementares reveladas pela pesquisa das Estruturas Urbanas. A caracterização do estágio de desenvolvimento urbano atingido por estas diferentes unidades visou fornecer um quadro claro - **instantâneo urbanístico** - da cidade de São Paulo.

Enquanto para a pesquisa das Estruturas urbanas o critério condutor foi o de buscar conhecer a **vitalidade do processo de industrialização e urbanização**, isto é, sua **intensidade e potencialidade**, na Pesquisa Urbanística a **caracterização do crescimento urbano** é o objetivo central.

Para buscar estas características a equipe responsável arrola cinco itens, todos precedidos da significativa palavra "anomalia": a) anomalias de implantação das edificações; b) anomalias do equipamento básico; c) anomalias decorrentes do processo anárquico da expansão central e periférica; d) anomalias da circulação estudo sumário e exemplificativo; e) anomalias da legislação existente (destacando a sua crescente inadaptação às novas condições metropolitanas).

Produziu-se uma análise comparativa onde figuram de um lado os índices representativos do crescimento urbano das diversas unidades elementares, e de outro os que figuram "em livros de texto de teoria urbanística" ou ainda se encontram entre as proposições de planejamento urbano formuladas por "eminentes urbanistas para outras grandes cidades do mundo".

Partindo de oito incógnitas características da implantação urbana montou-se um sistema de três equações. O primeiro é numérico **dimensional** -ocupação do terreno, utilização do espaço, proporção de terreno residencial, dimensão construtiva em altura (número médio de pavimentos). O segundo grupo aponta densidades de população: densidade territorial ou bruta (por hectare bruto ou urbanizado); densidade residencial (por hectare líquido). E, o terceiro registra a quota de espaço por habitante: superfície de terreno de usos gerais (não residenciais); superfície de construção residencial.

Com base na teoria urbanística e na experiência de planejamento de outras cidades, foram fixados valores ou limites considerados convenientes:

- P (densidade da população) = 200 hab./hectare.
 ag (área de usos gerais) = entre 30 e 40 m²/ha.
 bh (superfície de construção residencial) = entre 10 e 30 m²/ha.
 th (ocupação do terreno) = entre 20% e 67%.

As primeiras observações, obtidas a partir da análise do conjunto das unidades, são muito relevantes para o encaminhamento das sugestões que fecham a Pesquisa Urbanística. Com a abordagem da primeira anomalia, relativa

à implantação das edificações, chegou-se a uma avaliação que a densidade territorial de população por hectare de terreno urbanizado total (p) é em 1958 de 70,5 habitantes. Admitiu-se a estimativa de uma população de três milhões para uma área urbanizada de 42,6 Km². Tal índice, enfatiza o estudo, revela a **dispersão característica da implantação residencial da cidade**. Lembrando que o Plano de Londres, realizado por Patrick Abercrombie (1940) fixava uma densidade para a zona urbana de 137 habitantes por hectare, a equipe aponta justamente para o ponto mais frágil e criticado do exemplar plano inglês. Por se tratar de uma proposta de descongestionamento, lembra o texto da Sagmacs, tal densidade não justificou-se, mesmo tratando-se de uma "escala urbanística" habituada a seguir densidades mais baixas.

Duas linhas de ponderações indicam a conveniência de uma maior concentração demográfica. Primeiro, tendo em vista as previsões de crescimento da população pra o município da capital (6.301.990 habitantes em 1960; 7.500.000 em 1975 e 21.000.000 no ano 2.000) (Sagmacs Vol.I pag.75), **é essencial evitar o acréscimo excessivo de área urbanizada**. Segundo, porque o **custo de operação dos equipamentos urbanos torna-se demasiado elevado quando as densidades são inferiores a 100 habitantes por hectare**. Esse custo, diz a pesquisa, pode ser reduzido em 50% se se planeja a cidade com base em 200 habitantes por hectare; essa densidade pode ser atingida sem prejuízo da reserva da área suficiente para usos gerais, que pode ser fixada em quotas satisfatórias de espaço por habitante, afim de assegurar a satisfação completa das funções de circulação, recreação e trabalho (Sagmacs Vol.IV pag.36).

Os índices que se seguem: densidade residencial "ph"; proporção de área de terreno residencial "L"; utilização dos terrenos residenciais "UM"; ocupação dos terrenos por construções "t", estão intimamente associados ao **baixo índice de densidade territorial apontado pela pesquisa**.

No bloco das quotas de espaço por habitante o estudo aponta 2 índices: "quota de terreno para usos gerais por habitante" e "quota de área residencial construída por

habitante". O primeiro indica usos gerais por habitante e tomado conjuntamente com a densidade territorial, revelou as características principais de unidade urbana. Resultante do equacionamento de outros coeficientes, tais como: espaço de circulação, de recreação, de serviços e de terrenos industriais, o seu valor total indicava "as probabilidades oferecidas à população para uma vida coletiva equilibrada e isenta de atritos sociais... o congestionamento de espaço de usos comum, decorrência fatal de uma quota insuficiente desse espaço por habitante de cada unidade, representa um prejuízo indiscutível para a vida coletiva"¹⁰.

A pesquisa na cidade de São Paulo mostrou que a média aritmética de 44,4/Ha, apesar de estar dentro das metas fixadas como desejáveis: (30 a 40 m²/habitante), é apenas relativa dada a "forma de distribuição extremamente assimétrica e muito dispersa".

A quota de "área residencial construída por habitante" é função do poder aquisitivo da população residente. Os resultados obtidos ainda uma vez revelam enorme variação entre valores mínimos e máximos: 7,90m² por habitante no Bairro de Burgo Paulista e 41,00m² por habitante no Bairro do Itaim.

Para o conjunto da cidade o Estudo chegou a uma média aritmética de 27,0 m² por habitante considerada "bastante elevada em face dos padrões europeus". A explicação de tal média reside, segundo a pesquisa, no fato de que "uma grande parte da classe média, teve acesso a habitações tornadas obsoletas, mas construídas com abundância de espaço por camadas sociais mais favorecidas economicamente e edificadas a um custo unitário bem menos elevado que o atual para qualquer tipo de construção ou acabamento" (Sagmacs Vol.IV pag.43).

Mais três índices, relativos aos espaços de circulação, completam a série de coeficientes urbanísticos. Os resultados indicam valores relativamente satisfatórios, comprometidos entretanto pela má distribuição do espaço e ausência de uma hierarquia relativa ao tráfego que se deve atender.

Conforme fica claro na Introdução da Pesquisa Urbanística, a evidência de uma diferença fundamental entre as condições de implantação no centro urbano principal e nas zonas periféricas ou de transição, justifica um levantamento específico. A amostra pesquisada na área central visou conhecer a população que reside e trabalha nos seus diferentes edifícios. Dois critérios foram adotados: uso predominante dos pavimentos acima do térreo (residenciais ou escritórios) e número total de pavimentos. Através dos estudos da Comissão Orientadora do Plano Diretor da Cidade, já se conhecia, uma relação de obras organizada pelo Prof. Anhaia Mello, executadas e seu respectivo índice de aproveitamento.

O resultado da análise destes dados apontou para um resultado contundente: **uma concentração líquida, por hectare residencial de 4.475 habitantes na área central da cidade.**

Conclui-se que o nível de concentração encontrado é universalmente admitido como excessivo e que tem acarretado problemas insanáveis de congestão, a menos que "enormes espaços livres sejam reservados na área urbana, aos outros usos não residenciais e, sobretudo, à circulação urbana". (Sagmacs Vol. IV pag. 52).

Embora não a mencione explicitamente neste trecho do trabalho, a equipe conhece e faz referência em outros contextos à lei 5261/57 que muito influenciou a concentração da área central da cidade.

Constatadas as assim chamadas **anomalias de implantação da edificação** passou-se para aquelas relativas ao equipamento básico. No Estudo da SAGMACS considerou-se equipamento básico as vias de circulação de veículos e pedestres e sua pavimentação; os sistemas de coleta ou o abastecimento e canalização de águas pluviais, potáveis e servidas; a distribuição de energia elétrica e a iluminação pública. Estes elementos, segundo o Estudo, implantados no território da unidade, são as marcas mais objetivas de "uma urbanização autêntica".

A evidente insuficiência destes equipamentos na cidade de São Paulo levou a equipe encarregada do seu levantamento a caracterizar "um ou outro índice quantitativo para dar uma

referência
comissão
orientadora
do plano
diretor da cidade
Prof. Anhaia Mello
relação de obras
organizada
pelo Prof. Anhaia Mello
executadas e seu respectivo índice de aproveitamento
concentração líquida
por hectare
residencial
de 4.475 habitantes
na área central da cidade
problemas insanáveis de congestão
a menos que "enormes espaços livres sejam reservados na área urbana, aos outros usos não residenciais e, sobretudo, à circulação urbana"
Sagmacs Vol. IV pag. 52
lei 5261/57
anomalias de implantação da edificação
equipamento básico
vias de circulação de veículos e pedestres e sua pavimentação
sistemas de coleta ou o abastecimento e canalização de águas pluviais, potáveis e servidas
distribuição de energia elétrica e a iluminação pública
território da unidade
marcas mais objetivas de "uma urbanização autêntica"

idéia, ao menos aproximada do vulto das obras a empreender-se sistematicamente, num esforço continuado e planejado de superação dos déficit já enormes. Trata-se não só de fazer face às necessidades atuais, mas de considerá-las como progressivas, em face da evolução urbana, a caminho de densidades de ocupação ainda mais altos". (Sagmacs Vol.IV pag.58).

Tendo em vista a imperiosa necessidade de implantação destes equipamentos, o Estudo enfatizou o problema dos custos. Chegou-se a quadros de custos por quilometro quadrado de área urbanizada. Foram considerados prioritariamente para efeito destes cálculos de custo, a drenagem e pavimentação, a implantação de água e esgoto e a iluminação pública.

Para uma área urbanizada de 434 Km², as zonas servidas totalizaram os valores seguintes:

- Drenagem e pavimentação.....70 Km² (16% do total urbanizado)
- Água e esgoto.....110 Km² (25% do total urbanizado)
- Iluminação pública.....185 Km² (42% do total urbanizado)

- Estes valores apontam para carências da seguinte ordem:
- Drenagem e pavimentação.....364 Km² (84% do total)
- Água e esgoto.....324 Km² (75% do total)
- Iluminação pública.....249 Km² (58% do total)

No momento em que o Estudo se completava estes investimentos representavam 8% do PNB de todo o país e cêrca de 16 vezes o orçamento do município de São Paulo para 1957. E o prazo para a superação do deficit, com base na dotação orçamentária para obras públicas, é de ordem de 80 anos. (Sagmacs Vol.IV pag.58).

Neste ponto da Pesquisa Urbanística, o Estudo já avança conclusões relevantes:

"Essa anomalia se deve à desmesurada expansão periférica da zona dita urbana com a inclusão de loteamentos inteiramente desprovidos de equipamento básico, enquanto

Alargamento de plano de saneamento a partir de um orçamento com dotação de parcelamentos de 100 m de lote

custo de 12 mil m² de lote

investiment 8% do PNB 16x o orçamento de SP. prazo: 80 anos

loteamentos periféricos sem equipamento básico

zonas residenciais mais próximas do centro e portanto caracterizadas por um "custo" de serviços públicos muito mais econômicos, foram mantidas com índices de ocupação demasiado baixos. A densidade média de população por unidade de área urbanizada atualmente verificada - da ordem de 70 habitantes por hectare - é totalmente impraticável se o município decidir-se a promover a implantação e a manutenção de um equipamento básico satisfatório. O mesmo poderia ser dito dos municípios vizinhos, ABC, e Guarulhos". (Sagmacs Vol.IV pag.59).

Com relação ao sub-parcelamento clandestino dos loteamentos residenciais, nas zonas habitadas por população de baixa renda, é o município de São Paulo, segundo o Estudo, diferente das demais cidades brasileiras. Em São Paulo a "habitação marginal", diferentemente dos mocambos de Recife, das favelas do Rio de Janeiro e Belo Horizonte, e das "malocas" de Porto Alegre, "não se localiza em grandes terrenos cujo chão é alugado em pequenas parcelas para a construção precária destas habitações. Na capital paulista o mais frequente nessa faixa urbana marginal é a subdivisão de terrenos já loteados, uma segunda e, às vezes, uma terceira casa surgindo clandestinamente num lote planejado para uma única habitação". (Sagmacs. Vol.IV pag.61).

A hipótese que o estudo avança, levando em conta a semelhança das causas mais gerais, isto é, pauperismo e valorização excessiva do terreno urbano, é de que agem em São Paulo também outros fatores. Esta análise e listagem é fundamental para entendermos os mecanismos da expansão periférica. O primeiro diz respeito à aprovação de loteamentos periféricos mais extensos do que nas demais capitais mencionadas. Segundo, ausência de limites naturais, próximos do centro urbano, dificultando a expansão da cidade. Terceiro, a valorização relativa dos terrenos periféricos em relação aos centrais devido à uma maior procura para fins industriais. Quarto, fixação do lote mínimo com área muito elevada do ponto de vista dos custos e necessidades vitais de uma habitação urbana. Quinto, devido a uma maior oferta de emprego o pauperismo no município de

São Paulo tenderia a ser menos acentuado do que nas demais capitais mencionadas.

E, como última etapa da Pesquisa Urbanística, são apresentados os critérios e normas para o dimensionamento das unidades urbanas em que, de acordo com o esquema geral adotado, a aglomeração deve ser subdividida.

Em forma de apêndice o Estudo inclui na Pesquisa Urbanística um pequeno capítulo intitulado "Nota sobre a necessidade de uma legislação urbanística". A pesquisa realizada em São Paulo deixou clara a necessidade de uma "legislação adequada". O critério de adequação, passa pela relação entre a concepção de propriedade privada da terra ou de seu uso e o interesse coletivo. A legislação deverá conceder aos municípios poderes efetivos de planificação territorial, urbana e sobretudo de planificação urbanística. Os principais itens a serem satisfeitos pela nova legislação deveriam ser:

- obrigatoriedade dos planos de cidade e de sua normalização técnica, bem como de uma execução progressiva;
- ampliação do instituto de desapropriação por utilidade pública e interesse social;
- instituir legalmente a reserva e restituição do uso atual de terrenos urbanos para usos futuros... à semelhança das legislações que protegem o patrimônio histórico e as reservas florestais;
- possibilitar aos municípios operações de reloteamento de quadras urbanas, quando subdivididas irracionalmente e de modo tecnicamente inaproveitável, redistribuindo as áreas pelo critério do valor das parcelas;
- tornar efetivas -através de regulamentação rigorosa e normas eficazes- as normas vigentes de legislação tributária, que substanciam a participação mais equitativa dos beneficiários nos ônus dos serviços públicos, em função da valorização dos terrenos urbanos decorrente de

obras públicas ou abertura de loteamentos privados. De modo especial, tornar efetiva a regulamentação e aplicação de contribuição de melhoria.

O Estudo, ao elaborar este conjunto de tópicos considerados essenciais, tem presente a Constituição Federal que "deixou o caminho aberto" para uma diferenciação e avaliação dos direitos privado e público no uso do espaço das cidades brasileiras. O Estudo cita o artigo 147 que condiciona o uso da propriedade privada ao bem estar social. (Sagmacs Vol.IV pag.122-125).

Fica claro, pelo conteúdo do texto que acompanha os tópicos acima citados, que o Estudo, sobretudo neste apêndice, assume a especulação imobiliária, tal como a descreveu Ebenezer Howard no final do século^{XIX}, como um obstáculo considerável para uma ordenação racional do espaço urbano. E aponta a legislação como o maior e melhor instrumento de negociação entre interesses privados e públicos.

CAMINHOS PARA INIBIR A ANARQUIA E RESTITUIR A "ORGANICIDADE"

O compromisso assumido, de não oferecer à Prefeitura de São Paulo um plano, será formalmente mantido. Ao longo de todo Estudo fica claro que a SAGMACS entende o planejamento como um processo a ser organizado a partir de premissas cuidadosamente estabelecidas e equacionadas. Entretanto o quinto capítulo do Estudo intitulado despretenciosamente "Conclusões e Sugestões" é na verdade um roteiro para um Plano Diretor para a cidade, nos três escalões enfaticamente propostos -do "Great" ou do "Greater" e do "Greatest São Paulo".

O dado mais determinante no encaminhamento das propostas para a futura organização da cidade é o seu **irrevogável crescimento**. Hipóteses sobre fatores que poderiam diminuir o ritmo de crescimento, tais como: "insuficiência de energia elétrica, dificuldade de abastecimento de água ou de alimentação, decréscimo

compromisso de não fornecer um plano

*região
do plano
diretor
plano
diretor*

imigratório, custo urbano excessivo, alta excessiva dos salários na região da aglomeração, ritmo intenso de descentralização industrial em favor do interior do Estado, concorrência com outros centros", não parecem suficientes para estancar a progressão. (Sagmacs Vol.V pag.4). O próprio Estudo mostra como cada um destes obstáculos já está equacionado pelo menos até o final do século. Forçoso é pois, conclue o Estudo, que "se no próximo período de cerca de 40 anos, esse crescimento não apresentar sinais ou tendências de diminuição de seu ritmo, o problema a ser enfrentado e resolvido é o de melhor, mais correta e racional, distribuição geográfica da população do complexo industrial e comercial da aglomeração da Capital". "Aceitar" uma população superior a 10 ou 12 milhões de habitantes para aglomeração paulistana "conduzirá a uma situação absolutamente inaceitável, a um custo por habitante impraticável". (Sagmacs VolV pag.6).

↓
10 ou 12 milhões
inaceitável

O futuro da capital deve, de acordo com estas conclusões, tender para um **crescimento em termos de geografia voluntária e de economia humana**. O detalhamento desta recomendação se faz através de uma análise da aglomeração paulistana dividida em sete (7) itens: **crítica da estrutura** atual da aglomeração; **transformação da aglomeração em cidade multipopular**; **transformação de São Paulo numa aglomeração orgânica** constituída de 6 escalões; **limites dos diversos perímetros da aglomeração, interrelações** entre a aglomeração, o "Great", o "Greater" e o "Greatest" São Paulo; **São Paulo, aglomeração democraticamente administrada**; **São Paulo, aglomeração em contínuo processo de urbanização**.

O conceito de "**cidade habitável**" norteia a análise e as propostas. Três pontos suscitados definem a habitabilidade do ponto de vista da SAGMACS: "**cidade onde a circulação seja física e economicamente possível, onde toda população urbana possa encontrar condições normais de vida familiar e coletiva e onde o custo dos serviços urbanos não seja tal que reduza sistematicamente a área dotada de equipamentos satisfatórios**". (Sagmacs Vol.V pag.9).

Guiado por este conceito de "complexo urbano habitável", o Estudo revê ao longo do capítulo V, os nós górdios da estrutura urbana paulistana. As causas mais manifestas das deficiências encontradas pela Pesquisa Urbanística serão enumeradas. Vistas conjuntamente configuram uma leitura integral da estrutura urbana paulistana.

A avaliação crítica inicia-se pelo centro da cidade, considerado já saturado do ponto de vista físico e econômico. Empiricamente esta afirmação apoia-se no cálculo do tempo perdido nos cruzamentos congestionados da área central. O aumento progressivo da produção automobilística nacional já é um dado considerável. E, em relação direta com este ponto, o Estudo aponta criticamente para a monopolaridade da cidade de São Paulo. Um único centro responde efetivamente pela organização espacial e funcional da cidade. O Estudo diz:

"A partir do momento em que o aumento da população deslocou as áreas de implantação para zonas mais ou menos afastadas do centro, os diversos equipamentos não acompanharam o deslocamento de modo que todo o conjunto do tecido urbano permaneceu orientado para o centro e dele dependente". (Sagmacs Vol.V pag.9).

O claro desequilíbrio de que fala o texto, entre local de residência e local de trabalho, é responsável pelo excessivo número de pessoas que cotidianamente chegam ao centro. As "cristalizações secundárias", tais como Braz, Moóca, Penha, Pinheiros, Vila Mariana, Santo Amaro, etc., "desenvolveram-se sem organização e ordenação", vale dizer, sem assumir verdadeiramente as funções de centros secundários.

A solução considerada óbvia já vem acompanhada de reprovação. O suprimento da demanda por mais espaço só poderá obviamente ser respondido pelo aumento em altura dos imóveis ali localizados. Na verdade a largura das ruas, lembra o Estudo, "não é proporcional a essa ampliação... (Sagmacs Vol.V pag.10). "Inaceitável, reprova o Estudo, "permitir a duplicação da população aglomerada no município, ABC e Guarulhos, na perspectiva da atual

complexo urbano habitável

entre naturais

complexo urbano habitável

hab. auto. mobilidade

1/2 x

monopolaridade

imp. auto. habit.

hab. auto. habit.

hab. auto. habit.

hab. auto. habit.

hab. auto. habit.

hab. auto. habit.

hab. auto. habit.

hab. auto. habit.

hab. auto. habit.

hab. auto. habit.

estrutura monopolizadora, aceitável apenas para cidades de 500.000 habitantes".

Extrapolando às questões já observadas, o Estudo lança também um olhar crítico sobre os trabalhos em andamento ou em vias de realização, visando a **desobstrução do centro**. O projeto da "Comissão do Metropolitano" é o principal alvo da crítica. Baseado na abertura de grandes artérias, o plano "não deixará de agravar a monopolarização e tornar o trânsito a pé quase impossível no centro, a não ser que se amplie essa zona central, atualmente muito pequena, interdita à circulação de automóveis, o que suporia estacionamentos de grande capacidade para os quais não há espaços reservados". (Sagmacs Vol.V pag.10).

Investindo em todas as frentes, o Estudo aponta para a evidente **inadequação da estrutura monopolar**. A **subordinação da aglomeração a uma nova organização de tipo multipolar** é a meta básica. Outras se juntarão a esta para reforçar a tese. Assim, além de multipolar, a aglomeração deverá também ser "orgânica" e seu centro desdobrado em dois; o novo centro atenderá às funções políticas, administrativas e econômicas da capital. Veremos mais adiante o significado destas propostas complementares.

A transformação da aglomeração em **metrópole multipolar** proposta pelo Estudo tem origem nas análises feitas e na observação atenta dos mapas da estrutura urbana. Foram revelados centros secundários distribuídos assim: Brás, Moóca, Penha, São Miguel, ao longo e ao sul do Tietê; Ipiranga, Vila Prudente, São Caetano do Sul (município), Santo André (município), São Bernardo do Campo (município), na direção de Santos; Saúde, Ibirapuera, Indianópolis, Santo Amaro, na direção sul; Pinheiros, Osasco, Lapa, na direção oeste; Santana, Tucuruvi, Vila Maia, Guarulhos (município), ao norte do Tietê.

A metodologia utilizada para definir a **estrutura multipolar** descarta, por julgar insuficiente, a solução apriorística de organizar cada um destes centros secundários de forma a transforma-los em "cidades secundárias" bem equipadas. Enfrentando a complexidade da proposta, o Estudo acrescentou outras variáveis: "relevância dos equipamentos

ausentes; disponibilidade de terrenos e possibilidade de se organizar "unidades secundárias orgânicas", isto é, rede de vias e transportes capaz de garantir comunicação rápida com todas as unidades terciárias e com o centro principal. **Em resumo, é o cruzamento do "zoneamento industrial" com a rede de comunicações que deverá fornecer os dados para a definição dos centros polarizados.**

É importante assinalar que a noção de conjunto de estrutura da aglomeração, no que diz respeito ao zoneamento industrial e à rede de comunicações, essencial para esta abordagem do assunto, só foi possível, como reconhece a equipe da SAGMACS, devido aos trabalhos que vinham sendo desenvolvidos no Departamento de Urbanismo da Prefeitura.

Os estudos do Departamento de Urbanismo associados à pesquisa apontavam uma consolidação de eixos de implantação industrial. Como mostra o Estudo, as vias férreas determinaram linhas preferenciais para oeste (Vila Anástacio) e para o sul (São Caetano do Sul e Santo André). A retificação do Tietê e do Pinheiros, a abertura das rodovias, também participam da articulação deste novo mapa de zonas industriais. O Estudo estabeleceu a seguinte distribuição de novas zonas para a implantação industrial:

- a região das várzeas que parte de Guarulhos, ao norte do Tietê e de São Miguel Paulista, ao sul, para alcançar e ultrapassar Santo Amaro;
- a região ao longo da Anchieta, em território de São Bernardo do Campo;
- os grandes espaços ainda livres de Guarulhos, acompanhando a Via Dutra.

Assim delineada, a aglomeração, segundo a denominação do Estudo, **dividiu-se em 19 unidades polarizadas. Distinguiram unidades polarizadas periféricas e centrais.** (Sagmacs Vol.V pag.35).

Foram apontadas as seguintes unidades periféricas polarizadas: Osasco, Lapa, Santana, Vila Maria, Penha, São Miguel, Itaquera, Guaianazes, Tatuapé, Vila Prudente, Ipiranga, Saúde, Santo Amaro, Pinheiros, Ibirapuera. A décima nona unidade é o centro, contendo: Perdizes, Bom

com zona ind.
19 unidades polarizadas entre centrais e periféricas

Retiro, Brás, Moóca, Cambuci, Vila Mariana, Vila América e Centro.

Um novo centro com dupla função, administrativa e econômica, é proposto. Seria o vigésimo polo. Sua criação, segundo o Estudo, requer uma cautelosa reflexão sobre o centro principal, sobre suas insuficiências e potencialidades. Por exemplo, é essencial que o "novo centro" cumpra funções regionais e supra-regionais, dadas as características econômicas, administrativas e políticas da capital. Uma "cidade satélite", em grande voga na década de 50, é descartada a partir de uma avaliação funcional. (Sagmacs Vol.V pag.35).

A "solução objetiva" é buscar no território do município área disponível para criar um novo centro com função de capital política, administrativa e econômica, indo além da escala da aglomeração. o Estudo insiste no seu diagnóstico do centro principal e aponta uma área propícia para o "novo centro":

"Estas diversas considerações obrigam-nos a concluir que o centro principal da cidade deve ser urgentemente protegido contra o aumento da densidade de locais de trabalho. O exame do plano detalhado da cidade, das fotografias aéreas e a observação direta no terreno levam a concluir que o espaço indicado para este novo centro existe, ainda que já esteja ocupado pela cidade São Mateus e seu prolongamento para Sudeste". (Sagmacs Vol.V pag.35). São 3 Km² de área, situada entre a cidade São Mateus e Sapopemba, "limítrofe da grande via circular exterior já projetada e parcialmente construída".

As relações entre o centro principal e o "novo centro" estariam garantidas pela pequena distância (15 Km) e pelo fácil acesso (20 minutos), quer da circular quer do metropolitano.

A esta altura, o Estudo já havia encaminhado o essencial -a multipolaridade- mas como dissemos antes, esta tese requer procedimentos e posturas que a sustentem e fortaleçam. E, é neste contexto que se propõe a transformação de São Paulo "numa aglomeração orgânica constituída por unidades de seis escalões".

A cidade orgânica proposta pelo Estudo opõe-se básica e essencialmente à cidade anárquica. É o caminho da superação da desordem: "a exigência de organicidade leva a uma concepção do "zoneamento" mais complexa do que a idéia clássica de finalidade exclusivamente funcional". (Sagmacs Vol.V pag.37).

Evocando as consagradas funções urbanas propostas pela "Carta de Atenas" - habitação, trabalho, recreação/ cultura e circulação⁴ - o Estudo sublinha a sua extrema complexidade e a impossibilidade de satisfazê-las através de um zoneamento simplesmente funcional. É necessário incorporar "as relações sociológicas" que se manifestam sob vários aspectos no interior das funções. Assim, estas relações, responsáveis pela organização da vida coletiva presentes em cada um dos espaços funcionais são também responsáveis pelo estabelecimento das ligações dinâmicas entre eles. A organicidade do conjunto, uma vez que a decomposição da vida urbana nas quatro funções básicas é somente um artifício organizativo, deve ser garantida pela ação conjunta dos habitantes no exercício das várias funções.

A defesa das relações definidas no estudo como "sociológicas" e o ataque ao funcionalismo é contundente:

"É preciso pois, preservar-se das simplificações do esquema funcional, nas quais os urbanistas das velhas escolas se detinham sem maior dificuldade. O urbanismo que não leva em conta a sociologia, variável de povo para povo, de clima para clima, de estruturação -étnica e social- para outra estruturação, comete fatalmente, erros graves quando pretende aplicar "no variatur" um zoneamento dito funcional, no qual zonas industriais, zonas comerciais, zonas residenciais, zonas de recreação são ligadas umas às outras sem que o tecido urbano total tivesse sido pensado em função da vida coletiva". (Sagmacs Vol.V pag.38).

Ainda uma vez o equacionamento da imensa extensão alcançada pela aglomeração paulistana, com a monopolaridade e a má distribuição dos equipamentos coletivos urbanos, dita o caminho:

"numa extensão tão vasta, não se pode mais pensar em preconizar um zoneamento funcional de massa, a estrutura

organizado
zoneamento

funções
urbanas
segundo
Carta de
Atenas

relações
sociológicas
ligadas ao
todo

ataque ao
funcionalismo
que para
por cima
deixar de lado
se apropriar
comunidade
p/ produção

etc

total é que deve ser posta em questão na perspectiva de zoneamento orgânico". (Sagmacs Vol.V pag.39).

Com base nesta argumentação e na análise feita pela SAGMACS, são propostos os seguintes escalões para promover a reorganização da aglomeração:

1º. o loteamento; 2º. o conjunto de loteamentos que constituem uma unidade elementar; 3º. o conjunto de unidades elementares que constituem uma unidade terciária ou completa; 4º. o conjunto de unidades terciárias que constituem uma unidade secundária ou completa; 5º. a unidade municipal; 6º. a aglomeração multimunicipal.

O **loteamento** é a menor unidade territorial. Está associado ao comércio de primeira necessidade. Suas dimensões variam de alguns hectares até mais de cem. Vários loteamentos constituirão a **unidade elementar** que terá de 100 a 400 hectares e terá uma população final de 20 a 40 mil habitantes. Cada unidade elementar terá seu centro que estará disposto (comércio e serviços de primeira necessidade) de forma que os trajetos internos serão de 1 Km no máximo.

A escala seguinte, a **unidade terciária**, compõe-se de três ou quatro unidades elementares, polarizadas por um centro equipado com serviços de 1ª, 2ª e 3ª necessidade. A população é da ordem de 100.000 habitantes. A rede de comunicações deve ser eficiente para garantir o rápido acesso ao centro, agora enriquecido com equipamentos de saúde, recreação, cultura e culto religioso, além de comércio e serviço. É importante que a unidade terciária conte com uma zona industrial capaz de oferecer emprego à sua população. Um cemitério deve também ser previsto.

Pelas suas características funcionais, espaciais e sociais, a **unidade terciária** assemelha-se a uma cidade. Sua escala já implica em planejamento específico.

A **unidade secundária ou completa** é definida como uma cidade no interior da aglomeração global. No caso da aglomeração paulistana corresponde às 19 unidades descritas acima. Embora mantenha níveis importantes de dependência com a aglomeração global, um plano de urbanização particular também é indispensável.

unidade terciária
unidade secundária
unidade completa

loteamento
unidade elementar
unidade terciária

unidade terciária

unidade terciária
unidade secundária
unidade completa

E, prosseguindo na escala, o conjunto das unidades terciárias ou secundárias cria a unidade municipal que coordenará o conjunto a partir de um único e centralizado poder municipal. É indispensável a existência de um plano geral de urbanismo para integrar as unidades secundárias. Os equipamentos de âmbito municipal deverão ser localizados estrategicamente na sua rede de circulação: estações rodoviárias, mercados, parques, centros atacadistas, universidades, hospitais, aeroportos, cemitérios, etc.

Um conjunto de municípios integrados cria por sua vez a unidade de aglomeração ou supra municipal. A consistência desta escala está subordinada à coerência (específica e conjunta) dos diversos planos organizados pelas unidades municipais. Esta tarefa coordenadora será exercida por uma "Comissão Intermunicipal de Urbanização", que deverá garantir a ampliação e adequação da rede geral de comunicações e determinar as zonas industriais principais.

Esta imensa tarefa, como o Estudo enfatiza, deve permanecer no âmbito do Departamento de Urbanismo e da Comissão do Plano Diretor da Cidade; entretanto, para que se alcance a eficiência necessária, é importante criar para ambos condições mínimas de trabalho.

Ao lado destas questões o zoneamento proposto pelo Estudo considerou também os problemas relativos à densidade populacional. Entretanto, o volume de construção, a altura da edificação (gabarito) e os recuos propostos estão presentes no capítulo "Pesquisa e Urbanística" não cabendo aqui revê-los.

Passando para a questão do perímetro da aglomeração o Estudo renova sua "advertência" - "é essencial, de início, impedir imediatamente toda expansão espacial de São Paulo-município. (Sagmacs Vol.V pag.51). A estratégia proposta é ao mesmo tempo a mais evidente e a mais desafiadora:

"É de importância capital ocupar primeiro os loteamentos já abertos, até que tenham atingido a densidade mínima de 200 habitantes por hectare bruto. O perímetro da aglomeração seria assim, naturalmente fixado, abrangendo um núcleo central e vários perímetros independentes, que

unidade municipal

unidade de aglomeração

impedir a expansão espacial de SP - município

impedir a expansão espacial de SP - município (delimitar os bens em áreas urbanas)

obrigar loteamentos a atingir a densidade mínima de 200 hab. por hectare

englobariam os loteamentos isolados ou conjuntos de loteamentos".

Esta postura deveria sustentar-se, recomenda o Estudo, até a aglomeração atingir 8 milhões de habitantes. O adensamento resultante deveria criar as condições para o poder público municipal equipar devidamente a cidade com ruas pavimentadas; rede de água, de esgoto e pluvial; serviço de coleta de lixo quotidiana. O decréscimo do "custo de operação" da cidade tornaria possível a ampliação dos serviços públicos.

Completando o quadro das questões físico-espaciais-funcionais, o Estado trata do **estabelecimento na aglomeração de uma rede de comunicações em função de uma estrutura multipolar orgânica**. A proposta apresentada atem-se sobretudo às questões relativas ao **descongestionamento do centro principal e o fortalecimento dos centros secundários**. Privilegiaram-se as vias de acesso a São Paulo e as ligações entre elas, evitando-se a participação do centro principal neste esquema. Só assim o descongestionamento almejado poderia ser alcançado. Sete estradas cumprem as tarefas de trazer passageiros, mercadorias, matéria prima, etc. até São Paulo:

"...a Via Anhanguera, a Nova Fernão Dias para Belo Horizonte, a Via Dutra, a estrada velha do Rio, passando por Mogi das Cruzes, a Via Anchieta, a estrada em projeto e a atual para Curitiba, via Sorocaba". (Sagmacs Vol.V pag.54).

Fundamental na proposta é a localização das quatro grandes estações rodoviárias, que a análise dos fluxos e o exame das fotografias aéreas indicou como sendo as seguintes:

"...próximo ao Parque Novo Mundo, para as vias Dutra e Fernão Dias; no encontro da Via Anhanguera com a margem direita do Tietê; em Pinheiros, junto ao canal, para as estradas que vem do oeste; no Sacomã, na entrada da via Anchieta". (planta G 11).

Estas propostas têm na segunda metade da década que considerar uma grande quantidade de projetos e até mesmo de obras em execução. O persistente problema do **congestionamento do centro** vinha desde a década de 30

*custo de operação
ampliação dos serviços
estabelecimento
de centros secundários
descongestionamento*

preocupando a administração pública que periodicamente "procurava" uma "solução". O estudo reconhece e integra as propostas e obras em curso:

"O excelente sistema de vias expressas, projetado pelo Departamento de Urbanismo da Prefeitura, para garantir o descongestionamento do centro principal e estabelecer um grande anel circular ligando as autovias, constituirá a base rodoviária de uma aglomeração que passa da monopolarização à multipolarização orgânica e à distribuição funcional "ótima". (Sagmacs Vol.V pag.55).

As **avenidas marginais**, já parcialmente em funcionamento, seguindo o Tietê e o "canal" do Pinheiros desde a Penha até Santo Amaro servirão também às unidades de Santana, Lapa, Osasco, Pinheiros, Ibirapuera e Santo Amaro. A ligação das autovias, também prevista pelo Departamento de Urbanismo, partindo do canal do Pinheiros e seguindo ao longo do córrego da Traição, serviria os dois centros novos de São Bernardo e Santo André.

O **anel rodoviário**, em projeto no Departamento de Estradas de Rodagem (DER) também é considerado no Estudo.

E, fechando as propostas para este item, uma referência ao sistema "Metropolitano":

"...é absolutamente indispensável, na perspectiva que adotamos, de uma aglomeração a alcançar aproximadamente 10 ou 12 milhões de habitantes no fim do século, recorrer a algum meio de transporte rápido, tipo "metropolitano". (Sagmacs Vol.V).

Avançando e ampliando a escala das propostas contidas neste capítulo final o Estudo, guiado pela premissa já mencionada de que a aglomeração paulistana está em contínuo processo de urbanização, procura integrar às propostas as questões relativas às interrelações entre a capital, o "Great", o "Greater" e o "Greatest" São Paulo. Uma dupla preocupação acompanha as propostas: de um lado a **expansão dos problemas vividos pela capital para a região mais ampla do "Great" São Paulo**; de outro, a **repercussão destes mesmos problemas sobre a capital, centro de polarização**. A **ordenação regional**, aplicada aos três níveis ("Great", "Greater" e "Greatest" São Paulo), é desta forma considerada

essencial para se alcançar um "equilíbrio harmonioso entre a aglomeração e os diversos espaços regionais". Ainda uma vez a circulação no seu sentido amplo, envolvendo o aeroporto internacional, a rede de rodovias, o sistema de abastecimento da capital, será o elemento primordial.

Esgotadas as análises e propostas de ordenação material de tipo físico-espacial-funcional, o Estudo alerta para a sua insuficiência:

"Uma cidade, mesmo bem ordenada materialmente e administrada segundo as regras normais, não é verdadeiramente humana senão através da real associação de todos os cidadãos nas decisões que lhes concernem".

Esta postura encontra seu caminho mais pragmático no texto anexo à quinta parte do Estudo. Sob o título "Aspectos do Governo e da Administração do Município da Capital", a SAGMACS elaborou uma proposta administrativa baseada nos pressupostos teóricos da "técnica de planificação". (Sagmacs Anexo pag.3).

O princípio norteador da análise e da proposição é o da descentralização administrativa. Como o termo "descentralização" constitui-se basicamente no âmbito da política, o Estudo faz uma breve revisão do seus conteúdos nesta área. Em síntese, diz o Estudo, o termo descreve a "atribuição de autonomia, em maior ou menor grau, aos órgãos ou entidades locais". (Sagmacs Anexo pag.33).

Sem descartar a **descentralização** enquanto "**idéia política**", o Estudo acrescentou novos conteúdos: a **reorganização politico-administrativa e a reforma municipal**.

Buscando exemplos em outras grandes "aglomerações urbanas", apoio teórico e a própria legislação paulistana, chega-se a uma primeira dedução, relevante para as propostas que se seguiram:

"O desejável seria que essas grandes concentrações urbanas que chamamos metrópoles, fossem reconhecidas pelo Direito como entidades político-administrativas enquanto estrutura típica, e passassem a adquirir uma organização adequada à sua extensão presente, ao seu desenvolvimento futuro, às necessidades gerais de sua população, aos seus

fins próprios, e ao seu melhor governo e administração". (Sagmacs Anexo pag.44).

Mais uma vez apontou-se o rápido crescimento das cidades, sua **tendência "tentacular"**, associado à uma significativa modernização do transporte urbano que leva a população à viver fora do núcleo central, como as causas centrais da configuração física dos aglomerados urbanos. O texto cita, Paris, Nova York, Londres, Chicago e outras, como cidades onde apesar das diferenças político-administrativas, o "crescimento tentacular" gerou espaços dissociados da organização administrativa.

Esta dissociação gera, segundo o Estudo, uma ineficiência no atendimento dos serviços públicos, e aponta com ênfase a impossibilidade de garantir a **igualdade perante a lei e a administração**: "princípios basilares do Estado moderno"⁵. Os subúrbios recebem prestações de serviços inferiores em número e qualidade aos de outros setores privilegiados, quase sempre os mais centrais. É óbvio, sustenta o Estudo, que uma administração concentrada (centralizada) no centro da cidade, de 60 Km (leste/oeste) por 40 Km de (norte/sul), não tem nenhuma possibilidade concreta de detectar problemas das áreas periféricas. **A descentralização é o caminho natural, conclui o Estudo.** Operacionalmente propôs-se seis escalões orgânicos, já descritos na Pesquisa Urbanística: Unidade de Vizinhaça; Unidade Elementar; Unidade Terciária (ou complexa); Unidade Secundária (ou completa); Escalão Municipal e Escalão Inter-Municipal.

A articulação destas categorias espaciais com a organização político-administrativa obedecerá uma hierarquia que vai do mais elementar e restrito até o mais complexo e amplo. Cada instância apresentará suas reivindicações em assembléias consultivas específicas de seu escalão.

A partir das **unidades terciárias** - "esta assembléia seria constituída por um representante de cada unidade elementar e por três representantes de cada unidade terciária". A mudança, no que diz respeito à unidade municipal que conservaria suas autoridades atuais, é que nenhuma medida relativa aos centros subordinados poderia ser

* L. J. J.
impossível
dele de
garantir a
igualdade de
atuação de
a adm.

descentralização
natural

hierarquia

cada instância
apresenta
sua reivindicação em assembléia
consultiva específica de seu escalão

tomada sem que tivessem sido consultados os elementos locais interessados. (Sagmacs Anexo pag.55).

A **unidade - intermunicipal**, pedra angular da proposta, se organizará a partir de dois critérios, ou seja, incorporação imediata de todos os municípios que constituem a área do "Grande São Paulo" ou incorporação gradual, permitindo que alguns núcleos tornem-se mais densos e com suas estruturas mais claras antes de integrarem um conjunto com problemas bem específicos.

Ao lado destas questões sobretudo administrativas, o Estudo introduz de forma enfática um novo caráter jurídico e constitucional:

"Quanto ao entrave que representa para uma administração racional a impossibilidade de uma intervenção mais ampla na propriedade privada, em razão da fraqueza dos textos legais, não vemos como uma ordenação da Capital e de sua aglomeração poderá ser entendida sem que esse entrave seja removido". (Sagmacs Anexo pag.55).

A situação apontada pelo Estudo, que propícia grandes benefícios aos construtores, é o resultado destas deficiências legislativas e de ineficiência da estrutura da administração municipal, incapaz de exercer satisfatoriamente e com energia o poder regulamentar que lhe é próprio.

A ausência de um Plano de Urbanismo servindo como instrumento de referência e controle, além de contribuir para o grau "irreparável de desordenação do município", confere à ação dos loteadores clandestinos ou não, (quem pode falar em clandestinidade na ausência da lei um caráter quase oficial.

O estudo enumera uma série de "direitos" conquistados à sombra de privilégios e talvez mais ainda da incúria dos órgãos municipais que regeram a expansão periférica da aglomeração sob o comando das construtoras e loteadoras. Estes "direitos" incluíram o de "dispôr de um terreno de forma absoluta, sem referência ao bem comum"; "direito" "de traçar ruas em contradição com a ordenação racional do espaço", sem nenhuma preocupação com a rede fundamental de ligações; "direito" de repassar para o poder publico

ordenação do plano de urbanismo
no sentido da lei
"clandestinidade" não significa clandestina
anarquia: direito em um espaço mental

(coletividade) os encargos de instalação da infra-estrutura e dos equipamentos básicos.

Com esta enumeração o Estudo introduziu nas recomendações e na pesquisa em geral, uma **dimensão moral**. Deixa claro que a reorganização física e a reforma político-administrativa só se realizariam se a conduta da Prefeitura estivesse baseada no cumprimento austero da legislação vigente.

Exauridos os aspectos considerados relevantes para a organização da Capital, o Estudo propõe-se responder à imperiosa questão: **"qual o esquema mais apropriado de seu governo e de sua administração?"**

Apoiado nos trabalhos em andamento em Paris, Alger e Rio de Janeiro, o Estudo, apontando semelhanças e diferenças, conclui que a melhor solução para a reorganização "do nosso território metropolitano será a criação de unidades **semi-autônomas** conforme a tipologia da pesquisa e a caracterização jurídica estabelecida na Lei Orgânica Especial". (Sagmacs Anexo pag.89). O "Grande São Paulo" seria o agrupamento administrativo ao redor da Capital, de 15 municípios - São Paulo, Santana do Parnaíba, Barueri, Cotia, Itapeverica da Serra, São Bernardo do Campo, São Caetano do Sul, Santo André, Mauá, Ferraz de Vasconcelos, Poá, Itaquaquecetuba, Guarulhos, Franco da Rocha e Mairiporã. Propõe-se a inclusão, embora não limitrofes, dos municípios de Suzano, Mogi das Cruzes e Ribeirão Pires, alcançando assim um "sistema" de 18 municípios associados. O Estudo assim descreve o conjunto:

"Uma conurbação bem definida tanto relativamente à modificação das funções urbanas de cidades próximas quanto a respeito da problemática administrativa comum: a vida independente que numa fase anterior identificava cada município em particular, cedeu lugar a uma forte interdependência determinada, entre outros fatores, pelo crescimento da periferia e pelas facilidades de comunicação, através de transportes mais numerosos e rápidos...". (Sagmacs Anexo pag.92).

Dentro do quadro geral proposto para reorganizar a estrutura e a administração, o Estudo introduz um novo

JUNTA DE PLANIFICAÇÃO MUNICIPAL - da descentralização

órgão: JUNTA DE PLANIFICAÇÃO MUNICIPAL. Trata-se de um órgão coordenado para a implantação da descentralização administrativa e acompanhamento da reestruturação do município. As exigencias do Estudo em relação à composição do órgão são precisas: "Os especialistas que dela participarem, deverão aliar à experiência em assuntos municipais um profundo conhecimento de urbanismo, e larga cultura no campo das ciências sociais".

Departamento de Urbanismo no ponto

O corpo técnico do Departamento de Urbanismo e da Comissão Orientadora do Plano Diretor do Município, deverá compor parte do quadro profissional da Junta. Sua tarefa fundamental será a de elaborar todos os planos de urbanismo de cada unidade e coordená-los no contexto geral da conurbação. A proposta orçamentária do município também será atribuição da Junta.

Proposta orçamentária do município - atribuição do ponto

Ao concluir as recomendações e propostas, o Estudo concentra-se em três aspectos essenciais, a descentralização, o orçamento municipal e a adaptação da legislação.

descentralização; orçamento; legislação

Para que se alcance a descentralização aponta-se como fundamental a criação de uma nova hierarquia funcional - Distrito Especial (e Câmara Municipal); Distritos (e Juntas Distritais); Sub-distritos (e Conselhos Sub-distritais) e Setores Administrativos (e Comissões Consultivas).

descentralização; orçamento; legislação

Quanto ao orçamento municipal o Estudo indica a necessidade de sua adaptação à nova organização administrativa: "embora una, na programação da despesa, classificar as dotações por distrito".

orçamento

Merece referência neste item a proposta de introdução na legislação tributária de um tributo especificado para a planificação que se incorporaria ao orçamento para constituir um Fundo de Planificação.

tributo; Fundo de Planificação

E, por fim, a viabilidade e exequibilidade do conjunto das propostas depende de uma severa adaptação da legislação.

Planificação

É fundamental que a administração municipal possua instrumentos legais adequados "à ordenação e reordenação dos nucleos urbanos e de espaços regionais".

O Estudo, como última recomendação, lança um olhar

corajoso e responsável para a ordenação de espaços mais amplos:

"A ordenação regional exigirá, por sua vez um órgão Planejador para o Estado. E, finalmente, problemas atinentes a subvenções, normas mais gerais e ordenação de espaços mais amplos, como Vales, Bacias, etc, exigirão a criação de um Ministério do Urbanismo e do Plano Nacional, pelo qual serão harmonizados os planos de cidades e regiões". (Sagmacs Anexo pag.55).

OBJETIVOS E LIMITAÇÕES DO OLHAR REGENERADOR

A exclamação de Lebrecht diante de São Paulo dos anos 50 - "isso não é cidade é acampamento" - traduziu de forma aguda a ausência, por ele sentida naquele momento, dos atributos indispensáveis que caracterizam as cidades. Em todos os níveis do trabalho realizado a equipe da Sagmacs colocou-se diante da "aglomeração paulistana" com hipóteses que implicavam, de um lado, no colapso dos seus atributos urbanos e, de outro, na possibilidade de sua recuperação. A "cidade humana" da qual se fala ao longo do Estudo resume-se em uma grande e permanente questão que acompanha a Pesquisa Urbanística: como transformar a aglomeração paulistana num complexo urbano habitável de 10 a 12 milhões de habitantes? E por cidade habitável o Estudo entende uma cidade - onde a circulação seja física e economicamente possível; - onde toda a população urbana possa encontrar condições normais de vida familiar e coletiva; - onde o custo dos serviços urbanos não seja tal que reduza sistematicamente a área dotada de equipamentos satisfatórios".

Assim enunciada, a "cidade habitável" do Estudo, não possui nenhum contorno utópico. Sua realização parece perfeitamente viável. O desaparecimento das condições de habitabilidade, que no texto coincidem com a cidade desumana, tem relação direta com a estrutura física que a aglomeração paulistana foi gradualmente assumindo. O Estudo aponta que: "São Paulo cresce ao acaso em extensão e altura, segundo a fantasia dos loteadores e construtores de arranha-céus. Os loteamentos estão em franco progresso e os arranha-

céus crescem furiosamente, um depois do outro, sem alargamento de ruas, sem reservas nem previsões para estacionamento, sem medidas para assegurar a circulação mesmo de pedestres, como se não acarretassem congestionamento e ônus para os serviços coletivos. São Paulo é uma cidade inorgânica, sem perímetro de construção, sem zoneamento, sem espaços verdes suficientes, sem áreas reservadas, sem parques para recreio e esportes. Não existem bairros orgânicos de vida coletiva". (Sagmacs Anexo pag.82).

Neste trecho o Estudo reúne, de forma extremamente direta, quase todos os elementos responsáveis pela perda das condições de habitabilidade.

A **organicidade** é o elemento central. **Orgânico, no Estudo, opõe-se sistematicamente à anárquico.** A oposição mais corrente entre **ordem** e **desordem** é afastada por denotar de forma excessivamente direta uma simples organização física. Os dois termos - orgânico e anárquico - remetem ao universo político, administrativo, físico, social e econômico que, em tese, são as instâncias indispensáveis para tratar os problemas da metrópole. Ambos os adjetivos - **orgânico e anárquico** - possuem uma clara referência à presença ou ausência de uma **autoridade constituída**, responsável pelos assuntos da cidade. Referem-se também à existência ou **inexistência de regras** de organização da vida social. Assim sendo concluimos que na **cidade anárquica**, segundo o encaminhamento dado pelo Estudo, a **desordem é o resultado da sujeição dos interesses individuais e privados aos coletivos e públicos, possibilitada e até mesmo estimulada pelo excesso de prerrogativas que tem origem na insuficiência de normas e práticas para construção da cidade no polo oposto.** A cidade orgânica por sua vez, segundo nosso entendimento, corresponde a uma perfeita coerência do conjunto, regido e orientado pelas regras da vida coletiva, sustentadas pela autoridade municipal. Para alcançar esta cidade, "modelo ideal" de organicidade e equilíbrio, o Estudo procurou criar todos os instrumentos urbanísticos, administrativos e jurídicos. A exclamação de Le Bret, diante de São Paulo, a que nos referimos acima, apesar de seu caráter arrebatado, revela com clareza uma **visão de cidade**,

dos seus atributos indispensáveis, que a diferencia de um acampamento. Vale observar que um acampamento é um lugar onde reina ordem e eficiência. O uso de tal palavra visa provavelmente enfatizar a diferença que existe entre um universo ordenado e um universo orgânico. No acampamento impera uma ordem estática, mecânica, pré-fixada e até mesmo autoritária. Na cidade, para que a organicidade seja efetivamente alcançada, a ordem será dinâmica, complexa, criativa e democrática. E ainda, podemos dizer que o acampamento é uma ocupação provisória, materialmente precária e contingente do espaço. A cidade é essencialmente permanente; podemos até avançar e lembrar que a cidade é sobretudo histórica.

Em todos os níveis do Estudo é bastante claro que a equipe da Sagmacs organizou sua abordagem da aglomeração paulistana de um lado com premissas de trabalho que implicavam na falência dos elementos que qualificam a metrópole, e de outro, como já dissemos, na possibilidade da sua recuperação através de uma intervenção ampla de caráter político, urbanístico, administrativo e jurídico. A Pesquisa Urbanística que compõe o volume V do Estudo mostra que havia efetivamente ao se iniciarem os trabalhos de coleta e análise dos dados característicos do tecido urbano paulistano, a hipótese segundo a qual o objeto pesquisado apresentava todos os sinais de um processo anárquico de organização.

A significativa palavra "anomalia" é enfaticamente repetida, como vimos ao descrever o Estudo nos cinco itens que caracterizam a Pesquisa Urbanística. Nesta listagem a palavra "anomalia" traduz a assimilação da cidade/aglomeração ao organismo vivo. Anomalia indica, neste contexto, "desvios", "deformações" que afetam o organismo em grau crescente, levando-o até o limite da patologia, gerando o "ser monstruoso" a que se refere o Estudo designando a aglomeração paulistana. Anomalia alude também à existência, no pólo oposto, de um padrão modelar urbano, de um organismo saudável onde os desvios são permanentemente evitados. Ou, em casos limites, quando não se consegue afastá-los inteiramente, que pelo menos evite-se, através de

uma ação pronta, que alastrem-se de maneira a comprometer os atributos urbanos, destruir a organicidade, e eliminar a configuração e equilíbrio.

O "padrão modelar", a "configuração de equilíbrio" são no caso do estudo da Sagmacs, uma elaborada aproximação entre a teoria urbanística e a realidade da "aglomeração paulistana". Embora se pesquisasse e avaliasse a partir de índices, coeficientes e quotas estimadas "ótimas", as propostas resultantes não emanavam de um modelo abstrato, matematicamente elaborado.

Não se tratava para a equipe da Sagmacs, e sobretudo para Le Bret, de alcançar um modelo teórico de cidade, exaustivamente pensado em todos os seus detalhes. Tratava-se sobretudo de instaurar um processo de recuperação dos atributos perdidos. Para tanto considerou-se fundamental conhecer o objeto - sua essência urbana, sua potencialidade de crescimento e o desenvolvimento do seu modus operandi.

O objeto revelado pela pesquisa já encaminhava grande parte das propostas. No entanto, uma questão condicionava todos os encaminhamentos: qual a intensidade e persistência do processo de urbanização? O conhecimento do dinamismo paulista, tanto econômico quanto espacial, deram ao trabalho da Sagmacs uma dimensão inteiramente nova no contexto das propostas de ordenação da metrópole. Nesta avaliação reside uma das maiores contribuições do Estudo. As dimensões espaciais da aglomeração paulistana não podiam, segundo a equipe da Sagmacs, serem deduzidas de comparações com outras grandes cidades, de outros países com outros compromissos econômicos. Um estudo minucioso das razões da concentração industrial na zona urbana e suburbana da capital e das relações econômicas em que se encontram os demais pólos industriais brasileiros tornou-se indispensável.

Analisados estes dados essenciais, o Estudo fornece, segundo nossa avaliação, a informação crucial para orientar toda e qualquer ação sobre a metrópole: a expansão paulistana é em 1957/1958 um fenômeno auto-propulsor, de grande estabilidade e com um imenso potencial de ampliação, antes de atingir a saturação por "motivos intrínsecos e extrínsecos", como diz o texto.

*K. V.
Popita
eram um*

conta o nível, mas o ideal.

*Naquela época
foi estabelecido
perdido*

Assim, os 12 milhões de habitantes da aglomeração paulistana, projetados para o ano 2.000 deveriam, por "razões humanas" (socilógicas, psicológicas e sociais) e, por "razões técnicas" (custo da cidade, circulação, congestionamento, abastecimento) representar o limite de crescimento demográfico e, veremos mais adiante, de crescimento espacial correspondente.

Este patamar racional e humano foi ao longo do Estudo considerado "ideal" e indispensável para garantir as premissas acima expostas que se sintetizam na configuração de equilíbrio. O bom desempenho da "aglomeração", tanto humano quanto econômico dependeriam da possibilidade de criar mecanismos capazes de controlar o seu crescimento dentro deste patamar.

Abdicar deste controle é para a equipe da Sagmacs, favorecer o desenvolvimento inexorável do fenômeno doentio, de "tipo canceroso", alertado e de certa forma prenunciado pelo próprio Lebret.

Apesar da reiterada determinação da equipe da Sagmacs de não oferecer uma proposta mas apenas um quadro consistente da realidade paulistana, o Estudo da "Estrutura Urbana da Aglomeração Paulistana" representou uma contribuição decisiva para o planejamento em São Paulo. Obviamente o estudo da Sagmacs associou método de análise e eleição de princípios para a ação. Mas, coerente com suas premissas, era fundamental que o próprio poder público através de seu órgão executivo comandasse a ação.

Esta postura da Sagmacs sugere confiança na competência dos nossos técnicos e da própria equipe treinada ao longo do trabalho, mas também deixa claro que, uma vez conhecidas as dimensões da desordem e seus corolários, o poder público estaria diante de uma tarefa compulsória e inadiável.

A avaliação da contribuição do estudo elaborado sob a coordenação do padre J.L.Lebret não pode deixar de considerar que este trabalho estava inteiramente vinculado às postulações metodológicas e ideológicas do movimento denominado "Econômica e Humanismo", fundado na França por Lebret, em 1943, do Centro de Estudos "Econômica e Humanismo", e mais tarde do "Instituto Internacional de

Limite de crescimento demográfico

Contribuição decisiva para o planejamento em SP.

trabalho vinculado ao movimento

Humanismo e ao IREFED

Formação e Pesquisa do Desenvolvimento Humanizado" (IRFED), criado em Paris em 1958. Ambos representaram estágios diferentes de uma organização cuja meta foi, desde o início, buscar pontos de contato entre o progresso material e a vida espiritual. Este objetivo levou Lebret e o grupo com o qual trabalhava de forma bastante pragmática a convencer-se que para fazer uma obra social era necessário dominar a economia⁶. Libertar o homem das "estruturas opressoras da economia e da sociedade" significava para Lebret, e para o movimento "Economia e Humanismo", rejeitar os dois modelos econômicos vigentes - o capitalismo e o comunismo. Uma "terceira via" deveria ser desenvolvida e esta era a tarefa a que se propunham para realizar um desenvolvimento harmonico, onde houvesse um claro e profundo compromisso entre as "razões-sócio-econômicas" e as espirituais.

Estes princípios gerais estiveram constantemente referidos à realidade imediata de Lebret. Seu universo de observação e ação abrangia desde as pequenas comunidades de pescadores da Bretanha até a realidade africana e sul-americana, que viriam em seguida a ser designadas como "terceiro mundo". O contato com o subdesenvolvimento marcou o pensamento de Lebret que a partir dos anos 50 começa a apontar para a existência de uma "miséria estrutural", resultante do equacionamento iníquo de estruturas sociais, econômicas e políticas⁷.

A ação imediata é a denúncia. Não a simples imputação mas a revelação sistemática do estado de "infra-humanidade" das populações do "terceiro mundo". Acreditava-se, entre os adeptos do movimento "Economia e Humanismo", que o "estudo sistemático do mundo dos pobres" conduziria a um conhecimento transformador⁸. Enquanto lançava o lema "é preciso transformar o subdesenvolvimento", Lebret iniciava a elaboração dos instrumentos necessários para penetrar a miséria.

O estudo "Estrutura Urbana da Aglomeração" tem a marca desta metodologia emancipatória, que deveria resultar da pesquisa enquanto conhecimento da realidade e da concepção transformadora da ação de planejar segundo as premissas da "terceira via".

* A partir de 1958, o IRFED passou a ser conhecido como "Economia e Humanismo".

papers materiais vida que qual
Especie
urbano
economia
pobres
propriedades
planejamento

Indicador de miséria
revelação sistemática
com prof
L. Tremblay
maior
X X X

PAULISTA/AM

5. DE PANACÉIA À INSTRUMENTO DE CONTROLE. O PERCURSO DO PLANO DIRETOR.

É bastante evidente que o tom polêmico e doutrinário que vinha dominando a discussão em torno das questões urbanas presentes nos planos, e mais especificamente no Plano Diretor, começam no final da década de 50 a exaurir-se. As primeiras manifestações deste exaurimento vêm do próprio Departamento de Urbanismo. Durante as comemorações do Dia Mundial do Urbanismo, 8 de novembro de 1958, o engenheiro Carlos Lodi, chefe da Divisão de Planejamento do Departamento de Urbanismo, em discurso oficial propunha justamente superar a "fase polêmica" e iniciar a "fase construtiva do nosso urbanismo prático"¹. A pedra angular desta nova "fase construtiva" é para Lodi e para um grupo de técnicos ligados à máquina administrativa municipal, a elaboração definitiva do Plano Diretor. Louvado e recomendado com grande confiança, o Plano Diretor foi ao longo da década de 50, penetrando e atravessando os anos 60, a manifestação mais continua no pensamento urbanístico paulistano.

A "conquista do plano", mobilizou os urbanistas em dois níveis. No início da década, uma intensa "militância" profissional, reunindo engenheiros, arquitetos, técnicos da prefeitura, estiveram através das revistas especializadas, sobretudo Acrópole e Engenharia Municipal, empenhados em persuadir os demais profissionais e sobretudo os responsáveis políticos, que o "urbanismo moderno", corporificado no Plano Diretor tinha as respostas para os mais cruciais problemas que a metrópole paulistana enfrentava naquele momento.

Paralelamente, no interior do Departamento de Urbanismo, um grupo profissional composto de engenheiros e arquitetos buscava elaborar um plano capaz de fazer frente à questões que a metrópole em expansão apresentava. No final da década, este trabalho considerável do Departamento de Urbanismo foi gradualmente dispensando a militância, que perdia diante da resposta concreta, isto

é, do trabalho de elaboração do Plano Diretor, a sua "frente de batalha".

Um tom catastrófico quando se falava da metrópole, amargo quando se descrevia a ação do poder público, inaceitável quando se examinava o comportamento da iniciativa privada e abertamente laudatório quando se insistia nos méritos do Plano Diretor, esteve sempre presente nos textos que inundaram as revistas especializadas ao longo da década de 50. Extremamente repetitivos, seria tedioso percorre-los aqui. Citamos apenas os mais eloquentes e representativos.

Na primeira comemoração do "Dia Mundial do Urbanismo", em 8 de novembro de 1950, em conferência realizada no IAB (Instituto de Arquitetos do Brasil), o arquiteto Eduardo Kneese de Mello adverte para a necessidade de convocar os urbanistas para uma **ação de salvamento: "evitar que a cidade seja destruída por seu próprio progresso"**². A existência da Comissão do Plano Diretor é, segundo o arquiteto, uma esperança. Kneese de Mello apela para o governo municipal para que esta Comissão considere que o plano a ser elaborado **"seja traçado dentro dos verdadeiros princípios do urbanismo moderno, isto é, que não sejam esquecidas as recomendações da "Carta de Atenas"**.

Na mesma data, para comemorar o mesmo evento, a Revista Acrópole (novembro de 1950) em seu editorial reforça o apelo: **"os arquitetos paulistas deverão ter em seus escritórios, em lugar visível, a bandeira tricolor do urbanismo, como fonte inspiradora de seus trabalhos. À sombra dela crescerá racionalmente São Paulo. E o povo conhecendo-a saberá amá-la também. Essa, a missão a ser realizada pelos nossos arquitetos"**³.

E ainda, no mesmo tom, o Engenheiro Henrique Neves Lefevre, do Departamento de Urbanismo, no auditório do jornal "A Gazeta" em novembro de 1952, voltava à carga: **"...São Paulo é uma cidade que se constroe e reconstroe tumultuariamente, à mercê da especulação imobiliária, que resulta no enriquecimento parasitário para alguns, na expropriação do poder de construir para aqueles que não podem elevar seus edifícios a 30 e mais andares e amontoar**



A TRAGÉDIA DAS ENCHENTES. 1953
Fonte: Habitat 12

famílias às 160, 240, 300, 500 e 800- ou, não famílias, nesses apartamentos anti-sociais que o vulgo cognomina "matadouros" e nesses edifícios que o povo apelidou de "balança mas não cai". Tais coisas que deveriam ser proibidas como atividades anti-nacionais são fruto da inexistência de Plano"⁴.

Esta tarefa redentora atribuída por alguns "urbanistas militantes" ao plano diretor, continuou ao longo da década de 50 a desconhecer seus limites. Por exemplo, um cálculo quixotesco acerca das potencialidades do urbanismo leva o já citado engenheiro Heitor A. Eiras Garcia, chefe da Divisão de Divulgação de Urbanismo da Prefeitura de São Paulo, ao seguinte comentário: "Um observador político reconhece, em estudo bem articulado, inserido num jornal da Europa, que o comunismo vai ganhando terreno justamente nos países onde o urbanismo não tem muita ação. A desorganização dos centros urbanos é uma das causas essenciais dessa atração pela doutrina vermelha. As nações cultas, mais adiantadas, em que o povo e governo, atingindo o necessário grau de compreensão, cuidam do urbanismo de modo decisivo, sabem que essa é a única resistência que podem oferecer à penetração comunista"⁵.

Duplamente equivocado, quanto às reais possibilidades do urbanismo e quanto à pujança do pensamento urbano na União Soviética a partir dos anos 20, o engenheiro H. Eiras Garcia mostrou-se, desinformado e talvez exposto ao preconceito ideológico daquele momento. Seria talvez descabido, em plena década de 50, ter alguma expectativa que os urbanistas paulistas conhecessem o vigoroso movimento de planificação geral e urbana que ocorria na União Soviética. Embora urbanistas como Le Corbusier e Hannes Meyer já estivessem, a partir dos anos 30, perfeitamente informados acerca do que se passava no mundo socialista, é difícil avaliar o quanto estas idéias haviam alcançado o Brasil. Já assinalamos aqui a imensa quantidade de citações e referências que compunham os textos de Anhaia Mello e Prestes Maia e em nenhum momento foram citadas ou discutidas as teorias expostas pelos arquitetos soviéticos reunidos em

torno da A.S.N.O.V.A. desde 1923, ou dos "desurbanistas" a partir dos anos 30⁶.

O comentário de Heitor Eiras Garcia em 1952, tem a importante função de revelar o grau de idealização, e portanto de avaliação errônea, das potencialidades e dos limites em que o urbanismo estava inevitavelmente inserido.

É interessante registrar, embora não tenhamos nenhum documento mas apenas depoimentos daqueles que estavam nos anos 50 iniciando sua vida profissional, o "mal estar" oficial diante da palavra planejamento, inequivocamente associada aos regimes socialistas.

Assim, à sombra da bandeira modernista do urbanismo, invocando o sol, o ar e a vegetação, os urbanistas paulistas, nas festivas comemorações do Dia do Urbanismo, foram ano após ano renovando suas convicções no poder prodigioso do urbanismo e sobretudo no poder onipotente do Plano Diretor.

Paralelamente e, fato interessante, muitas vezes com os mesmos profissionais, o Departamento de Urbanismo procurou criar uma imagem de que o trabalho ali desenvolvido era mais objetivo. Um compromisso mais estreito com a realidade concreta paulistana deveria garantir esta diferenciação. O caminho entre a **realidade cidade** e a **realidade projeto aprovado**, pondera Carlos Lodi, "faz-se partindo do conhecimento direto e contínuo do desenvolvimento histórico e funcional da primeira, que está presente aos olhos e ao nosso espírito através dos mapas, das pesquisas, dos estudos elaborados, nos problemas a resolver, nas necessidades a atender"⁷.

Difícil imaginar que este discurso e que esta postura, descrita pelos próprios técnicos municipais como "mais pragmática", chegasse efetivamente a criar o espaço diferenciado que o Departamento de Urbanismo procurava. Na verdade qualquer urbanista do período endossaria estas palavras. Todos, sobretudo Prestes Maia e Anhaia Mello, para ir direto ao que interessava naquele momento, pretendiam que as teses por eles defendidas eram ditadas pelo conhecimento estrito e profundo da realidade paulistana.

Insistindo em não se conformar com a rota batida e acentuar uma diversidade ilusória, o Departamento de Urbanismo estabeleceu três princípios básicos que deveriam orientar a elaboração do Plano Diretor. O primeiro consistia em **rejeitar a idéia de projeto urbano** evidenciando a necessidade de elaborar-se um **programa genérico** capaz de servir de roteiro seguro para o planejamento da metrópole. Segundo, garantir efetivamente a **máxima flexibilidade** no interior do "programa" para que os dados novos e as mudanças pudessem incorporar-se permanentemente. Terceiro, ser **abrangente e compreensivo**, buscando equacionar todos os problemas urbanísticos que a metrópole apresentava.

A longa "gestação" do Plano Diretor acabou por torná-lo um trabalho poroso recebendo ao longo de sua elaboração um grande número de influências e "idéias novas".

O "balanço" dos trabalhos do Plano Diretor apresentado por Carlos Lodi em 1958, enquanto chefe da Divisão de Planejamento do Departamento de Urbanismo, revelava um procedimento teórico e prático bastante próximo daquele defendido pelo grupo Sagmacs coordenado pelo Padre Lebret que concluía naquele ano o seu Estudo. O concenso e certa complementariedade ocorriam em vários planos, desde por exemplo traçar o mais rápido possível o **mapa da desordem**, até a proposta de reorganização da metrópole segundo o princípio de **desconcentração com base na subdivisão distrital**.

A complementariedade localizava-se nos aspectos operacionais. Lodi, que vinha de longa data chamando a atenção do poder público para a necessidade de aparelhar adequadamente o Departamento de Urbanismo para que este pudesse desempenhar devidamente suas funções, viu no organismo e na equipe criada por Lebret, e já em vias de dispersar-se com a entrega do Estudo, a oportunidade de consolidar o quadro do **planejamento institucional**.

A iniciativa de Lodi fica mais compreensível se considerarmos que nos dois últimos anos da década de 50 a palavra **pesquisa** ganhou uma grande importância na atividade desenvolvida pelo Departamento de Urbanismo. Com a mesma eloquência que se defendia no início da década a necessidade

do Plano Diretor, no final dos anos 50 exalta-se a importância da pesquisa. Lodi defende que o caráter mais moderno do urbanismo internacional consistia na possibilidade de um acompanhamento das demandas da sociedade em evolução. Através de pesquisas que antecederiam e acompanhavam a ação era preciso, na sua opinião, além do plano diretor, que houvesse uma constante pesquisa para "auscultar sua atuação e as reações que provocava, um constante reajustamento do plano".

Nesta primeira avaliação do andamento dos trabalhos do Plano Diretor, onde se reitera a convicção de que o plano deva estar mais próximo de um roteiro do que de um projeto, fica claro que o Departamento de Urbanismo estava naquele momento entendendo como cruciais as seguintes questões: circulação, zoneamento e organização da estrutura metropolitana.

A circulação estava sendo equacionada em função do transporte de alta velocidade e do transporte de massa. A via expressa, mito do urbanismo moderno americano como vimos, recomendada vivamente por R. Moses e por Anhaia Mello, tem na proposta municipal novamente um papel preponderante. Deveriam cortar e entrecortar o organismo urbano ligando-se às autovias. Não há um compromisso claro com o metropolitano, falando-se apenas em previsão das linhas urbanas de transporte coletivo rápido "deduzidas" de todos os estudos já realizados. Neste item, circulação e transporte, o esboço do Plano Diretor, tal como o apresentou C. Lodi em 1958, estava mais próximo das concepções de Anhaia Mello do que, das de Prestes Maia.

O zoneamento, outro "ideal" do urbanismo moderno, tem na proposta do Departamento de Urbanismo a tarefa de evitar uma compactação contínua da metrópole, enfatizando a divisão em unidades autônomas. Descrito como elemento poderoso de descentralização e reconcentração periférico, o zoneamento deveria funcionar como regulador da densidade demográfica permitindo segundo as expectativas, "o exato dimensionamento e previsão dos equipamentos e serviços para os diferentes setores da cidade".

*Prestes
Maia?*

E, finalmente, o Plano Diretor em andamento enfrentava a importante tarefa de desconcentrar as funções do município guardando, e até mesmo reforçando, a **organicidade da região metropolitana**. Não tenhamos dúvida que o Estudo da Sagsmacs, coordenado por Lebret, tem neste item um papel fundamental.

Tanto nesta avaliação de 58 quanto na do Relatório de Planejamento publicado pela Prefeitura Municipal em 1961, também coordenado por Carlos Lodi, podemos verificar que o Departamento de Urbanismo vinha efetivamente refletindo sobre a cidade, mas que a sua proposta não se configurava como uma alternativa, mas apenas como laboriosa conjugação de outras propostas apresentadas pelos mais diversos estudos efetuados ao longo da década de 50.

No documento de 1961 - Carlos Lodi - considerava que no quadriênio 1957/1961 houve uma mudança de rumo no planejamento da metrópole paulista⁸. Admitindo uma crise internacional no conceito de Plano Diretor, Lodi reforçava a necessidade de fazer prevalecer um conceito dinâmico de **planejamento** e de garantir o seu próprio processo cujo caráter principal é o de continuidade. Lodi, entusiasmado com a "mudança de rumo", a considerou uma verdadeira revolução. Ficavam para trás, "repudiados e abandonados, os esquemas antigos", visto que na sua opinião "nada resolviam mas apenas deslocavam os inconvenientes".

Por "esquemas antigos", não tenhamos dúvida, devemos entender as idéias defendidas por Prestes Maia. Ficava patente entretanto que não era uma tarefa simples para o Departamento de Urbanismo desvencilhar-se dos "esquemas antigos". É fácil perceber certas redações no documento de 1961 incorporando o **tom regressivo** de Anhaia Mello, lamentando a nossa **submissão ao progresso, o nosso "complexo de progresso"**, mas também o **tom tecnocrático** de Prestes Maia, mostrando o absurdo de São Paulo ainda não possuir a esta altura de seu desenvolvimento uma rede de vias de velocidade e sobretudo uma primeira linha de metrô.

Mas, apesar da "mudança de rumo", da "revolução" promovida na forma e nos conteúdos do Plano Diretor, seria ingênuo imaginar que os temas fossem inteiramente novos. A

metrópole paulista da década de 50, entrando nos anos 60, obrigava o Departamento de Urbanismo a enfrentar mais um plano viário. Vieram conjuntamente um plano de circulação e de transporte.

O esquema rádio-concêntrico de São Paulo era ainda uma vez o grande desafio. Considerado "fechado e gerador de pressão sobre um único centro", propunha-se que este esquema fosse atenuado a partir de uma divisão distrital da metrópole.

Em meio a estas "retomadas teóricas", defesa de esquemas viários abertos, "estruturação metropolitana", surgia algo verdadeiramente novo. A Prefeitura reconhecia a existência de 400 sociedades de bairro atuando na capital em defesa de suas reivindicações. Não vamos discutir aqui o sentido deste fenômeno e os seus desdobramentos; o importante por enquanto é registrar a "leitura" feita pelo corpo técnico da Prefeitura, sintetizado ainda uma vez na palavra de Lodi: "É muito significativo e sintomático o fato de haver movimentos cívicos pregando a participação consciente dos cidadãos ao trato da coisa pública nas menores cidades da área metropolitana de São Paulo, no ABC, mostrando que ambientes mais próximos à escala humana podem ser mais sensíveis às implicações de novos princípios. E este fato faz ressaltar mais viva a necessidade do próprio planejamento regional...⁹"

O Departamento de Urbanismo viu nestes dados a confirmação de que São Paulo já não podia mais aceitar qualquer análise ou proposta voltada para a arrumação do seu centro urbano esquecendo-se de que ele é totalmente condicionado pelas relações estruturais e funcionais que mantém com a enorme e sempre ampliada periferia. Somente a estruturação regional responderia a este risco de desarticulação. Sabemos hoje que esta aspiração do governo municipal de São Paulo só se realizou na década de 70, mais precisamente em 1967 quando o planejamento metropolitano institucionalizado passa a vigorar com a criação das primeiras regiões metropolitanas brasileiras.

O ritmo de transformações que a metrópole vivia no decênio 1950-1960 e, como já vimos, com um impulso para

continuar a crescer ainda mais, associado às dificuldades que o Departamento de Urbanismo enfrentava para chegar ao Plano Diretor idealizado por seus técnicos, colocou a Prefeitura diante da necessidade de intervenção imediata. A legislação urbana teve na década de 50 o intuito de resguardar alguns setores considerados mais ameaçados na concepção dos urbanistas municipais. O Plano Diretor posteriormente decidiria sobre o destino destas leis.

As duas mais relevantes leis do período foram: Lei 4805 de 1955,¹¹ denominada "Dos ruídos urbanos, localização e funcionamento das indústrias" e a Lei 5261 de 1957¹² que estabelecia coeficiente de aproveitamento de lotes, densidade demográfica, área mínima de lote por habitante e área mínima de espaços livres. Ambas influenciaram bastante a configuração da metrópole nas décadas seguintes.

A Lei 4805 de 1955 que partia do modesto objetivo de estabelecer disposições sobre os ruídos urbanos, a localização e o funcionamento das indústrias, "visando a proteção, o bem-estar e o sossego público", utilizava para alcançar o seu objetivo uma poderosa arma, o zoneamento. Embora incipiente, a subdivisão da metrópole em zonas marcou em 1955 uma importante etapa, na elaboração de um zoneamento mais efetivo, classificando os estabelecimentos fabris segundo os efeitos que poderiam causar à vizinhança e dividindo a cidade em quatro zonas -exclusivamente residenciais, predominantemente residenciais, mistas e industriais. Ressalvando-se que esta divisão prevaleceria apenas até que o zoneamento completo fosse aprovado. Com dados da própria prefeitura, do IBGE e das pesquisas da Sagmacs, foi elaborada uma planta com demarcação aproximada destas quatro zonas.

Conhecendo o curso que assumiram em São Paulo os problemas relativos aos ruídos urbanos, vale a pena citar um trecho do artigo do Engenheiro Luiz Gomes Cardim Sangirardi, técnico da Divisão do Plano Geral da Cidade comentando a recém criada lei, com indisfarçável confiança na ação do poder público e em última instância do urbanismo:

"A nossa cidade é uma das primeiras, e portanto das poucas cidades do mundo a contar com uma lei contra os

ruidos excessivos e demais transtornos à vizinhança; existem razoáveis meios legais para a proteção ao bem-estar e sossego dos paulistanos"¹³.

Em julho de 1957 com a aprovação da Lei 5261, São Paulo ganhava um novo instrumento de controle e disciplina; pela primeira vez aplicou-se na cidade de São Paulo o coeficiente de aproveitamento máximo para as construções. Lei suscinta, a 5261/57 previa que o coeficiente de aproveitamento do lote não deveria ultrapassar o índice "6" para prédios comerciais e índice "4" para edifícios de habitação coletiva. Limitava a densidade residencial líquida a 600 habitantes por hectare e exigia que cada habitação correspondesse à 35 m² de área do lote. Considerando o grave problema das garagens de estacionamento, sobretudo na área central, a Lei estimulava a sua construção considerando-as áreas fora do cálculo da área construída. No seu Artigo 3, a 5261/57 introduzia uma modificação no Código de Obra vigente¹⁴, propondo que os espaços livres para recreio público passassem a ser correspondentes a 20 metros quadrados por habitante, com uma base de 5 pessoas por unidade residencial.

Esta lei sensibilizou os urbanistas inspirando defesas apaixonadas e sérios ataques.

Do ponto de vista estritamente técnico era descrita como uma tentativa de controlar o congestionamento urbano, sobretudo das áreas centrais. A defesa apoiava-se nas questões de interesse coletivo procurando mostrar que o **congestionamento comprometia toda a metrópole.**

Tonificar, oxigenar, sanear o organismo urbano através do descongestionamento que o controle da densidade propiciava era naquele momento a "palavra de ordem" dos últimos CIAM. Buscava-se, através de um discurso veemente levar os arquitetos a estabelecer um compromisso sério com **mais sol, mais verde e mais ar** para as metrópoles oprimidas pela ausência destes atributos.

Com o significativo título "A construção vertical" em seu editorial a Revista Engenharia Municipal¹⁵ acolheu a nova lei com entusiasmo: "uma nova era começou para o desenvolvimento urbano de São Paulo". Tal ímpeto baseava-se na substituição do antigo critério de considerar a largura

das ruas como dado principal no cálculo da altura permissível dos edifícios pelo controle de ocupação dos edifícios e do solo através de coeficientes pré-fixados. A altura das construções, diz o editorialista, desaparece das preocupações da legislação municipal, "não mais oferecem interesse urbanístico uma vez, que o que importa, é criar o meio-ambiente higiênico, adequado às criaturas humanas, com ar, sol e vegetação, mesmo nos centros de maior densidade"¹⁶.

Mas, apesar das qualidades e das intenções anunciadas a Lei 5261/57 feriu interesses. Enquanto de um lado profissionais progressistas assinavam manifesto em defesa da lei, exaltando seu compromisso com interesses coletivos e com o "bem-estar comum" através de uma disciplinação do uso do solo, de outro, os profissionais da construção civil, alguns arquitetos e os agentes imobiliários denunciavam uma crise no setor da construção.

Em extenso e circunstanciado artigo o arquiteto Wilson Maia Fina¹⁷, membro da Comissão Permanente do Código de Obras, procurava mostrar que a crise da construção civil não deveria ser creditada à nova lei. Se em 1952, dizia ele, a Prefeitura expedia uma média diária de 35,8 alvarás por dia, isto é, 1,50 prédios por hora, e em 1957 este número caiu para 28,8 alvarás por dia e 1,20 plantas aprovadas por hora, dificilmente se poderia provar que o decréscimo era diretamente associado à nova legislação. Maia Fina mostra também no seu artigo, baseado em uma abundante quantidade de dados, que a média de crescimento da população na metrópole foi de 150.000 habitantes por ano entre 1950 e 1957. Segundo seus cálculos, com base nos 150.000 novos habitantes anuais e uma média de 5 pessoas por habitação, o nosso déficit anual de moradias é da ordem de 30.000 unidades. Estes números revelam, segundo Maia Fina, que do ponto de vista do investidor privado a habitação para aluguel ou venda deixou de representar um bom negócio. Os capitais, diz ele, "estão se encaminhando para atividades mais rendosas, colocados à disposição da indústria e da agiotagem bancária". Lembra com pertinência Maia Fina, o papel desempenhado pela própria lei do inquilinato neste quadro de pouca atividade construtiva.

Maia Fina conclue que questões financeiras e não urbanísticas respondem pela retração da oferta de moradia. O artigo cita uma eloquente taxa de juro bancário de 24% ano (1957) que por si só responde pelo deslocamento dos investimentos.

Um ataque técnico à Lei 5261, partiu do ex-diretor do Departamento de Urbanismo, Carlos Gomes Cardim¹⁸. Concentrando sua critica no **gabarito único para toda cidade** a lei reforça, segundo Cardim, inúmeros problemas, sobretudo aqueles associados à **dispersão**. Seu ponto de vista é que adotando o índice de densidade uniforme para toda a metrópole favorecia-se o adensamento da zona rural, estimulando ainda mais a configuração dispersa e tão condenada da metropole.

Para Gomes Cardim a principal imperfeição da lei era de origem "genética", isto é, ter sido pensada fora, ao lado, de uma abrangente **lei de zoneamento**. A diferenciação de setores urbanos era, na sua opinião, um critério essencial para o controle da verticalização da metrópole.

Sem levar em consideração interesses particulares e coletivos, na opinião de Gomes Cardim, a Comissão do Plano da Cidade agiu de forma autoritária desconhecendo, sublinha ele, "que estamos em um regime capitalista". E, como se poderia facilmente prevêr, o preço desta "desconsideração pelos interesses em jogo" a que alude Cardim, transformou-se rapidamente em um conjunto de artimanhas e artifícios capazes de atenuar e mesmo eliminar as "desvantagens" que a lei impunha ao setor imobiliário.

Quando em 1961 a Camara Municipal de São Paulo introduziu modificações na lei 5261/57 já se conhecia uma boa parte dos "expedientes" utilizados para dribla-la. A manobra mais corrente consistia na aprovação de plantas de edifícios comerciais, com maiores possibilidades de aproveitamento do terreno, que na verdade se destinavam a residências. Proliferam em São Paulo neste periodo 1957/1961 os apartamentos de tipo "sala e kitinete", que na verdade tinham sido aprovados como consultórios ou escritórios comerciais.

A limitação de densidade em edifícios residenciais em 600 habitantes por hectare, tendo por base de cálculo o número de dormitórios previstos no imóvel, fez propagar por sua vez pela cidade edifícios de programas peculiares, com salas para as mais variadas funções e apenas um dormitório.

Em 1961 quando se preparavam modificações à Lei 5261 o editorial da Revista de Engenharia¹⁹ lamentava ainda a inexistência de um plano diretor. A urgência já manifestada no início da década, foi lentamente se esvaziando em nome de um aperfeiçoamento que sugeria embaraço.

A mudança do cenário urbano ao longo dos anos 50, assim como a incorporação de novas linhas conceituais, transformaram a elaboração do Plano Diretor num trabalho melancolicamente lento. A escandalosa inexistência de uma planta cadastral atualizada em 1961, catorze anos após a organização do Departamento de Urbanismo, comprovava a dimensão do atraso e a profundidade dos problemas. Difícil dizer que não houve algum empenho. O problema estava na absoluta defasagem que existia entre o ritmo de proliferação dos problemas e os procedimentos institucionais e administrativos. No entanto somos obrigados a concluir que a tarefa a que se propuseram os arquitetos, engenheiros, urbanistas, técnicos, administradores e políticos, não se realizava. Em 1961 o atuante arquiteto Roberto de Cerqueira Cesar afirmava:

"Os males causados pelo desenvolvimento empírico e caótico da cidade estão na razão direta do seu crescimento, o que vale dizer que em São Paulo estamos na situação mais desfavorável possível"²⁰.

Esta constatação remete a outra, do arquiteto E.Kneese de Mello, que já citamos aqui, feita dez anos antes, num promissor Dia Mundial do Urbanismo, quando ele convocava os arquitetos a tomar sobre seus próprios ombros a tarefa de prevenir que a cidade fosse "destruída pelo progresso".

O que se pode observar é que todos que estiveram verdadeiramente envolvidos com os problemas urbanos paulistanos neste ponto de inflexão que foram os anos 50, acreditaram na possibilidade de poder conter os aspectos negativos implícitos em uma urbanização acelerada através do

conjunto de instrumentos presentes na ação do urbanista e do planejador urbano. E que o pequeno caminho percorrido no sentido de efetivamente evitar a "destruição" temida por Kneese de Mello não pode ser atribuído exclusivamente a deficiências de ordem profissional.

A dificuldade de produzir "respostas" estava provavelmente presente no equacionamento das questões. A organização físico-espacial foi seguramente excessivamente valorizada em detrimento de outros registros da questão urbana. As limitações dos instrumentos disponíveis não foram devidamente encaradas pelo Estado e pelos profissionais liberais, que se debatiam com o crescimento inexorável da metrópole.

Entretanto, se a nossa avaliação acêrca da produção do poder público, isto é, do Departamento de Urbanismo e da elaboração do Plano Diretor ao longo do decênio 50/60 deslocar-se para o início dos anos 70, teremos um panorama menos sombrio. Se em 1958 Carlos Lodi no exame do andamento do Plano Diretor aponta como premissa para a sua elaboração - a circulação, o zoneamento e a organização da estrutura metropolitana, veremos que tanto o Plano Urbanístico Básico, quanto o Plano de Desenvolvimento Integrado (PDDI) promulgado em 1971, foram de alguma forma a realização destes critérios estabelecidos no final dos anos 50. A cidade subdividida em zonas de uso, o conjunto de "vias expressas" e uma grande quantidade de informações e metodologia introduzida pela Sagmacs tornam o PDDI um produto derivado em muitos aspectos de questões intensamente discutidas, mesmo que de forma muitas vezes inadequada e até mesmo quixotesca, neste ponto de inflexão que foi a década de 50 em São Paulo.

6. ENTRE A AMEAÇA DA METRÓPOLE TIRÂNICA E A PROMESA DA METRÓPOLE MODERNA.

O EMBATE DAS IDÉIAS DE LUIZ DE ANHAIA MELLO E FRANCISCO PRESTES MAIA.

A polarização entre as idéias de Luiz de Anhaia Mello e Francisco Prestes Maia, vital para o desenvolvimento do pensamento urbanístico em São Paulo, não se circunscreve à década de 50. Entretanto, considerando nossa hipótese inicial, isto é, de que vivemos no período 1950-1960 um ponto de inflexão tanto no desenvolvimento da cidade quanto da reflexão sobre ela, consideramos que as divergências entre ambos amadureceram e tornaram-se então mais significativas.

A "disputa" entre Anhaia Mello e Prestes Maia, contidas implicitamente nas suas propostas e explicitamente em textos e pareceres, e mais tarde expressa pelos grupos de técnicos e profissionais liberais reunidos em torno dos dois urbanistas, pode ser deliberadamente resumida e simplificada como sendo a maneira como cada um deles, e conseqüentemente seu grupo de adeptos, acreditava que deveria ser encaminhado o futuro da metrópole paulista. As posturas e propostas de Anhaia Mello e Prestes Maia já foram discutidas neste trabalho quando descrevemos e analisamos os documentos "Plano Regional de São Paulo - Uma Contribuição da Universidade para o Estudo de um Código de Ocupação Lícita do Solo" de autoria de Anhaia Mello de novembro de 1954 e o "Ante-Projeto Para um Sistema de Transporte Rápido Metropolitano" de Prestes Maia de 1955.

O documento elaborado por Anhaia Mello enquanto Presidente da Comissão Orientadora do Plano Diretor do Município de São Paulo instituída em 1947, teve o parecer de Francisco Prestes Maia e de outros conselheiros. Este conjunto de textos constituem uma peça chave na compreensão do pensamento urbanístico paulistano no período 1950-1960¹. As questões cruciais que se apresentavam aos técnicos e urbanistas naquele momento concentram-se em torno da necessidade imperiosa de estabelecer um ponto de vista claro sobre a organização interna e o porte que a metrópole

industrial paulista deveria alcançar.

Esta tarefa monopolizou a discussão, ocupou os melhores e mais preparados profissionais do urbanismo e acabou por criar pelo menos duas linhas de pensamento². Como já dissemos acima, a polarização conceitual entre Luiz de Anhaia Mello e Francisco Prestes Maia é anterior aos anos 50; mas acreditamos que as questões colocadas naquele momento tornaram mais claros e de certa forma mais maduros os argumentos dos dois mais influentes urbanistas e dos demais profissionais que os acompanhavam nas propostas e nos argumentos.

Seria errado traçar uma oposição maniqueísta entre Anhaia Mello e Prestes Maia. Os pontos de discordância entre os dois são na verdade extremamente elaborados. Nenhuma das teses centrais do "Esquema Anhaia" são sumariamente rejeitadas por Prestes Maia. Seus argumentos apontam simplesmente para outro caminho. Mesmo quando faz uma provocação ou um comentário sarcástico, Prestes Maia tem a pretensão de estar exprimindo uma opinião apenas "técnica".

Na introdução do parecer ao "Esquema Anhaia", Prestes Maia, como quem procura separar os aspectos subjetivos dos objetivos, arrola algumas objeções à postura profissional de Anhaia Mello. Para Prestes Maia havia nas propostas e no discurso de Anhaia Mello uma veemência excessiva contra a metrópole e seu desenvolvimento. No calor da condenação do crescimento, aponta Prestes Maia, os argumentos e o vocabulário de Anhaia Mello tornavam-se tão dramáticos que acabavam por assumir um tom fanático, pouco racional e nada profissional.

Além da avaliação e argumentação exaltadas de Anhaia Mello, que o acabam desviando, segundo Prestes Maia, das "verdadeiras" respostas aos problemas metropolitanos, existe uma questão de cunho mais teórico, calcada em situações e modelos "ideais" e cuja transcendência o impede de tratar objetivamente a realidade paulistana. Suas propostas estão permanentemente mediadas por dados teóricos elaborados em outros contextos urbanos. Neste ponto a disputa assume aspectos pitorescos, pois Prestes Maia não deixa passar um índice ou uma taxa proposta por Anhaia Mello sem indicar a

procedência, quase sempre alheia à nossa realidade. Assim, por exemplo, quando Anhaia Mello propõe 40 m² de espaço livre por habitante Prestes Maia logo revela que esta é a taxa pedida por Abercrombie para Londres, isto é, um acre para 100 habitantes. Tais comentários repetem-se ao longo do texto todas as vezes que surge uma oportunidade. Prestes Maia reforça assim o caráter teórico da proposta de Anhaia Mello e de certa forma exhibe também seus conhecimentos mostrando-se perfeitamente familiarizado com as "fontes" do opositor. Prestes Maia continuando suas objeções, condena a utilização excessiva por parte de Anhaia Mello destes índices calculados em outras situações urbanas, por acreditar que as cidades absolutas não existem. Para ele as cidades são realidades específicas não comportando tantas generalizações.

E, talvez, por acreditar que esta individualidade exista, realmente, Anhaia sofre mais uma crítica. Seus estudos prévios, "surveys" para usar um termo caro a Anhaia Mello e aos anos 50, onde procurava conhecer detalhadamente a realidade sobre a qual se preparava para intervir, são vistos por Prestes Maia como obstrutivos e até inibidores do início dos trabalhos, isto é, das **propostas concretas e urgentes**.

Como contraponto da postura eminentemente técnica que pretendia impor às suas propostas e projetos, Prestes Maia encara com prevenção a abordagem "demasiadamente sociológica" de Anhaia Mello. O uso da palavra "sociológico", neste contexto, pode levar a um mal entendido. O que Prestes Maia objetava na abordagem de Anhaia Mello era na verdade o papel de "reformador social" que o urbanista acabava por postular. A dependência que as transformações espaciais supostamente manteriam com as instâncias econômicas e sociais era vista por Prestes Maia como superestimada e parcial.

Para encerrar o seu rol de "observações críticas" acerca do pensamento e postura de Anhaia Mello, Prestes Maia aponta para uma característica de cunho eminentemente ideológico: o discurso competente. Prestes Maia via na forma eloquente, pormenorizada, e sem dúvida alguma também erudita

de Anhaia Mello manifestar-se, uma maneira de impor sua autoridade profissional. O leitor, o ouvinte, o "leigo contribuinte" ficavam desta forma "sujeitos" a uma "disciplina transcendente", só penetrável e abarcável através de um razoável conhecimento técnico.

Estas observações que incidem, como dizíamos sobre os aspectos mais subjetivos da postura de Anhaia Mello, tem o mérito de lançar também alguma luz sobre o pensamento urbano do próprio Prestes Maia, que ponto por ponto, **se considera uma antítese de seu oponente** ².

No plano objetivo o principal eixo de embate entre estas duas orientações no período que enfocamos, concentra-se nas **teses restritivas** de Anhaia Mello. A essência das suas propostas, contidas em inúmeros documentos, sintetizam-se no "Esquema Anhaia" onde, uma vez estabelecido o "inventário completo da desordem", ele cravava sobre a metrópole uma série de limites: limite de implantação de indústrias, limite da área edificada, limite de alturas máximas, etc. Com estas medidas, Anhaia Mello pretendia substituir o que ele chamava de "ribbon development" pelo "urban fence"³, criando assim, segundo seu ponto de vista, uma equilibrada transição entre campo e cidade.

Inteiramente convencido da necessidade de criar uma atração para a vida na área rural, Anhaia Mello fala em "ferme radieunse" e "village cooperatif", onde a indústria rural iria propiciar melhores condições de vida. O magnetismo da cidade teria assim seu contraponto no magnetismo rural, criando aquela situação intermediária defendida no início do século por Ebenezer Howard (1850-1928).

Prestes Maia, que inicialmente tende para uma desqualificação irritada das teses limitativas de Anhaia Mello acaba, depois de adjetivá-las de "simplistas", por contra-argumentar de forma mais refletida. Sua argumentação baseia-se sobretudo nas **potencialidades ainda não totalmente exploradas da metrópole**. No que diz respeito, à limitação de instalação de novas indústrias, dado o exaurimento da metrópole, Prestes Maia aponta para a plausibilidade das transformações mediante novas obras e novos planos. A crise

de abastecimento de água e energia elétrica são na sua opinião contornáveis através de novas aduções e transferência em alta tensão. A quantidade de terrenos disponíveis ou mal aproveitados reforça a argumentação de Prestes Maia, que enfaticamente afirmava que enquanto estas impossibilidades não fossem comprovadas as medidas restritivas e limitativas seriam arbitrárias.

A contra-ofensiva de Prestes Maia não é, insistimos, uma simples contraposição simétrica aos pontos propostos por Anhaia Mello. Ele acredita, e o diz textualmente, que a solução para as cidades existentes está na introdução de normas e diretrizes de planejamento e prega obstinadamente a necessidade de adaptação. E por adaptação ele entende um permanente ajuste da metrópole às exigências da organização da sociedade moderna. Este ajuste tem na concepção de Prestes Maia um forte componente físico. Mas é preciso ressaltar que este componente não é exclusivo. Tem grande interesse lembrar que a "unidade-de-vizinhança", tão associada às teses de Anhaia Mello, é no parecer ao "Esquema Anhaia" reivindicada por Prestes Maia como sendo um dos recursos projetuais por ele apresentado, desde 1929, de estruturação e organização do espaço urbano.

A unidade de vizinhança tem para Prestes Maia um papel fundamental no urbanismo moderno, justamente por se apresentar como fator de "organização e descongestionamento" capaz de suprimir os argumentos utilizados por Anhaia Mello para defender o "congelamento geral das cidades". Descentralizando serviços e comércio a "unidade de vizinhança", tal como a vê Prestes Maia, oferece à megalópole uma nova estrutura funcional.

Embora ambos acreditem que a unidade de vizinhança pudesse representar um dado a favor do crescimento "biológico celular", em detrimento do "entumescimento ilimitado" e patológico do núcleo central, Prestes Maia e Anhaia Mello possuíam uma divergência conceitual sobre o seu papel na organização social da população. Anhaia Mello via na "unidade de vizinhança" a chance de reencontrar a vida social comunitária, cara aos utopistas do século XIX.

Prestes Maia, consciente do cosmopolitismo

metropolitano, via na "escala humana" e na "comunidade social" uma **atitude retrógada**, como já dissemos ao analisar a proposta de Anhaia Mello no item dedicado ao "Plano Regional de São Paulo". Instrumento de intervenção e organização estrutural na concepção de Prestes Maia, a **unidade de vizinhança** é para Anhaia Mello a possibilidade de intervir no modo de vida urbano. Para Prestes Maia, levando longe sua irreverência, **Anhaia Mello estava transformando um princípio técnico em pura ideologia.**

No que diz respeito ao **zoneamento** temos a mesma rota de colisão. Ambos são favoráveis à sua implantação, mas por razões profundamente diversas. Para Anhaia Mello como já se pode prevêr, o **zoneamento** representa uma **oportunidade de contenção, de atenuação da expansão.** Para Prestes Maia o **zoneamento é instrumento de condução do processo de crescimento,** de "disciplina de sua extensão, evitando dispersões prematuras injustificadas e anti-econômicas"⁴. E, em total confronto com a concepção de Anhaia Mello, Prestes Maia propunha que uma vez atingida certa densidade construtiva ou demográfica na zona delimitada (ainda a ser definida), a linha divisória deveria passar a um ponto mais avançado.

A **densidade construtiva** proposta pelo "Esquema Anhaia", com as alturas máximas fixadas em trinta metros para os prédios comerciais e não mais de uma vez e meia a largura das ruas, representa a manutenção do modelo disperso de metrópole já muito criticado no período. "Arbitrariedade" é a palavra chave utilizada por Prestes Maia para apreciar as limitações propostas por Anhaia Mello. O progresso técnico, "deus ex machina" de Prestes Maia, estava, diante das limitações de gabarito propostas pelo "Esquema Anhaia", banido da cena metropolitana de São Paulo. Os novos sistemas estruturais em aço, o concreto armado, o aperfeiçoamento da circulação vertical seriam, segundo Prestes Maia, dispensáveis nestas prosaicas construções de 30 metros.

Como a justificativa para estas limitações não são de ordem higiênica, uma vez que as questões de iluminação, ventilação e insolação, vinham também sendo tratadas e de certa forma resolvidas, só restavam para a avaliação de

Prestes Maia as questões de "estética, harmonia e tradição". Estas ele rejeitava sem hesitação, em nome das características da própria metrópole paulista, que descreve assim: "São Paulo é cidade moderna, sem tradição estética, sem homogeneidades, sem logradouros arquitetonicamente compostos e onde os arranha-céus há muito já furaram o teto proposto"⁵.

Esta feição da metrópole, longe de se configurar como deficiência ou mediocridade para Prestes Maia, representava antes privilégio e de certa forma, **emancipação**. Com tais características a metrópole paulista aproximava-se de forma auspiciosa das cidades americanas. Filadélfia, Boston, San Francisco, afirma ele, são algumas das cidades onde uma regulamentação flexível chega a aceitar coeficientes três a quatro vezes maiores do que aqueles propostos por Anhaia Mello para São Paulo. E, antecipando de forma surpreendente a modernização do zoneamento das grandes cidades americanas, Prestes Maia mostra no seu parecer a necessidade de conciliar a "área de piso", que poderá ficar livre para jardins, com o desenvolvimento em altura.

A polarização entre os "coeficientes londrinos" e a "verticalização americana", a discordância radical em torno da implantação do sistema metropolitano, visto por Anhaia Mello como obsoleto e arcaico, e como necessário e moderno por Prestes Maia, revelava nos anos 50 uma dupla concepção de metrópole e de urbanismo, que aliás vinha se forjando desde os anos 30. Enquanto cidade, São Paulo dos anos 50 era para Prestes Maia a promessa da metrópole moderna; para Anhaia Mello era sobretudo a ameaça da metrópole tirânica. Enquanto Prestes Maia buscava no urbanismo a reflexão e os instrumentos para realizar da forma mais eficiente e integral a função metropolitana de São Paulo, Anhaia lançava-se obstinadamente no caminho da domesticação do processo, buscando com uma série infindável de propostas e leis atenuar e conter a transformação que ele considerava pernicioso. É interessante voltar a observar que muitos destes instrumentos e princípios para ação recomendados por Anhaia Mello, são igualmente indicados por Prestes Maia porém com objetivos opostos. É o caso do Plano Diretor,

fundamentalmente controlador para Anhaia Mello é apenas indutor para Prestes Maia.

As posturas técnicas, a reflexão teórica e as obras dos dois urbanistas paulistas, sugerem uma aproximação com os dois modelos do urbanismo moderno: o modelo culturalista e o modelo progressista, tal como os descreveu Choay (1965)6.

Enquanto a classificação de Prestes Maia é clara, pois os atributos de seu pensamento e de sua ação convergiam sem dúvida para o modelo progressista, a classificação de Anhaia Mello como modelo culturalista é menos óbvia. Ao incluir nas suas manifestações e propostas técnicas elementos característicos do modelo progressista, Anhaia Mello acabava por criar um modelo híbrido. Mas, apesar das "falsas pistas", acreditamos que seu pensamento urbanístico aproxima-se mais da vertente dita culturalista.

Os dois modelos criados por Choay pertencem ao quadro geral do urbanismo moderno que segundo sua postulação é uma prática de especialistas, que se pretendem despolitizados e enfrentam na organização do espaço urbano uma tarefa prática.

A presença da palavra despolitizado aponta para a distância que se impôs, a partir da cidade industrial moderna, entre os problemas globais da sociedade e os específicos do urbanismo. Esta característica do urbanismo moderno é para Leonardo Benevolo a essência, o predicado mais fundamental da nova disciplina que se organiza em torno das questões suscitadas pela cidade industrial. A tese central de seu livro "As Origens Da Urbanística Moderna"⁷, publicado em 1963, é que a cultura urbanística que emergiu no contexto conservador europeu da segunda metade do século XIX, passou a responder a uma demanda fundamentalmente técnica, tornando-se assim uma simples prestação de serviços ao poder constituído. Entendido desta forma, o urbanismo perde sua autonomia, a sua possibilidade de iniciativa tornando-se dependente de solicitações precisas. O bonapartismo francês, o conservadorismo dos "tories" ingleses, são as referências políticas da nova disciplina, que Benevolo qualifica como "agnóstica e subalterna"⁸.

Consciente deste atributo do urbanismo moderno, Prestes

Maia não poupava seu adversário toda vez que percebia uma inclinação de transformar "técnica" em "ideologia". Ao discutir, como já vimos, o princípio da unidade de vizinhança, que ele considerava uma criação privilegiada do urbanismo moderno, Prestes Maia mostra o desejo de Anhaia Mello de utilizar tal princípio não apenas nos seus aspectos funcionais e estruturadores, procurando sobretudo alcançar o modo de vida da população, buscando, como já vimos, proporcionar uma experiência de vida comunitária, associativa, na "escala humana".

Esta postura de Anhaia Mello, onde a proposta técnica assume traço ideológico, o lança no centro do modelo "culturalista". Aglutinam-se neste modelo uma série de características básicas, com as quais Anhaia Mello estará quase sempre em profunda sintonia. Começando pelos traços físicos temos uma noção importante do modelo culturalista, perfeitamente perceptível no pensamento de Anhaia Mello: a delimitação clara do organismo urbano. Como os próprios títulos de seu trabalho indicam, Anhaia Mello privilegia a escala regional, buscando abarcar uma totalidade planejável, organizada de tal forma que o conjunto prevalece sobre as partes, que assumem assim um caráter complementar. A cidade (Anhaia Mello falava pouco na metrópole) como tal, embora não esteja fora da discussão, nunca é o elemento de base; estava sempre enquadrada num amplo "sistema regional". Apesar desta atenuação do seu papel, a cidade terá, na concepção de Anhaia Mello, limites precisos. A "urban fence" que ele propõe no "Esquema" tem a função de criar um obstáculo ao crescimento contínuo e marcar com clareza a diversidade e a complementaridade das relações entre o mundo rural e o urbano.

O que move todo pensamento de Anhaia Mello é a sua determinação de **reverter o ciclo metropolitano**. O **regionalismo** e a **contenção** da cidade são estratégias para alcançar esta meta maior.

Choay descreve este procedimento, apontando para uma questão metodológica muito relevante. Para ela a idealização de uma situação urbana do passado, isto é, a cidade pré-industrial, acaba por propiciar uma **reificação do tempo**, que

tratado como se fosse espaço, ganha com esta concretude a propriedade de se tornar reversível. Em qualquer estágio do desenvolvimento urbano, descrito por Anhaia Mello⁹, excluídos os dois primeiros - eópolis e polis - onde reina o equilíbrio nos demais - metrópolis, megalópolis, tiranópolis e necrópolis - a estratégia recomendada é a interrupção do processo e o retorno à harmonia bem-aventurada dos dois primeiros. A necrópolis, fim do ciclo, deveria ser evitada com empenho, mesmo que para isso se organizasse cuidadosamente a imobilização do organismo urbano. E a imagem que este organismo jacente daria de si mesmo, podemos facilmente imaginar, é de algo muito próximo da morte.

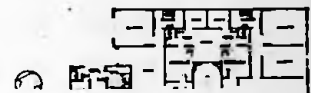
O eixo central da proposta de Anhaia Mello, para a contenção do ciclo de crescimento anárquico é o planejamento orgânico baseado na "limitação forçada por fatos exteriores". Dois princípios de ação conduzem o processo de contenção: o regionalismo e a polinucleação. E como o próprio Anhaia Mello reconhece estes são os elementos fundamentais do espaço metropolitano. Tal reconhecimento nos leva a pensar que no caso de São Paulo a teoria de Anhaia Mello teve que dobrar-se à uma veemente realidade: o estágio metropolitano já instalado deve ser incorporado como um dado de trabalho. O empenho no caso paulistano, segundo Anhaia Mello, deveria ser o de evitar a continuação do processo através de um tratamento que atacasse de forma enérgica as questões cruciais que a metrópole enfrentava, de acordo com a sua avaliação: congestão, deterioração das áreas centrais e desequilíbrio entre metrópole e campo. A resposta mais imediata, segundo seu ponto de vista é a inserção da metrópole no contexto regional, estabelecendo com clareza seus limites e atenuando a centralidade asfíxiante sobretudo através da polinucleação corporificada na unidade de vizinhança.

Para sustentar estas idéias, Anhaia Mello toma de cada um dos teóricos do urbanismo definições, máximas e pontos de doutrina, criando um discurso vertiginoso onde nomes conceitualmente inconciliáveis convivem no mesmo parágrafo. A unidade de vizinhança, por exemplo, é apresentada e

defendida tanto através de Ebenezer Howard (1850/1928), um culturalista que fala textualmente "em romper com o presente", para que o futuro tenha como parâmetro a qualidade urbana do passado, quanto de Le Corbusier (1887/1964), cujo rompimento com o presente significa um mergulho confiante no futuro. Retirados de forma hábil de seus contextos, os trechos dos dois autores têm no discurso de Anhaia Mello a função de legitimar sua abordagem, de tornar bem fundadas suas propostas. Ficava escamoteado nestas citações, que os modelos urbanos dos dois autores eram essencialmente distintos e até de certa forma inconciliáveis. Enquanto Howard, decano do modelo culturalista prega uma cidade essencialmente, diferenciada (objeto único), cujo arquetipo físico vem do passado, Le Corbusier, pensador central do modelo progressista, busca uma cidade universal, onde a técnica moderna associada a um novo discurso estético, possa resolver os problemas colocados pela grande cidade. Se para os culturalistas Choay foi buscar o significativo adjetivo nostálgico, os progressistas têm na sua interpretação compromisso com a idéia de modernidade.

Sem se detêr em especulações sobre o significado da palavra modernidade, Choay esclarece sua concepção em uma sintética e ilustrativa frase: "A grande cidade do século XX é anacrônica porque ela não é a contemporânea verdadeira nem do automóvel nem das telas de Mondrian"¹⁰. Assim, para alcançar a contemporaneidade, a metrópole deve tornar-se um "objeto técnico", capaz de conviver eficientemente com o automóvel e um "objeto estético", capaz de conviver em paralelo com a produção artística moderna.

Se ser "moderno" é fornecer ao automóvel a possibilidade de deixar de ser objeto de conflito e passar a desempenhar um papel harmonioso e eficiente, não podemos ter dúvida: Prestes Maia merece a designação de progressista. Nos anos 50 ainda se executavam em São Paulo obras relacionadas ao "Plano de Avenidas" elaborado por ele nos anos 30. A tentativa técnica e estética - basta observar as pranchas de perspectivas para perceber a intenção estetizante - de melhorar a performance da metrópole



*São Paulo precisa
de um plano diretor*

L. A. B.

RESIDENCIA A RUA JOSE CLEMENTE 34 - SAO PAULO

PROJETO
E
CONSTRUÇÃO DE
AYRES & AYRES LTDA.
Engenheiros - Construtores
R. José Bonifácio, 367 - 7º
São Paulo



PROJETO DE ARQUITETURA E CONSTRUÇÃO DE AYRES & AYRES LTDA. RUA JOSÉ BONIFÁCIO, 367 - 7º ANDAR - SÃO PAULO - SP. PROJETO DE ARQUITETURA E CONSTRUÇÃO DE AYRES & AYRES LTDA. RUA JOSÉ BONIFÁCIO, 367 - 7º ANDAR - SÃO PAULO - SP. PROJETO DE ARQUITETURA E CONSTRUÇÃO DE AYRES & AYRES LTDA. RUA JOSÉ BONIFÁCIO, 367 - 7º ANDAR - SÃO PAULO - SP.



SÃO PAULO PRECISA DE UM PLANO DIRETOR. 1951

paulistana através de um plano viário, tem no seu "Plano de Avenidas" um exemplo muito importante. Foi a marca mais profunda que se imprimiu no espaço urbano paulistano até aquele momento, no sentido de alterar as suas feições provincianas e criar um esquema funcional para a metrópole em desenvolvimento intenso. Quinze anos mais tarde, em 1955, o "Ante-Projeto de um "Sistema de Transporte Rápido Metropolitano", renovou a intenção de associar, através de um projeto abrangente, os problemas **de transporte de massa, tráfego e urbanismo**. Ao analisarmos o Ante-Projeto procuramos apontar no seu conteúdo todos os elementos que confirmassem a intenção de Prestes Maia de dotar São Paulo, tal como o fez em 1930 , de um equipamento urbano essencialmente moderno.

O "Plano de Avenidas" representou também uma resposta conceitual e técnica aos problemas que a cidade enfrentava naquele momento. A resposta dada assumiu e até mesmo reforçou o "padrão periférico de crescimento", procurando criar as condições para que a ocupação extensiva do solo não se tornasse fator de desintegração urbana. O sistema viário rádio-perimetral proposto pelo "Plano de Avenidas" tinha como objetivo consolidar as relações urbanas entre os novos bairros periféricos e o centro da cidade.

A sua implantação incluiu também uma alternativa importante para o transporte coletivo urbano. Pneus e não trilhos atenderiam as necessidades funcionais e econômicas da cidade que se industrializava e crescia. Ao longo das décadas de 40 e 50 vai saindo de cena o "**inadequado**" bonde e entra em cena o "**versátil**" ônibus agente decisivo no processo de expansão periférica.

Em 1955, no "Ante-Projeto para um Sistema de Transporte Rápido", apoiado na argumentação de que a cidade havia **amadurecido**, Prestes Maia preconiza a necessidade imperiosa da implantação do metropolitano. Do "Plano de Avenidas" ficou apenas a convicção que o sistema deveria ser superficial. Nos demais itens, as opiniões técnicas e conceituais variaram bastante.

O **amadurecimento** da metrópole, para Prestes Maia, era basicamente o seu crescimento demográfico, o seu crescimento



OS PONTOS DE ONIBUS DO ANHANGABAÚ. 1956
Fonte: Nosso Século Nº.8

econômico, o seu crescimento físico. Uma vez garantida a **manutenção dos coeficientes de crescimento e expansão**, o equipamento moderno mais evidente para ele era é o **metropolitano**.

A **avenida**, figura central do plano de 1930, é em 1955 reconsiderada: "A solução **avenidas**" só agravaria o congestionamento, aumentando a vinda e concentração de veículos no centro e o uso geral deles na cidade". Prestes Maia, imbuído de um pragmatismo incondicional, mostra de maneira circunstanciada que é muito mais difícil traçar uma **via expressa** dentro de uma metrópole compacta do que uma **linha de trânsito rápido**. Considera que para alcançar as características técnicas desejáveis, "ela exige largura e obras de arte tais, que seu custo médio fica acima dos das linhas metropolitanas"¹¹. E ainda, que com uma capacidade de vazão muito menor em número de passageiros, comparadas às linhas metropolitanas, as vias expressas atenderiam ao tráfego de luxo (automóvel e ônibus) enquanto o metropolitano atenderia sobretudo à massa de trabalhadores. O urbanista considera ainda que São Paulo só poderia realizar "com facilidade" **avenidas-expressas** típicas, na Avenida Itororó, até o Ibirapuera e nas margens do Tietê e Pinheiros. Seu esforço em termos de sistema viário complementar ao metropolitano foi, como já vimos, a execução da Segunda Perimetral.

Assim como em 1930, o sistema radial-perimetral continua a receber a atenção e a recomendação de Prestes Maia. Complementar do metropolitano, a Segunda Perimetral é sobretudo o arremate do sistema iniciado com o perímetro chamado de "irradiação" que visou desviar do centro o tráfego que o atravessava. Envolvendo uma área sete vezes maior, a Segunda Perimetral tinha o objetivo de desviar as correntes diametrais.

Rememoramos aqui estes dados, já discutidos, apenas para evidenciar a postura de Prestes Maia no contexto do pensamento urbanístico dos anos 50, e sobretudo as suas importantes divergências com as soluções encaminhadas por Anhaia Mello.

Tendo como parâmetro o "exemplo universal" das grandes metrópoles cujos problemas ao se manifestarem em São Paulo confirmavam de maneira promissora o seu **promissor futuro metropolitano**, Prestes Maia estava convencido da **necessidade de evitar, não o crescimento, mas a interrupção do processo devido a ineficiência do funcionamento urbano**. Para ele, a intensa conurbação da costa leste americana, de Boston até Washington, que nos anos 50 já atingia 30 milhões de habitantes, só se revelava um problema na medida em que, por dificuldade de coordenação municipal, não pudesse ser devidamente administrada.

A sua tese dominante, já analisada neste trabalho, é a da **vulnerabilidade das cidades cujo crescimento não é devidamente orientado**. Vale a pena repetir suas palavras: "o que prejudica as cidades não é o tamanho, é a desproporção.... Desproporção é para Prestes Maia a patologia que se instala na metrópole quando os problemas decorrentes do crescimento natural e desejável não são devidamente considerados, analisados e resolvidos técnica e politicamente. O que está em jogo, na sua concepção, é o comprometimento da "máquina urbana", do seu funcionamento e da sua rentabilidade. Sua intensa defesa do metropolitano para São Paulo repousava basicamente ^{na} ~~há~~ certeza de que o transporte e o tráfego paulistano estavam naquele momento caminhando para uma situação de impasse. Este pragmatismo ele atesta ao afirmar: "se a necessidade se tornar matematicamente patente no terceiro milhão (de habitantes), ou no quarto, ou no quinto é indiferente. O que se pode tomar por certo é que, com a cifra já atingida e com o coeficiente de crescimento que há quase um século se mantém, e que na pior das hipóteses decrescerá, mas não tão cedo nem rapidamente, o momento crítico da necessidade absoluta será logo atingido. A maioria dos que tem estudado a questão pensa mesmo que este momento já chegou e o exemplo universal não diz outra coisa".

A esta altura já enumeramos uma série de exemplos que atestam a postura "progressista" de Prestes Maia e a orientação "culturalista" de Anhaia Mello. Mas, sabemos muito bem que toda classificação tem seus limites.

Reconhecer a corrente de pensamento que domina cada uma das análises e propostas dos dois urbanistas, tornar-se-á uma atividade relevante apenas se chegarmos a apontar como estas posturas traduziram-se concretamente na metrópole. Gostaria de sublinhar que a **tradução** destas orientações não deve ser avaliada exclusivamente na concretude física da metrópole. Podem traduzir-se, como desejavam os dois urbanistas, no modo de vida da sociedade paulistana no período em que ambos atuaram no cenário político e profissional. Não há dúvida que a materialização dos projetos é o caminho mais evidente, mas é importante tentar buscar as demais dimensões.

A primeira conclusão que podemos considerar é que, apesar das profundas divergências que existiam entre o pensamento e as propostas de Prestes Maia e Anhaia Mello, ambos encaravam a metrópole como um fato físico. Apesar de diluí-la na região, Anhaia Mello, tanto quanto Prestes Maia, encaminha suas análises e propostas no sentido de uma reorganização principalmente material. **Estancar ou propiciar o crescimento, circular pela via-expressa ou transportar-se pelo metropolitano, refrear os gabaritos ou disciplinar e estimular a verticalização, agrupar a população em "unidades de vizinhança" funcionais ou por "classes e interesses", são todas alternativas de intervenção física na metrópole.**

No entanto a divergência entre Prestes Maia e Anhaia Mello volta a emergir, a ganhar força, quando nos perguntamos quais eram os compromissos e os objetivos de cada um deles. A longa e substantiva série de distinções conceituais e metodológicas expostas abundantemente por cada um deles não revelam apenas pontos de vista distintos. Revelam sobretudo, apesar da ênfase nos aspectos materiais, compromissos diferentes. Anhaia buscava através da organização da metrópole propiciar um equilíbrio social. Ele assim se exprimiu no Plano Regional: "Não é possível adiar a explosão de uma campanha em prol da descentralização da indústria no Brasil, na qual se empenhem as classes produtoras e os poderes governamentais do Município, do Estado e da União".

A descentralização, segundo Anhaia Mello, proporcionaria melhor proteção ao parque industrial na

eventualidade de uma guerra¹². Significará, o descongestionamento das metrópoles, com a consequente **suavização das agitações sociais**, que fervem em decorrência das inúmeras aflições que torturam seus habitantes.

Apesar da "guerra fria" estar efetivamente presente no cenário mundial dos anos 50, o argumento de Anhaia Mello é apenas retórico. O que realmente conta no trecho citado, é a sua convicção de que o congestionamento urbano compromete a "paz social". Descentralizar a indústria, na sua concepção "suaviza as agitações sociais" na medida em que remove a área de transição ou deterioração urbana e humana que ameaça o centro urbano. O modelo proposto pela Escola de Chicago, inúmeras vezes citado por Anhaia Mello, teve uma forte influência no seu pensamento e nas suas propostas. Dissociando o modelo econômico do modelo urbano, Anhaia Mello acreditava que a substituição da megalopóles pela federação de pequenas cidades, golpearia mortalmente as "zonas de transição e deterioração"¹³. Numa manifestação de compreensão parcial da questão, Anhaia Mello denomina "black belts" estas zonas e arremata "o cortiço, produto de processos ecológicos e sociais, é criação típica do metropolitanismo". Doenças, distância social, mobilidade excessiva, "hoje aqui amanhã acolá", conduzem inapelavelmente ao desinteresse cívico associado à revolta - "extremos perigosos", prevenia.

Enquanto a Escola de Chicago fornecia o instrumental teórico para analisar a falência do molde expansionista metropolitano, Anhaia Mello vai buscar em Le Corbusier, já na página seguinte de seu texto, um conjunto de regras capazes de "harmonizar" a vida urbana e regional. O "Código de Ocupação Lícita do Solo" emergiu em grande parte das regras contidas em "Propos D'Urbanisme" - sol, espaço, verdura, reabsorção das periferias, baixas taxas de ocupação, limitação de densidades. Aderindo à perspectiva promissora dos modernistas, Anhaia Mello tentava afastar a "ultrajante densidade", pregando que a meta era: **menor e melhor**. É difícil não pensar, apesar do discurso intensamente democrático, que ele não estivesse preocupado com a qualidade de vida de uma parcela pequena e bem situada

da população. Sua determinação em **não construir** ou pelo menos **construir menos**, tornava imediata e obrigatoriamente, o estoque já edificado mercadoria rara. Permanecer na metrópole paulistana tornava-se neste contexto uma questão de poder aquisitivo.

É importante lembrar, procurando entender a concepção de metrópole de Anhaia Mello, a longa disputa travada ao longo dos anos 30 e 40 com Prestes Maia, em torno da **taxa de melhoria**. Em 1945, Anhaia Mello lamentava a obstinação do Prefeito Prestes Maia em não implantar tal tributação. Para Anhaia Mello, a "taxa de melhoria", era uma contribuição destinada a corrigir, "ou pelo menos amenizar, os casos evidentes escandalosos de enriquecimento injusto e sem causa". E, em trecho especialmente revelador de contradições do seu conceito de metrópole ele diz: "a contribuição de melhoria é uma fase transitória ou variável do conjunto tributário das cidades e, por sua natureza oscila com o volume das obras públicas executadas¹⁴". Seu montante, ponderava Anhaia, pode tornar-se alto quando o poder público promove grandes renovações urbanas mas tenderá a tornar-se menor ou mesmo a desaparecer, com a absorção destas melhorias.

Convencido como vimos da necessidade imperiosa de deter o crescimento da metrópole, Anhaia Mello opunha-se com afinco à "**renovação de setores urbanos**" cujo objetivo era, na sua opinião, o de permitir que o "polvo estendesse ainda mais os seus tentáculos". Construir menos, renovar pouco, descentralizar funções, são manifestações que indicam a procura de um objeto **delimitado e controlado**.

Numa sociedade e mais especificamente, numa metrópole que vivia a consolidação de sua opção industrial, Anhaia Mello articulou seu raciocínio urbanístico e suas propostas visando um paradoxo: **o paradoxo da metrópole concluída**.

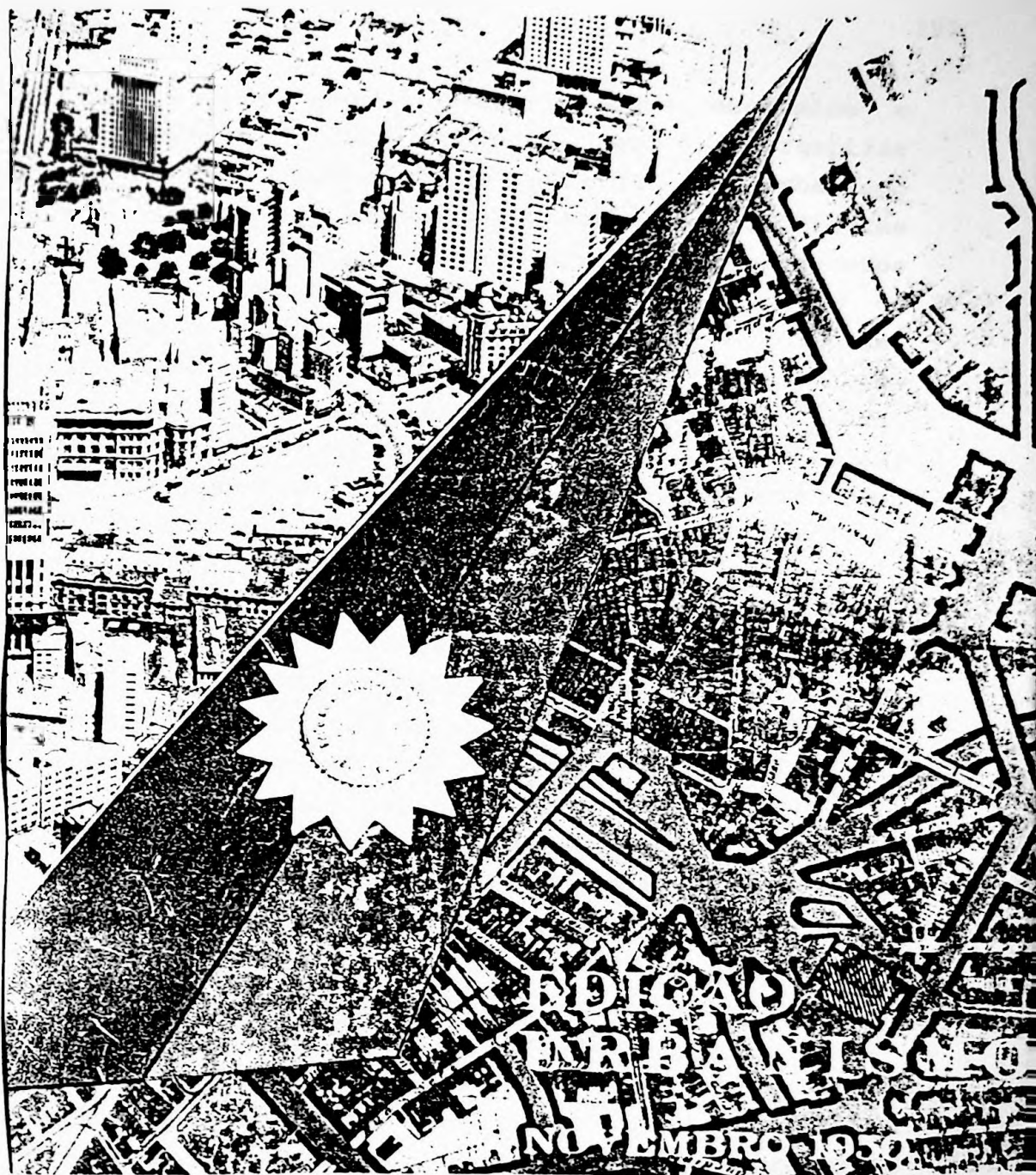
Em campo oposto, persuadido da inexorabilidade do crescimento demográfico e físico, Prestes Maia constroeu seu campo teórico e sua prática a partir do pressuposto de que a **metrópole deveria alcançar dimensões desafiantes**. Embora acreditasse fundamentado no desenvolvimento de outras metrópoles, que "as regiões encontram sempre um limite às

suas possibilidades", ele deixou claro em 1955 que não era possível esboçar o ponto de inflexão da curva de crescimento. Ao constatar que para o ano de 1990 a Divisão Municipal de Estatística e Documentação previa um crescimento decenal de 1,20 e que a capital paulista teria então 7.200.000 de habitantes, Prestes Maia mostrou-se alarmado. Seu alarme entretanto ganhava forma de desafio. Ele aponta energicamente para a necessidade de iniciar a construção do metropolitano pois "1990 seria, na melhor hipótese, o ano da conclusão da rede completa sugerida no relatório".

A metrópole paulistana era na década de 50 para Prestes Maia um objeto dinâmico, cuja capacidade de mudança e crescimento era tão acentuada que ao traçar o "Ante-Projeto" do metropolitano ele o considerou um investimento seguro. A expansão física e o crescimento demográfico garantiam, na sua opinião, a necessidade e o êxito do empreendimento.

Este evidente compromisso de Prestes Maia com a adequação da metrópole às exigências do crescimento econômico e à implantação de uma sociedade industrial capitalista, endossa a qualificação de "progressista" que lhe atribuímos antes. Efetivamente, se a idéia-chave que sustenta o urbanismo progressista é a idéia de modernidade, como afirma Choay, e se a modernidade no urbanismo é a manifestação de um engajamento com a **ordem funcional**, com a **técnica** e com **estética**, podemos dizer que o incipiente modernismo paulistano tem nos conceitos e nas propostas de Prestes Maia um reforço considerável.

Mas é preciso estar atento para as nuances que a vertente do urbanismo progressista assumiu no Brasil, e mais precisamente em São Paulo. É interessante observar estas nuances, pois revelam justamente a dificuldade em se adotar uma teoria, um modelo, um projeto urbano e de caráter internacional, como almejou o Movimento Moderno e os CIAMs. Em São Paulo a predominância das estruturas técnicas e estéticas, pregadas pelos progressistas internacionais, sobretudo por Le Corbusier e Walter Gropius, não se manifestaram de forma a reproduzir os pontos de doutrina preconizados pelos centros de divulgação. Tanto o ponto de



CAPA DA REVISTA ACROPOLE. COMEMORAÇÃO DO DIA DO URBANISMO.
1950
Fonte: Acropole 151

partida, isto é, o nosso desenvolvimento econômico e tecnológico quanto o objetivo proposto, isto é, reorganizar a "metrópole do progresso" dispensavam o urbanismo progressista paulistano, representado sobretudo por Prestes Maia, de procurar atender de forma exigente os pressupostos estabelecidos internacionalmente. É bem verdade que em 1930, no "Plano de Avenidas", "técnica" e "estética" conjugaram-se de forma razoável. Mas em 1955, no "Ante-Projeto para um Sistema de Transporte Rápido Metropolitano", Prestes Maia enfrentou uma questão funcional que pela sua dimensão e complexidade só pode ser abordada tecnicamente. A conhecida proposição de Choay: "a grande cidade do século XX é anacrônica porque ela não é contemporânea verdadeira nem do automóvel nem das telas de Mondrian", nos remete mais ao Prestes Maia de 30 do que do de 50. Dificilmente o metropolitano de superfície defendido em 1955 representava um compromisso com a estética urbana.

A "concepção racional" de espaço urbano que levou os modernistas a uma defesa intransigente das questões de higiene, representadas sobretudo pela presença do sol e do verde e do ar no interior das metrópoles, resultou no que podemos chamar de **rarefação** da área construída, foi um tópico de disputa entre estas duas vertentes do urbanismo paulistano. O partido assumido de "isolar no sol e no verde os edificios que cessam de ligar-se uns aos outros para tornarem-se unidades autonomas", é um princípio importante do urbanismo progressista e de colisão entre Prestes Maia e Anhaia Mello. Aliás, tomando uma a uma as mais expressivas proposições progressistas, veremos que toda vez que Prestes Maia as rejeita, Anhaia Mello as exalta. Assim, além da rarefação, a separação por zonas funcionais e a independência entre vias de circulação (vias expressas) e os volumes construídos, recebem uma apreciação negativa de Prestes Maia e tornam-se objetivos para Anhaia Mello.

E ainda, para tornar o assunto mais complexo, mas também mais interessante, temos em Prestes Maia um defensor da **individualidade das cidades**, um dos pontos essenciais do **culturalismo**. A defesa do que a cidade possui de específico

esteve constantemente presente nos seus trabalhos teóricos e práticos.

O remate que podemos fazer a estes comentários é que as restrições que Prestes Maia fez no conjunto de seus projetos e textos a alguns pontos do modelo progressista coincidem com a sua observação crítica do "caráter cerebrino" de muitas das proposições de Anhaia Mello, que já mencionamos. Aliás, só muito recentemente, com o questionamento de alguns princípios propostos pelos modernistas, é que se tornou possível perceber as fragilidades que continham. Seria absurdo pensar que Prestes Maia, mergulhado nos problemas urbanos de uma embrionária metrópole do terceiro-mundo, pudesse aderir a "tecnotopia", movimento que pretendeu uma revisão de alguns aspectos do urbanismo progressista. Promover a "revolução tecnológica", assumir todas as possibilidades da técnica contemporânea no sentido de projetar a metrópole, é o ponto de partida desta manifestação do urbanismo. Adotando diferentes níveis de especulação a "tecnotopia" produziu uma prefiguração da metrópole inteiramente dominada pela técnica e pela tecnologia. A fecunda imaginação de alguns arquitetos, estimulados pela fantasia tecnológica, lançou este movimento rapidamente no campo da ficção científica¹⁵.

Trabalhando com uma metrópole consolidada, cujo evidente atraso urbanístico já se tornava um problema sem remissão, contando com uma tecnologia incipiente, Prestes Maia organizou suas respostas de maneira a permanecer ligado a um pragmatismo rigoroso. Sua única deliberação era adaptar o espaço urbano da "metrópole do café" de tal forma que a "metrópole industrial" pudesse instalar-se da forma mais eficiente possível. Seu compromisso foi, sobretudo na década de 50, com o aperfeiçoamento das relações entre a metrópole (espaço físico) e o sistema econômico e produtivo (capitalismo monopolista).

Esta observações mostram que classificar Prestes Maia como um urbanista alinhado com o pensamento progressista é adequado, embora como dizíamos acima, este alinhamento, dado o contexto em que ocorreu, não foi nem integral nem mecânico. Na verdade, a idealização modernista em torno de

uma metrópole industrial, verde, ensolarada e pouco densa, não tem lugar no pensamento e nas propostas urbanísticas de Prestes Maia.

Convencido, por exemplo, que a construção do metropolitano geraria uma intensificação do uso e ocupação ao longo da linha, ele adverte que o adensamento demográfico e construtivo na faixa de atração com permissão de casas mais altas e de maior coeficiente de ocupação, é lógico e economicamente conveniente, tanto para a população como para o sistema de transporte. Esta orientação remete a uma configuração urbana muito distante daquela contida em qualquer documento progressista ou moderno.

Este trecho, como aliás quase todos os pontos que apontamos e analisamos até aqui, confirmam a tese de que uma sólida instrumentalidade orientou as propostas de Prestes Maia para a metrópole paulistana no período que enfocamos. Assim como na década de 30, o "Plano de Avenidas" pressupunha uma abordagem ampla da metrópole, constituindo-se muito mais como um plano global e não apenas setorial, em 1955 o relatório acerca da implantação do metropolitano é ainda uma vez um "plano global estruturador". Sua opinião claramente expressa no parecer ao "Esquema Anhaia" é a seguinte: "a rede viária é a trama que efetivamente estrutura as cidades, delimita as "unidades de vizinhança", sugere em grande parte o seu zoneamento, concretiza e sustenta, como um esqueleto, o planejamento".

Chegamos aqui ao ponto crucial da disputa Prestes Maia versus Anhaia Mello: o papel do planejamento urbano. É importante notar que não se trata mais de discutir prós e contras, pois o planejamento já havia ganho naquele momento uma legitimidade considerável. Faltava entretanto, como estamos vendo, uma definição consensual de suas funções, potencialidades e limitações. Faltava, por exemplo, uma definição do papel do Departamento de Urbanismo na definição dos planos para a cidade¹⁶. Embora ambos, Prestes Maia e Anhaia Mello, assumissem a necessidade de uma estrutura mais sólida para o Departamento, as atribuições que este deveria manter, e outras que deveria assumir, não são ainda, ao longo dos anos 50 muito claras. A contribuição teórica e



PRAÇA CLOVIS BEVILAQUA E PONTO DE ONIBUS 1950

prática do corpo técnico ali reunido só se tornou conhecida pelas publicações não oficiais que circulavam na cidade. Todas as propostas, projetos, relatórios, ante-projetos elaborados na década de 50 consideraram fundamental a consolidação do Departamento de Urbanismo. Esta constante reiteração revelava que embora houvessem grandes diferenças conceituais todas as propostas implicavam na incorporação da **idéia de processo de planejamento.**

A unanimidade em torno do Departamento de Urbanismo e da idéia de processo não foi suficiente para estabelecer algum consenso em torno das funções de planejamento. A polaridade aqui analisada entre Anhaia Mello e Prestes Maia não se circunscreveu às suas presenças físicas e atuantes no cenário profissional. A partir da década de 50 e 60 as idéias contidas nos textos e propostas dos dois urbanistas ganharam status de "escola" e passaram a disputar de forma mais ampla a precedência na elaboração dos planos e projetos urbanos que se realizavam. Já dissemos antes que a partir do trabalho realizado em 1958 pela Sagma, os problemas urbanos paulistanos passaram a contar também com a participação fundamental dos colaboradores do Padre Leuret.

A ampliação do debate trouxe algumas alterações. O agudisamento dos problemas urbanos a serem enfrentados a partir dos anos 50 obrigou os "partidários" de Anhaia Mello a abandonarem alguns de seus princípios e os de Prestes Maia a aprofundarem ainda mais seus objetivos. Desta forma, o paradoxo que analisamos, contido no pensamento de Anhaia Mello foi de alguma forma revisto e atenuado. Quanto ao instrumentalismo de Prestes Maia, o caminho percorrido sugere muito mais uma intensificação. O aumento de complexidade das questões urbanas, associado à presença de tecnocracia aplicada, reforçou inúmeros aspectos de suas avaliações e propostas.

NOTAS E REFERÊNCIAS CAPITULO 2
SÃO PAULO E O PRAGMATISMO DE ROBERT MOSES

- 1- MOSES, ROBERT (1950) "Programa de Melhoramentos Públicos para São Paul International Basic Economy Corporation. New York/São Paulo.
- 2- Ibidem pag.10
- 3- O "Código de Obras Arthur Saboya" criado por Lei Municipal de 1029, foi o resultado de um trabalho de engenheiros municipais liderados por Arthur Saboya. Apesar das inúmeras críticas recebidas, este código prevaleceu durante três décadas como único instrumento de regulamentação das construções, arruamentos, arborização, colocação de monumentos públicos, nomenclatura de vias públicas e numeração de imóveis, da cidade de São Paulo. Em 13 de janeiro de 1955, através da Lei Municipal Nº.4.615, o Código Arthur Saboya foi substancialmente modificado. As novas disposições diziam respeito sobretudo aos problemas de: insolação, iluminação e ventilação. Tratava também da "dimensão mínima de compartimentos". Revelando o novo momento da construção civil as modificações do código tratam também das questões dos elevadores, garagem, galerias de passagem internas aos edifícios. Os prédios de apartamentos foram considerados de forma minuciosa.
- 4- "Programa de Melhoramentos Públicos" pag.23
- 5- Ibidem pag.25
- 6- Ibidem pag.25

- 7- HILPERT, THILO (1983) "La Ciudad Funcional" (pag.412)
Instituto de Administracion Local- Madrid
- 8- "Programa de Melhoramentos Públicos" pag.26,27,28
- 9- Ibidem pag.42
- 10- Ibidem pag.42
- 11- Ibidem pag.41
- 12- Ibidem
- 13- ibidem
- 14- Ibidem pag.55
- 15- Vêr CARO, ROBERT (1982) "The Power Broker" Vintage
Books - New York
- 16- "Programa de Melhoramentos Públicos"
- 17- Estas obras faziam parte do "Programa de Melhoramentos
Públicos" relativos ao IV Centenário da Cidade de São
Paulo.

CIRCULAR É PRECISO

- 1- No período 1950/1960 Dez nomes diferentes ocuparam a
Prefeitura Paulistana:
Asdrubal Euritysses da Cunha (1949/80); Lineu Prestes
(1950/51); Armando Arruda Pereira (1951/53); Jânio
Quadros (1953/1954); Porfirio da Paz (1954/55); Jânio
Quadros (1955) William Salem (1955); Juvenal Lino de
Mattos (1955/66); Wladimir de Toledo Piza (1956/57);
Adhemar de Barros (1957/61).
- 2- Como já mencionamos antes, uma profunda revisão no Código
"Arthur Saboya" foi feita em janeiro de 1955, através da
Lei Municipal Nº.4.615.
- 3- CARO, ROBERT (1982) "The Power Broker" Vintage Books -
New York

- 4- Os quatro engenheiros municipais citados no relatório que estiveram em contato com os técnicos do IBEC em Nova York e São Paulo foram: Luiz Berrini Jr; Mario Lopes Leão; Paulo Sampaio Wilken e José Celestino Bourroul.
- 5- SICA, PAOLO (1977) "La Imagen de la Ciudad. Ed.Gustavo Gilli - Barcelona (pag.177)
- 6- LE CORBUSIER (1957) "La Charte D'Athènes".Editions Minuit (pag.78)-Paris
- 7- BERMAN, MARSHALL (1986) "Tudo que é Sólido Desmancha no Ar" Companhia das Letras - São Paulo- (pag.275)
- 8- LE CORBUSIER (1979) "Os Tres Estabelecimentos do Homem" Ed.Perspectiva - São Paulo
- 9- Ibidem pag.211
- 10- Ibidem pag.214
- 11- "Pragrama de Melhoramentos Públicos" (pag.33)
- 12- Vêr LEME, M.C.S. (1990) "Um Estudo Sobre Planejamento Urbano em São Paulo- 1930 (tese doutoramento) FAUUSP
- 13- Vêr LEÃO, MARIO LOPES (1945) "O Metropolitano em São Paulo" (Monografia apresentada ao Instituto de Engenharia de S.Paulo)
- 14- MAIA,PRESTES F. (1930) "Um Estudo de Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo - Cia Melhoramentos- São Paulo
- 15- Ibidem
- 16- LIPMAN, WALTER (1980) in "Dawn of a New Day (The New York World's Fair 1939/1940) - The Queens Museum Ed.

- 17- LE CORBUSIER (1925) "Le Plan Voisin" in Oeuvres Complètes- 1910/1929. Vol.I (pag.110-119) - Ed.D'Architecture - Zurich

A CARTA DE PRINCIPIOS DE LUIZ DE ANHAIA MELLO"O PLANO REGIONAL DE S. PAULO"

- 1- ANHAIA MELLO, LUIZ IGNACIO ROMEIRO (1954) "O Plano Regional de São Paulo (Uma Contribuição da universidade para o Estudo de um Código Lícito de Ocupação do Solo.
- 2- ibidem pag.2
- 3- Confirmando esta convicção de Anhaia Mello, em 14 de julho de 1954, através de Lei Municipal Nº.4494/54, a Camara Municipal de São Paulo por ele orientada, altera a denominação da Comissão Orientadora do Plano de Cidade, para Comissão Orientadora do Plano Diretor do Município.
- 4- O trecho citado por Anhaia corresponde ao relatório final do encontro da "União Internacional de Arquitetos" reunidos na Grécia em maio de 1954, onde segundo seu depoimento reafirmaram-se os principios da Carta de Atenas de 1933.
- 5- O ciclo esboçado por Patrick Geddes em "City Development" (1904) são: eópolis,polis,e metropolis (na curva ascendente) e megalopolis, tiranopolis e necropolis (na curva descendente). O trecho que citamos relativo à megalopolis, que Anhaia Mello procura evitar a chegada é assim expresso por Patrick Geddes: "Megalopolis: o crescimento continua em virtude da velocidade adquirida. Início do declínio sob o ponto de vista humano e social. Grandeza e força. Triunfo do mecanismo e deshumanização(sic). A vida humana subordinada à riqueza

e à exploração generalizada. Anonimato. Burocracia, Indiferença, Passividade e Resignação".

- 6- MAIA, P. et alli (1955) Notas sobre o "Esquema Anhaia"-Cogep - Dossiê 001/81 - São Paulo
- 7- Ibidem pag.15
- 8- KUBITSCHK, J. (1956) Mensagem ao Congresso Nacional in Lafer, C. (1971) "The Planning Process and Political System in Brasil" (pag.48)

PRESTES MAIA E O DESAFIO DE CONCILIAR: TRANSPORTE DE MASSA, TRÁFEGO E URBANISMO). O "ANTE-PROJETO DE UM SISTEMA DE TRANSPORTE RÁPIDO METROPOLITANO"

- 1- Prestes Maia inicia sua proposta passando em revista todas as anteriores. Faz criticas e aponta acertos. Cita os seguintes projetos. Plano Light (1925); Plano Cardoso para a Cantareira (1928); Plano Mario Leão (1945); Plano Cia Geral de Engenharia (1948).
- 2- Os cálculos feitos pela Comissão do Metropolitano é de que uma artéria expressa típica, necessita de 80 a 100 metros de largura, para acomodar uma via central dupla, faixa verde, taludes, mais laterais locais.
- 3- A população de São Paulo utilizada pelo estudo para justificar a adequação da implantação do metropolitano, é a de que pelo censo de 1950 a cidade possuía 2.198.000 habitantes e que o coeficiente de crescimento anual até 1956, havia sido de 1,59.
- 4- Os gráficos elaborados pelo "Ante-projeto" apontam que no periodo 1940/1950 os subdistritos centrais, tais como Bom Retiro e Brás decresceram em 16%, enquanto subdistritos periféricos tais como Freguesia do Ó e Vila Maria cresceram 279,66% e 215,08% respectivamente.

Subdistritos localizados em áreas intermediárias, como é o caso do Ibirapuera cresceram também de forma vigorosa, apresentando índice de 261,78%.

- 5- Vêr LEME, M.C.S. (1990) Um Estudo sobre Planejamento Urbano em São Paulo- 1930 -(tese de doutoramento-FAUUSP).
- 6- Estas diretrizes expostas no "Ante-Projeto Para um Sistema de Transporte Rápido Metropolitano", não estiveram ausentes das considerações desenvolvidas pela Companhia do Metropolitano de São Paulo ao iniciar os seus trabalhos em 1970.

CONHECER A DIMENSÃO DA DESORDEM

EXPECTATIVA E COMPROMISSO: A PREFEITURA CONTRATA A SAGMACS

- 1- SAGMACS . (1957) Sociedade para Análise Mecanográfica e Gráfica dos Complexos Sociais - "Estrutura Urbana da Aglomeração Paulistana: Estruturas Atuais e Estruturas Racionais" São Paulo- PMSP.
- 2- PIZA, W.T. "Porque Contratei o Padre Lebret" - Folha de São Paulo Edição Especial - Caderno 9 - 1967
- 3- SAIA, no seu artigo faz um balanço negativo do pensamento urbanístico paulistano naquele momento. Quanto à contratação de Lebret e da Sagmacs, ele considerava tratar-se de uma estratégia do prefeito Piza "acossado pela acusação de esquerdista, tem uma saída que passa por cima de todos os trabalhos que, de há longo tempo, vinham sendo realizados pelos profissionais da divisão de Urbanismo e contrata uma pesquisa com o mesmo padre Lebret"(pag.105) in Depoimento de uma geração (1987) org. Alberto Xavier - ABEA/FVA/PINI - São Paulo.

- 4- LE CORBUSIER (1957) "La Charte D'Athènes" Editions Minuit - Paris
- 5- O texto apoia-se nos trabalhos de Luiz Jordana de Pozas- Prof. titular de direito municipal da Universidade de Madrid, especificamente no texto "Problemas de Las Grandes Concentraciones Urbanas desde o Puento de Vista de la Organizacion Administrativa" - Instituto de Estudios de Administracion Local - Madrid 1955.
- 6- GÉRAUD, ROGER "O Homem e a Obra" - Folha de São Paulo - Ed. Especial-Cad. 9 - Set/Out 1967
- 7- SANTA CRUZ, BENEVENUTO "L.J.Lebret- Um Homem Universal" Folha de São Paulo- Ed. Especial -Cad. 9 Set/Out -1967
- 8- Depoimento pessoal de Benevenuto Santa Cruz em 1989.

DE PANACÉIA À INSTRUMENTO DE CONTROLE. O PERCURSO DO PLANO DIRETOR

- 1- LODI, CARLOS (1958) "O Plano Diretor" - Revista Engenharia Municipal Nº.8 Vol. 1955/58
- 2- KNEESE DE MELLO, E. (1950) "O Dia do Urbanismo" Revista Acropole 1950- São Paulo
- 3- GARGIA, A.E. (1950) Editorial da Revista Acropole Nº.100
- 4- As observações contidas no artigo do Engº H.Neves Lefevre, do Departamento de Urbanismo, mostra como em 1952 em São Paulo, a concepção de crescimento é ainda mal assimilada. Podemos pensar que os edificisio que "amontoam" número tão elevado de familias seja um ataque direto à Monções mas é preciso lembrar que estes empreendimentos corresponderam a uma necessidade efetiva do mercado residencial em São Paulo. O tom geral assumido

pelo "defensor do urbanismo" soava mais moralista do que técnico.

- 5- GARCIA, A.E. (1952) "A Bandeira do Urbanismo" Rev. Acropole 0 novembro 1952 - São Paulo
- 6- KOPP, ANATOLE (1967) "Ville et Révolution" Ed. Anthopos - Paris
- 7- LODI, CARLOS (1958) "O Plano Diretor de São Paulo" Revista Acropole - pags.17/23
- 8- SÃO PAULO (1957/1961) "Relatório de Planejamento" (Administração Adhemar de Barros) Coord. por Carlos Lodi
- 9- LODI, CARLOS (1958) "O Plano Diretor de São Paulo" Revista Acropole pag.17/23
- 10- Apontando para uma nova forma de atuação, o Eng^o.Lodi aponta a necessidade de estimular a participação direta de todos os cidadãos para o encaminhamento das soluções dos problemas levantados. Sua principal meta é evitar que se volte a planejar "como se plano fosse projeto", isto é, sem a participação de todas as forças interessadas. Nascia fora do Brasil naquele momento, sobretudo na França, o discurso sobre a 'força do poder local", baseado na participação das sociedades ditas, de bairro. Revista Engenharia- Setembro de 1961.
- 11- A Lei Municipal 4.805 de 29 de setembro de 1955, chamado "Dos ruidos urbano, localização e funcionamento de indústrias" foi fruto de um trabalho desenvolvido por uma comissão constituída de técnicos da Prefeitura e do Instituto Brasileiro de Acústica.
- 12- A Lei Municipal 5.261 de 1957 foi apresentada como "medida de emergência" visando uma curta duração tendo em

vista o andamento dos trabalhos do Plano Diretor.

13. SANGIRARDI, L.G.C. 1955. A Regulamentação da Lei 4.805. Revista Engenharia Municipal, no. 16.
14. O código de obras vigente era o "Arthur Saboya" descrito com mais detalhes na nota 2 do item "São Paulo e o progenotismo de Robert Moses". Em 1955 este código passa por uma profunda revisão que levava em conta os seguintes aspectos: divisão da cidade em zonas; altura dos prédios em relação à largura das ruas e das saliências sobre os alinhamentos; nivelamentos visando escoamento de águas; a presença de tapumes e andaimes visando a segurança dos transeuntes; garantias contra perigo de incêndio; censura dos projetos quanto à resolução dos problemas higiênicos (áreas mínimas, iluminação, ventilação, orientação solar). Revista Engenharia, Agosto de 1952.
- 15- O editorial da Revista de Engenharia Municipal no. 15 out/dez. 1959, vol. 2
- 16- GARCIA, H. (1959) "A Construção Vertical" Engenharia Municipal Nº. 15 Vol.2
- 17- FINA, N.M. (1959) "A Lei Nº.5.261 e os Profissionais da Construção Civil" - Revista de Engenharia - Nº.12 - pag.21/24
- 18- CARDIM, L.C.G. (1958) O Arranha-Céu Revista de Engenharia
- 19- Revista de Engenharia Municipal (1961) Nº.22 Jul/Set - Vol.6 Notas e Comentários
- 20- Revista de Engenharia Municipal (1961) Nº.22 Jul/Set - Vol.6 Notas e Comentários

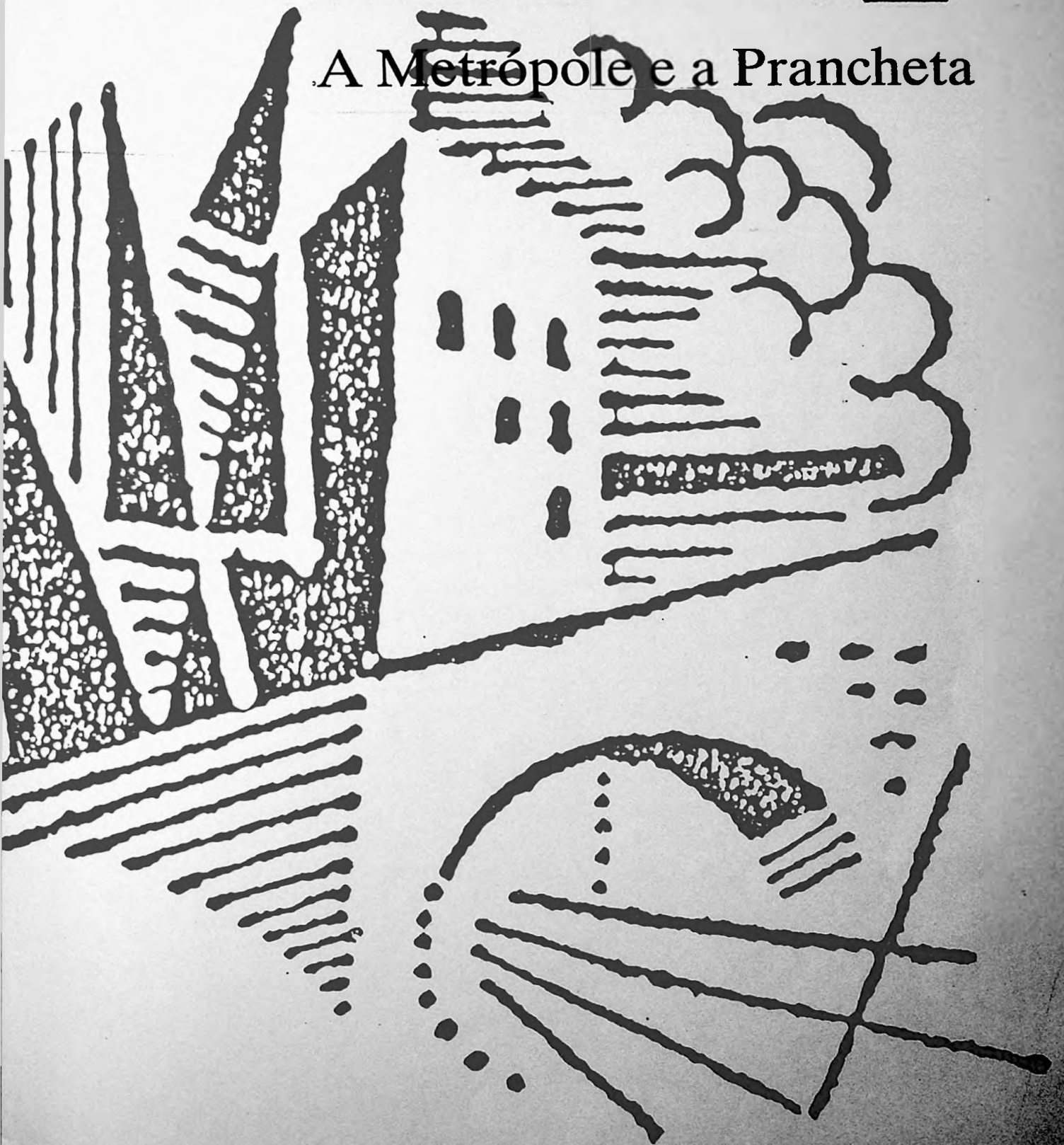
6. ENTRE A AMEAÇA DA METRÓPOLE TIRÂNICA E A PROMESSA DA METRÓPOLE MODERNA. AS DUAS VERTENTES DO PENSAMENTO URBANO PAULISTANO

- 1- Notas sobre o "Esquema Anhaia" para o Plano Regional de São Paulo. O parecer geral coordenado por Prestes Maia foi solicitado pela Comissão do Plano Diretor da Cidade e contou também com pareceres dos seguintes conselheiros membros desta Comissão: Eng^o. Rogério Cesar Andrade Filho, Eng^o. Julio Cesar Lacreta, Eng^o. Henrique Neves Lefebvre. Estão reunidos em volume organizado pela Cogep (Coordenadoria Geral de Planejamento) em 1981, com o título geral de "O Planejamento Urbano na Cidade de São Paulo (contribuições para recuperação de sua memória) 1900/1971.
- 2- Com a elaboração do estudo "Estrutura Urbana da Aglomeração Paulistana", realizado pela Sagmacs em 1958, Coordenado por Lebret, surgiu no panorama do pensamento urbanístico paulistano uma linha alternativa de análise e intervenção, que sem dúvida passou a compor o ideário urbanístico paulistano.
- 3- As duas expressões - "ribbon development" e "urban fence" - vem diretamente dos textos urbanísticos ingleses do final do século XIX e podem ser traduzidos respectivamente por "faixa de desenvolvimento" e "limite urbano".
- 4- MAIA, P. (1955) Relatório sobre Esquema Anhaia - pag.28
- 5- Ibidem pags. 30/33
- 6- CHOAY, FRANÇOISE (1965) "L'Urbanisme- Utopies et réalités" Ed. Seuil - Paris

- 7- BENEVOLO, LEONARDO (1967) "Origines de La Urbanistica Moderna" Ed. Tekne - Buenos Aires
- 8- Ibidem pag.6 e 7
- 9- Anhaia cita o ciclo dos seis estágios do desenvolvimento urbano expostos por Patrick Geddes (1854/1932) no Plano Regional de São Paulo. Para Geddes, estes estágios correspondem ao comprometimento vital do organismo urbano e assim se desenrolam: eópolis, pólis, metrópolis, megalópolis, tiranópolis e necrópolis.
- 10- CHOAY, F. (1965) "L'Urbanisme - Utopies et Realités" Ed.Seuil - Pag. 33
- 11- MAIA, PRESTES "Ante-Projeto Para um Sistema de Transporte Rápido Metropolitano" - pag.109
- 12- ANHAIA MELLO, L. "Plano Regional para São Paulo" pg.36
- 13- Ibidem - pags. 35 e 36
- 14- Ibidem pag.41
- 15- MAIA, PRESTES "Ante-Projeto de um Sistema de Transporte Rápido Metropolitano" pag.109
- 16- O Departamento de Urbanismo foi criado em 1947 através de Decreto-Lei Nº 431 e tinha como principal atribuições a elaboração de providências para a realização do **Plano Geral da Cidade**. A descrição pormenorizada das demais atribuições e das suas divisões administrativas, vêr Grostein (1987) A Cidade Clandestina: Os Ritos e os Mitos (tese de doutoramento defendida na FAUUSP) pags. 302/306.

4

A Metrópole e a Prancheta



CAPÍTULO 3 A METRÓPOLE E A PRANCHETA

INTRODUÇÃO

Neste terceiro capítulo entramos diretamente no âmbito das questões teóricas. A que mais esteve presente desde o início do nosso trabalho é sem dúvida aquela referente à **metrópole**. Preferimos no capítulo 1 descrevê-la segundo os parâmetros que a nossa hipótese e abordagem requisitavam, ao invés de defini-la. Procuramos chegar a este capítulo final com um quadro definido da **metrópole paulistana** dos anos 50 e do **urbanismo** enquanto atividade de projeto e reflexão no mesmo período, para agora propor e desenvolver alguns pontos teóricos. Não há dúvida que muitos destes pontos que aparecem aqui devido a questões metodológicas, reunidos num capítulo com escopo "mais teórico", estão presentes desde as primeiras linhas do nosso trabalho.

Estivemos ao longo de toda pesquisa e elaboração deste texto empenhados em distinguir com precisão três entidades e três conceitos: a metrópole, o urbanismo e o urbano. A própria organização dos três capítulos que compõem este nosso trabalho já encaminha uma tentativa no sentido de estabelecer esta distinção.

A discriminação das três entidades e dos três conceitos tem valor metodológico e prático. A ausência de clara definição dos três dificulta a análise e de forma ainda mais aguda as propostas de intervenção.

Começando pela metrópole, não é difícil perceber que a inadequação teórica tem sido responsável por projetos equivocados cujo teor crítico não enriquece a discussão e muitas vezes sequer propiciam uma avaliação por não considerarem que o seu "problema" situa-se neste nível, isto é, no conceitual.

A partir de um conceito de **metrópole** que julgamos bem ajustado à nossa investigação e hipótese procuramos contrapo-lo ao de **urbano**. Tanto a entidade quanto o conceito de **urbano** têm propiciado discussões importantes na medida em que a sua correta definição é fundamental para a abordagem do espaço construído da sociedade moderna. Sendo mais abrangente que a cidade e a metrópole, o **urbano** guarda

características de ambas, o que acaba gerando dificuldade para a sua percepção e definição.

Uma vez estabelecidos estes pontos conceituais propomos um pequeno itinerário teórico das relações entre a metrópole e o urbanismo. Não se trata de um percurso exemplar nem acabado; trata-se apenas de um percurso teórico pessoal. Com ele esperamos ter assinalado questões importantes da relação metrópole-urbanismo dentro de um quadro amplo de referências que esta relação impõe. Na verdade é extremamente desafiante montar um "roteiro teórico" com estas características pois as referências tendem a crescer em número e a nos levar a um certo risco de fazermos um ensaio dentro da própria tese. Aliás a principal armadilha é ir longe demais na inclusão de novas referências que vão se apresentando de forma irrecusável.

E por fim chegamos ao ponto de inflexão, hipótese central deste trabalho. A argumentação contida no presente capítulo é na verdade a sua defesa. Procuramos rever neste ponto todas as questões que produziram ou explicaram a alteração da trajetória das relações ^a de metrópole com o urbanismo. Esperamos justificar ao longo deste capítulo o seu título.

1. UM PEQUENO PERCURSO TEÓRICO

Os exames do processo de metropolização paulistano que descrevemos no início deste trabalho, embora contenham aspectos divergentes, repousam em um pressuposto básico: tanto o processo de metropolização quanto a metrópole propriamente dita são fenômenos indissociáveis da instalação e do desenvolvimento do modo de produção capitalista no Brasil e mais especificamente em São Paulo. Procurar distinguir o que existe de singular e o que é universal no processo de metropolização e na própria metrópole paulistana implica em buscar análises desenvolvidas em diversos campos disciplinares que acreditamos serem inteiramente complementares.

Inserida no centro da modernidade a metrópole atingiu um tal grau de complexidade que um estudo singular, por mais abrangente que seja, dificilmente a abarcará de forma satisfatória. O ensaio temático surge neste contexto como uma forma estratégica de procurar através da combinação de um número ilimitado de abordagens e percepções atingir da forma mais completa possível todos os seus elementos¹.

Nossa observação é que, apesar das diferenças evidentes tanto no quadro conceitual quanto nos instrumentos utilizados nas análises, existem argumentos invariáveis. O mais essencial e constante relaciona-se à sísmica entrada da indústria na cidade e às transformações operadas no interior do modo de produção capitalista.

Para alcançar o objetivo deste trabalho, que consiste em conhecer e avaliar a correlação que se estabeleceu entre o urbanismo paulistano, pensamento e ação, na década de 50, e a metrópole, é importante agregar e incorporar análises relevantes, estabelecer pontes entre a análise empírica e a conceitual. A definição de metrópole, de que necessitamos para conduzir esta etapa do trabalho deverá emergir do conjunto destas observações, análises, registros e representações.

Já foi examinado em outro contexto deste trabalho, mas é importante voltar aqui a considerar as correlações que existem entre o processo de urbanização acelerada e a

organização da sociedade industrial. As relações de subordinação e causalidade entre industrialização e urbanização, e a tese de que a primeira propicia a segunda, é um fato que tem no caso da América Latina, e especificamente de São Paulo, sido objeto de questionamento. Estudos desenvolvidos pela CEPAL (1963) mostram que as áreas metropolitanas latino-americanas no período 1945-1960 apresentaram disparidade entre o ritmo e a extensão da urbanização/metropolização e o desenvolvimento econômico. Segundo a análise cepalina, a acelerada expansão urbana das áreas metropolitanas da América Latina não somente precedeu a moderna indústria como também manteve no período mencionado (1945/1960) maiores taxas de crescimento.

Esta clássica análise da CEPAL encontra correspondência direta na análise mais teórica feita por Lefebvre (1971)², que, aceitando a constatação "banal" de que a industrialização induz a urbanização, encaminha o raciocínio para um patamar mais complexo. Visando uma discussão geral da questão, Lefebvre argumenta que em curto espaço de tempo a urbanização acaba por tornar-se mais relevante que a sua causa inicial - a industrialização.

A chave do raciocínio de Lefebvre está na postulação de que o **crescimento quantitativo** da produção econômica produz um fenômeno **qualitativamente novo** em termos físico-espaciais, que é o **urbano**. Emergindo do interior do próprio processo de dissolução da cidade promovido pela chegada da indústria, o **urbano** acaba por encarnar e representar a sua **antítese**.

Este processo de instalação do **urbano** enquanto antítese da cidade é extremamente importante no caso paulistano na medida em que implica na constituição de uma **problemática urbana** que modifica e desloca profundamente as questões originadas no estágio inicial do processo de industrialização³. A transição de um organismo mais simples - a cidade - para outro mais complexo - o **urbano** - corresponde, na análise de Lefebvre, à transição de um estágio dominado pela disputa cidade/indústria para um outro onde esta oposição desaparece diante do deslocamento que ambas sofrem frente ao que ele denomina **problemática urbana**.

Voltados para a realidade brasileira, outros autores Camargo. Lamparelli. George⁴, buscando delinear o urbano enquanto objeto de estudo, apontam estágios semelhantes no seu desenvolvimento. Mais detalhado na periodização o estudo desenvolvido na por estes autores aponta quatro estágios - o período colonial, o ciclo cafeeiro, a primeira vaga industrial e o período de penetração do capital monopolista internacional no Brasil e mais especificamente em São Paulo. É exatamente na passagem da "primeira vaga industrial" para o período de "instalação do capital monopolista" que se situa o nosso trabalho.

Mas, antes de examinar a transição da categoria de cidade industrial à de metrópole contemporânea, é necessário entender o conceito de urbano exposto em cada um dos dois trabalhos acima citados e constatar em que medida podemos ajustá-los ao de metrópole contemporânea.

Partindo do aspecto eminentemente físico-espacial, já foi dito que o urbano distingue-se da cidade na medida em que a sua realização subordina-se à dissolução desta. Invertendo os termos, podemos dizer que a cidade é a matéria-prima de realização do urbano. É importante enfatizar porém que este processo não implica na simples substituição de um objeto físico-espacial, ocupando um lugar e uma situação determinada, por outro. Pelo contrário, a substituição aponta para a conversão de um objeto delimitado do ponto de vista físico-espacial para uma forma em permanente e acelerada transformação.

O uso da palavra forma para designar algo que devido ao ritmo e escala de mudança sugere amorfismo parece provocativo ou simplesmente errado. Entretanto, é com propriedade que o próprio Lefèbvre insiste nesta idéia ao afirmar que o urbano é sobretudo uma forma - forma do encontro e da concentração de todos os elementos da vida social, desde os frutos da terra... até os símbolos⁵. E, indo mais longe na reiteração de que se trata efetivamente de forma ele diz: "Enquanto forma o urbano possui um nome: é a simultaneidade".

É na descrição do movimento de concentrar e tornar simultâneo - pessoas, mercadorias, informações e símbolos -

tudo governado por um **sentido de centralidade**, que começamos a reconhecer no **urbano**, tal como o descreve Lefèbvre, os elementos que identificam a metrópole contemporânea.

As marcas que este movimento de **concentrar espacialmente**, e tornar **simultâneo temporalmente**, imprime no urbano tem a partir do estágio da metrópole industrial novas determinações.

Na análise de Lefèbvre a relação tempo/espço torna-se a partir da instalação do urbano uma relação de tipo **diferencial**. Ele opõe esta relação **diferencial** entre tempo e espaço do estágio urbano à relação **homogênea** entre estes dois elementos no período precedente. Esta diferenciação é fundamental para distinguirmos o que existe de efetivamente novo, e ousaríamos mesmo dizer de **moderno**, na metrópole contemporânea.

Originado em um contexto matemático, o adjetivo "diferencial" remete a uma variação. Do ponto de vista estritamente mecânico, movimento diferencial é por definição o resultado da combinação, soma ou diferença, de dois movimentos produzidos por uma mesma força. **Assim, tempo e espaço impulsionados por uma mesma força relacionam-se de forma desigual**. Esta força, não é difícil detectar a partir da análise de Lefebvre e também de Camargo, Lamparelli e George, é o modo de produção capitalista na sua etapa monopolista.

Voltando à interpretação de Lefebvre, podemos pensar que à correspondência **homogênea, regular, contínua e concreta** que marcava as relações entre tempo e espaço no estágio industrial, sucede uma outra, **heterogênea, irregular, descontínua e abstrata**, que caracteriza o urbano. Tomemos as palavras do próprio Lefebvre para tornar mais claro o que acabamos de dizer: "Redes, fluxos extremamente diferentes superpõem-se e mesclam-se, desde a via pública até o trânsito de informações, desde o mercado até a troca de símbolos"⁶.

Impossível não reconhecer nesta descrição os mais evidentes atributos da **metrópole contemporânea**. O urbano é sem dúvida mais abrangente do que a metrópole e ambos possuem, intrinsecamente, os mesmos elementos vitais.

Acreditamos que o ponto de partida para penetrar a **especificidade da metrópole contemporânea** é distingui-la de tudo que a precedeu no seu curso de transformação e das demais organizações urbanas coexistentes.

Cacciari (1972) afirma que a metrópole contemporânea não pode ser confundida com nenhuma categoria particular de grande cidade, nem comercial nem tampouco industrial. Sua essência deriva do fato de ser um sistema - "um tipo urbano pluriarticulado, um serviço global, e dirigido ao desenvolvimento do grande capital contemporâneo"⁷.

A **simultaneidade**, elemento chave no conceito de urbano formulado por Lefebvre, é o cerne da interpretação do fenômeno metropolitano feita por Cacciari. A metrópole contemporânea é simultaneamente o local onde se organiza a força de trabalho, onde se localiza o equipamento científico necessário ao desenvolvimento industrial, onde se assenta e expande a estrutura financeira, onde se assenta e expande o mercado consumidor, e centro de poder político.

É interessante observar que nesta formulação a **simultaneidade** tanto aponta para um sincronismo temporal quanto para um sincronismo espacial. E a **fragmentação resultante da localização de todas estas atividades (temporais e espaciais)** acaba por reencontrar uma determinada "unidade" no interior da qual opera o sistema pluriarticulado, que é a metrópole contemporânea.

Este conjunto de atributos até aqui percorridos nos coloca diante de um fato: **a metrópole é uma forma de organização**. E, Cacciari fornece a qualificação básica desta organização - "Ela é a forma que adota o processo de racionalização das relações de produção e em seguida das relações sociais"⁸.

Para podermos começar a entender a dimensão físico-espacial e temporal desta forma que assume o processo de racionalização é importante não perder de vista que se trata de uma "racionalidade" unidimensional e unidirecional. É bastante evidente que a "racionalidade" que domina o processo de produção capitalista na sua fase monopolística, ao alcançar a metrópole e os seus habitantes, adquire

aspectos que dificilmente poderiam ser qualificados como racionais.

O ALVO E AS INVESTIDAS

Este duplo registro da "racionalidade" metropolitana tem sido constantemente **denunciado** nos textos teóricos que abordam as questões urbanas e sistematicamente **eludido** nos trabalhos de caráter pragmático que aspiram lidar diretamente com estas questões.

A dificuldade em enfrentar os problemas urbanos decorrentes desta "racionalidade", indica uma resistência que as metrópoles têm oferecido a todas às formas de redirecionamento, de introdução de uma lógica comprometida simultaneamente com o sistema produtivo e com o quadro de vida material da sociedade metropolitana. A dimensão dos obstáculos é de tal grandeza que grande parte das propostas (reformas) que visam tornar esta racionalidade mais abrangente e imprimir-lhe uma dupla dimensão e direção, (servir ao sistema econômico e à sociedade), tem assumido um caráter paradoxal e até visionário. Este caráter entretanto não resulta do teor das exigências, pois as mais elementares demandas, dependendo do grau de interferência nos interesses do sistema produtivo que ela suscita, transformam-se rapidamente em pontos de conflito. E, para deixarem de ser apenas "pontos de conflito" e passarem a ser "pontos de negociação", é preciso que estas demandas, relacionadas ao quadro de vida material da metrópole, ganhem uma dimensão política.

É necessário que a lógica que preside as decisões do sistema produtivo incorpore, sob pressão, as demandas sociais. Caso contrário, isto é, sem uma organização dos interessados nas mudanças julgadas necessárias, as demandas submergem à condição de simples "aspiração". É exatamente esta segmentação profunda nos níveis de "racionalidade", isto é, de interesses, que leva Cacciari a uma sintética observação: "A tragédia de Baudelaire é a vitória de Haussmann"¹.

Mas é preciso reconhecer que a metrópole e as relações que se estabelecem com ela desde que a "destruição criativa" de Haussmann transformou Paris na capital do século XIX, alteraram-se. A nítida definição de "campos" que colocava Baudelaire na situação de cidadão atormentado e afugentado pela "racionalidade" imperiosa da nova ordem espacial e o Barão de Haussmann, na de executor desta transformação, já não se repete com tanta definição. A nova ordem espacial, onde quer que ela se manifeste, com todos os seus atributos (fragmentada, unidimensional, etc.) descritos como universais, tem sido gradualmente absorvida pela sociedade no seu conjunto.

Harvey (1989) registra com precisão a mudança de atitude no interior do próprio modernismo. Para ele, antes da Primeira Grande Guerra a reação manifestava-se contra as novas condições da produção - a máquina, a fábrica, a urbanização e o consumo. A partir dos anos 20, diz ele, a reação assumia novas formas, todas já incorporadas ao novo sistema produtivo².

O percurso exemplar traçado por Harvey desta transformação na forma de reagir às condições impostas pelo modo de produção capitalista é aquele que se inicia com William Morris e sua militante defesa da dimensão artesanal da produção e termina na Bauhaus. Apesar desta ter sem dúvida uma dívida com o movimento Arts And Crafts liderado por Morris, o final do processo aponta para novas relações. Não se pode falar ao longo deste itinerário, em rupturas ou incoerências mas apenas em **elaboração das contradições**. A Bauhaus, diz Harvey, pode no final do seu percurso influenciar a produção através da redefinição do artesanato, que passou a ser identificado pelos seus representantes mais expressivos como a **habilidade de utilizar a eficiência da máquina para produzir em grande escala mercadorias com indiscutíveis qualidades estéticas**³.

No que diz respeito à metrópole a transição entre o primeiro momento da modernidade para o segundo, ou, para continuar no registro anterior, a transição do modo de produção capitalista industrial para o monopolista, não foi tão linear nem tão cumulativo. A permanente disputa entre os

dois registros da racionalidade na construção da metrópole gerou complexas relações entre esta e as propostas urbanísticas que se sucederam. Se é verdade que a vitória de Haussmann é a derrota de Baudelaire, é preciso aceitar que cem anos depois Robert Moses também triunfa sobre o adolescente Marshall Berman.

Nas suas mais variadas apresentações, as propostas urbanas possuem o elo forte de que fala Harvey na medida em que o desafio da "problemática urbana" permanece. No entanto, as transformações tecnológicas e o retorno das experiências anteriores vão por sua vez criando quadros distintos tanto no interior da própria metrópole quanto no ideário profissional. É bastante claro que entre as Grandes Obras de Paris de 1860 e a proposta da "cidade-jardim" de Howard em 1898 existe uma descontinuidade no enfrentamento da "problemática urbana". Enquanto Haussmann extraiu da própria metrópole uma nova organização espacial e funcional, Howard procurou superar os mesmos problemas surgidos no contexto da eficiência urbana, criando organismos novos, estrategicamente relacionados à metrópole londrina, para a qual ele não propunha nenhuma transformação.

Deste modo, podemos pensar que se ao analisarmos as grandes experiências urbanísticas da metade do século XIX até meados do século XX, que tiveram a metrópole como foco, não há dúvida que o enfrentamento da **problemática urbana** **engajado de forma constante nos fornece todos os elementos para constituir um elo entre eles. Este alvo comum acabou de certa forma por criar um vínculo interno que aproxima abordagens distintas.**

No entanto, se o interesse é procurar **distinguir o que se apresentou inicialmente como reação à nova ordem espacial e que foi gradualmente sendo incorporado, formando assim uma cadeia de sucessivas variações, é necessário assinalar as diferentes posturas diante da problemática urbana.** Neste caso focar apenas o alvo comum não é mais suficiente; é necessário **identificar as formas alternativas propostas para atingi-lo.** A observação histórica mostra que a **reação** foi gradualmente transformando-se em **assimilação** e os pontos de conexão entre os vários projetos indicam uma cadeia

progressiva de adesão⁴.

A dupla origem, técnica e moralista do urbanismo moderno, tão acertadamente analisada por Leonardo Benevolo (1967), sofre nas duas décadas que sucedem à revolução de 1848 uma mudança importante. O "aspecto técnico puro" do urbanismo, mostra Benevolo, assume uma posição importante no quadro das iniciativas conservadoras. As metrópoles européias foram ao longo da segunda metade do século XIX alvo de importantes obras de modernização⁵. Enquanto em Paris estas obras foram denominadas "as grandes obras", (Les Grands Travaux), no resto da Europa e sobretudo na Inglaterra elas guardaram uma designação mais modesta e talvez mais dissimulada de **melhoramentos**.

Os **melhoramentos** tiveram uma longa carreira nas metrópoles modernas. Summerson (1978), analisando a cidade de Londres no período georgiano, um século antes do surto modernizador, já detectava o caráter estratégico dos "trabalhos públicos" no conjunto da vida política⁶. Interessado em detectar o "espírito e a prática" e, incluiríamos também, a **função, destas intervenções**, Summerson pergunta: **o que é um melhoramento?** Sua resposta remete diretamente à análise de Benevolo. No seu nível mais elementar, diz ele, o melhoramento ocorre quando um número suficiente de homens influentes são levados por razões políticas a agir de acordo com o espírito público. **Uma coincidência entre os dois interesses - o coletivo e o político - os leva a buscar obter do poder público a permissão para realizar os melhoramentos desejados.** O próprio Summerson reconhece que esta é uma resposta bastante cínica e que existe um grande número de iniciativas, de melhoramentos, que não têm um caráter tão ardiloso. Sua lista de melhoramentos isentos fica entretanto em uma série de iniciativas de pavimentação e iluminação de trechos de rua⁷.

Na verdade, tanto Benevolo quanto Summerson enfatizam nas suas análises o **caráter estratégico, do ponto de vista político, que este reformismo urbano assumiu.**

É importante lembrar que, paralelamente à ascensão do melhoramento público o socialismo científico iniciava uma

análise crítica mais abrangente de todo o desenvolvimento do sistema capitalista, onde a cidade industrial não é vista em separado, e por isso mesmo, sujeita a modelos formais. O melhoramento torna-se neste contexto de análise proposta pelo socialismo científico um obstáculo, uma resistência, à implantação de uma nova ordem econômica que seria consequentemente também urbana.

Apesar da crítica desenvolvida pelo socialismo científico, a primeira fase das relações da metrópole com o modo de produção capitalista foram essencialmente adaptativas. Dos "grandes trabalhos" de Paris ao Plano de Chicago de 1909 e mesmo aos trabalhos de Robert Moses em Nova York ao longo de cinco décadas e até mesmo os de Prestes Maia nas décadas de 30 em diante na cidade de São Paulo, o que se assistiu foi um **imenso esforço de conduzir as questões urbanas em função de torná-las compatíveis com o sistema produtivo**. A descrição deste "esforço" corresponde a quase toda história da intervenção urbanística. As próprias manifestações que analisamos no capítulo 2 deste trabalho, fazem parte do conjunto de experiências adaptativas. Acreditamos que seria mais interessante observar agora contribuições mais singulares.

LEWIS MUMFORD: O PARADIGMA DO PENSAMENTO CONSERVADOR E DA AÇÃO PROGRESSISTA

O fato de a metrópole estar tão identificada ao sistema capitalista, de ser efetivamente o espaço da circulação e reprodução do capital, gerou um autêntico **movimento adaptativo por parte daqueles que aprovaram o sistema e o seu produto mais direto - a metrópole**. Por outro lado, surgem manifestações que procuram segmentar a relação entre o sistema produtivo e a metrópole contemporânea, onde a depreciação recai sobre apenas um dos termos - a metrópole. Um empenho clássico desta abordagem é o de Lewis Mumford¹.

Considerando que a proliferação do tecido metropolitano sem restrições corresponde a um avanço funesto da metrópole, Mumford (1961) sustenta que esta marcha calamitosa está presente tanto nas cidades e metrópoles do

campo capitalista quanto nas do socialista. Embora sua observação sobre a universalidade do fenômeno não ultrapasse a simples afirmação, pois apresenta poucas evidências, tornando-a assim lamentavelmente frágil, o seu exame dos "formidáveis aspectos negativos da civilização metropolitana" tem grande interesse.

A pauta de anomalias geradas e de certa forma nutridas pela metrópole contemporânea apontadas por Mumford, corresponde integralmente à pauta de desafios colocadas para os profissionais que permanecem empenhados em reconduzi-la a uma situação mais ajustada e sobretudo em garantir o seu avanço.

A análise do pensamento de Mumford tem, como dizíamos, grande relevância pela posição que ocupa no contexto do pensamento urbano americano e pela análise dos aspectos eminentemente físico-espaciais que faz do mito megalopolitano. Analisando cada um dos seus "formidáveis aspectos negativos", Mumford aponta para forças estruturantes e forças explosivas atuando de forma dinâmica no interior da metrópole. O ciclo urbano que ele enfatiza na abertura da sua análise - crescimento, expansão e desintegração - está permanentemente presente, ora sob a forma de destino ora sob a forma de conhecimento, e, ora ainda sob a forma de experiência histórica capaz de criar novos horizontes. Alguns trechos desta análise sintetizam aspectos essenciais da metrópole contemporânea e apontam para a intensidade do conflito.

Tomo como exemplo, entre inúmeros outros, a observação de Mumford sobre o gigantismo metropolitano². Para ele, este não é o resultado do progresso tecnológico; ao contrário do que se pensa, o crescimento das grandes cidades precede ao avanço tecnológico. A fase metropolitana tornou-se universal apenas quando os meios técnicos de congestão (a verticalização é um exemplo) tornaram-se adequados, e o seu uso lucrativo para os que os produzem e utilizam³. E, tocando no ponto nevrálgico, e colocando-se em campo oposto, Mumford critica um projeto de Frank Lloyd Wright onde o arquiteto, utilizando a tecnologia disponível nos Estados Unidos projeta um edifício com "uma milha" de altura. O

"absurdo" contido nesta proposta, reforçando seu modelo de forças estruturantes versus forças explosivas, isto é, forças criadoras versus destrutivas, leva Mumford a concluir: "Quando ambos, o mal e o remédio, tornam-se indistintos, pode-se estar certo de que um processo profundo está atuando"⁴.

A profunda e gradual transformação que está atuando, detectada por Mumford corretamente é a **atenuação do conflito**, como ele mesmo analisa, entre "forças estruturantes" e "forças explosivas". A acomodação progressiva das exigências metropolitanas adquire na sua análise um caráter catastrófico. Ele mostra que a batalha prossegue mesmo que as relações entre o "mal" e o "remédio" comecem a tornar-se também problemáticas.

Atacando todos que aceitam o mito metropolitano "tratando um tumor canceroso como uma normal manifestação de crescimento" com anódinos remédios, Mumford acena com uma metáfora estratégica. Ele fala, de forma um pouco obscura, em "fresh nodules of growth"⁵ emergindo do interior da metrópole desintegrada.

É bastante usual reconhecer no pensamento de Mumford uma dimensão **antiurbana**. Contudo, é preciso admitir uma certa simplificação nesta avaliação, pois não se trata de uma rejeição linear. Uma visão antiurbana vulgar não guardaria como trunfo para continuar a batalha estes qualificados "fresh nodules of growth". Segundo a análise proposta por Mumford, estes pontos vitais concentram o potencial de luta e de transformação que levaria as "forças estruturantes" a triunfar sobre as "forças explosivas". O trabalho a ser executado por todos aqueles que tem uma relação direta (de análise e intervenção) quanto os que se mantem indiretamente envolvidos com as questões da metrópole, **é detectar estes pontos cheios de potencialidade regeneradora**.

Situando-se no pólo contrário ao do socialismo científico, Mumford reconhece que o triunfo das "forças explosivas" não compromete apenas a metrópole. Todo o sistema produtivo que ele preserva de qualquer tipo de crítica e compromisso com a situação metropolitana, estaria

também sujeito a falência. Procurar a potencialidade regeneradora é portanto, no caso de Mumford, resguardar a estabilidade do próprio sistema sócio-econômico-político-cultural, etc.

É neste ponto de sua análise que o pensamento urbano de Mumford, que mostra-se tão original e estimulante na análise da cidade pré-industrial, torna-se profundamente conservador. Fica claro que suas análises e propostas visam acima de tudo a manutenção do sistema produtivo existente sem nenhuma interferência no seu modo de funcionamento. A segmentação entre o sistema produtivo e a metrópole, de que falávamos acima, ganha na sequência de sua análise uma dimensão operativa. Esvaziar a metrópole de sua substância, subdividindo-a em unidades autônomas (e poderíamos até pensar também em unidades controláveis), é a síntese da proposição. Com este projeto, Mumford apresenta-se como um conservador no sentido amplo do termo, isto é, teórico e prático.

A dissipação da dimensão concreta, física, da metrópole, para em seu lugar localizar uma nova constelação urbana, capaz de preservar as vantagens simultâneas das unidades menores e da força e alcance da organização metropolitana, aproxima Mumford de seu mestre Patrick Geddes (1854/1932).

A defesa da "individualidade" da metrópole, da diferença essencial que existe no conjunto de suas características e nas suas formas de organização, fez com que Mumford - um culturalista convicto - defendesse também que a instalação desta "nova constelação urbana" ocorresse de forma diferenciada preservando o que existe de único em cada uma delas.

A investida poderosa que Mumford fez contra a metrópole contemporânea representou, dos anos 30 aos anos 60, uma grande síntese do pensamento urbano anglo-saxão, que vinha na verdade manifestando-se desde o início do século. Sua análise representou uma retomada, em novo patamar de complexidade, das idéias já citadas de Patrick Geddes apresentadas nos seus dois livros "City Development" (1904) e "Cities Evolution" (1915), e das propostas defendidas por

Ebenezer Howard (1850/1928) divulgadas em "Garden Cities of Tomorrow (1903).

Na verdade, a relação entre o pensamento de Mumford, Howard e Geddes passa por uma utilização mais estratégica, proposta por este último, do conceito de "cidade jardim". Para Geddes, a proposta de Howard nascida basicamente para absorver o excedente populacional de Londres, transforma-se em instrumento fundamental para enfrentar o problema da conurbação através da reorganização urbana de grandes regiões.

Em resumo, podemos dizer que tanto a artilharia pesada de Mumford quanto a proposta objetiva de Howard e a estratégica assimilação de Geddes **correspondem a formas de negação da organização metropolitana**, alcançando os seus pontos mais vitais. Talvez, mais por argúcia do que por má orientação teórica ou mesmo por excesso de empirismo, Mumford dirigiu sua argumentação e proposta no sentido de atingir o **urbano**, entendido, como vimos antes, como a forma que adquire o encontro e a concentração de todos os elementos da vida social "desde os frutos da terra até os símbolos".

O **sentido de centralidade e o de realização simultânea**, atributos que regem o movimento inerente à vida metropolitana são os alvos destas propostas alternativas que ao **elimina-los, conseqüentemente propõe a extinção da metrópole**.

Fixada como hostil, inconciliável com os mais diversos enfoques disciplinares, ideológicos ou técnicos, a metrópole foi, ao longo da primeira metade do século XX, o ponto de mira de uma parte do pensamento teórico, que Mumford representou de forma tão exemplar. Negando, ou apenas desconhecendo os atributos mais fundamentais da organização metropolitana, **lançaram-se a campo na tentativa de criar objetos substitutos**, e o que é mais crucial: não avaliando de forma adequada a compatibilidade que existia entre o objeto que propunham "exterminar" e o sistema produtivo que em última instância propunham "proteger", correram o risco de não atenderem os seus desígnios.

UM PEQUENO TRIBUNAL. A METRÓPOLE ENTRE A DEFESA DE JANE JACOBS E O ATAQUE DE FRANK LLOYD WRIGHT.

No final dos anos 50 e início dos 60 dois livros colocam o debate sobre a metrópole em um novo patamar: "The Living City", de Frank Lloyd Wright¹, de 1958, e "The Death and Life of Great American Cities", de Jane Jacobs², de 1961. As características mais relevantes desta etapa da discussão sintetizadas nestes dois textos foram: em primeiro lugar, colocar com grande nitidez duas posições antagônicas; em segundo lugar, fazer surgir no contexto intelectual americano a análise da metrópole americana, tanto da existente quanto da projetada.

Jane Jacobs (1961) armou uma contramarcha às propostas mais relevantes da primeira metade do século XX mostrando que já era possível antever, pelo menos do ponto de vista teórico, uma "cidade-jardim-bela-radiante" onde as propostas mais influentes se aglutinariam tendo como fator de agregação a sistemática negação da metrópole. Seu livro tem a contundência de um manifesto e a força de um verdadeiro estudo. Desde a primeira linha ela deixa claro que se trata de um ataque contra as teorias vigentes de intervenção nas cidades e que sua análise confronta os mais elementares espaços urbanos da metrópole convencional, tais como a rua, o bairro, os jardins, etc., com os elementos de organização espacial utilizados pela planificação urbana, tais como áreas residenciais, áreas comerciais, unidade de vizinhança, o parque vicinal, etc.

Considerada uma defensora militante do **modo de vida urbano**, Jane Jacobs não se propõe no seu livro apenas exaltar a metrópole e a riqueza da vida que ela propicia. Aliás, como o próprio título do livro indica, trata-se para ela de identificar a vitalidade e a força de desagregação presentes nos elementos constitutivos da metrópole. A precedência da palavra **morte** sobre a palavra **vida** no título indica com clareza que não se trata para ela de um ciclo fatal a que estão submetidas as metrópoles americanas; trata-se pelo contrário de uma ameaça que deve ser revertida. E para que a reversão ocorra é necessário

prestigiar e fortalecer os elementos considerados vitais, e afastar os desagregadores. **Vitalidade e decadência não estão colocadas no texto de Jacobs como duas situações sucessivas, mas como duas forças concomitantes, em permanente disputa.** Assim, há um radical elogio da rua e da **diversidade de usos** e uma condenação severa dos espaços indefinidos, "fronteiriços", e da ausência de diversidade funcional.

Embora tenhamos colocado Frank Lloyd Wright como o contraponto, é evidente que o pensamento de Jacobs tem a finalidade maior de atingir outras teorias vigentes. O Movimento Moderno, encarnado sobretudo nas propostas de Le Corbusier e suas considerações sobre a rua e a ordem funcional urbana, é também alvo dos ataques de Jacobs. É fundamental na sua análise constatar que a "morte" das grandes cidades americanas não tem uma relação sempre direta com a "decadência"; frequentemente, segundo Jacobs, ela é fruto de "planos urbanos" que trabalhando com princípios equivocados dissolvem a vitalidade urbana.

"Morte e Vida das Grandes Cidades Americanas" mostra-se ainda mais eloquente na sua tentativa de tornar a metrópole algo estimável e fecundo quando comparada com o texto, também lapidar, de Frank Lloyd Wright.

Em "The Living City", Frank Lloyd Wright assume o complexo propósito de contribuir para a formação de uma cultura autenticamente americana.

Como qualquer utopia bem construída, a de Wright também foi motivada por uma avaliação negativa de algo que transcende a própria cidade. Mas, em algum ponto da proposta, que pretende regenerar valores culturais e morais, a metrópole está presente tornando-se sem dúvida o dado essencial. A avaliação negativa de Wright pode ser resumida na sua consternada observação de que os Estados Unidos haviam alcançado há perto de duzentos anos uma das mais altas aspirações de um povo, a **democracia**, e que, lamentavelmente, esta realização não havia levado o povo americano a construir uma vida, e conseqüentemente uma **cidade correspondente, americana e democrática.**

A única ilustração da metrópole existente contida no seu livro é uma foto aérea de Nova York dos anos 30 ou 40,

onde Manhattan exhibe tudo aquilo que já se convencionara chamar de moderno, e Wright sentenciosamente lança a seguinte legenda: **a cidade velha.**

Por trás desta posição diante da metrópole há uma longa e refletida história. Wright emergiu na condição de arquiteto, mais preocupado com o edifício e especificamente com a habitação subúrbio ou, ainda, com a casa definitivamente localizada no campo. É patente que a metrópole não esteve no centro de seus interesses até o momento em que a sua rejeição se insere num contexto mais intelectual, onde a metrópole confunde-se com uma certa decadência detectada por um grupo de intelectuais que se organiza em um movimento de inúmeras vertentes mas que se resumia em última instância no "reencontro das virtudes morais" que eram para ele as "virtudes rurais"³.

Ciucci (1975) examinou com cuidado a evolução do pensamento urbano de Wright dentro de um contexto mais amplo, onde a metrópole americana moderna, a dos anos 20/30, confronta a ideologia agrária que esteve tradicionalmente presente nos Estados Unidos⁴.

Assim como as idéias de Jane Jacobs inserem-se no debate que se travava sobre o destino das grandes cidades americanas, o de Wright insere-se, como mostra Ciucci, nos problemas que o New Deal enfrentava na reestruturação industrial e tecnológica do campo. Esta coincidência de interesses tem entretanto uma importante limitação, isto é, a proposta de Wright pretendia abranger o âmbito da proposta governamental, que queria intervir na metrópole existente e não apenas criar uma entidade exemplar. "Broadacre" frustrando de certa forma esta expectativa do governo americano converteu-se em mais uma proposta que buscava interpretar o bem-estar urbano **negando a metrópole.**

"Broadacre" identificava-se com tudo que era o oposto ao gigantismo da cidade: "casas pequenas, indústrias pequenas, escolas pequenas, uma pequena universidade, pequenas oficinas e pequenas fazendas".

Tudo isso, arremata com certa ironia Ciucci, acabava fazendo da arquitetura "a espinha dorsal desta empresa cultural", e "os arquitetos que podem assegurar a harmonia do conjunto se

convertem em chefes iluminados e indispensáveis"⁵.

A inserção de Jacobs e de Wright no pensamento urbano americano são, como vimos, distintas. Os dois textos coincidem no momento de sua publicação mas não no de sua gestação. "The Living City" revela uma concepção de metrópole que não havia assimilado novas informações. Estas novas informações estavam no campo aberto da cultura em geral, disseminado na metrópole, e não no campo específico do Movimento Moderno, que Wright viu sempre com reticências.

Na verdade o pensamento de Jacobs e Wright não chegam a "confrontar-se". Apenas demarcam, como dizíamos, relações nitidamente diferentes com a metrópole. Cada um deles, embora em oposição direta um ao outro, travou batalhas específicas. É preciso lembrar que a grande disputa de Jacobs foi com Lewis Mumford, que por sua vez via nos "arranha-céus" de Wright (a torre de uma milha), uma contribuição absurda para o aumento da congestão urbana propiciada pelo uso da alta tecnologia.

OS SENTIDOS DA METRÓPOLE

Embora correntes prosaicas do "anti" e do "pró" urbano se organizem nos Estados Unidos e até em São Paulo, como vimos ao discutir as idéias de L. Anhaia Mello e F. Prestes Maia, desde o início do século a metrópole havia também invadido o imaginário artístico¹.

Em 1914 o Manifesto Futurista procurava persuadir os artistas de que a verdadeira arte deveria buscar seu sentido, o seu tema nas "grandes multidões agitadas pelo trabalho, pelo prazer e rebelião; na multicolorida e polifônica onda das revoluções nas modernas cidades..."². A metrópole estava no centro da imagem do futuro proposta por Antonio Sant'Elia (1909/1916)³.

Em 1927, Fritz Lang no seu filme "Metrópolis" expõe com ambiguidade quase inevitável o conflito que se estabelecia entre a fascinação e a repulsão à metrópole moderna⁴. Esta mesma ambiguidade é registrada por Tafuri (1975) ao analisar a obra de Hugh Ferriss, autor de "The Metropolis of Tomorrow" (1929)⁵. Tanto quanto em "Metrópolis" de Lang, os desenhos

de Ferris analisados por Tafuri sugerem uma "metrópole imaginária" que definiríamos como sendo ao mesmo tempo poeticamente desejável e materialmente opressiva.

Harvey (1989), em "The Condition of Postmodernity", ao estabelecer o percurso do modernismo ao pós-modernismo na cultura contemporânea, enfrentando-o como uma "condição histórica que requer elucidação" - e não como um conjunto de idéias - revela, ao citar De Certo, o papel fundamental desempenhado pela cidade: "engrenagem e herói da modernidade"⁶.

A origem e a natureza da metrópole determinaram um caminho distinto daquele trilhado pelo movimento "Arts and Crafts". Das teses de William Morris aos princípios da Bauhaus houve uma elaborada absorção das características da produção artesanal. Segundo a conceituação proposta pela Bauhaus, o artesanato é visto como a habilidade de produzir em larga escala produtos esteticamente satisfatórios tendo por base a contribuição indispensável da máquina. As qualidades essenciais da produção artesanal defendidas pelo movimento "Arts and Crafts" - habilidade e aptidão do trabalhador e qualidade estética do produto - estavam em princípio sendo preservadas⁷.

Enquanto forma adotada pelo processo de racionalização das relações de produção, a metrópole apresenta-se desde o primeiro momento de sua existência como forma definitiva de organização: as transformações que eventualmente poderiam ocorrer deveriam partir do aperfeiçoamento desta forma de organização. Não se trata portanto, no caso de metrópole, de uma absorção transformadora como foi o caso da "Arts and Crafts" pela Bauhaus: as reações à metrópole apontam para uma adesão crítica, que em alguns casos atenua-se em simples adesão, e em outros evolue para uma adesão poética, como é o caso (para citar um único exemplo, e para não sucumbir à tentação de mencionar todos os que consideramos marcantes) do filme de Luiz Sergio Person, "São Paulo S/A" de 1963.

Esta dupla condição, de instrumento e encarnação da modernidade, forneceu à metrópole uma presença constante em todas as manifestações artísticas contemporâneas. Muitas vezes os estudos monográficos, as análises criteriosas e

mesmo os ensaios iconográficos, concorrem em situação de deslealdade com o depoimento artístico. Mesmo o conhecimento da metrópole enquanto objeto de trabalho transcende o discurso estritamente profissional.

Assim, o entendimento da obra de Haussmann, completou-se com a "experiência do choque" reconstruída por Baudelaire; o racionalismo de Le Corbusier ganha registro sintético na obra de Piet Mondrian, que por sua vez traduz a intensidade frenética da vida da rua em Nova York, no seu Broadway Boogie-Woogie de 1942; São Paulo de Prestes Maia, revela seu "constrangido progresso", sua embrionária vida metropolitana no conjunto de poemas "Postes da Light", de Oswald de Andrade de 1925.

No entanto, o "embate com a metrópole", tanto sob a forma de responsabilidade profissional, artística ou de reflexão crítica, teve como resposta uma sólida e constante "resistência" da própria metrópole. Mais do que indestrutível ou indomável, a metrópole mostrou-se muitas vezes inatingível. Habermas (1987) nos dá uma boa pista para entender esta questão ao propor o seguinte raciocínio: "... depois de um século de crítica à cidade grande, depois de um século de inumeráveis e sempre frustradas tentativas de manter a urbe em equilíbrio, de salvar o centro, de organizar espaços urbanos em quarteirões residenciais e em quarteirões comerciais, em instalações industriais e área verde, de articular os âmbitos privado e público, de construir cidades-satélites habitáveis, de sanear cortiços, de canalizar razoavelmente o tráfego, etc., impõe-se perguntar se o próprio conceito de cidade não está ultrapassado"⁸. Este é o gênero de pergunta cuja simples formulação já representa um avanço.

Revertendo desta forma a questão do que estávamos chamando "resistência", Habermas mostra que o nosso conceito de cidade associa-se a uma forma de vida cujas enormes transformações não tem sido devidamente incorporadas. O conceito de cidade que deriva desta associação é, sob todos os pontos de vista, insuficiente. Permanecemos na cidade dos espaços configurados quando na metrópole contemporânea predominam as relações abstratas, ou como diz com mais

precisão o próprio Habermas: "O mundo de vida urbano se encontra cada vez mais mediatizado por conexões sistêmicas não configuráveis". E, num tom que traduz ao mesmo tempo um raciocínio competente e um olhar terno, Habermas constata que as "aglomerações urbanas emanciparam-se do velho conceito de cidade, ao qual no entanto se apegava o nosso coração". E mostrando-se, além de competente e terno, também generoso, e talvez até mesmo justo, ele arremata: "E este não é um fracasso da arquitetura moderna ou outra". Impossível não pensar, diante desta conclusão de Habermas, na série de textos que acompanharam o VIII Congresso do CIAM em 1951, cujo tema era "O Coração da Cidade". A dimensão concreta com que se falou do "coração" nestes ensaios só se explica, como diz Habermas, pelo nosso nostálgico e infelizmente equivocado conceito de cidade.

Penetrar o sentido de metrópole parece portanto ser a atual tarefa. A definição que vê na metrópole a forma que a racionalização do processo de produção adota torna-se efetivamente útil se nos mantivermos atentos ao fato que a informação necessária para penetrá-la implica na aceitação de que tudo que nos cerca está mediatizado⁹.

De todos os ângulos, com todos os instrumentos disponíveis, de modo objetivo e subjetivo, os atributos metropolitanos já começam a ser considerados, a emergir nas mais variadas manifestações. Aquela posição central de "engrenagem e herói" da modernidade, já citada inúmeras vezes neste texto, leva a metrópole a participar, às vezes como protagonista, às vezes como coadjuvante, de toda produção artística que busca localizar-se na modernidade, e até mesmo na vanguarda.

À percepção dos atributos da metrópole soma-se assim às demais formas de penetrar e trabalhar o ambiente urbano. Obviamente não se trata de uma novidade pois ao longo da história a cidade foi constantemente objeto de representações mas, contemporaneamente, a percepção tornou-se uma forma estratégica de penetrar um objeto tão complexo. Um mesmo elo, semelhante àquele que unia as experiências de intervenção, atravessa agora as mais distintas formas de percepção da metrópole.

A fragmentação, a simultaneidade, as relações diferenciais entre tempo e espaço elementos inerentes à metrópole, tornaram-se temas das mais variadas formas de abordar o fenômeno urbano.

Textos pioneiros como "The Image of the City" de Lynch, (1960) e "The Hidden Dimension" de Hall, (1966) abriram caminho para outros mais específicos que se sucedem, tais como "Townscape" de Cullen, (1974), "Learning from Las Vegas" de Venturi/Izenour/Scott Brown (1977) e "Urban Space" de Rob Krier (1979).

Estes estudos, apesar de seu caráter inovador, têm apenas um peso relativo nesta vertente perceptiva, pois convivem com obras artísticas onde a percepção e o registro dos atributos da metrópole, dada a sua forma de expressão, tornam-se mais eloquentes. O cinema, a literatura, as artes plásticas de forma geral, têm constantemente continuado a encontrar na metrópole o seu tema.

Há sempre, em cada uma das manifestações bem-sucedidas, a tentativa de interpretar os atributos metropolitanos, sendo que o grande desafio é sempre transformar em imagem tudo aquilo cuja visibilidade não é óbvia. Praticamente não há fronteiras para este registro: a fragmentação, a multidão, a verticalização monumental, a diversidade de espaços, a presença maciça de informações publicitárias, a efemeridade de situações e espaços, etc., todas juntas e cada uma em particular revelam a presença da metrópole.

Embora, em inúmeros casos, exista uma intenção crítica, uma apreciação negativa e mesmo uma denúncia, no seu conteúdo estes registros diferem substancialmente daqueles que buscam negar a metrópole. O depoimento perceptivo não visa mais atingir a metrópole esvaziando-a de sua "substância urbana"; almeja acima de tudo tornar manifesto toda a sua extensão e significado. Mesmo a denúncia ganha neste registro outra dimensão, mediada muitas vezes por um olhar poético que atesta a presença de uma nova relação.

A rejeição à metrópole e à vida metropolitana contida no pensamento antiurbano assume nos trabalhos onde o conhecimento é oriundo basicamente da percepção a forma de uma adesão crítica e abrangente. Dificilmente a metrópole é

"representada" em si mesma como iníqua; ela é apenas parte da iniquidade geral do sistema no qual está inserida.

O cinema produziu excelentes exemplos desta forma de apreensão, mas preferimos trazer aqui por razões operacionais um exemplo da literatura. Tomo como exemplo, pela sua força emblemática, o livro "As Cidades Invisíveis" de Italo Calvino (1972)¹⁰.

Como numa fábula oriental, Calvino cria uma situação de relato encantatório onde o grande imperador dos tártaros Kublai Khan ouve, noite após noite, mergulhado na tranquilidade do seu jardim palaciano, o jovem Marco Polo descrever as cidades do reino.

Kublai Khan recebe notícias de seu império através de duas procedências: de um lado elas provêm de mensageiros oficiais incumbidos de percorrê-lo sistematicamente, e de outro através do relato de Marco Polo. Os primeiros trazem ao imperador precisas e opacas informações compostas por extensas e obscuras citações numéricas que ele mal consegue apreender. O segundo, em contraponto total, traz ao imperador um relato onde se misturam de forma perfeita, a imaginação e a exatidão.

Mesmo suspeitando tratar-se de uma trapaça, pois Kublai Khan desconfia que Marco Polo "nunca saia do jardim do palácio" onde se encontram diariamente, ele ouve o relato peregrino e inebriante onde sonoros nomes femininos - Feodora, Armila, Laudômia, Eufemia - designam "famílias" de cidades.

Agrupadas ora segundo um sentimento (desejo), ora segundo a forma (delgada), ora segundo a fantasia (os mortos, o céu, os olhos), as "cidades invisíveis" têm na narrativa de Marco Polo uma matriz geradora: Veneza, cidade-princípio, pátria do narrador. Marco Polo diz a Kublai Khan, diante da reivindicação de nunca ter-se referido diretamente à sua cidade: "Todas as vezes que descrevo uma cidade digo algo a respeito de Veneza"¹¹. E, em tom autoritário o imperador transforma a inquietação gerada por esta resposta em ordem: "Quando pergunto das outras cidades quero que você me fale a respeito delas. E de Veneza quando pergunto a respeito de Veneza"¹². Na resposta de Marco Polo

à imposição do imperador está não só a chave do livro, mas a chave de nossa própria relação com as cidades: "Para distinguir as qualidades das outras cidades devo partir de uma primeira, que permanece implícita. No meu caso, trata-se de Veneza".

Partir de um modelo implícito não implica, como vemos ao longo do texto de Calvino, eximi-lo de transformações, de alterações substanciais. Assim, de Veneza ele chega à metrópole. E, tal como para Marco Polo, o leitor, conduzido pela sequência arrebatadora de descrições das "cidades invisíveis", reconhece em todas e em cada uma delas a sua própria cidade implícita. O símbolo, o desejo, a memória, os mortos, os olhos, as trocas, as formas delgadas e contínuas são leituras possíveis da cidade-princípio de cada um dos leitores.

A metrópole que procuramos definir ao longo deste trabalho, do qual buscamos conhecer os atributos e entender as relações, surge no "itinerário" de Marco Polo através de elementos vitais, de forma universal e concisa.

No seu deslocamento pelas cidades do império, onde tempo e espaço não têm nenhuma relação direta, Marco Polo constata que:

"... Leônia se refaz a si própria todos os dias... ao aterrissar em Trude não tivesse lido o seu nome no grande letreiro, o viajante acreditaria ter chegado ao mesmo aeroporto de onde partiu... hospedado num quarto de hotel ano após ano ele vê desaparecer gradualmente da sua janela a paisagem familiar para no seu lugar surgir um compacto plano de caras redondas para enxergá-las tem que mover-se com cuidado pois o seu quarto abriga outras vinte e seis pessoas... em Cecília os espaços tornam-se de tal forma indistintos que como única forma de identificá-los os pastores utilizam os pastos, estes sim reconhecíveis... em Pentesiléia o viajante avança por horas sem saber com certeza se já está no meio da cidade ou se permanece do lado de fora; e na mesma Pentesiléia ao perguntar onde está a cidade para as pessoas que a habitam o viajante tem como resposta gestos circulares que ele não sabe se querem dizer "é aqui" ou então "mais adiante" ou "aqui em volta" ou ainda



VIADUTO DO CHÁ E ANHAGABAÚ EM 1952
Fonte: Revista Acropole 169

"do outro lado".

Estes lugares e situações, que remetem diretamente aos "formidáveis aspectos negativos da metrópole" analisados e execrados por Lewis Mumford, têm na descrição de Calvino uma dimensão poética que longe de perverter a verdade a olha de frente, porém sem fazer muito barulho, para que não fuja levando consigo a possibilidade de transformação.

E no derradeiro diálogo entre Marco Polo e o imperador, este último, marcado pela lembrança ameaçadora de Enoch, Babilônia e Brave New World, deploráveis experiências metropolitanas, sombriamente conclui:

"É tudo inútil, se o último porto só pode ser a cidade infernal que está lá no fundo e que nos suga num vórtice cada vez mais estreito"¹³.

Marco Polo enxergando com a precisão de quem distingue o mundo concreto através da introspecção, desanuvia o imperador:

"O inferno dos vivos não é algo que será; se existe é aquele que está aqui, o inferno no qual vivemos todos os dias, que formamos estando juntos. Existem duas maneiras de não sofrer. A primeira é fácil para a maioria das pessoas: aceitar o inferno e tornar-se parte deste até deixar de percebê-lo. A segunda é arriscada e exige atenção e aprendizado contínuos: tentar saber reconhecer quem e o que, no meio do inferno, não é o inferno, e preservá-lo e abrir espaço".

O remate de Marco Polo tem a força de um projeto revolucionário. Estão convocados todos aqueles que tendo uma experiência urbana forem capazes de reconhecer o potencial de transformação, e ousaria mesmo dizer, de projeto ainda contido nas metrópoles, onde a opressão tende a rotinizar-se.

"Abrir espaço" pode ser mais do que uma metáfora para aqueles que por formação profissional têm nas mãos os aspectos conceituais e técnicos desta iniciativa. Pensamos que não é um otimismo descabido dizer que os atributos metropolitanos- diversidade, simultaneidade, transitoriedade, fragmentação, etc. - já começam a ser incluídos nas propostas e projetos que visam enfrentar a

condenação lançada sobre o urbanismo contemporâneo de tornar-se uma "disciplina prescindível"¹⁴.

2. A METRÓPOLE E O URBANISMO: CONTINGÊNCIAS PAULISTANAS DA DÉCADA DE 50.

1. UM PONTO DE INFLEXÃO

A afirmação de que na década de 50, apesar do considerável volume de trabalhos elaborados, do empenho militante dos profissionais liberais e do interesse do poder público municipal em buscar interpretar urbanisticamente os problemas que a metrópole paulista enfrentava, não se chegou a promover as transformações necessárias, é uma avaliação severa e complexa. Severa porque coloca no mesmo patamar trabalhos realizados com diferentes graus de profundidade analítica e consistência técnica; complexa porque impõe a responsabilidade de procurar apontar as causas deste resultado insuficiente.

Já se observou corretamente que o decênio 50/60 foi pródigo em análises e parco em realizações no âmbito do poder público. Efetivamente, com excessão das obras do IV Centenário, a metrópole crescia vertiginosamente sob o comando quase exclusivo da iniciativa privada. E ainda, por outro lado, toda a reflexão produzida nos planos urbanísticos dos anos 50, não se refletia diretamente nas instituições públicas que começavam a ganhar força, levando todos aqueles que estavam envolvidos com as questões urbanas a constatar que a situação em São Paulo era, naquele momento, a mais desfavorável possível.

Assim sendo, diante de tal avaliação, como sustentar a nossa hipótese inicial de que a década de 50 representou um ponto de inflexão no urbanismo paulistano, pois se além de não fornecer respostas consistentes para os problemas que a metrópole enfrentava, também não percebeu as limitações de sua ação? Ou ainda, formulando a questão de outra forma: como sustentar que o urbanismo paulistano apresentou neste momento de evidente impotência diante da problemática urbana não uma ruptura mas apenas uma inflexão na sua trajetória?

Cabe portanto, neste ponto de nosso trabalho, considerar a conjugação de fatores que pela sua natureza e inserção no conjunto, criaram dificuldades importantes, para

com 50/60:
pródigo em
análises e
parco em
realizações
comando da
iniciativa
privada

as relações entre a metrópole e o urbanismo. Manifestando-se de forma encadeada, isto é, imbricados uns nos outros, com diferentes graus de resistência e complementariedade, estes fatores não são específicos do decênio 50/60; muitos estão na base do próprio processo de metropolização, como é o caso da escala e do ritmo da expansão metropolitana. O encontro destes fatores já existentes com os novos, específicos da década de 50, torna mais claro o quadro que estamos procurando discernir, no qual o urbanismo paulistano exerceu sua atividade de forma tão desfavorável.

Consideramos três categorias de questões que julgamos as mais relevantes para verificar a nossa hipótese. A primeira diz respeito às relações que se estabeleceram entre a metrópole paulista e a **instalação explosiva da fase monopolista do capitalismo brasileiro**. A segunda, relaciona-se ao conjunto de **situações e práticas historicamente constituídas**, presentes na construção da metrópole que resultaram, no decênio 50/60 em obstáculos, para a ação urbanística. E, a terceira, corresponde ao próprio **ideário urbanístico** que se manifestou no período, em duas direções: uma presente nos **planos para a metrópole** analisados neste trabalho; a outra, de avaliação mais complexa porque apresentou-se sob a forma de uma **intensa militância de profissionais liberais** comprometidos com as teses do Movimento Moderno.

DESENVOLVIMENTO E PROGRESSO

Uma nova fase econômica redefine, a partir do governo Kubitschek (1956/1961), as relações entre o Estado e a metrópole. Para Oliveira (1982) a instalação abrupta do capitalismo monopolista no Brasil alterou de forma radical as regras das relações entre o urbano e o Estado¹. Sua análise deste momento de mudança aponta para uma contradição entre a industrialização chamada "periférica" e a conduta adotada pelos países ditos "centrais" neste processo. Houve, segundo Oliveira, um descompasso presente desde o início do processo de industrialização acelerado, e reforçado pelo fato de ser este o objetivo central do governo Kubitschek,

obtida no texto de urbanismo

J.R. nota relação entre estado e metrópole

com os interesses do capital internacional que naquele momento redefiniam seus próprios interesses e estratégias, acabando por impor ao Brasil uma nova etapa baseada nas suas conveniências. As relações complicadas de Kubitschek com o Fundo Monetário Internacional, enfatiza Oliveira, tem sua origem precisamente no bloqueio das vias de financiamento internacional com os quais o governo brasileiro contava para promover a industrialização "na periferia".

Tendo em mãos a tarefa de criar as condições para a instalação da fase monopolista imposta pela divisão internacional do trabalho, o Estado brasileiro desenvolveu, a partir do governo Kubitschek, estreitas relações com o setor produtivo e tornou-se responsável pelo desenvolvimento das condições físicas das metrópoles e cidades que davam suporte a este acelerado processo. São Paulo e a sua região tornaram-se local privilegiado deste desenvolvimento e investimento.

Caracterizada pela chegada maciça do capital estrangeiro, pela instalação das empresas multinacionais e pelo esforço da burguesia nacional em adaptar-se às exigências do novo estágio, a fase monopolista teve uma profunda repercussão na metrópole paulista. Moura (1960)², analisando a presença do capital estrangeiro no Brasil, com ênfase para o decênio 50/60, mostra que o volume de capitais das empresas americanas estabelecidas no Brasil é superior ao de empresas de qualquer outra nacionalidade, sendo mesmo superior à somatória do total de empresas europeias. Os números são eloquentes: do total de empréstimos registrados em 1956 pela Superintendência da Moeda e do Crédito (SUMOC) 60% do dinheiro estrangeiro no Brasil corresponde a empréstimos americanos³. Escapa à nossa possibilidade e não é a intenção deste trabalho analisar as repercussões deste fato. Registramos a informação apenas para enfatizar que a presença de capitais com esta origem, condicionaram sem dúvida as relações entre o Brasil e os Estados Unidos, e que a metrópole paulista absorveu aspectos importantes deste condicionamento.

O principal traço do novo perfil da metrópole concentrou-se na necessidade de responder com eficiência às

JR e FM
bloqueio de investimentos
antes 1/0
ind. na periferia

SP: ma
Laurício
do desenv.

SP o capital estrangeiro
DIA

capital do
EVA

60%

SP abre
objeto de
condiciona

mento do capital do
EVA

exigências da nova fase que não apenas ampliavam-se, mas acima de tudo diversificavam-se. Era fundamental garantir, dentro de espaço que transcendia à própria metrópole, os insumos de produção através de projetos substanciais de fornecimento adequado de energia, água, sistema rodoviário, comunicações, suporte de serviços, para citar apenas os mais evidentes.

Enquanto os governos federal e estadual incumbiam-se destes projetos abrangentes, com a ampliação do setor terciário, fruto do mesmo processo de instalação da fase monopolista, assistiu-se no interior da metrópole, a um aumento considerável da classe média acompanhado de um novo conjunto de demandas. Além do atraso acumulado em setores essenciais, como infraestrutura e transporte de massa, tornou-se também crucial neste momento o déficit de equipamentos sociais. Os problemas com a circulação de veículos e estacionamento na área central ganharam também um aspecto agudo que pelas suas características e tipo de população atingida tornou-se um dos elementos mais emblemáticos da "falência" da metrópole.

No seu conjunto a metrópole e a região metropolitana de São Paulo viviam no final dos anos 50, uma urgente necessidade de modernização. E, segundo a análise de Oliveira, esta modernização deveria ser bancada pelo Estado⁴. O próprio conceito de modernização, como sendo o conjunto de transformações operadas nas esferas política, econômica e social, nos obriga a observá-las obrigatoriamente de forma conjunta. As mudanças que ocorrem no interior do processo de modernização, quase compulsório, dado o projeto de Kubitschek e a conjuntura econômica internacional, têm em cada uma destas esferas traços específicos e nem sempre coerentes no seu conjunto.

Antes da avaliação conjunta é preciso distinguir o que cada uma destas esferas deve apresentar como contribuição específica para que se constate a presença efetiva de um surto modernizador⁵. Assim, na esfera política, a contribuição básica deveria vir do aumento considerável da capacidade das autoridades (Estado) em dirigir os negócios públicos e em controlar as tensões que emergissem no

Política: maior intervenção do Estado por planejamento

*governos fed. e estaduais
projetos abrangentes de infra-estrutura
deficit de equipamentos sociais
deficit de infraestrutura
deficit de equipamentos sociais
deficit de infraestrutura*

*modernização
deve ser bancada pelo Estado*

conjunto da sociedade. No âmbito da modernização econômica, o traço decisivo era a capacidade de tornar o processo de organização econômica mais racional e eficiente. Embora no seu estágio mais desenvolvido a modernização econômica dependa de uma aproximação importante com a esfera política, numa primeira fase é perfeitamente possível obtê-la através de um "laissez-faire bem estruturado". E, finalmente, a modernização da esfera social que deveria corresponder ao aumento de oportunidades de acrescentar novos patamares de desenvolvimento ao corpo social.

Análises específicas do período evidenciam que houve uma efetiva estabilidade política e um substancial desenvolvimento econômico⁶. Não vamos aqui percorrer e avaliar as peculiaridades que cada um destes aspectos assumiu. Estaríamos nos afastando do nosso objetivo. No entanto é necessário reconhecer que houve um surto modernizador com as características acima descritas, que sua intensidade foi em alguma medida satisfatória para o capital monopolista, visto que este efetivamente instalou-se no Brasil e que o surto aludido foi inteiramente sustentado pelo conjunto de objetivos contidos do Plano de Metas traçado em 1956 pelo governo Kubitschek. E ainda, que a metrópole paulista esteve diretamente envolvida e comprometida com este processo.

O que cabe aqui observar, em função da nossa questão a respeito das relações entre o urbanismo e a metrópole, é que esta última, enquanto forma que adquiriu o processo de "racionalização", sobretudo político e econômico do modo de produção, transformou-se consideravelmente com o processo de modernização. Melhor dizendo, o objetivo nesta etapa do nosso trabalho é reconhecer o que esta "racionalização" exigida nas diferentes esferas significou concretamente para o conjunto do espaço físico da metrópole e para o desenvolvimento das relações sociais que este espaço comportava.

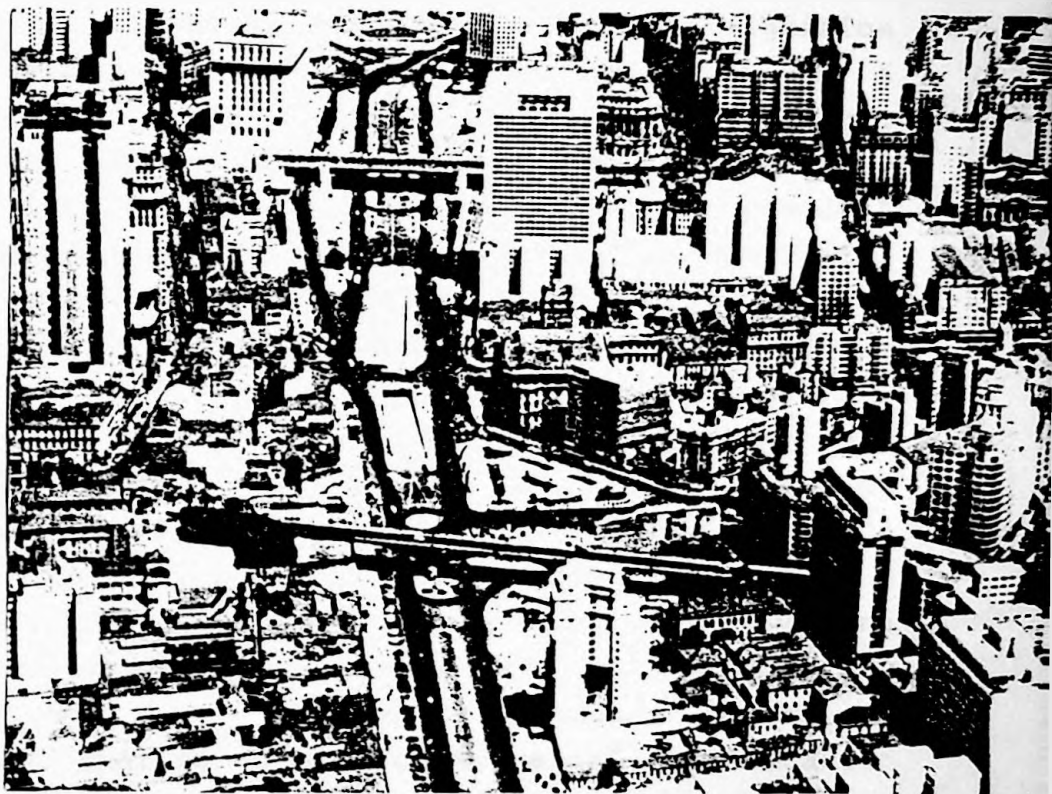
Gilberto Freyre (1953)⁷ identifica São Paulo, no momento em que se prepara para comemorar o seu IV Centenário como a única área do Brasil que possuía uma economia "maduramente capitalista" funcionando, segundo sua

*moderniza-
ção
econ.*

social

*Plano de
Metas
inflacionaria
SP.*

*9.º e o
origem da
do nacional-
ização em
São Paulo
influencia na
metrópole*



VISTA DO ANHANGABAÚ EM 1952
Fonte: Revista Acropole 171

observação, como um "centro de americanização". Há, segundo seu testemunho, um contraste evidente neste momento entre São Paulo e o capitalismo "verde" dos estados do sul e o pré-capitalismo dos estados do norte e nordeste.

São Paulo, como centro de "pura americanização" traduz, na interpretação de Gilberto Freire, a área do país onde predominava o progresso sob a sua luz psicológica, isto é, da "fé no progresso". Freire, no melhor estilo culturalista, adverte para o caráter destrutivo que este progresso poderia conter. A ameaça, adverte ele, é a de sucumbir ao "ardente desejo dos progressistas brasileiros de hoje, para quem fora deste industrialismo não há salvação"⁸. Sucumbir significa ainda para Freire, "americanizar-se" de tal forma que a industrialização empurrasse o país para uma organização anti-igualitária. E, por fim, sucumbir significava também substituir os traços luso-africanos por traços americanos. A instalação de um paradigma norte americano de metrópole, tendo por modelo a "dura Chicago" não pode ser a contrapartida do progresso, contesta Freire, reafirmando um nacionalismo que neste momento estava mais voltado para o passado do que para o presente ou para o futuro. Assim como Munford, Freire, teme a instalação de um processo de estandardização cultural radical capaz de destruir o sentido dos complexos regionais brasileiros e sul-americanos.

O progresso é portanto uma presença indiscutível na metrópole paulista. "Condescendente", "inocente" "acomodatício" nos anos 20 como o exprimiu Oswald de Andrade, segundo análise de Roberto Schwarcz⁹ e "ameaçador" nos anos 50 como advertia Gilberto Freire.

A idéia de progresso tem ao longo da história assumido uma grande diversidade de formas. Nos interessa entretanto, para entendermos as questões deste momento, a sua última versão, exposta por Adorno (1969)¹⁰. A idéia de progresso, revista por Adorno, coloca dois aspectos essenciais para compreender e qualificar o período 1950-1960 na metrópole paulista -o relativismo e a ambiguidade.

Assumido no seu significado trivial, isto é, apenas como movimento permanente da sociedade no sentido de criar um maior bem estar para todos, não nos fornece os elementos

SP America
no:
do no
progresso

SP:
organização
anti-igualit.
tudo

modelo:
Chicago

acomodatício
e nos anos
20,
furo no
anos 50.

necessários para entender o encontro do urbanismo com a metrópole. O primeiro destes aspectos, o **relativismo**, torna-se neste contexto um instrumento do movimento permanente de introduzir transformações (progresso) no quadro construído. Esta limitação, detectada nas várias esferas em que o progresso manifesta-se, criou dificuldades para o conceito que acreditou-se poder contornar através de sua substituição pelo conceito de **modernização**. Um firme compromisso com a racionalidade do funcionamento das várias esferas, e conseqüentemente do conjunto, criou para o conceito de modernização a expectativa de afastar a incômoda presença do relativismo e da ambigüidade que Adorno apontou como aspectos substanciais do conceito de progresso.

Assim, a **metrópole do progresso**, que claramente caracteriza São Paulo dos anos 50, incorporou um grande número de contradições. Beneficiou-se sem dúvida do processo modernizador sem contudo resolver suas questões essenciais de metrópole subdesenvolvida, submetida a um progresso que continha de forma inerente as características descritas por Adorno.

Comprometida com as regras estritas do progresso, a metrópole tornou-se, a partir da instalação deste processo, incapaz de incorporar qualquer proposta que constituísse uma ameaça para a lógica de "racionalização" do modo de produção instalado no país.

OBSTÁCULOS HISTORICAMENTE CONSTITUÍDOS

Ao apresentar a interpretação de Saia (1972) para o processo e o fenômeno da metropolização¹, enfatizamos a sua conclusão indignada diante do delito contra a metrópole que representaram os 270 Km² de área urbanizada incorporada à cidade no período 1930/1954, sem que sobre ela incidisse nenhuma diretriz ou lei disciplinadora. Dos 130 Km² de 1930 aos 420 Km² de 1954, pela descrição de Luiz Saia, e pela própria observação da metrópole, imperou uma total tolerância por parte do poder público. Saia lamentava que foram 270 Km² "dados aos imobiliários" dentro de um padrão especulativo de ampliação da área urbana.

SP: metrópole do progresso acumula contradições industriais mas não resolve subdesenvolvimento

tolerância do poder público no crescimento da cidade

É importante notar que a abordagem feita por Saia não se alinhava ao discurso anti-urbano limitador do crescimento, defendido sobretudo por Anhaia Mello. Para Saia, o abuso concentrava-se na ausência de regras e na relação que se estabeleceu neste período (1930/1954), entre o capital imobiliário e a metrópole em expansão acelerada.

A organização espacial e funcional resultante deste "liberalismo urbano" estava no centro de todas as propostas elaboradas ao longo da década de 50. A dispersão foi sem dúvida, como vimos em vários exemplos ao longo deste trabalho, um problema detectado por todas as vertentes.

Existe um consenso, aliás expresso nas várias análises que mencionamos, que a estruturação das metrópoles possui fortes vínculos com o liberalismo econômico e com o "laissez-faire". Embora a metrópole seja efetivamente um fenômeno universal, onde este vínculo pode ser sempre constatado, é na metrópole americana que encontramos o modelo que mais se aproxima da paulistana do período que enfocamos, onde o espaço descrito por Luiz Saia remete a uma forma precursora de "laissez-faire urbano".

O modelo estrutural e funcional urbano que Manieri Elia (1975)² descreve como sendo a metrópole americana do "laissez-faire", que ele localiza nas últimas décadas do século XIX, coincide em inúmeros aspectos com a metrópole paulista dos anos 50: uma área central consolidada em crescimento vertical, concentrando uma grande quantidade de investimentos e uma área periférica ampla e difusa em permanente processo de expansão com um mínimo de investimento. Tanto a escala, quanto o ritmo e as características físico-espaciais, reforçam a semelhança dos dois processos.

A planta quadriculada da expansão periférica horizontal que Mumford (1961) tão bem designou como sendo "a planta baixa especulativa", o arranha-céu da expansão vertical da área central, símbolo da modernidade urbana, onde a tecnologia desempenhava o papel de anunciadora do progresso, marcam uma semelhança formal indiscutível entre a metrópole americana e a paulista.

Apesar da flagrante distância tecnológica que se fazia

notar sobretudo nas técnicas construtivas empregas na expansão vertical da área central, da aguda ausência de infraestrutura nas áreas periféricas e do atraso cada vez mais grave na implantação do sistema de transporte de massa metropolitano, a "imagem" de São Paulo dos anos 50 remetia sem dúvida, sob a forma de réplica subdesenvolvida, à da metrópole americana do final do século XIX.

Esta analogia formal teve como contraponto a busca incessante das diferenças. O resultado desta busca foi, que tanto a excessiva ênfase nas afinidades quanto a observação muito marcada das diferenças, levou o urbanismo praticado nos anos 50 em São Paulo a pontos cegos. Aqueles que, como Robert Moses, acreditaram estar em 1950 diante de uma "contrafacção" da metrópole americana perdiam de saída a chance de acertar pois não levavam em conta nas suas propostas a força dos pontos divergentes. E aqueles, que por outro lado, minimizaram a possibilidade de estar diante de fenômenos que guardavam aspectos invariáveis, deixaram de incorporar em suas análises e projetos informações relevantes tanto do próprio fenômeno metropolitano quanto da experiência acumulada pelo urbanismo americano.

Assim, semelhante à metrópole americana no seu aspecto formal e no ritmo de realização, a metrópole paulista incorporava no momento exato em que se tornava a maior cidade do país e o centro do processo de desenvolvimento promovido pelo governo Kubitschek, uma importante diferença de ordem econômica.

Singer (1975)³ e Oliveira (1982)⁴ analisando as relações entre o Estado e o urbano no período desenvolvimentista, apontam para uma alteração importante no interior destas relações. As duas argumentações nos levam a concluir que enquanto as metrópoles americanas, como Chicago, Nova York, Filadelfia, Cleveland, Boston e outras contaram na sua estruturação com um "liberalismo urbano" consistente, em São Paulo imperava, uma aquiescência, facilmente confundida com conivência, entre o empreendedor imobiliário e o poder público municipal. Este procedimento levou a metrópole a assumir uma forma anárquica, enfaticamente denunciada pelo Estudo da Sagmaçs em 1958 e já

anarquia denunciada
pelo SAGMACS

liberalismo urbano
conivência entre empreendedor imobiliário e poder público municipal

no início da década por Luiz Saia, como vimos.

Tomemos como exemplo uma das marcas desta forma anárquica assumida pela cidade. Grostein (1987)⁵, examinando aspectos da evolução histórica do assentamento residencial das classes populares na metrópole paulista, mostra que o **loteamento clandestino era na década de 50 um fato não apenas consolidado mas sobretudo institucionalizado**. Precariamente executados pelos empreendedores imobiliários, estes loteamentos clandestinos representaram aos olhos do poder público uma alternativa, "menos degradada" e sem dúvida, menos visível, às temidas favelas.

Por se tratar de empreendimento imobiliário, estes loteamentos, classificados burocraticamente como ilegais, possuíam claras vantagens para as partes envolvidas. O baixo investimento por parte dos loteadores propiciava uma **mercadora sem qualidade**. A propriedade barata, paga de forma parcelada, implicava também em um **consumidor sem exigências**. Não havia nem mesmo a expectativa de se chegar a posse de documentos que comprovassem a negociação.

É interessante observar este "laissez-faire" no exato momento em que, pelas razões que já vimos antes apontadas por F. de Oliveira, o Estado, (nesse caso, o poder público municipal), assumia uma nova relação com o urbano. Na condição de **terceiro elemento do sistema de clandestinidade institucionalizada**, o **poder público municipal** atuando como mero propiciador, tendo em vista a tolerância evidente diante do "empreendimento" onde a precariedade criava as condições de **produção vantajosa para o empreendedor imobiliário e de consumo sem escolha para as classes populares, torna-se herdeiro da sua própria tática**. Esta herança nada auspiciosa tem, dentro do quadro das novas relações entre o urbano e o Estado, aspectos de equacionamento extremamente complexos.

O maior desafio apresentado ao poder público municipal quando as questões urbanas foram literalmente transferidas para as suas mãos, tem origem na relação que se estabeleceu entre a grande extensão física que a metrópole ia atingindo e o modus operandi econômico e político, com que esta expansão realizava-se. Como vimos, a instrumentalização da

irregularidade atendendo interesses privados, e sem dúvida alguma também públicos, implicou na formação de uma extensa área desprovida de tal forma de atributos urbanos mínimos, que poderia parecer até abusivo denominá-las urbanas. A distância que as separava da área central, mais do que física era sobretudo material.

Combater esta **anarquia** implicava em combater o "liberalismo urbano". Este havia assumido um padrão de atuação tão afoito que os interesses do capital privado e do poder público pareciam ter se tornado indistintos⁶. A lei, enquanto instrumento de defesa dos interesses do conjunto da sociedade, sofria constantes deslocamentos que acabavam por fazer prevalecer, com poucas restrições, as regras impostas pelo capital especulativo. As tentativas de legislar manifestavam-se como atitude militante de profissionais sem dúvida conhecedores da gravidade da situação, localizados no interior do próprio poder público e que ousavam situar-se como contendores, apresentando leis que de alguma forma restringissem o âmbito da investida especulativa. Estas leis, espécie de "pequenas vitórias", possuíam um valor simbólico considerável, isto é, revelavam um caminho e sobretudo a capacidade profissional de produzi-las. Perdiam obviamente o seu peso diante da desigualdade que se estabelecia entre a força da lei e a força dos "acertos políticos" e mesmo diante de uma certa prática constante e consagrada que as classes dirigentes possuíam com relação às leis de um modo geral.

Desta forma, apesar dos obstáculos, o compromisso essencial de todos que estavam envolvidos com as questões da metrópole na década de 50 passava de maneira essencial pelo combate à **anarquia** e pela promoção de seu oposto: a **organicidade**. O fato deste combate implicar no enfrentamento do "liberalismo urbano" instalado de forma excessiva, tornava-o obviamente complexo.

Como contraponto da **anarquia**, a **organicidade** repousava na recuperação de uma ordem urbana baseada na criação das condições para que emergisse uma **estrutura urbana**. Alguns trabalhos produzidos no período buscaram esta estruturação de forma explícita, como foi o caso do estudo realizado pela

Sagmacs e as sucessivas propostas do plano diretor elaboradas pelo Departamento de Urbanismo. Uma leitura atenta do "Ante-Projeto de Transporte Rápido Metropolitano", de Prestes Maia, (1955) também revela sua preocupação com a estruturação urbana, elemento importante do partido geral do projeto, como já vimos.

Temos portanto, no momento que o poder público entra de maneira compulsória em relação direta com as questões urbanas, um quadro em que a principal tarefa, isto é, criar uma estrutura urbana para a metrópole, implicava em enfrentar os interesses do capital imobiliário e encontrar os meios para atender à demanda imposta pelo estágio da industrialização monopolista.

Estruturar a metrópole significava dotá-la de uma organização física, espacial, funcional e material que anulando, ou pelo menos atenuando, a **dispersão**, promovesse a articulação das partes e o surgimento de um corpo único onde a fragmentação, a simultaneidade e até mesmo a efemeridade, atributos inerentes à metrópole, passassem a ser considerados.

A nível concreto o dado mais relevante a ser enfrentado pelo poder público era a integração dos 270 Km² acrescentados no período 1930/1954, **produzidos dentro de um padrão periférico e especulativo**. Integrar esta extensão significava assumir a onerosa herança de provê-la dos atributos urbanos mínimos. E significava também, é bom lembrar, intervir no modus operandi econômico e político que comandava a expansão periférica.

Grostein (1987)⁷ mostra na conclusão de sua análise da questão da expansão periférica clandestina que as medidas propostas pelo poder público e pelos urbanistas demonstravam desconhecimento tanto da origem quanto do funcionamento da produção da cidade periférica clandestina.

Manifestando uma visão insuficiente e até mesmo ingênua da situação eles proclamavam através de artigos militantes que era necessário "golpear os transgressores". Em 1957, por exemplo, Carlos Lodi⁸ ao propor uma modificação da lei de arruamentos e a exigência por parte do poder público que os novos loteadores se submetessem às regras do planejamento

grande problema
de 270 km²
à data de

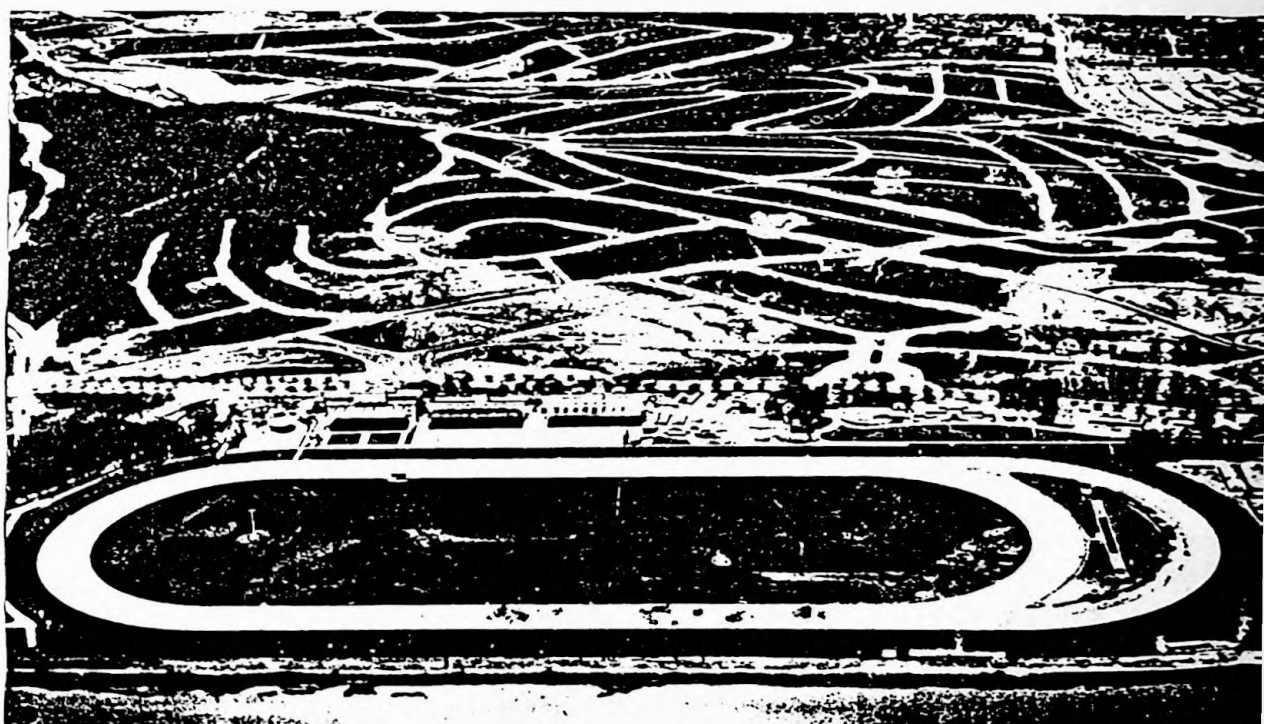
urbano, passando assim a ficarem sujeitos a realizar as obras fundamentais de infra-estrutura, mostrava-se muito competente do ponto de vista técnico e profissional e bastante inexperiente do ponto de vista de uma análise mais abrangente da situação, que implicava em conjugar os problemas urbanos com as questões políticas e econômicas.

Na verdade o poder público municipal não possuía as condições mínimas de estancar de forma radical, em pleno processo de desenvolvimento econômico, um procedimento que sem sombra de dúvida representava um acerto perverso entre a classe trabalhadora que afluía à metrópole em contingentes cada vez maiores, atraídas pela possibilidade de trabalho e de vida urbana, e os empreendedores imobiliários cada vez mais expostos às possibilidades de lucros. A moradia barata era neste contexto, tanto quanto ao longo do período apontado por Saia, uma mercadoria prioritária. Assim, a "arma urbanística" do engenheiro municipal Carlos Lodi, utilizada com frequência ao longo dos anos 50, parecia estar apontando para o alvo certo, porém com o risco de desviar-se e atingir justamente aqueles que pretendia defender.

Podemos portanto concluir que uma das dimensões do conflito vivido pelo urbanismo paulistano neste decênio 50/60, diante da abrangência de seu compromisso com a metrópole, tem uma de suas origens na relação que se estabeleceu entre a questão econômica e a questão política. O desenvolvimento, objetivo primordial do governo Kubitschek, sujeito às regras impostas pelo capital internacional e o populismo político formaram uma conjugação decisiva na configuração da metrópole paulistana dos anos 50.

As semelhanças que aproximavam a metrópole americana e a brasileira, não chegaram a encobrir as diferenças substanciais que emergiam durante este período.

Tomemos como exemplo o "liberalismo urbano". Enquanto no contexto do "laissez-faire" americano a figura do "boss", uma fusão de empregador e chefe político, representou um papel central no assentamento da massa de trabalhadores no interior das metrópoles, no Brasil e em São Paulo não surgiu um personagem concentrando tais papéis. Cabia ao



**APONTANDO PARA UMA OUTRA FORMA DE DISTRIBUIÇÃO RESIDENCIAL
DE ELITE EM 1955 O MORUMBI JÁ ESPERA SEUS MORADORES.**



A MORADORA ESPERA A AGUA. 1955
Fonte: Habitat 12

"boss" criar as condições mínimas necessárias para a instalação da classe trabalhadora e controlar simultaneamente a sua capacidade de organização política. Os dois aspectos da atividade do "boss" têm na metrópole, como bem observa Manieri-Elia, o seu campo de ação⁹.

Embora não existisse em São Paulo dos anos 50 um personagem tão bem delineado como o "boss" americano, podemos reconhecer suas características diluídas em diversos agentes da construção da metrópole. Um deles emana do próprio populismo político que domina o período. Já vimos que a manipulação da classe trabalhadora em função do mercado de trabalho e de moradia, chegando até aos serviços elementares, esteve neste período estreitamente relacionada ao voto. A figura mais próxima do "boss" americano, na sua dimensão política seria portanto entre nós a do "político de clientela", tal como o definiu Francisco Weffort: "Ele se caracteriza pela estreiteza do seu horizonte político. Sua atividade se restringe à satisfação de reivindicações imediatas do seu eleitorado". Com este horizonte político limitado e voltado a satisfazer demandas pouco organizadas socialmente, embora é claro inteiramente justificadas, e tendo também a metrópole como seu campo de ação, o "político de clientela" vai dos anos 50 em diante prestar um considerável desserviço ao desenvolvimento da metrópole.

No contexto deste trabalho, no momento em que estamos buscando marcar os obstáculos enfrentados pelo urbanismo paulistano nos anos 50, torna-se importante sublinhar uma diferença entre os dois agentes da metropolização, o "boss" americano e o "político de clientela" brasileiro e sobretudo o paulistano. O "boss" conjugando duas funções junto aos trabalhadores, uma de ordem material (fornecer moradia) e outra de ordem política (controlar a capacidade de organização política) criava uma situação onde as pressões surgidas no interior de cada uma destas funções rebatia sobre a outra podendo resultar em uma mudança efetiva. Já o "político de clientela", atuando como depositário das reivindicações materiais imediatas, não propiciava aos seus eleitores nada além de melhorias inconsistentes surgidas num contexto onde a grande precariedade acabava por diluir a

populismo
clientelismo

atuação
das reivindicações
immediatas
dentro do
eleitorado

precária
de precariedade
acabava por diluir a

demanda em tópicos inteiramente dispersos. É preciso reconhecer, entretanto que apesar deste caráter errático das reivindicações os problemas relacionados ao abastecimento de água e a situação crítica em que se encontrava o transporte público de massa, apesar da então recente criação da CMTC em 1947, emergiam constantemente como cruciais para a população mais carente da metrópole. Tais problemas entretanto não tinham prioridade para o "político de clientela" que se concentrava no atendimento de outras demandas.

Ao estabelecer estes "pontos de resistência" procuramos diferencia-los dos problemas que a metrópole enfrentava e que ainda se mostravam compatíveis com o arsenal de soluções de que dispunha a disciplina urbanística. **Acreditamos que no período 1950-1960 questões como a dispersão, o "modus operandi" da expansão periférica, a presença compulsória do poder público na solução das questões metropolitanas, a relação entre o populismo e as carências acumuladas, haviam alcançado a condição de fenômenos estruturais.** A gradual alteração que acabou ocorrendo no interior de cada um deles não foi suficiente para atenuar o quadro geral de "resistência" que se manifestou diante dos pressupostos teóricos e práticos que orientavam o urbanismo paulistano naquele momento, rejeitando de forma decidida as suas "indicações".

PENSAMENTO URBANO PAULISTANO NOS ANOS 50

Ao nos referirmos ao longo deste trabalho ao **urbanismo paulistano na década de 50**, estamos nos reportando à atividade reflexiva, crítica, projetual e também normativa, produzida ao longo deste período, que tinha por objeto intervir no processo de crescimento e transformação da metrópole. Estamos conscientes que do conjunto de trabalhos analisados, dois deles correspondem à absorção direta de um conhecimento e prática que podem ser consideradas importadas. Mas Robert Moses e o Padre Lebreton através de suas contribuições estavam na verdade apenas completando um quadro de referências já inteiramente comprometido com o pensamento urbanístico internacional.

Efetivamente, ao longo de uma década, o urbanismo paulistano utilizou para refletir e propor soluções para os problemas da metrópole um ideário amplo, onde se manifestaram o pragmatismo de Robert Moses, a eclética cultura urbanística de Anhaia Mello, o progressismo instrumental de Prestes Maia, o desenvolvimento humanista de Le Bret, o esforço normativo do poder público e uma intensa atividade militante de profissionais liberais inseridos nos órgãos de classe, que se empenhavam em defender as teses do Movimento Moderno, divulgadas pelos CIAMs¹.

Todas estas propostas revelaram potencialidades e limitações em grau variado. O fato fundamental é que como vertentes diferentes e às vezes opostas, cada uma delas representou uma idéia de cidade. E quando dizemos "idéia de cidade" estamos sublinhando o fato de que cada uma das propostas buscava apresentar as suas soluções para os problemas com base em um "ideal de cidade" pré-estabelecido, com compromissos políticos e ideológicos claros, que implicavam sempre em estabelecer prioridades.

Como já dissemos antes as manifestações do urbanismo paulistano na década de 50, que de acordo com a hipótese deste trabalho sofreu uma inflexão, serão aqui sub-divididas em dois grupos: aquelas que analisamos diretamente através dos planos elaborados, tendo por meta a solução de questões concretas da metrópole, e, um conjunto de propostas que denominamos "militância profissional", cujas contribuições apresentaram-se predominantemente sob a forma de discurso crítico e persuasivo.

Esta "frente de luta" teórica encontrou por sua vez, na construção de Brasília, na "meta síntese" do "plano de metas" do governo Kubitschek, o seu objeto concreto. Em meados da década de 50 o pensamento urbanístico paulistano havia extravasado o seu "território", isto é, as questões da metrópole paulistana, para participar diretamente ou simplesmente sancionar e sustentar, através de uma militância ainda mais intensa, os princípios adotados pelos arquitetos responsáveis pelo projeto da nova capital. Neste contexto de celebração das teses modernistas e de grande prestígio profissional, aliás legítimo, os problemas da

* *
 influência
 de Prestes
 Maia
 de 50
 * *
 Cada proposta
 tinha um
 ideal de
 cidade dep.
 ante

metrópole exaurida aparecem como um contraponto inoportuno, perturbando a grande festa modernista que se organizava em Brasília.

E ainda na esteira desta conjuntura, o planejamento urbano foi traçando um caminho discreto, mas sem dúvida confiante, de tornar-se um genuíno corpo de conhecimento capaz de fazer frente aos problemas da metrópole.

a. CONCEITOS DE METRÓPOLE

A premissa de que a atividade urbanística revela sempre os compromissos políticos, econômicos e ideológicos, colocou-nos diante da necessidade de distinguir nas diferentes propostas examinadas anteriormente, os traços mais evidentes destas relações. Acreditamos que ao examinar isoladamente cada uma das propostas, e reflexões sobre a metrópole paulista, apontamos para o que nos pareceu representar o conceito mais essencial que orientava a proposta. Voltamos entretanto aqui neste balanço final do nosso trabalho, a percorrer estas contribuições reforçando muito do que já foi dito e buscando evidenciar o "conceito de metrópole" que cada uma delas continha, de forma explícita ou implícita.

O "conceito de metrópole" é empregado aqui como sendo o resultado, expresso na forma de organização (no seu sentido mais amplo), visado pela intervenção proposta e pelas relações que deliberadamente esta pretendia imprimir, em todas as esferas da vida metropolitana. Cada uma das propostas analisadas no capítulo 2, implicou em posturas e maneiras de enxergar o "encaminhamento da metrópole paulista". As "idéias de metrópole" aqui apresentadas tem em comum o fato desta ser um objeto permanentemente inacabado. Mesmo em casos menos óbvios, como é o de Anhaia Mello, esta questão está presente como desafio. E como objeto inacabado a metrópole encontrava-se "constantemente aberta à concepção". É nesta latência que se inseriu o "Programa de Melhoramentos Públicos" produzido por Robert Moses e sua equipe do IBEC, que correspondia em 1950 a um modelo de intervenção bem sucedido, que vinha se desenvolvendo com



ORGANIZAR BEM PARA VIVER MELHOR

"ORGANIZAR PARA VIVER MELHOR"
Fonte: Acrópole no. 163 (novembro 1951)

enorme ímpeto ao longo de três décadas nos Estados Unidos, sobretudo em Nova York. A trajetória profissional e a obra de Moses analisadas de forma exemplar por Caro (1975)¹ não deixam margem para dúvida. O livro, "The Power Broker", revela no seu título a tese defendida por Caro, de que R.Moses atuou como um "corretor do poder", intermediando os interesses de classe com o desempenho da metrópole. Testemunhando a sua imensa influência sobre Nova York contemporânea Caro confessa ser difícil imaginar se Nova York seria hoje "melhor" se Moses não tivesse existido, mas considera perfeitamente possível dizer que seria sem dúvida muito diferente.

O encontro da metrópole americana com um indivíduo capaz de produzir tanta transformação não era novo nos Estados Unidos e para ficar apenas no exemplo de Chicago, sabemos que D.Burnham e E.Bennet já haviam realizado ali em 1909 uma experiência fundamental na primeira década do século². No entanto o caso de Moses com Nova York era diferente, e o que marcava a sua ação era o tipo e o grau de estratégia utilizados. Não se tratava no caso de Nova York de um projeto unitário tal como o de Chicago, mas de uma ação corretiva intensiva que implantava de forma dominante, no velho tecido urbano, uma circulação urbana muito eficiente, baseada sobretudo em um sistema viário muito ousado, servindo de forma predominante ao veículo automotor. É preciso entretanto lembrar que Nova York já possuía naquele momento um excelente sistema metropolitano. Convidar R.Moses e sua equipe do International Basic Economic Corporation para refletir sobre os problemas metropolitanos paulistanos poderia parecer extravagante e até mesmo afrontoso aos olhos dos urbanistas locais, mas para o prefeito Linneu Prestes o convite justifica-se diante do imenso sucesso das iniciativas de Moses. O resultado objetivo da vinda de Moses já foi analisado. Enganaram-se por razões distintas tanto os urbanistas locais, quanto Linneu Prestes: os primeiros por não precisarem hostilizar com tanto vigor uma experiência tão pouco assimilada do ponto de vista objetivo; e o prefeito por se mostrar desinformado acêrca das condições em que Moses realizava

*Caro
mobilidade
de uma inter-
relação em
NY*

*circulação
espacial
conturbada*

*Linneu
Prestes
a maioria de
conturbado*

seus trabalhos e praticava a sua "corretagem" em Nova York.

Para o urbanismo paulistano ficou apenas o registro de uma **"idéia de cidade" baseada na eficiência**. Para Moses, como vimos, esta eficiência era sinônimo de circulação urbana auto-motora, que por sua vez só se obtinha através da **"expressway"**.

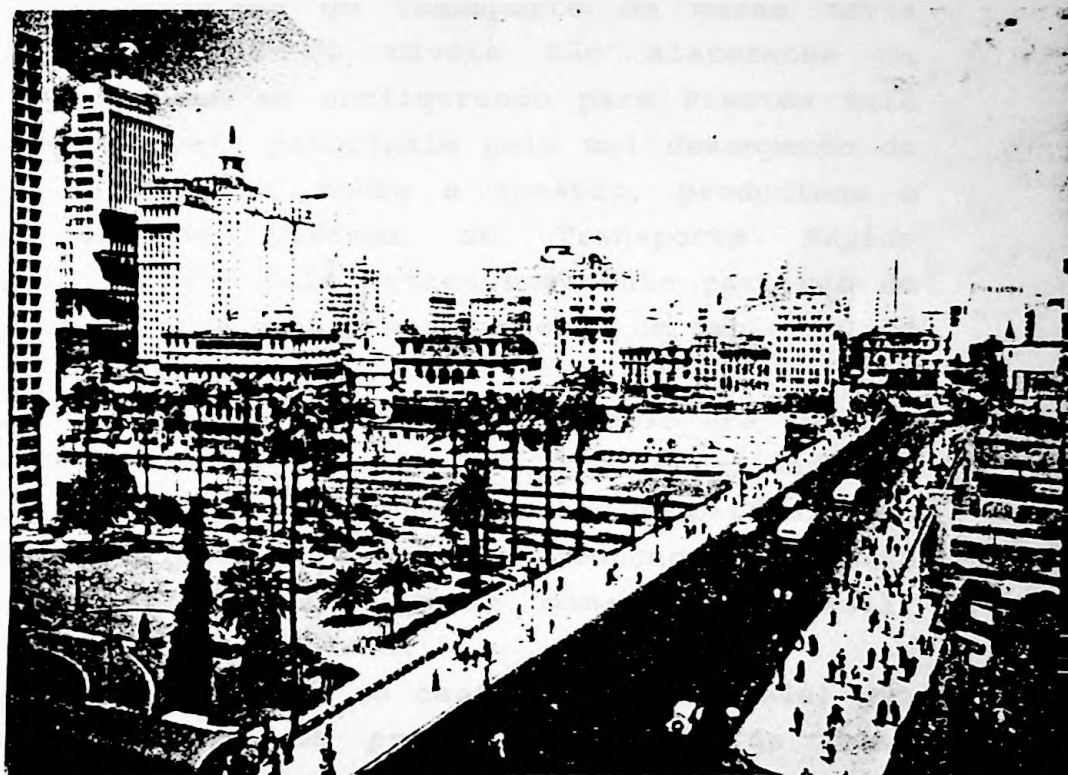
Na sequência de nossa análise (não por desejarmos pender para o polo oposto já que o critério utilizado neste caso foi apenas cronológico) saímos do pragmatismo exarcebado de Moses para o discurso eclético, mas com traços antiurbanos, de Anhaia Mello. É um pouco arriscado classifica-lo assim, mas mantemos o adjetivo por acreditar que no seu conjunto as teses defendidas por Anhaia Mello acabam por configurar uma avaliação negativa da cultura e do espaço metropolitano.

anti-urbanismo de Anhaia Mello.
avaliação negativa da cultura e do espaço metropolitano.

Ao observar que a ideologia antiurbana possui sempre uma face anticapitalista, Tafuri (1975) aponta com precisão para o que na nossa análise de "O Plano Regional de São Paulo" de Anhaia Mello denominamos de **utopia regressiva**. A fragilidade da "face anticapitalista" das reformas preconizadas por Anhaia Mello no seu "Plano Regional de São Paulo" é muito evidente e tem como ponto central a restrição ao crescimento, denotando mais apego a uma organização capitalista **"menos radical"** do que a uma transformação efetiva no modo de produção. A "idéia de cidade" que está presente (não necessariamente o pensamento de Anhaia Mello ao longo de sua extensa e produtiva atividade profissional, mas especificamente o do texto acima referido) é acima de tudo a idéia de **recuo**. A cidade-região controlada por regras precisas não é fruto de uma projeção para o futuro mas um imenso compromisso com uma situação urbana "menos desequilibrada" vivida no passado. **Ambicionando o controle estrito de todas as formas de crescimento**, Anhaia Mello não estava propondo uma nova organização econômica ou política, alternativa para a existente; ele estava na verdade propondo apenas a volta a uma etapa **"racional", menos radical, das relações entre o modo de produção capitalista e a metrópole**.

utopia regressiva
participação no crescimento
retorno ao pensamento

A sua idéia de cidade não é portanto um estágio mais avançado e mais justo, lícito como ele autenticamente



VIADUTO DO CHÁ E PARQUE DO ANHANGABAÚ. 1951
Fonte: Acropole 163

almejou, de organização físico-espacial, ela na verdade foi buscar o seu modelo no passado da própria cidade capitalista.

Ainda sem a intenção de marcar uma diferença pendular, mas apenas acompanhando a linha de reflexão e projeto para a metrópole, saímos de Anhaia Mello e sua obstinada tentativa de domesticar o processo de transformação e crescimento, para cair na convicta avaliação de Prestes Maia de que a grande tarefa a ser enfrentada consistia em evitar com empenho a interrupção do processo de desenvolvimento devido a ineficiência do funcionamento da "máquina urbana".

O crucial problema do transporte de massa havia alcançado na década de 50 níveis tão alarmantes de ineficiência que acabou se configurando para Prestes Maia como um dos responsáveis principais pelo mal desempenho da "máquina". Ao se debruçar sobre a questão, produzindo o "Ante-Projeto de um Sistema de Transporte Rápido Metropolitano"³, Prestes Maia estava novamente partindo de um aspecto setorial para pensar e equacionar um amplo rol de problemas metropolitanos.

Convencido que o crescimento da metrópole era um fato inexorável Prestes Maia colocou toda sua capacidade de reflexão e proposta a serviço de realizações compatíveis com a "racionalidade" exigida pelo modo de produção monopolista que começava a implantar-se naquele momento no Brasil, sobretudo na metrópole paulistana.

A metrópole do futuro, no caso de Prestes Maia, era acima de tudo a cidade do presente liberada de forma enérgica dos problemas que pudessem comprometer o seu avanço permanente. Assim como Moisés, Prestes Maia apresentava-se através de seus projetos como um propulsor da modernidade.

Sua enorme vocação para "atender o apelo" de Le Corbusier - "não façam planos mesquinhos", já o colocava em 1930 como um "urbanista moderno", isto é, aquele que procurava abarcar no seu plano toda a cidade. O problema é justamente definir o que era "toda a cidade" para Prestes Maia na década de 30. Em 1955 ao realizar o "Ante-Projeto", sua visão globalizante abarca sem dúvida espaços menos centrais. Como dissemos ao analisar a sua proposta, a

*
 Prestes
 Maia
 estas inter-
 rompa a ind.
 só se a máquina
 urbana é
 suficiente
 redução
 transporte
 metros
 by parte de
 um aspecto
 metropolitano
 liberación
 por p...
 se p...
 comprometer
 o desenv. de
 SP. *
 *
 década de
 30
 9. 1955

questão da organicidade, tão importante pra Lebrecht, estava já ali claramente delineada através do sistema do metropolitano.

Prestes Maia faz parte pela sua postura teórica e prática, do influente grupo de urbanistas que enfrentou os problemas urbanos e metropolitanos baseados numa firme decisão de intervir fisicamente na metrópole. Tanto o espaço urbano - objeto da ação - quanto os instrumentos utilizados para intervir subordinavam-se a uma lógica "modernizadora" que o próprio Prestes Maia colocava acima de qualquer questionamento.

Uma objetividade comprometida com a metrópole entendida como instrumento a serviço de uma "lógica superior", estava sem dúvida na base do conceito de metrópole com que trabalhou Prestes Maia. Garantir o bom e constante desempenho desta "máquina" esteve sempre no centro de suas propostas, reivindicadas como estritamente técnicas.

Tão próximos no tempo que poderiam ser considerados simultâneos e não sucessivos, o "Ante-Projeto" de Prestes Maia e o "Estudo da Estrutura Urbana Paulistana" da Sagma, apontam para posturas intrinsecamente distintas. O fato de ambos poderem ser classificados dentro da categoria "urbanismo paulistano" enriquece muito nosso trabalho.

No caso de Lebrecht o enfoque é tão diverso que a própria denominação do objeto de investigação já não é a metrópole, mas a aglomeração. Já não se busca mais o apoio estratégico de um plano rigorosamente desenhado mas o levantamento e avaliação circunstanciada das dificuldades da cidade problema. O diagnóstico, terminologia cara à Lebrecht e sua equipe, é bastante revelador. São Paulo vinha rapidamente perdendo seus atributos urbanos e o crescimento contínuo de anomalias criava uma situação crítica.

A polarização caótico/orgânico tem no estudo da Sagma um papel central. Toda a avaliação da "patologia" e de sua possível eliminação, assim como de suas anomalias, repousava na constatação da perda dos sinais vitais e nos meios disponíveis para reconquistá-los. Assimilada à um organismo canceroso pelo próprio Lebrecht, a metrópole paulista tem neste estudo a sua "recuperação" baseada em um "tratamento",

entre outros, de tipo administrativo. Uma das chaves do restabelecimento da organicidade perdida é para o estudo da Sagmacs a **descentralização administrativa**. A transformação da aglomeração monopolar em polinucleada tornou-se o principal suporte de todas as propostas contidas no estudo.

Não se tratava mais de estruturar a metrópole, de conferir organicidade através de uma operação físico-espacial; tratava-se para os objetivos propostos pelo estudo dirigido por Lebret de **ordenar o território** (aménagement du territoire), isto é, de fazer a síntese das exigências geográficas, econômicas, sociológicas e **humanas criando as condições para que estas se materializassem na aglomeração**. A proposta urbanística é neste caso resultante desta síntese e a evidência de um equilíbrio conferido pelo atendimento de todas as dimensões da vida dos homens.

Embora se conheça a origem humanística de Lebret, do seu vínculo com o pensamento de São Tomás de Aquino, das propostas socio-econômicas do Centro de Estudos "Economia e Humanismo" fundado em 1943, o seu estudo sugere uma tentativa de oferecer uma alternativa para o planejamento que vinha ganhando força nos países do campo socialista. A própria idéia de planejamento neste período remetia à organização econômica e social do mundo socialista. Uma das metas expressas claramente na obra de Lebret era portanto indicar um caminho para o planejamento que fosse a antítese do "planejamento opressor dos herdeiros comunistas do marxismo".

Este caminho consistia na redefinição, que naquele momento pareceu oportuno e até mesmo precoce, dos conceitos de desenvolvimento e subdesenvolvimento. A base teórica e metodológica do trabalho elaborado por Lebret, segundo Santa Cruz (1967)⁴ estava na análise sistemática dos recursos, dos equipamentos, e da relação entre estes recursos e necessidades que deveriam indicar as possibilidades de um desenvolvimento harmonioso ou a presença indesejável do subdesenvolvimento.

Apesar do caráter absolutamente pragmático de suas propostas o estudo produzido pela Sagmacs possuía um acento utópico. Ainda uma vez a cidade serviu de suporte para um

projeto de sociedade equilibrada (ideal) projetada por reformadores sociais que nela procuraram cristalizar a imagem de uma nova ordem.

Embora a idéia de planejamento estivesse extremamente prestigiada (o Plano de Metas de Kubitschek era o exemplo maior) dificilmente o desenvolvimento poderia, dada a forma como ocorreu, comprometer-se com a "harmonia" proposta por Le Bret, baseada em uma racionalidade urbana distinta daquela que regia a vida econômica brasileira no decênio 50/60. Na verdade este compromisso ocorreu apenas a nível simbólico, quando se elegeu Brasília a "meta síntese" do Plano de Metas desenvolvido pelo governo Kubitschek.

Ao lado desta produção sistemática, guiada por uma convicção na possibilidade de afastar as contradições através de uma "razão disciplinadora", emergiu na década de 50 uma **militância profissional** cuja atuação, apesar de dispersa, possuía contornos muito claros. O uso da palavra militância para designar esta ação já indica que se tratava de uma "ação direta", de um "combate", e como muito bem exprimiu Kopp (1990) da "defesa de uma causa"⁵.

Organizados no seu órgão de classe, os arquitetos paulistas (é preciso dizer que o mesmo ocorria no Rio de Janeiro e com menos força em outros estados brasileiros) passaram a reivindicar com certa veemência a sua atribuição de profissionais aptos a enfrentar os problemas urbanos.

O Movimento Moderno era a chave teórica em torno da qual se aglutinavam. **O ar, o verde e o sol** ganharam nesta militância modernista a mesma dimensão que as questões cruciais que não paravam de crescer do transporte de massa e da ausência de infra-estrutura mínima nas periferias.

Não se trata aqui, de forma alguma, de desqualificar o teor da luta por uma cidade mais saudável. Entretanto os problemas da metrópole já haviam alcançado um tal grau de concretude e complexidade que os pontos de doutrina da "Carta de Atenas" soavam em São Paulo, naquele momento, como um conjunto de idílicos princípios incapazes de municiar os arquitetos para a ação. À "sombra da bandeira do urbanismo", ano após ano, durante toda década, no dia 8 de novembro, Dia Internacional do Urbanismo, grandes festas comemorativas

harmonia
não se trata
com
desenvolto.
militância
no 1960.

militância
profissional

* *
Carta de
Atenas
idílicos
JP *

propiciavam aos mais velhos, dentro de uma ação absolutamente militante e generosa, ensinar aos mais jovens que o conjunto de conceitos e princípios do Movimento Moderno apontavam para uma cidade mais sadia e acima de tudo mais comprometida com um projeto social mais justo.

A criação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo em 1948, com a colaboração decisiva de Anhaia Mello, que tornou-se seu primeiro diretor, reforçou o clima de militante e o prestígio dos arquitetos. Apesar de representar apenas uma vertente do pensamento urbano, a presença de um profissional do porte intelectual de Anhaia Mello trouxe para a formação profissional um novo patamar. Uma faculdade designada "de arquitetura e urbanismo" legitimava enormemente a atuação profissional reivindicada. FAU
1948

Entretanto, para entender um pouco mais o que efetivamente influenciou este grupo que estamos denominando "militante" e até mesmo os profissionais mais alheios à movimentação em torno da causa modernista, é preciso considerar os efeitos da política desenvolvida a nível federal e as repercussões que o Plano de Metas e mais especificamente a "meta síntese", Brasília, tiveram na vida intelectual e profissional da metrópole paulista.

b. A META SÍNTESE E A METRÓPOLE EXAURIDA

A determinação desenvolvimentista do Governo Kubitschek produziu fatos eloquentes no terreno da urbanização e do urbanismo a partir de 1956. A passagem do poder político e da iniciativa econômica para as mãos da burguesia industrial reforçou a "cultura da cidade" que já mencionamos antes. Como também já foi citado neste trabalho enquanto a taxa de crescimento da população total foi, na década de 1950-1960, de 3,16% o crescimento urbano brasileiro atingiu a cifra de 7,38%. Esta hegemonia da cidade sobre o campo refletiu-se no conjunto da rede urbana brasileira. A distribuição espacial e funcional deste crescimento produziu um quadro urbano no qual São Paulo emergiu como metrópole nacional. JK
burguesia
ind. e cult.
na de
cidade
SP: metróp.
nacional

Celso Furtado (1963) defendeu a tese que este

espetacular desenvolvimento da capital paulista, assim como de toda a região sudeste ao longo dos anos 50, propiciou e é ao mesmo tempo o resultado de uma redistribuição dos investimentos industriais no conjunto do país. (Furtado <1963>2, Farret <1985>3).

Este panorama nacional aponta para o interesse de relacionarmos dois fenômenos urbanos e urbanísticos localizados nos pontos extremos do quadro econômico e social nacional do Brasil nos anos 50; a **construção de Brasília** e a **ascensão de São Paulo ao patamar de primeira metrópole brasileira com todas as questões que esta elevação acarretava.**

Localizada na chamada periferia de crescimento lento⁴ a construção de Brasília é em 1956 apresentada no Programa de Metas do governo Kubitschek como **meta-síntese**. A iniciativa possuía sem dúvida diversas dimensões - ideológica, econômica, estratégica, social e simbólica, cada uma delas já por sua vez exaustivamente analisada e revelando que mais uma vez na história a construção de uma cidade, de uma capital, buscava imprimir a marca de uma mudança, de uma nova fase para o conjunto da sociedade. Confirmando esta tese, Farret, depois de arrolar os argumentos mais correntes para justificar a construção da nova capital, propõe uma questão crucial que confirma a tese da "nova fase" a que aludimos acima: "Por que Brasília somente foi implantada nos anos 50, quando a idéia original persistia ao longo da História do Brasil?"⁵. A resposta comportaria inúmeras abordagens. No entanto uma delas é essencial e o próprio Farret aponta para o caráter conjuntural da decisão de construir uma nova capital: o estágio alcançado pelo capitalismo brasileiro na década de 50 não apenas tornou possível a construção de uma nova capital como também serviu para veicular uma nova postura do Estado diante dos problemas territoriais e urbanos⁶. Os evidentes componentes simbólicos e ideológicos deste "ato de vontade" devem ser estreitamente associados aos demais para que se possa alcançar o seu sentido e entender porque somente na década de 50 surgiram as condições e a necessidade de uma empresa com estas características.

*Plano
de metas
Brasília*

Outros objetivos contidos no Programa de Metas, sobretudo os de número 7, 8 e 9 respectivamente, construção de ferrovias, construção e pavimentação de estradas, desempenharam um papel importante nesta disposição federal de assumir a política territorial como assunto de Estado⁷. Estava claro, na segunda metade dos anos 50, que se estava "intervindo" no conjunto da rede urbana brasileira e que esta rearticulação implicava em estabelecer atribuições diferenciadas e complementares para áreas do território: áreas de produção no sudeste e de consumo nas demais partes do país.

Inserida no "setor de desenvolvimento mais lento" do país, como aponta Farret, Brasília teve desde sua origem uma tarefa: assinalar a transformação em curso e diminuir a distância entre "atraso" e "avanço". A expectativa de Kubitschek era a de que a nova capital funcionasse como elemento catalizador "transformando o arquipélago econômico brasileiro em continente economicamente integrado".

Pedrosa (1981) em artigo publicado em 1958, com a retórica dominante no período fala assim das aspirações projetadas sobre a nova capital: "O que importa sobretudo é que ela não seja aquela 'festa da arquitetura brasileira' de que falava outro dia, com inteligência, malícia, simpatia e autoridade, o editorial deste jornal. A revolução que Brasília implicaria ou deveria simbolizar, terá de criar raízes, descer às infra-estruturas sociais, para surgir aos olhos do povo e das elites como obra sua (e não capricho do presidente), obra coletiva, capaz de representar, amanhã, um "tournant" na história política, social e cultural do Brasil"⁸. Sem poupar o presidente nem sua obra Pedrosa, mais adiante no mesmo texto, refere-se à construção de Brasília como "grande aventura". Mas apesar de suas ambivalências em relação à meta-síntese Pedrosa, exprimindo uma opinião generalizada entre intelectuais, tentou ver na construção de Brasília um marco da identidade nacional. Advertia em outro artigo no mesmo tom retórico, que Brasília "era muito mais que urbanismo, era na verdade 'uma hipótese de reconstrução de todo um país'⁹.

Elemento catalizador, marco da identidade nacional, símbolo da conciliação de interesses da sociedade brasileira dos anos 50, Brasília foi sem dúvida desde a sua concepção uma das iniciativas mais reveladoras do ideário do Governo Kubitschek. As somas investidas na sua concretização tornaram-se, como não podia deixar de ser, assunto extremamente polêmico. Estimou-se que a execução desta meta custou ao governo federal entre 250 e 300 milhões de cruzeiros, mobilizando na época o equivalente de 2 a 3 por cento do Produto Interno Bruto¹⁰.

A força destes dados tem obrigado estudiosos de vários setores procurar justificativas mais abrangentes para a construção da nova capital. Inúmeros e competentes estudos tem procurado esclarecer as relações entre o Estado e a política de ocupação do território, da qual Brasília é uma parcela. É neste corpo de trabalhos que se encontram as respostas mais satisfatórias para as questões relativas ao significado da construção da nova capital no quadro econômico e espacial dos anos 50, e para a alocação de recursos tão expressivos¹¹.

A nossa questão aqui não é entretanto, como já dissemos, reexaminar estas análises já tão completas. Nosso objetivo, repetimos, é apenas o de identificar o sentido, ou melhor o impacto, que a proposta urbanística de Brasília representou para os que estavam em São Paulo na década de 50, envolvidos com as complexas questões urbanas que a industrialização acelerada vinha introduzindo.

Projetada a partir de um radical compromisso com os pontos de doutrina expostos na "Carta de Atenas", documento conclusivo do IV Congresso dos CIAM (Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna), realizado em 1933, Brasília tornou-se a partir de sua inauguração em 1960 o mais atualizado "laboratório" das teses modernistas. Ponto por ponto a proposta de Lúcio Costa assumiu os pressupostos teóricos, os modelos espaciais, os princípios organizativos que o Movimento Moderno vinha pregando desde 1928 quando pela primeira vez o CIAM, reunido na Suíça, lançou a "Declaração de La Sarraz".

*mesmo
questão*

*Lúcio Costa
Carta de
Atenas*

Este ideário modernista formalizado no projeto da nova capital vinha também se manifestando em São Paulo, nos trabalhos e documentos produzidos por arquitetos e engenheiros envolvidos diretamente com os graves problemas que a metrópole paulistana apresentava. Tão disseminada era a influência do Movimento Moderno que é quase impossível, como vimos ao confrontar o pensamento de Anhaia Mello com o de Prestes Maia, demarcar os limites desta ascendência. Proclamar a necessidade de garantir **mais sol, ar e vegetação** nas cidades e metrópoles, preconizar o bem-estar gerado pela "unidade-de-vizinhança", equacionar a relação pedestre-veículo, foram aspirações de todas as propostas e de todas as análises.

Mas ao findar a década, coincidindo com a celebração do projeto modernista materializado na nova capital federal, um documento veio confirmar a existência de uma atuação colateral que indicava a existência de outras frentes de atuação. Impossível comparar o impacto da construção de Brasília com o modesto e de certa forma obscuro e desconhecido documento oriundo de um outro encontro técnico. A aproximação entre estes dois fatos tão díspares só tem sentido se a encaramos como procura de elementos que revelem com mais detalhes o ideário urbanístico do período que enfocamos.

Reunidos em Bogotá, em 1958, durante o Seminário de Técnicos e Funcionários em Planejamento Urbano, profissionais envolvidos com as questões urbanas das metrópoles latino-americanas, sintetizaram os princípios formulados ao longo das discussões no documento denominado "La Carta de Los Andes". Em 1960 este texto é traduzido e divulgado em São Paulo com apresentação de Luiz de Anhaia Mello que naquele momento era professor de Urbanismo da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo e Diretor do Centro de Pesquisa e Estudos Urbanísticos da mesma Faculdade¹².

O desejo de enxergar uma trajetória conceitual e prática para a "ação ordenadora do território", leva Anhaia Mello a abrir a sua apresentação com uma enfática afirmação: "Três são os diplomas que orientam o planejamento

territorial: A Carta de Atenas; a Charte de l'Aménagement; a Carta dos Andes".

Oriundos de grupos profissionais e ideológicos muito distintos, a Carta de Atenas (1933) e a Charte de l'Aménagement (1952) representaram no momento de suas elaborações reflexão extremamente original.

Da Carta de Atenas, e mais remotamente da Declaração de La Sarraz (1928), Anhaia foi buscar a firme convicção de que às transformações das estruturas sociais e da ordem econômica deveria corresponder uma transformação do fenômeno arquitetônico. A **ordem funcional**, peça chave da "Carta de Atenas" é reforçada por Anhaia Mello como um firme compromisso do Urbanismo Moderno que deveria guiar-se invariavelmente pelas funções já enumeradas - **habitar, trabalhar, recrear e circular**.

A "Charte de l'Aménagement", do Grupo Economia e Humanismo, sintetizava as discussões que se realizaram em 1952 no Convento de La Tourette, na França. Segundo depoimentos de participantes deste encontro, cristalizado na "Charte de l'Aménagement", um importante passo teórico foi dado ali. Ao abrir a semana de trabalhos o Padre Lebreton apontou para a necessidade de inserir o conceito de "aménagement du territoire" (organização do território) no contexto mais amplo e importante do desenvolvimento. Para o Grupo Economia e Humanismo desenvolvimento não deveria confundir-se com crescimento econômico mas representar sempre um equacionamento entre os recursos naturais e as necessidades humanas¹³.

Benevenuto de Santa Cruz, que colaborou diretamente com o Padre Lebreton, descreve assim a tese por este defendida em 1952: "As análises sistemáticas dos recursos, dos equipamentos e da relação entre necessidades e recursos vão indicar as possibilidades de desenvolvimento e as situações de subdesenvolvimento"¹⁴.

Os princípios expostos na "Charte de l'Aménagement" foram profundamente utilizados no Estudo "Estrutura Urbana da Aglomeração Paulistana" de 1958. Como já discutimos o assunto, vamos aqui apontar aquilo que o próprio Anhaia Mello foi buscar na "Charte de l'Aménagement". Na verdade,

na Urbana da Aglomeração Paulistana

Charte de l'Aménagement
Economia e Humanismo
Equacionamento
recursos naturais e necessidades humanas.

relação

Charte de l'Aménagement

na

influência

é

ela continha todos os elementos que lhe eram extremamente caros: colocar o desenvolvimento numa perspectiva de possibilidade e não de predeterminação. *Inevitavelmente, não se predetermina*

A leitura da "Carta dos Andes" revela uma elaboração dos conteúdos da "Carta de Atenas" e da "Charte de l'Aménagement", representando sem dúvida um produto novo e diferenciado. O objetivo é claramente criar critérios para intervir no processo de deterioração das grandes metrópoles da América Latina. *Carta dos Andes*
A conjuntura econômica mundial e o papel dos países e das metrópoles latino-americanas neste quadro é o ponto de partida para as propostas racionalizadoras.

Algumas teses da década de 50, e até mesmo anteriores, já estavam plenamente assimiladas. O processo de planificação, por exemplo, já não é mais uma meta mas um instrumento para alcançar o controle do desenvolvimento. O zoneamento urbano, conceito e fetiche do urbanismo moderno, estende-se à região. Conceitos importantes como por exemplo o de "áreas urbanizáveis" são seriamente consideradas na "Carta dos Andes".

Do ponto de vista da nossa análise, três pontos do conteúdo da "Carta dos Andes" são de grande importância: o Plano Geral Urbano (PGU); o Processo Geral de Renovação Urbana e a Habilitação de Áreas Subdesenvolvidas. Ao lado de outras questões tratadas pelo documento, estas três chamam a atenção por sintetizarem pontos discutidos ao longo da década de 50 e por terem permanecido surpreendentemente atuais.

O Plano Geral Urbano (PGU) proposto é entendido como uma política de longo prazo. Suas características implicam na criação de um órgão de planificação metropolitano, capaz de garantir seu caráter processual.

No item "Processo Geral de Renovação Urbana", reencontramos as conhecidas teses de Anhaia Mello - o **crescimento descontrolado e caótico gerou uma expansão urbana patológica, levando à deterioração das zonas centrais e à formação de zonas sub-desenvolvidas na periferia.** "Prevenir", "Reabilitar", "Habilitar", "Conservar" e "Erradicar", são verbos que correspondem a ações organizadas pelo poder público visando reequilibrar o desenvolvimento

urbano. Estas ações obviamente envolviam aspectos espaciais, administrativos e jurídicos.

A "Habilitação das Áreas Sub-Desenvolvidas", é o principal tributo da "Carta dos Andes" ao Padre Lebet e ao Grupo Economia e Humanismo. Reconhecendo que na América Latina o problema dos bairros "subdesenvolvidos", "subnormais", atingia diretamente as condições físicas, sociais e econômicas de grande parte da população, os relatores do documento consideravam a necessidade de reflexão mais aprofundada neste item. Um decálogo de princípios busca acima de tudo elevar o nível de vida nestas áreas utilizando vários meios - saneando, equipando, construindo e "desenvolvendo a comunidade", isto é, estimulando a conscientização para as questões urbanas em um "projeto coletivo" de mútua ajuda.

A "Carta dos Andes" forneceu matéria prima para a ação desenvolvida pelo poder público paulistano, culminando com o PDDI. Nos detemos aqui por acreditar que já temos evidências para voltar à nossa observação inicial, isto é, que no final da década de 50 Brasilia, o grande evento urbanístico do período, e a "Carta dos Andes", documento de planejamento urbano que permaneceu pouco divulgado, embora baseados de forma radicalmente distinta no mesmo suporte teórico, a "Carta de Atenas", indicavam caminhos diversos para o tratamento do espaço urbano.

Lúcio Costa ao projetar Brasilia acrescentava um importante e polêmico exemplo à história do projeto urbanístico. Sob a influência direta da doutrina modernista e da vontade política do Estado brasileiro o arquiteto projetou uma nova capital que tinha o enorme compromisso de materializar-se como capital federal e simbolizar as transformações vividas pelo país. A aceleração do processo de modernização e de desenvolvimento que o Programa de Metas tinha por objetivo atingir durante o governo Kubitschek deveria simbólica e concretamente concentrar-se na "meta síntese" -Brasilia. A função simbólica deste empreendimento impunha naquele momento um engajamento decidido com as formas urbanas e arquitetônicas que

representavam a racionalidade, palavra chave do desenvolvimento.

Preponderando sobre todos os demais conteúdos a racionalidade deveria exprimir-se em todos os níveis: na estrutura urbana, no sistema viário, na organização cotidiana da vida da população, nos edifícios públicos. O caos urbano, "bête noir" do urbanismo moderno, seria em Brasília domesticado através de um projeto urbano global e definitivo. A bandeira do urbanismo moderno lembrando o sol, o ar e o verde, inverossímil em São Paulo, ganhava neste projeto pleno sentido. A nova capital era a representação urbana do "mundo melhor" que o Governo Kubitschek buscava.

Indo além da proposição de Maquiavel, daquilo que um príncipe deve realizar para ser estimado, isto é, "envolver-se em grandes empresas", o Governo Kubitschek buscava na "meta síntese" representar a "grande empresa", que evidentemente transcendia a construção de Brasília. A forma da "meta síntese" deveria revelar e conter os novos valores presentes na "grande empresa". O "desenvolvimento planejado", (o Programa de Metas) que tinha por objetivo "substituir o escopo social e econômico predominantes a fim de promover crescimento" rejeitava, à nível urbano, o caos existente, em nome do novo ordenado. (Lafer, 1970).

Já conhecendo as causas mais recentes da intensificação do "caos urbano" na metrópole paulista dos anos 50, que se buscava energeticamente neutralizar como já descrevemos podemos considerar que o corolário do "planejamento desenvolvimentista" do Governo Kubitschek à nível urbano, manifestou-se em São Paulo. Mesmo considerada como um ponto avançado da modernização e do desenvolvimento dentro de uma região atrasada, Brasília correspondeu mais a uma necessidade política onde a racionalidade formal teve dificuldade de ocultar a irracionalidade econômica expressa no processo inflacionário brasileiro também à ela associado. (Lafer, 1970).

Não há dúvida, São Paulo descrita como um "organismo patológico" pelos que se debruçaram sobre ela nos anos 50, não continha para o Governo Kubitschek as características

JK gera
com Brasil
ho realizo
o grande
empresa de
Maquiavel
SP
muito era
símbolo
de Brasil
planejado p/ JK

necessárias para se tornar o símbolo do **desenvolvimento planejado** que este aspirava.

Assim, enquanto em Brasília o ideário urbano modernista podia testar suas potencialidades e limites, respondendo com um projeto de cidade racional à demanda que o Estado fazia à arquitetura e ao urbanismo brasileiro dos anos 50, em São Paulo uma desordem impenetrável desafiou os inúmeros e diversificados grupos de profissionais que sobre ela se debruçaram, muitas vezes com a modesta proposta de apenas atenuar o descompasso.

As questões urbanas colocadas pela metrópole exaurida em sua tentativa de responder às exigências do novo estágio econômico e aquelas que desafiavam a criatividade dos arquitetos na capital projetada "ex-novo", diferiam tanto que é surpreendente constatar que na década de 50 o ideário modernista pudesse servir de base teórica ou mesmo influenciar os planos e projetos que respondiam às duas demandas. Não há dúvida que em São Paulo predominava um pensamento eclético, mas também é preciso reconhecer que, tanto à nível retórico quanto prático, os pontos de doutrina do urbanismo modernista haviam penetrado "corações e mentes" dos profissionais que empenhavam-se em enfrentar os seus problemas urbanos. Vale mencionar aqui a avaliação feita por Harvey (1990) do conteúdo ideológico e prático do projeto urbano modernista: "...os modernistas vêm o espaço como algo a ser conformado a partir de um objetivo social e por isso, sempre subserviente à construção do projeto social..."¹⁵. Esta observação de Harvey contém na nossa opinião uma possível explicação para o fato aparentemente contraditório dos pontos de doutrina modernistas servirem a causas tão díspares. No final da década a experiência do Plano Piloto de Brasília e o agudizamento dos problemas metropolitanos paulistanos foram recolocando as questões teóricas e mesmo práticas em outros níveis. O estudo produzido pela Sagramacs teve em São Paulo um papel importante. Questões ditas de planejamento, de gestão urbana, de organização funcional prevaleceram sobre as físico-espaciais. Podemos mesmo dizer que a metrópole "saiu" da prancheta, ou melhor que São Paulo "não cabia"

SP: desordem impenetrável
dificultou os projetos

SAGMACS: *

SP não cabia na prancheta da intervenção física

Agilização →

mais na prancheta. Com isso queremos dizer que as questões físico-espaciais precisam ser enfrentadas em outra escala com outros instrumentos.

NOTAS E REFERÊNCIAS CAPITULO 3
UM PEQUENO PERCURSO TEÓRICO

- 1- CACCIARI, MASSIMO (1972) "Dialética de lo Negativo en la Época de la Metrópole" in De la Vanguardia a la Metropole. Edit. Gustavo Gili - Barcelona
- 2- LEFEBVRE, HENRI (1972) "La Ville et L'Urbain" in Le Droit à la Ville. Ed.Anthropos - Paris
- 3- Ibidem pag.202
- 4- CAMARGO, A.R.; LAMPARELLI,C.M.; GEORGE, P.C.S. (1983) Nota Introdutória sobre a Construção de um Objeto de Estudo: O Urbano. Estudos Fundap- Nº.1
- 5- LEFEBVRE, H. "La Ville et L'Urbain" Pag.206
- 6- Ibidem pag.207
- 7- CACCIARI, MASSIMO (1972) Apendice acerca de la Sociologia Alemana de la Ciudad entre 1800 y 1900. in De La Vanguardia a la Metropoli. (pag.149) Edit. Gustavo Gili - Barcelona -
- 8- CACCIARI, MASSIMO (1972) Metropolis in De la Vanguardia a la Metropoli. (pag.81) Edit.Gustavo Gili - Barcelona -

O ALVO E AS INVESTIDAS

- 1- CACCIARI, MASSIMO (1972) Metropolis in De la Vanguardia a la Metropoli. (pag.102) Edit. Gustavo Gili- Barcelona

- 2- HARVEY, DAVID (1989) The Condition of Postmodernity
Basil Blackwell - London
- 3- Ibidem pags. 23 e 24
- 4- A palavra "adesão" tem aqui um sentido amplo, mas esperamos não ambíguo. Procuramos denotar sobretudo uma gradual aceitação das condições da vida metropolitana tendo como estímulo, a presença de elementos que culturalmente passou-se a considerar estimáveis.
- 5- BENEVOLO, LEONARDO (1967) Origines de la Urbanistica Moderna. Ediciones Tekne- Buenos Aires
- 6- SUMMERSON, JOHN (1978) Georgian London Penguin Books - London
- 7- Ibidem vêr especificamente o capítulo 9 The Spirit and practice of "Improvement" (pag.121-132)

LEWIS MUMFORD: O PARADIGMA DO PENSAMENTO CONSERVADOR E DA AÇÃO PROGRESSISTA

- 1- Acreditamos que Lewis Mumford, é o melhor exemplo desta contradição que observamos. Sua obra mais importante é "The Cultura of Cities" (1938) onde ele expõe sua concepção cultural do fenômeno urbano. Esta obra é posteriormente reorganizada, ampliada e publicada sob o título "The City in History (1961), de onde buscamos a maior parte das referências utilizadas neste item do nosso trabalho.
- 2- O gigantismo é na verdade um dos "formidáveis aspectos negativos" da metrópole. Os demais enumerados por Mumford são principalmente: **acrescimos de poder, que descreve o avanço da área metropolitana sobre a área rural; escravidão aos grandes números, onde ele mesmo mostra que cada uma das instituições metropolitanas repete na sua própria forma de organização o gigantismo do todo; a**

burocracia tentacular, aponta para a presença de uma organização administrativa capaz de controlar as relações económicas; a remoção de limites, marca a potencialidade absoluta de alcançar de forma mecânica espaços cada vez mais distantes; o recipiente explosivo, descreve a incapacidade da metrópole de acumular no seu interior a população que sua "imagem" é capaz de atrair; o destino da megalópolis, evidencia o inexorável final do ciclo, onde o conjunto dos aspectos negativos confluem para levar o organismo à uma irracionalidade definitiva e letal.

3- Ibidem pag.619

4- ibidem pag.620

5- Estes "nódulos frescos de crescimento" concentram-se nos aspectos que possuem potencialidades positivas, que concede como também presentes na metrópole: a função cultural da Cidade do Mundo e a Cidade Invisível. Ver pag.638 à 646.

UM PEQUENO TRIBUNAL

- 1- WRIGHT, FRANK LLOYD (1958) The Living City. New American Library- New York Este livro publicado pela primeira vez com este titulo é a somatória de outros trabalhos de F.L.Wright sobretudo "When Democracy Builds" (1945).
- 2- JACOBS, JANE (1961) The Death and Life of Life of Great American Cities" Vintage Books - Randon House- New York
- 3- Um livro contuédente publicado na última década do século XIX parece ser o estopim para a nova vertente de pensamento americano onde a cidade industrial aparece como uma instituição diabólica, capaz de destruir moralmente o homem americano. A Traveller from Altruria de William Dean Howells (1894), trouxe além da critica

veemente uma proposta de abordagem, de caráter ideológico que Giorgio Ciucci percorre de forma completa em "La Ciudad en la Ideologia Agraria y Frank Lloyd Wright" in "La Ciudad Americana" (1975) (pags.297/385) -Ed. Gustavo Gilli -Barcelona.

- 4- Para Ciucci, o projeto "Broadacre City" que Frank Lloyd Wright apresentava em 1935 no Rockefeller Center de Nova York, tinha as características ideológicas e até mesmo utópicas apresentadas por Howells. Ciucci expressa assim o encontro do pensamento de Wright e Howells: ambos expressaram uma vontade ética e protestante de alcançar a salvação combatendo as forças do mal, que eram para eles - o dinheiro, a anulação do homem e a exploração - todos atributos que eles acreditaram estar presentes na cidade. A busca de um novo assentamento correspondeu a um ideal de mudança que esteve presente também na tentativa do New Deal de aproximar oficialmente tecnologia à agricultura através do "subsistence homestead". Para mais informação vê "La Ciudad en la ideologia Agraria y Frank Lloyd Wright", in La Ciudad America.

- 5- Ibidem pag.367

OS SENTIDOS DA METRÓPOLE

- 1- Estaria fora do nosso alcance, e configuraria até mesmo um outro trabalho, estabelecer as relações entre o imaginário artístico e a metrópole. Alguns autores envolvidos diretamente com esta relação produziram trabalhos que fornecem uma síntese dos exemplos mais reveladores. Sica, Paolo (1977) no seu livro "A imagem da Cidade" -Edit. Gustavo Gili- Barcelona, especificamente no capítulo 8, La interdisciplinaridad de la fruición, estabelece um percurso cujo campo de análise ele assim considera: 1. a literatura como testemunho sobre a cidade e a cidade como referência à obra literária; 2. a forma

urbana como forma homóloga à forma artística; 3. a cidade e a mass media e a comunicação verbal.

- 2- Trecho do **Manifesto Futurista** publicado em Paris em 1909 no jornal *Le figaro*, assinado por Filippo Tommaso Marinetti, citado por M.Tafuri e F.Dal Co in **Modern Architecture** (1979) Harry N.Abrams -New York (pag.120).
- 3- A Cidade Nova

UM PONTO DE INFLEXÃO

- 1- OLIVEIRA, FRANCISCO (1982) O Estado e o Urbano no Brasil Revista Espaço e Debates (6) - São Paulo
- 2- MOURA, ARISTÓTELES (1960) Capitais Estrangeiros no Brasil Ed. Brasiliense - São Paulo
- 3- Ibidem pag.8 (ver também pag.210)
- 4- Ibidem pag.47
- 5- PASQUINO, GIANFRANCO (1986) "Modernização" in Dicionário de Política Org. Bobbio et Alli - Ed. Universidade de Brasília - D.F.
- 6- Vêr BENEVIDES, M.V.M. (1979) O Governo Kubitschek (Desenvolvimento Economico e Estabilidade Política) Ed. Paz e Terra - São Paulo
- 7- Estas observações de Gilberto Freire encontram-se no prefácio do livro "História e Tradições da Cidade de São Paulo", cuja primeira edição é de 1954. (pag.VIII e IX)
- 8- Ibidem pag.XI/XII/XIII

- 9- Vêr SCHWARCZ , ROBERTO (1987) Que Horas São?
(Especialmente A Carroça, O Bonde e o Poeta
Modernista) Ed. Companhia das Letras - São Paulo
- 10- ADORNO, THEODOR W. (1964) "Progresso" Amorrutu Editores -
Buenos Aires

OBSTÁCULOS HISTORICAMENTE CONSTITUIDOS

- 1- SAIA, LUIZ (1972) Notas para uma teorização de São Paulo
in A Morada Paulista - Ed.Perspectiva - São Paulo
- 2- MANIERI-ELIA, MARIO (1975) Por Uma Ciudad "Imperial". in
La Ciudad Americana- Ed. Gustavo Gili Barcelona
- 3- SINGER, PAUL (1968) Desenvolvimento Economico e Evolução
Urbana Ed.Edusp - São Paulo
- 4- OLIVEIRA, FRANCISCO (1982) O Estado e o Urbano no Brasil
Revista Espaço e Debates (6) São Paulo
- 5- GROSTEIN, M.D. (1987) A Cidade Clandestina: Os Ritos e os
Mitos (tese de doutoramento) FAUUSP / São Paulo
- 6- Ibidem capítulo 3 - pag.239 à 362
- 7- ibidem pag.289
- 8- LODI, CARLOS (1951) Planejamento Geral in São Paulo
Departamento de Urbanismo. Problemas Urbanos da Capital.
Secretaria de Obras - São Paulo

- 9- As relações entre o "Laissez Faire" urbano e a consolidação das metrópoles americanas está bem desenvolvido no texto "Por Una Ciudad Imperial" de M.Manieri-Elia (1975) in La Ciudad Americana. Ver sobretudo a introdução: La Ciudad Del "Laissez Faire".
- 10- WEFFORT, FRANCISCO (1965) "Politica de Massas" pag.161/186 in Politica e Revolução Social no Brasil Ed.Civilização Brasileira - Rio de Janeiro

AS MANIFESTAÇÕES DO PENSAMENTO URBANISTICO PAULISTANO NOS ANOS 50

- 1- O Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM) foi fundado em 1928 no Chateau de La Sarraz na Suíça. Le Corbusier e Giedion eram os dois líderes de um grupo de arquitetos vindos de vários países que passaram a reunir-se periodicamente com a meta específica de discutir e divulgar os princípios básicos.

a. CONCEITOS DE METRÓPOLE

- 1- CARO, ROBERT (1975) The Power Broker Vintage Books - New York
- 2- SANTA CRUZ, BENEVENUTO (1967) L.J.Lebret - Um Homem Universal Folha de São Paulo- Edição Especial caderno 8
- 3- KOPP, ANATOLE (1990) Quando o Moderno não era um estilo e sim uma causa. Ed.Nobel/Edusp - São Paulo

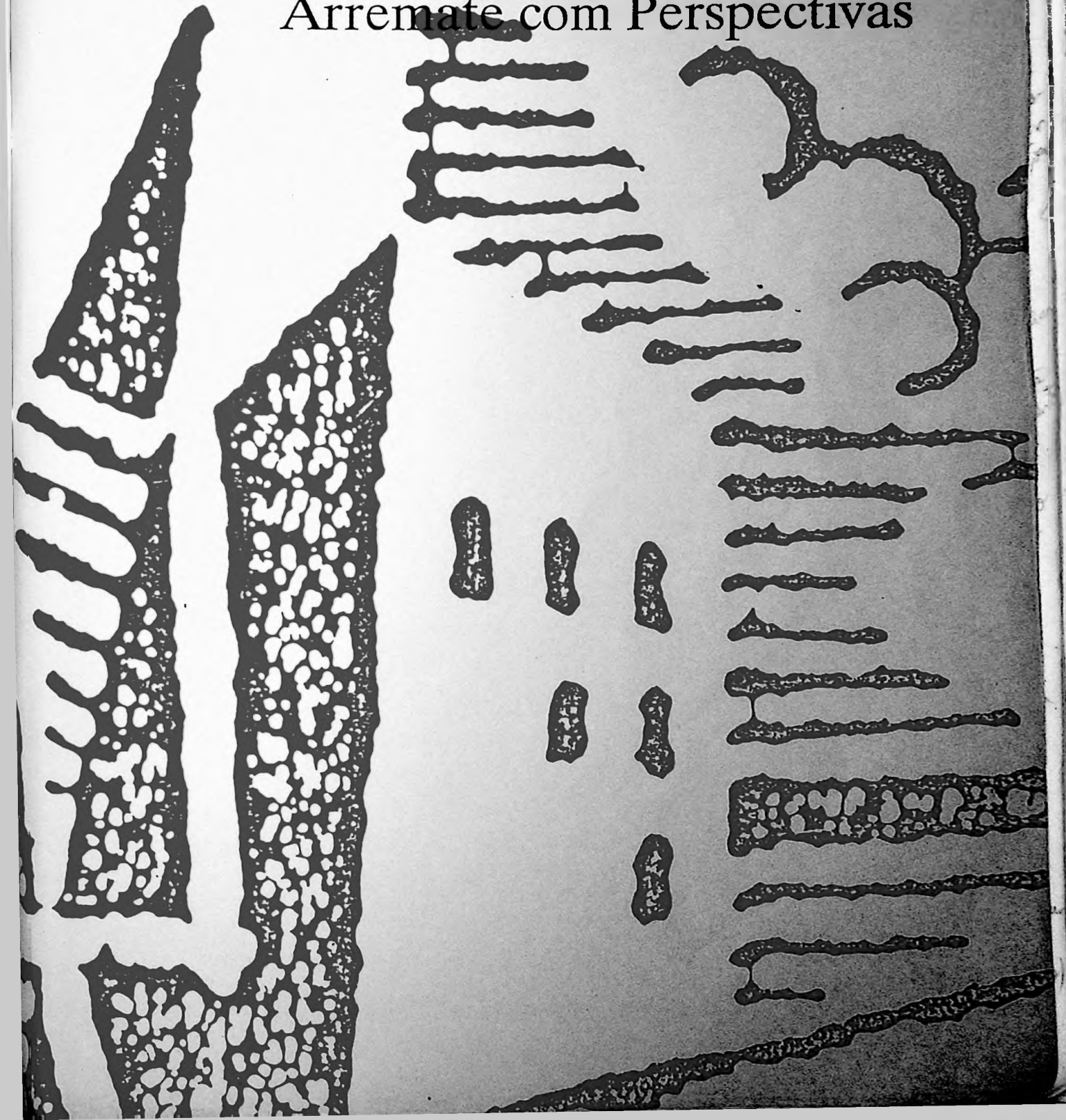
b. A META SÍNTESE E A METRÓPOLE EXAURIDA

- 1- Vêr VILAÇA, FLAVIO (1967) Planejamento Urbano Exige Estruturação de Poderes. Folha de São Paulo - Edição Especial Caderno 8
- 2- FURTADO, CELSO (1963) Desenvolvimento e Subdesenvolvimento. Ed.Fundo de Cultura - Rio de Janeiro
- 3- FARRET, R. L. (1985) O Estado, A Questão Territorial e as Bases da Implantação de Brasília in Brasília Espaço Urbano em Questão. Ed.Projeto - São Paulo
- 4- Ibidem pag.23
- 5- Ibidem Pag.18
- 6- Ibidem pag.48 e 49
- 7- LAFER, CELSO (1970) "The Planning Process and the political System in Brazil) tese de doutoramento apresentada na faculty of the Graduate School of Cornell University USA
- 8- PEDROSA, MARIO (1958) Nuvens Sobre Brasília. Jornal do Brasil in Dos Murais de Portinari aos Espaços de Brasília Org. Aracy Amaral - Ed. Perspectiva
- 9- Ibidem pag.334
- 10- LAFER, CELSO (1970) "The Planning Process and the political System in Brazil) tese de doutoramento apresentada na Faculty of the Graduate School of Cornell University USA
- 11- Vêr o conjunto de trabalhos reunidos no livro "Brasília em Questão" (1985) com especial ênfase nos seguintes capítulos: "O Estado, A Questão Territorial e as Bases da Implantação de Brasília" de autoria de Ricardo Libanez Farret; "A MetrÓpole Terciária" de Aldo Paviani.

- 12- Carta dos Andes (1958) Formulada no Seminário de Técnicos e Funcionários em Planejamento Urbano. Bogotá Venezuela
- 13- LEBRET, L.J. (1952) Charte de L'Aménagement. Esta carta foi elaborada no encontro organizado em La Tourette (França) em setembro de 1952 onde o tema central foi "A Ordenação do Território".
- 14- SANTA CRUZ, BENEVENUTO (1967) L.J.Lebret - Um Homem Universal Folha de São Paulo- Edição Especial caderno 8
- 15- HARVEY, DAVID (1990) The Conditions of Postmodernity Ed.Basil Blackwell Londres (pag.66)

5

Arremate com Perspectivas



efetiva da industria automobilística, tornavam qualquer programa neste setor imprescindível e inatacável.

O novo compromisso entre o Estado e o urbano indicado por Francisco de Oliveira e já aqui mencionando, emergia com clareza no "Programa de Obras" proposto por Prestes Maia. As exigências do novo momento estavam presentes em todos os setores mas a repercussão da instalação da indústria automobilística no Brasil e sobretudo em São Paulo criou uma preponderância absoluta para as questões associadas ao sistema viário metropolitano.

A partir de 1956, através da política estabelecida pelo GEIA (Grupo Executivo da Industria Automobilística) no contexto do Plano de Metas do Governo Kubitschek, a industria automobilística nacional passa de uma produção de cerca de 30.000 unidades no ano de 1957 para 130.000 em 1960¹. Em São Paulo esta nova escala de produção alcançou o eloquente resultado: em 1950 circulavam na cidade 63.000 veículos a motor; em 1966 este número passou para 415.000 correspondendo portanto a um aumento de 1.518% em 16 anos.

Estes números tornaram as obras propostas por Prestes Maia na gestão 1961/1965, inteiramente legítimas. Foram realizadas obras na faixa marginal direita do rio Tietê ligando-a ao anel rodoviário; uma desapropriação de 35.000 m² garantiu a construção da via-expressa Vinte e Três de Maio, já presente no Plano de Avenidas dos anos 30; mais 25.000 m² de áreas desapropriadas em setores densamente construídos garantiram o alargamento da rua da Consolação e da Amaral Gurgel; abriu-se a avenida Agua Funda, a Sumaré e o acesso à via Anhanguera, envolvendo uma negociação de terras de cerca de 650.000 m².

O governo do Estado, principal detentor da arrecadação fiscal, inicia sua contribuição em 1963 através dos estudos para o traçado do pequeno "Anel Rodoviário" e do "Traçado Básico do Anel Ferroviário da Grande São Paulo". Os dois estudos revelaram nos seus objetivos a importância atribuída à região metropolitana no equacionamento das questões de circulação e transporte.

Mas, atestando uma dupla ação, resultado das dificuldades, vivido nos anos 50, o planejamento urbano ia

1956 - Junta Legal de Ind. automobilística em SP

Prep. n.º 1000
n.º 1000
do int.

30.000
1/130 mil
carros
11 anos

obra Tietê 23 de Maio

Condição e Amaral Gurgel, Sumaré acesso à Anhanguera

Estudo Rodoviário

construindo, podemos até dizer, solidamente o seu lugar na na condução das questões urbanas paulistanas. Assim foi criado em 1967 o "Conselho do Desenvolvimento da Grande São Paulo" e o "Grupo Executivo da Grande São Paulo- GEGRAN". Além dos projetos que concretamente já incorporavam como dado de análise e proposta as questões do desenvolvimento metropolitano, a criação do Gegrans em 1967 contém de forma objetiva a necessidade de enfrentar os problemas urbanos paulistanos de uma perspectiva metropolitana. E, como sublinha Vilaça (1967) área metropolitana não pode confundir-se com "cidade grande", pois o seu traço essencial é congregar mais de uma unidade administrativa. Segundo Vilaça, a expressão "área metropolitana" tornou-se um fato político-administrativo quando pela primeira vez, o artigo 157 da Constituição de 1967 aborda diretamente o termo "área metropolitana" e a define.

Muito mais do que atender ao recém criado dispositivo constitucional que definia as regiões metropolitanas e assim impunha a necessidade de enfrenta-las através de planejamento específico, a criação do órgão associada áreas metropolitanas visava estabelecer uma integração tanto administrativa quanto operativa do a área da Grande São Paulo que concentrava naquele momento 40% da população do Estado.

De alguma forma o conjunto de iniciativas que se organizou ao longo dos anos 60, e depois dos anos 70, buscou desafiar a dura observação de Tafuri (1985) que a metrópole do desenvolvimento não aceita o "equilíbrio" no seu interior. O "Programa de Obras" de Prestes Maia e o avanço incontestável do planejamento urbano ganham neste momento um reforço com a iniciativa federal de criar as primeiras áreas metropolitanas brasileiras em 1969 e de associar esta criação à presença de um planejamento em escala obviamente metropolitana.

A heterogeneidade das propostas dos anos 50, no que diz respeito ao controle da metrópole, não se repete no decênio seguinte. Neste período o planejamento urbano passa decididamente à dianteira e impõe suas premissas, de certa forma já embrionárias no trabalho desenvolvido pela SAGMACS.

a partir 60:
 não tem
 a mesma
 diversidade
 de propostas
 dos anos
 50.
 SAGMACS

A contratação, em 1968, do Plano Urbanístico Básico do Município de São Paulo representou um ponto crucial na trajetória das relações entre o Estado e o urbano na cidade de São Paulo.

Embora já mencionada assíduamente desde os anos 20, a metrópole paulista, "a sometimes called Chicago of South América" de Oswald de Andrade, tornou-se sem dúvida o espaço que será mais tarde (nos anos 50) definido como metrópole contemporânea. O seu enfrentamento naquele momento não chegou a configurar-se de forma eficiente. Nas décadas de 60 e 70 é que efetivamente as questões, ou melhor, as dificuldades e os obstáculos começaram a ter novos equacionamentos.

Voltando à proposta desta tese, ou melhor à hipótese que a orientou, podemos ver com grande clareza que a metrópole e o urbanismo nos anos 50 estabeleceram efetivamente novos vínculos e novas bases de relação. Nosso trabalho procurou mostrar que o urbanismo paulista saiu da década de 50 com muitos problemas e poucas soluções e que uma transformação, é bem verdade que "de fora para dentro", isto é, imposta pela própria metrópole e pelo seu ritmo e modus operandi de crescimento, produziram mudanças. A essência destas mudanças foi o reconhecimento de que os pressupostos com que este urbanismo trabalhava para pensar a metrópole e propor transformações eram insuficientes e até mesmo equivocados.

A regra de ouro do projeto modernista para fazer face à metrópole, isto é, a decantada abordagem globalizante parece ter sido também a sua mais evidente dificuldade, tornando-se até mesmo uma armadilha. **Fragmentada, simultânea, efêmera, imensurável, a metrópole desafiou e até mesmo tornou derrisórias as iniciativas do urbanismo, colocando-o na perigosa situação de tornar-se uma "disciplina prescindível" como analisou Tafuri.**

Ao analisar o desempenho do projeto modernista para a cidade, Harvey (1990) acentua o compromisso deste com o projeto social, o que é correto, mas não suficiente para compreender as dificuldades surgidas em São Paulo nos anos 50. Como ele mesmo aponta, embora indiretamente pelo fato de

Fim da
 década de
 50: muito
 problemas.
 por um lado
 por outro
 a metrópole
 de dentro
 for

não ter assumido as características básicas da metrópole - sobretudo a existência da fragmentação - o modernismo colocou-se como vimos acima em uma posição quase insustentável. Continuar a trabalhar com uma "idéia de cidade" unitária, quando esta já havia deixado expressa no próprio modo de vida metropolitano as evidências da desintegração, conduziu o projeto modernista um impasse operacional.

*modernista
na sua
posição
de insustentável
túnel.*

Aceitar a metrópole com todas aquelas características já descritas e acrescentar a orientação proposta por Tafuri (1975), segundo a qual "o caos é um dado e a ordem um objetivo... mas a "forma" não pode ser procurada fora do caos mas no seu interior", parece ser a saída mais lógica.

As experiências postmodernistas nos Estados Unidos descritas por Harvey (1990) já apontam para a assimilação da metrópole fragmentada e para a estratégia do projeto fragmentado. Como com todas as questões a respeito do modernismo e o postmodernismo ainda estão em processo de elaboração, é sem dúvida temerário, e talvez até equivocado apontar para a "solução" postmodernista como a mais acertada. Mas, é preciso reconhecer que esta - a intervenção fragmentada - é no momento a única luz no fundo do túnel para a possibilidade de se restabelecer uma relação criativa entre o espaço construído pela sociedade e o urbanismo enquanto atividade de profissionais capazes de introduzir mais qualidade no ambiente urbano. Enxergar o potencial de projeto que a metrópole contém pode ser hoje um caminho fecundo. Para que o urbanismo possa cumprir esta tarefa de forma criativa é necessário que o planejamento urbano crie as condições, isto é, as regras gerais. A complexidade metropolitana gerou a necessidade da divisão de tarefas e a possibilidade do urbanismo afastar de forma definitiva a perspectiva de tornar-se uma "disciplina prescindível" e voltar a ser uma expectativa, uma demanda e um desejo da metrópole/sociedade, almejando espaços mais adequados e aprazíveis.

sim?



Bibliografia

BIBLIOGRAFIA

- ACTES DU COLLOQUE INTERNATIONAL DE LYON (1983) - l'Idée de Ville.** Collections Millieux Champ Vallon Lyon-França.
- ADORNO, W. Theodor (1964) - Progress.** Amorrotu Editiones, Buenos Aires.
- ANDRADE, Oswald (1990) - Pau Brasil.** Ed. Globo. Secretaria do Estado da Cultura. São Paulo
- ANDRADE, Oswaldo de (1972) - Do Pau Brasil à Antropofagia e às Utopias.** Ed. Civilização Brasileira. Rio de Janeiro.
- ARGAN, Giulio Carlo (1969) - Proyecto y Destino.** Ed. de la Biblioteca Universal Central da Venezuela. - Caracas.
- ARGAN, Giulio Carlo (1983) - Historia del Arte Como História de la Ciudad.** Editora Laia. Barcelona.
- AYMONINO, Carlo (1984) - O Significado da Cidade.** Editora Presença. Lisboa. .
- AZEVEDO, Aroldo (coord.) (1958) - A Cidade de São Paulo.** 4 volumes-companhia Editora Nacional, São Paulo.
- BENEVIDES, M. V. M. (1979) - O Governo Kubitschek.** Paz e Terra. São Paulo.
- BENEVOLO, Leonardo (1967) - The Origins of Modern Town Planning.** Ed. Routledge and Kegan Paul. London.
- BERMAN, Marschall (1986) - Tudo que é sólido desmancha no ar.** Companhia das Letras. São Paulo.
- BOBBIO, N.; MATTEUCCI, N.; PASQUINO, S. (1983) - Dicionário de Política.** Ed. Universidade de Brasília Distrito Federal.
- BRANCO, Plinio A. (1951) - O Racionamento de Energia Elétrica.** Conj. Artigos inicialmente publicados no "Diário Popular". São Paulo.
- BRUNO, Ernani S. (1953) - História e Tradição da Cidade de São Paulo.** Ed. José Olímpio. Rio de Janeiro.
- CALVINO, Italo (1974) - Les Villes Invisibles.** Ed. Du Seuil Paris.
- CANO, Wilson (1977) - Raízes da Concentração Industrial em São Paulo.** Ed. Difel. São Paulo.
- CARDIM, Filho C. A. Gomes (1951) - Problemas Urbanos da Capital, in: São Paulo. Problemas Urbanos da Capital,** Secretaria de Obras Públicas de São Paulo.

- CARDOSO, Fernando Henrique (1964) - Empresário Industrial e Desenvolvimento Econômico.** Editora Difusão Européia do Livro São Paulo.
- CARDOSO, Joaquim. (1952) - Ante Projeto da Exposição do IV Centenário de São Paulo. (Apresentação).** Ed. de Arte e Arquitetura. São Paulo.
- CIUCCI, G. DAL CO F. MANIERI - Elia M. / TAFURI, M. La Ciudad Americana.** Gustavo Gili. Barcelona.
- CONRADS, Ulrich (1970) - Programmes and Manifestoes.** Ed. Lund Humphries London.
- CULLEN, Gordon (1981) - El Paisaje Urbano.** Blume. Barcelona.
- DURAND, José Carlos (1989) - Arte, Privilégio e Distinção.** Ed. Perspectiva. Ed. Univ. de São Paulo. S.P.
- FAUUSP (1954) - Alunos sob a coordenação dos profs. J. V. Artigas e Abelardo de Souza. Dez Milhões de Brasileiros Moram em Favelas e Choupanas.** Habitat no.16.
- FERRARA, Lucrecia d'Aléssio (1988) - Ver a Cidade.** Editora Nobel, São Paulo.
- FUNDAP no.1 - 1983 - LAMPARELLI, C; FARIA, V; SILVA, George P. A Questão Urbana e os Serviços Públicos.** São Paulo.
- FURTADO, Celso (1961) - Desenvolvimento e Subdesenvolvimento** Ed. Fondo de Cultura. Rio de Janeiro.
- GÉRAUD, Roger (set/1967) - O Homem e a Obra.** Caderno especial. Lebrete Precursor do Grande São Paulo. Folha de São Paulo.
- GROSTEIN, Marta Dora. (1987) - A Cidade Clandestina: Os mitos e os ritos. (tese de doutoramento),** Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP. São Paulo.
- HARVEY, David (1981) - The Conditions of Postmodernity an Enquiry into the origins of cultural changes.** Ed. Brasil, Blackwell.
- IANNI, Octavio (1963) - Industrialização e Desenvolvimento Social no Brasil.** Civilização Brasileira. Rio de Janeiro.
- IANNI, Octavio (1971) - Estado e Planejamento Economico no Brasil.** Civilização Brasileira. Rio de Janeiro.
- IANNI, Otavio (1963) - Industrialização e Desenvolvimento Social no Brasil.** Ed. Civilização Brasília. Rio de Janeiro.
- JACOBS, Jane (1961) - The Death and Life of Great American Cities.** Ed. Randon House. New York.

- KOPP, Anatole (1990) - Quando o moderno não era um estilo e sim uma causa.** Ed. Nobel/EDUSP. São Paulo.
- KOWARICK, Lucio (org) (1988) - As Lutas Sociais e a Cidade.** Paz e Terra. Rio de Janeiro.
- KRIER, Rob (1979) - Urban Space.** Academy Editions. London.
- LAFER, Celso (1970) - The Planning Process and The Political System in Brasil.** Mimeo.
- LAMPARELLI, Celso M. (1964) - Uma Contribuição para o Método de Planejamento e seu Ensino.** (tese de livre docência apresentada à Escola de Engenharia de São Carlos).
- LANGENBUCH, J.R. (1971) - A Estruturação da Grande São Paulo.** Fundação IBGE. Rio de Janeiro.
- LEBRET, L. J. (1962) - Esbozo de una carta de la ordenacion.** Trad. da Charte de L'Aménagement. Apresentada em La Tourette. Set/1952.
- LEBRET, P. (coord.) (1952) - Charte de L'Aménagement".** La Tourette - França.
- LEFEBVRE, Henri (1962) - Introduction a La Modernité.** Minuit Editeurs. Paris.
- LEFEBVRE, Henri (1969) - Introdução à Modernidade.** Ed. Paz e Terra. São Paulo.
- LEFVBRE, Henri (1968) - Le Droit a la Ville.** Anthropos. Paris.
- LEME, Maria C. da Silva (1990) - Um Estudo Sobre Planejamento Urbano em São Paulo.** 1930. (tese de doutoramento), Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, da USP. São Paulo.
- LINO DE MATOS, Dirceu (1958) - O Parque Industrial Paulistano.** In: A Cidade de São Paulo. Companhia Editora Nacional. São Paulo.
- LODI, Carlos (mar/1954) - Considerações Sobre os Pontos Fundamentais do Planejamento Urbano.** Revista Acrópole.
- LYNCH, Kevin (1969) - De que Tiempo es este lugar ?** Gustavo Gili. Barcelona. L'Image de la Cité. Dunod. Paris.
- MAIA, Francisco Prestes. (1929) - Estudo de Um Plano de Avenidas Para a Cidade de São Paulo.** Ed. Melhoramentos. São Paulo.
- MELLO, Anhaia L. I. (1954) - O Plano Regional de São Paulo.** Uma contribuição da Universidade para o Estudo de um código de ocupação Licita do Solo. São Paulo.

- MONBEIG, Pierre (1957) - Novos Estudos de Geografia Humana Brasileira.** Difusão Européia do Livro. São Paulo
- MORSE, Richard (1970) - Formação Histórica de São Paulo.** Difusão Européia do Livro. São Paulo.
- MOSES, Robert. (1950) - "Programa de Melhoramentos Públicos".** Prefeitura Municipal de São Paulo.
- MOURA, Aristoteles (1960) - Capitais Estrangeiros no Brasil.** Ed. Brasiliense. São Paulo
- MUELLER, N.L. (1958) - A Área Central da Cidade.** In: A Cidade de São Paulo. Companhia Editora Nacional. São Paulo.
- MUNFORD, Lewis (1975) - The City in History.** Penguin Books. Londres.
- O'CONNOR, Francis V. (1980) - The Usable Future: The Role of Fantasy in the Promotion of a Consumer Society for Art,** in: Drawn of a New Day - The New York World's Fair, 1939 - 1949. New York University Press. New York
- OLIVEIRA, Francisco (1973) - Economia Brasileira: Critica à razão dualista.** Ed. Brasiliense (cadernos CEBRAP 2) São Paulo.
- PAMPLONA, Rubens. (1978) - Evolução da Legislação Urbanística da Cidade de São Paulo.** COGEP. São Paulo.
- PAVIANI, Aldo (org.) (1985) - Brasília Ideologia e Realidade.** Espaço Urbano em Questão. Projeto Edit. Associados. São Paulo.
- PEDROSA, Mario - org. Aracy A. Amaral (1981) - Dos Murais de Portinari aos Espaços de Brasília.** Ed. Perspectiva. São Paulo.
- PENTEADO, A. Rocha (1958) - Os Subúrbios de São Paulo e suas Funções.** In: A Cidade de São Paulo. Companhia Editora Nacional. São Paulo.
- PEREIRA, Luiz (org.) (1973) - Urbanização e Sub-desenvolvimento.** Zahar. Rio de Janeiro.
- PEREIRA, Luiz, org. (1973) - Urbanização e Sub-desenvolvimento.** Ed. Zahar. Rio de Janeiro.
- PETRONE, Pasquale (1958) - São Paulo no Século XX.** In: A Cidade de São Paulo. Companhia Editora Nacional. São Paulo.
- PIZA, W. Toledo (set/1967) - Porque Contratei o Padre Lebrecht.** Caderno Especial - Lebrecht, Precursor do Grande São Paulo. Folha de São Paulo.

- QUARONI, Ludovico (1970) - La Torre de Babel.** Gustavo Gili. Barcelona.
- RABESCA, R.L.S. (1958) - O Problema da Energia Elétrica.** In: A Cidade de São Paulo. Companhia Editora Nacional. São Paulo.
- RASMUSSEN, Steen Eiler (1974) - London The Unique City.** M.I.T. Press. Cambridge Massachusetts.
- RAYMOND, Henry (1984) - La Architecture Les Aventures Spaciales de la Raison.** CCI - Centre George Pompidou. Paris.
- REIS FILHO, Nestor Goulart (1970) - Metropolização em São Paulo.** Comunicação ao Seminário sobre critérios de Encaminhamento do Planejamento Territorial da Região da Cidade de São Paulo. Realizado para o IAB (Col. Maria Ruth A. Sampaio e Neide Patarra. São Paulo.
- SAGMACS, (1858) - Estrutura Urbana da Aglomeração Paulistana.** (Coord. pelo Padre L. J. Lebret). São Paulo.
- SAIA, Luiz (1972) - Morada Paulistas.** Perspectiva. São Paulo.
- SANTA, Cruz, B. (set/1967) - L.J. Lebret: Um Homem Universal.** Caderno Especial - Lebret, Precursor do Grande São Paulo. Folha de São Paulo.
- SANTOS, Milton (1978) - O Espaço Dividido.** Livraia Francisco Alves, Editora Rio de Janeiro.
- SÃO PAULO (cidade) (1951) - Prefeitura do Município. Secretaria de Obras. Problemas Urbanos da Capital.** São Paulo.
- SÃO PAULO (cidade) (1957/1961) - Prefeitura do município - Planejamento: Prefeito Adhemar de Barros (Relatório Carlos Lodi).**
- SCHOESKE, Carl. E. (1988) - Viena Fin de Siécle.** Ed. Companhia das Letras. São Paulo.
- SCHWARZ, Roberto (1987) - Que Horas são ?** Ed. Companhia das Letras, São Paulo.
- SEMINÁRIO DE TÉCNICOS E FUNCIONÁRIOS EM PLANEJAMENTO URBANO (1958) - Carta dos Andes.** Bogatá/Venezuela. Introdução de L. Anahaia Mello e Tradução de Gustavo Neves da R. Filho. São Paulo. Ed. Bem Estar (1960).
- SICA, Paolo (1977) - La Imagen de La Ciudad.** Gustavo Gili. Barcelona.
- SINGER, Paul (1977) Desenvolvimento Economico e Evolução Urbana.** Companhia Editora Nacional. São Paulo.

- SOUZA, M. A. A. de (1989) - A Identidade da Metropole. A verticalização em São Paulo. Tese de Livre Docência - DG/FFLCH/USP. São Paulo.**
- STIEL, W. Correa (1978) - História dos Transportes Coletivos em São Paulo. Ed. Universidade de São Paulo, McGraw-Hill do Brasil Ltd. São Paulo.**
- TAFURI, M. / CACCIARI, M. / DAL CO, F. (1972) - De La Vanguarda a La Metropoli. Gustavo Gili. Barcelona.**
- TAFURI, Manfredi (1985) - Projeto e Utopia. Ed. Presença. Lisboa.**
- VILAÇA, Flavio (set/1967) - Planejamento Urbano Exige Estruturação de Poderes. Caderno Especial - Lebrecht Precursor do Grande São Paulo. Folha de São Paulo.**
- VILLAÇA, Flavio (1978) - Estrutura Territorial da Metrôpole Sul Brasileira. Tese de Doutorado apresentada ao Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da USP. São Paulo.**
- XAVIER, A.; LEMOS, C.; CORONA, E. (1983) - Arquitetura Moderna Paulistana. Ed. Pini. São Paulo.**
- XAVIER, Alberto (org.) (1987) - Depoimento de Uma Geração. ABEA\FVA\PINI. São Paulo.**

REVISTAS

- BOCCARA, A. e BOCCARA, M.C.R. (1960) - Evolução do Conceito de Planejamento das Cidades Capitais. Revista Acrópole.
- CARDIM, Filho, L.A. GOMES. - (jun/1954) - Urbanismo Agente e Progresso. Revista Acrópole.
- DEPARTAMENTO DE URBANISMO - (mai/1952) - São Paulo Alvo de Atenção dos Urbanistas. Revista Acrópole.
- EIRAS, Heitor A. (fev/1952) - Se eu fosse prefeito. Revista Acrópole.
- EIRAS, Heitor A. (mai/1950) - Sobre o Plano Diretor. Revista Acrópole. São Paulo.
- KNEESE DE MELLO, E. (dez/1952) - Urbanismo Preventivo, Urbanismo Curativo. Revista Acrópole.
- LEVI, R. e colaboradores (mai/1955) - As Garagens Coletivas e o Problema do Estacionamento. Revista Acrópole.
- LEVI, Rino (jan/1954) - A Arquitetura Moderna (Estética das cidades) Revista Acrópole.
- LIMA, R. Barros (1957) - O Zoneamento. Revista Acrópole.
- LODI, Carlos (mar/1953) - Aspectos Básicos Atuais do Planejamento Urbano. Revista Acrópole.
- LODI, Carlos (mar/1954) - Considerações Sobre os Pontos Fundamentais do Planejamento Urbano. Revista Acrópole. 6
- LODI, Carlos (mar/1954) - Falsas Necessidades e Características da Pesquisa Urbanística e Novo Plano das Ligações Expressas. Revista Acrópole.
- LODI, Carlos (set/1952) - Problema de Planejamento Geral da cidade. Revista Acrópole. 0
- SAIA, Luiz (mai/1957) - O Urbanismo em São Paulo. Revista Acrópole. 0
- São Paulo a Cidade que mais cresce no mundo (mai/1951) (editorial) - Revista Acrópole. São Paulo.
- São Paulo se prepara para o IV Centenário. (jul/1952) - Revista Acrópole. São Paulo.
- VICARI, José V. (jan/1953) - A Urbanística e as Classes Sociais. Revista Acrópole.
- VICARI, José V. (jan/1953) - A Urbanística e o Homem

Moderno. Revista Acrópole.

ACRÓPOLE (mai/1954) - A Segunda Perimetral de São Paulo.
Revista . S.P.

ACRÓPOLE (mai/1952) - Melhoramentos Urbanos Aprovados.
Revista . São Paulo.

HABITAT no.26 (1956) - Urbanismo - Centro da Penha. Alunos da FAUUSP sob orientação de R. Levi e R. Cerqueira Cesar.
São Paulo.

HABITAT no.29 (1956) - No Rumo do Primeiro Metropolitano Brasileiro. São Paulo.

HABITAT no.35 (1956) - A Nova Fabrica da Mercedes Benz em São Bernardo do Campo. São Paulo.

HABITAT no.35 (1956) - Primeiro Esquema de um Metropolitano para São Paulo. S.P.

HABITAT no.38 (1957) - Fenômenos Urbanísticos. Editorial.
São Paulo.

28799

711.40981611
M575m

28799

711.40981611
M575m
e.l

Meyer, Regina Maria Proseri

Metropole e urbanismo: São Paulo
anos 50.

FONE: 546-0627
FAX: 548-0266



R. Manuel Boba, 77 Conj. 711