

FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO
UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO

FRANCISCO PRESTES MAIA E O PROJETO URBANO PARA PANORAMA, 1945-1949

Magdiel Silva
Orientação: Dr. Jorge Bassani

São Paulo
2020

Magdiel Silva

Francisco Prestes Maia e o projeto urbano para Panorama, 1945 – 1949

Francisco Prestes Maia and the urban project to Panorama, 1945-1949

Dissertação de mestrado apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo para a obtenção do título de "Mestre em Ciências", no programa: Arquitetura e Urbanismo.

Área de concentração: Planejamento Urbano e Regional
Linha de pesquisa: Urbanismo e Planejamento

Orientação: Prof. Dr. Jorge Bassani

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

A versão original, em formato digital, ficará arquivada na Biblioteca da Faculdade.
São Paulo, 13 de julho de 2020.

São Paulo

2020

Ficha catalográfica

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

E-mail do autor: magdielsilva@outlook.com

Essa pesquisa contou com o apoio da bolsa CAPES demanda social.

As opiniões, hipóteses e conclusões ou recomendações expressas neste material são de responsabilidade do autor e não necessariamente refletem a visão da CAPES.

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

Silva, Magdiel
Francisco Prestes Maia e o projeto urbano para Panorama, 1945 – 1949 / Magdiel Silva; orientador Jorge Bassani. - São Paulo, 2020.
318 p.

Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. Área de concentração: Planejamento Urbano e Regional.

1. Maia, Francisco Prestes, 1895-1965. 2. Urbanização. 3. Cidades Novas. 4. Panorama (sp). I. Bassani, Jorge, orient. II. Título.

Elaborada eletronicamente através do formulário disponível em: <http://www.fau.usp.br/fichacatalografica/>

Folha de aprovação

Nome: SILVA**,** Magdiel

Título: Francisco Prestes Maia e o projeto urbano para Panorama, 1945-1949

Dissertação de Mestrado apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo para a obtenção do título de "Mestre em Ciências", no programa: Arquitetura e Urbanismo.

Aprovado em

_____

Banca Examinadora

Prof. Dr. Jorge Bassani (orientador)

Instituição_____

Julgamento_____

Assinatura _____

Profa. Dra._____

Instituição_____

Julgamento_____

Assinatura _____

Prof. Dr._____

Instituição_____

Julgamento_____

Assinatura _____

Dedicatória

Dedico esse trabalho à memória da minha mãe, Suely Gomes da Silva. Que sempre me amou e me ensinou.

> "Quem nos separará do amor de Cristo? Será a tribulação, ou a angústia, ou a perseguição, ou fome, ou nudez, ou perigo, ou espada? Como está escrito: Por amor de ti, somos entregues a morte o dia todo, fomos considerados como ovelhas para o matadouro. Em todas essas coisas, porém, somos mais que vencedores, por meio daquele que nos amou. Porque eu estou bem certo de que nem a morte, nem a vida, nem os anjos, nem os principados, nem as coisas do presente, nem do porvir, nem os poderes, nem a altura, nem a profundidade, nem qualquer outra criatura poderá separar-nos do amor de Deus, que está em Cristo Jesus, nosso Senhor." (BÍBLIA, Romanos 8, 35-39)

Agradecimentos

A pesquisa acadêmica está fundamentada na cooperação entre os pesquisadores e no suporte intelectual e emocional de familiares, professores orientadores, amigos e cônjuges. Nenhum conhecimento é produzido sozinho, é necessário sempre, o olhar, a crítica e a voz do diferente. Em comentário sobre a biografia de Francis Bacon, o filósofo Paolo Rossi chama a atenção que para o autor, *"o fim da pesquisa científica não é o de assegurar a fama ao pesquisador ou de proceder à transformação do mundo, ele deve antes fundar-se no trabalho coletivo"* (ROSSI, 2006 p.145). Nas linhas seguintes convido o(a) leitor(a) para acompanhar os meus agradecimentos àqueles que direta ou indiretamente contribuíram no desenvolvimento dessa dissertação de mestrado, que apesar de ser um trabalho individual e solitário na escrita, organização e síntese do material recolhido, é também fruto de esforços coletivos.

Em primeiro lugar eu agradeço à Deus pela vida, saúde e consolo, que me possibilitou chegar até aqui e completar mais essa etapa nos estudos. Eu agradeço à minha família, pai, mãe *(in memoriam)*, irmãs, cunhados e sobrinhos, que nos momentos bons como nos mais difíceis me deram o apoio fundamental. Agradeço ao carinho e suporte incomensurável da minha noiva Jaqueline de Araujo Rodolfo, por estar sempre presente ao meu lado, com suas leituras, conselhos e apoio emocional; bem como por acreditar e incentivar essa pesquisa. Agradeço ao meu orientador de mestrado, Prof. Dr. Jorge Bassani, que além de professor orientador tornou-se um amigo nessa trajetória; agradeço às suas dicas pontuais, ao rigor científico e por sempre me mostrar o caminho mais adequado, mesmo quando eu queria abraçar o mundo. Agradeço à minha irmã, Soraia Silva Santiago, pelo apoio financeiro nas impressões desta dissertação. Não poderia deixar de agradecer ao meu orientador do Trabalho Final de Graduação na Universidade Anhembi Morumbi, Prof. Dr. Claudio Manetti, por me apresentar a importância da pesquisa na universidade e por me incentivar nos estudos pós-graduados, como também, agradeço ao meu amigo e professor na graduação Dr. Frédéric René Guy Petitdemange.

Agradeço à Universidade de São Paulo como instituição pública e gratuita e o seu papel na sociedade com o ensino, pesquisa e extensão; em especial, agradeço a Faculdade de Arquitetura e Urbanismo que me acolheu durante esses dois anos.

Agradeço às disciplinas cursadas e conversas com os professores da universidade. Em especial à Profa. Dra. Maria Cristina da Silva Leme, que sempre atenta e solícita me recebeu para o diálogo sobre essa pesquisa, por me oferecer materiais primários que contribuíram no estudo e por suas

contribuições na banca de qualificação. Também agradeço à Profa. Dra. Ivone Salgado da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Pontifícia Universidade Católica de Campinas, pelas sugestões na banca de qualificação e indicação de novas bibliografias. Na minha trajetória dentro da FAU-USP agradeço ao suporte dos professores Dr. Eduardo Nobre, Dra. Camila D'Otaviano, Dra. Karina Leitão, Dr. Arthur Rozestraten, Dr. Euler Sanderville Jr., Dr. Júlio Roberto Katinsky e Dr. Alexandre Delijaicov; aos colegas das disciplinas cursadas, em especial ao Vinicius Juliani e Analu Garcia Borges que me ajudaram com o *abstract;* aos funcionários e à equipe de bibliotecários.

Agradeço à Biblioteca Prefeito Prestes Maia e seus bibliotecários que me auxiliaram nas pesquisas de arquivo, em especial deixo um agradecimento à Marici e ao Gustavo. Agradeço ao acervo institucional dos jornais *Folha de São Paulo* e *O Estado de São Paulo* pelas reportagens de época referentes a cidade de Panorama. Agradeço ao Arquivo Público do Estado de São Paulo e seus arquivistas. Agradeço ao Prof. Dr. Ricardo Trevisan da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília, por apoiar essa pesquisa e disponibilizar sua iniciação científica que foi utilizada no desenvolvimento dessa dissertação.

Em Campinas eu agradeço ao jornalista Rogério Forginazzi, por realizar a *"ponte"* entre o pesquisador e a família Nadalutti. Em especial, deixo um agradecimento à Leda Nadalutti, pela confiança depositada na pesquisa e ao Augusto Nadalutti, seu pai, diretor comercial da Imobiliária Panorama S.A. na década de 1940 e que pessoalmente trabalhou com Francisco Prestes Maia na cidade.

Em Bauru eu agradeço à professora Norma Regina Truppel Constantino, da Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação da Universidade Estadual Paulista – UNESP, que me recebeu na universidade para uma conversa e orientação sobre a estrutura agrária na conformação das cidades novas e o papel das companhias de colonização que atuaram na Alta Paulista nas décadas de 1940 e 1950. A professora Norma Constantino disponibilizou documentos e relatórios de pesquisa que contribuíram para o desenvolvimento do meu segundo capítulo.

Em Panorama eu agradeço ao Presidente da Câmara dos vereadores, Alex Barreto, pela recepção na cidade e apoio na pesquisa de campo. Agradeço ao Secretário de Turismo, Adelqui César Soncin, pela hospedagem. Agradeço especialmente ao Eng. Agrimensor Ídolo Guastaldi Jr. pelas plantas originais de Francisco Prestes Maia para Panorama de 1947, assim como, pelas plantas alteradas em 1949 pela Imobiliária Panorama S.A; agradeço também ao Sr. Ídolo e à sua esposa, Dona Suely, pela recepção calorosa. Agradeço ao Marco Antonio Torres pela planta original de Panorama em tamanho A3 e por seu arquivo digitalizado. Agradeço à Fátima Cristina Dias Bastos, bibliotecária

da prefeitura de Panorama pelas fotografias antigas da cidade, e agradeço à Ana Carolina Longhi Futigame pelas fotografias do Acerco Cultural e Histórico de Panorama.

Quero agradecer a todos(a), que direta ou indiretamente contribuíram nesse estudo. Por fim, agradeço à Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - CAPES, pela bolsa de mestrado concedida entre dezembro de 2018 a junho de 2020, permitindo que nos dedicássemos integralmente à pesquisa.

"(...)E a cidade,
beijando o rio.
Também ela por ele
beijada.
Panorama! Que belo
destino!
Deste rio a eterna
namorada."

Hino Municipal de
Panorama.

Resumo

SILVA, Magdiel. Francisco Prestes Maia e o projeto urbano para Panorama, 1945-1949. 2020. 318 p. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo), Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2020.

A expansão do ramal de Agudos da Estrada de Ferro Paulista da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, ao longo do espigão entre os rios do Peixe e Aguapeí, determinou o processo de urbanização da Alta Paulista no Estado de São Paulo entre as décadas de 1940 e 1950. Sabendo do futuro prolongamento dos trilhos da ferrovia em direção ao rio Paraná, empresas imobiliárias colonizadoras fundaram patrimônios laicos na região, erguendo cidades novas como medida especulativa inserida numa estrutura agrária. Nesse processo, estradas de rodagem foram abertas integrando as regiões mais distantes, assim como atividades comerciais na exploração de madeira, no incentivo à agricultura de pequena propriedade e no loteamento urbano e rural. No mesmo contexto, verificamos que o poder público, Governo Federal e o Estado de São Paulo, desde o início do século XX à década de 1950, articularam ações planejadoras que buscavam impulsionar o desenvolvimento econômico, a integração regional e a ocupação do extremo oeste paulista, incluindo a Alta Paulista e o Vale do rio Paraná, por meio de levantamentos cartográficos, desenvolvimento da navegação e das atividades comerciais ao longo da bacia do rio Paraná, bem como pelas concessões para a expansão dos trilhos das ferrovias paulistas até sua margem e a abertura de estradas; tais ações se acentuam no Estado Novo e ganham novos contornos com a criação da CIBPU – Comissão Interestadual da Bacia Paraná-Uruguai no início da década de 1950. Em 1945, uma empresa imobiliária de Campinas, a Sociedade Imobiliária Panorama Ltda., ligada aos capitais de latifundiários e de políticos do interior paulista, adquiriu a gleba na fronteira da Alta Paulista com o rio Paraná, a fazenda São Marcos Evangelista, e propôs sobre ela a fundação de uma cidade nova intermodal que integrasse o porto fluvial existente no rio Paraná "Porto das Marrecas" com os futuros trilhos e terminal da ferrovia Paulista. Entre 1946 e 1947, o engenheiro arquiteto Francisco Prestes Maia, ex-prefeito de São Paulo e urbanista consagrado pelo *"Plano de Avenidas"*, *"Plano de Melhoramentos Urbanos para Campinas"* e simpatizante naquele contexto do Estado Novo, será o responsável pelo desenvolvimento do projeto urbano dessa cidade, que já tinha nome, Panorama, sendo para esse urbanista, a sua primeira e única experiência de cidade nova. Nesse período, além de Panorama, 26 cidades novas, a maioria delas fruto da ação empreendedora de empresas imobiliárias colonizadoras surgem na Alta Paulista. Essa dissertação de mestrado tem por objeto o projeto urbano para a cidade nova intermodal de Panorama. Apresentaremos este projeto destacando suas plantas urbanísticas, o "Relatório de Estudo e Projeto", "Memorial Descritivo" e croquis, ambos manuscritos de Francisco Prestes Maia e documentos primários. Veremos que ao

mesmo tempo em que temos um processo de urbanização de uma região, no surgimento de uma rede de cidades novas e de infraestruturas de comunicação e transportes, nós temos também o desenvolvimento do Urbanismo enquanto campo disciplinar e prática profissional com a participação de Francisco Prestes Maia projetando uma cidade nova, uma fato histórico exclusivo na trajetória do urbanista, bem como do processo de urbanização daquela região, visto que o projeto para Panorama, em diálogo com as principais correntes internacionais do urbanismo daquele período, estava à frente, técnica e teoricamente, das outras experiências urbanas contemporâneas na Alta Paulista. Nosso recorte histórico vai de 1941, ano em que os trilhos da ferrovia Paulista atingem a cidade de Tupã à 1949, quando verificamos as primeiras alterações no projeto original de Francisco Prestes Maia empreendidas pela diretoria da sociedade imobiliária. Nosso recorte geográfico é a Alta Paulista, especificamente a cidade de Panorama. Destacamos em todo esse processo o diálogo da *Urbanização* na formação de uma rede de cidades, e do *Urbanismo*, como campo de conhecimento e prática profissional, com a ação conjugada de três principais protagonistas: O poder público por meio de decretos, planos e concessões que viabilizaram a ocupação do extremo oeste paulista e da Alta Paulista; a ação das empresas imobiliárias colonizadoras que enxergaram no loteamento daquelas terras uma alternativa para levantar lucros, e a participação de Francisco Prestes Maia como urbanista no projeto urbano para Panorama.

Palavras chave: Francisco Prestes Maia, 1895-1965; Urbanização; Cidades Novas e Panorama (sp).

Abstract

SILVA, Magdiel. Francisco Prestes Maia and the urban project for Panorama, 1945-1949. 2020. 318p. Master's Thesis (Master in Architecture and Urbanism), Faculty of Architecture and Urbanism, University of São Paulo, São Paulo, 2020.

The expansion of the Agudos branch of the Estrada de Ferro Paulista of Companhia Paulista de Estradas de Ferro, along the ridge between Peixe and Aguapeí rivers, have been determined the urbanization process of the Alta Paulista in the state of São Paulo between the 1940s and 1950s. Knowing the future extension of the railroad tracks towards the rio Paraná, real estate colonizing companies founded and built new towns in the region as a speculative measure inserted in an agrarian structure. In this process, roads were opened integrating the most distant regions; as well as commercial activities in wood exploitation, encouraging smallholder agriculture, and urban and rural allotment. In the same context, we found that the public power, the Federal Government and the State of São Paulo, from the beginning of the 20th century to the 1950s, articulated planning actions that sought to boost economic development, regional integration and occupation of the extreme west of São Paulo, including the Alta Paulista and the rio Paraná Valley, through cartographic surveys, development of navigation and commercial activities along the rio Paraná basin, as well as concessions for the expansion of railroad tracks to its margin and the opening of roads; Such actions are accentuated in the Estado Novo and gain new contours with the creation of the CIBPU – Comissão Interestadual da Bacia Paraná-Uruguai, in the early 1950s. In 1945, a real estate company in Campinas, Sociedade Imobiliária Panorama Ltda., linked to the capitals of landowners and politicians of the inland of São Paulo, acquired the land on the border of Alta Paulista with the rio Paraná, the São Marcos Evangelista farm, and proposed on it the foundation of a new intermodal city that would integrate the existing river port on the rio Paraná "Porto das Marrecas" with the future railroad tracks and terminal of ferrovia Paulista. Between 1946 and 1947, the engineer and architect Francisco Prestes Maia, former mayor of São Paulo and urban planner consecrated by the "Plano de Avenidas", "Plano de Melhoramentos Urbanos para Campinas", and sympathizer in that context of the Estado Novo, will be responsible for the development of the urban project of that city, which already had a name, Panorama, being for this urban planner his first and only experience of a new city. In this period, besides Panorama, 26 new towns, most of them the result of the entrepreneurial action of real estate companies that settled in Alta Paulista. This master's thesis is about the urban project for the new Panorama's intermodal city. We will present this project highlighting its urban plans, the "Relatório de Estudo e Projeto" (Study and Project Report), "Memorial Descritivo" (descriptive memorial), and sketches, both manuscripts by Francisco Prestes Maia and primary documents. We will see that while we have a process of

urbanization of a region, in the emergence of a network of new towns and communication and transportation infrastructures, we also have the development of Urbanism as a disciplinary field and professional practice with the participation of Francisco Prestes Maia designing a new city, an exclusive historical fact in the trajectory of the urbanist, as well as the process of urbanization of that region, since the project for Panorama, in dialogue with the main international urbanism currents of that period, was technically and theoretically ahead of the other contemporary urban experiences in Alta Paulista. Our historical delimitation goes back to 1941, the year in which the railroad tracks of the São Paulo's Railway reached the city of Tupã in 1949, when we verified the first alterations in the original project of Francisco Prestes Maia undertaken by the board of the real estate company. Our geographical cut-off is Alta Paulista, specifically the city of Panorama. We highlight in all this process the dialogue of Urbanization in the formation of a network of towns, and Urbanism, as a field of knowledge and professional practice, with the combined action of three main protagonists: The public power through decrees, plans and concessions that made possible the occupation of the extreme west of São Paulo and the Alta Paulista; the action of companies and real estate companies that saw in the subdivision of those lands an alternative to raise profits, and the participation of Francisco Prestes Maia as urbanist in the urban project for Panorama.

Keywords: Francisco Prestes Maia, 1895-1965; Urbanization; New Towns e Panorama (sp).

Sumário

Apresentação 19

Justificativa 27

Questões da pesquisa e objetivos 31

Metodologia de pesquisa 32

Estrutura da dissertação 37

PARTE A - PROCESSO DE URBANIZAÇÃO 39

CAPÍTULO 1: O poder público na produção e apropriação do extremo oeste paulista: dos primeiros levantamentos cartográficos às discussões de desenvolvimento regional no Vale do rio Paraná. 39

Introdução 41

1.1 Antecedentes: Café e ferrovias, tecnologia e novos saberes. 43

1.2 Os primeiros levantamentos cartográficos do extremo oeste paulista e o desenvolvimento da navegação no rio Paraná. 52

1.3 Estradas de rodagem, planos de viação e a expansão dos trilhos da Ferrovia Paulista. 72

1.4 Estado Novo, *Marcha para o Oeste*, e as primeiras discussões para o desenvolvimento no Vale do rio Paraná. 80

CAPÍTULO 2: O Processo de urbanização na Alta Paulista e a ação das empresas imobiliárias colonizadoras: o caso da Sociedade Imobiliária Panorama Ltda. 91

Introdução 93

2.1 Processo de urbanização da Alta Paulista 94
2.1.1 O patrimônio laico. *94*
2.1.2 Formação dos patrimônios, distritos e municípios. *97*

2.2 A ação das Empresas Imobiliárias Colonizadoras. 108
2.2.1 Empresa de Melhoramentos da Alta Paulista Ltda: Tupã 108
2.2.2 CAIC - Companhia Agrícola de Imigração e Colonização: Adamantina. 113
2.2.3 Dracena, Junqueirópolis, Parapuã e Tupi-Paulista. 120

2.3 A Sociedade Imobiliária Panorama Ltda. 124
2.3.1 A Fazenda São Marcos Evangelista. 129
2.3.2 Repercussões do Projeto de Francisco Prestes Maia. 134
2.3.3 Abertura de Capitais na SIP Ltda. 138
2.3.4 Imobiliária Panorama S.A – processo emancipatório e a formação do distrito 140
2.3.4 O Transporte Aéreo e as primeiras modificações no projeto original. 140
2.3.5 Panorama Colonização da Bacia do Paraná e a emancipação do Distrito. 145

PARTE B - URBANISMO **149**

CAPÍTULO 3: A formação do urbanismo em São Paulo: Campo de conhecimento e prática de intervenção na trajetória de Francisco Prestes Maia, 1930 a 1950. 149

Introdução 151

3.1 Francisco Prestes Maia 153

3.2 A formação do urbanismo como campo de conhecimento e prática profissional: A primeira e a segunda geração de urbanistas em São Paulo. 163
3.2.1 Breve histórico sobre a circulação dos ideários urbanos. 163
3.2.2 O Urbanismo em São Paulo: Primeira e Segunda Geração de Urbanistas. 168

3.3 Anos de amadurecimento intelectual e profissional: Suas contribuições em São Paulo, Campinas e Santos 172
3.3.1 Plano de Avenidas para São Paulo 172
3.3.2 Plano de Melhoramentos Urbanos para Campinas 181
3.3.3 Plano Regional de Santos 189

CAPÍTULO 4: O projeto de Francisco Prestes Maia para a cidade nova de Panorama: o urbanismo de uma cidade intermodal e sua ressonância com o repertório internacional. 199

Introdução 201

4.1 O projeto urbano para a cidade nova de Panorama: O método 206
4.1.1 Relatório de Estudo e Projeto de Francisco Prestes Maia 209
4.1.2 Memorial Descritivo do projeto urbano 219

4.2 Planta para a formação do Patrimônio de Panorama de 1946. 231
4.2.1 Zoneamento do Patrimônio. 232
4.2.2 Morfologia urbana do Patrimônio. 234

4.3 Planta finalizada da cidade de Panorama desenvolvida entre 1946 e 1947. 236
4.3.1 Planta de Expansão da zona urbana: 236
4.3.2 Sistema de áreas verdes: "Parkways", parques, praças e jardins. 241
4.3.3 Indicação de edifícios públicos, privados e institucionais. 244
4.3.4 Sistema viário: Adoção do modelo radial-perimetral e sistema "Y" 246
4.3.5 Agrovilas, chácaras e sítios na zona rural da cidade. 248

4.4 Primeiras alterações do projeto urbano e indicação do loteamento rural de 1949. 251
Conclusão da pesquisa 257
Referências bibliográficas 269
Anexos 283

Apresentação



FIGURA 1 - FRANCISCO PRESTES MAIA, 1961. FONTE: LEME (1999)

Nesta dissertação de mestrado vamos inserir o engenheiro-arquiteto, urbanista e político Francisco Prestes Maia no contexto de urbanização da Alta Paulista, no extremo oeste do Estado de São Paulo, por meio do estudo de caso do projeto urbano para a cidade nova intermodal de Panorama, desenvolvido pelo urbanista entre 1946 e 1947. No campo do urbanismo, as décadas de 1930, 1940 e 1950 foram ricas na trajetória de Francisco Prestes Maia com uma quantidade significativa de projetos realizados. Aqui, temos como objetivo lançar luz a sua primeira e única experiência de projeto de cidade nova, Panorama. O período de 1930 a 1950, também é marcado pela consolidação do urbanismo enquanto área de atuação profissional e campo disciplinar no país (LEME, 2000), na qual várias cidades do Brasil e da América Latina se tornaram objetos e laboratórios práticos de intervenções urbanas e onde o campo disciplinar do urbanismo e sua regulamentação profissional foi institucionalizado.

O projeto para Panorama foi desenvolvido e publicado juntamente com um Relatório de Estudo e Projeto e um Memorial Descritivo, ambos desenvolvidos por Francisco Prestes Maia. Esses documentos primários foram encontrados ao longo da pesquisa de campo, realizada entre 2018 e 2019.

As plantas originais de Francisco Prestes Maia, assim como as plantas alteradas pela empresa imobiliária colonizadora responsável pelo empreendimento, foram encontradas com antigos moradores do município em visitas realizadas ao longo de 2019; e em relação ao memorial descritivo do projeto, encontramos uma versão publicada em uma publicidade do empreendimento na *Folha da Manhã* em 3 agosto de 1946. Outra fonte documental a qual utilizamos foram os manuscritos, tanto do Memorial Descritivo como do Relatório de Estudos e Projeto desenvolvidos pelo urbanista. Tais documentos nos foram confiados pela Profa. Dra. Maria Cristina da Silva Leme ao longo do mestrado. Mais detalhes metodológicos e de materiais de pesquisa serão desenvolvidos no decorrer desta apresentação.

Esta pesquisa está fundamentada pelo estudo histórico e biográfico e encontra no processo de urbanização e no urbanismo o seu campo disciplinar.

Entre as décadas de 1940 e 1950, a região da Alta Paulista[1], delimitada geograficamente pela bacia do rio Paraná a oeste, na fronteira entre os Estados de São Paulo e Mato Grosso[2], a leste pelo município de Tupã, emancipado em 1938[3], a norte pelo rio Aguapeí e ao sul pelo rio do Peixe, foi palco de um processo de urbanização na formação de diversos patrimônios laicos, distritos e municípios, contabilizando um total de 27 cidades novas até o final da década de 1950.

Diferentemente dos patrimônios religiosos que perduraram até as primeiras décadas do século XX aproximadamente, baseados na doação de terras para a Igreja Católica ou nominalmente à algum Santo para a organização de um povoado com sua capela, o patrimônio laico, ou leigo, aparece no oeste e extremo oeste paulista como um empreendimento privado, promovido por fazendeiros ou empresas imobiliárias colonizadoras, donos da terra, que decidem fracionar e vender sua área agrícola em lotes urbanos e rurais (MONBEIG, 1984).

Em 1941, com a chegada da Estrada de Ferro Paulista da Companhia Paulista de Estradas de Ferro na cidade de Tupã[4], evidenciamos a gênese desse processo de urbanização na formação dos primeiros distritos lindeiros à cidade[5]. A partir de então, atraídos pela futura valorização das terras na Alta Paulista que a extensão dos trilhos causaria, fazendeiros locais e empresas imobiliárias colonizadoras, passaram a abrir mata a dentro, entre picadas e areais, caminhos e estradas de rodagem que conectassem a recente estação ferroviária de Tupã com a margem do rio Paraná e com os vales dos rios do Peixe e Aguapeí, articulando a região, entre pousos, fazendas e pequenos portos fluviais. Além dessas estradas de rodagem, serrarias também foram instaladas no intuito de se derrubarem as matas e comercializá-las pelo interior do Estado e na Capital.

Nesse processo, pequenos patrimônios laicos, financiados e executados pelos mesmos que construíram as primeiras estradas de rodagem e serrarias, passaram a se estabelecer como entrepostos das madeiras exploradas em recentes cidades emancipadas, quem além de Tupã, emancipada em 1938, eram seis: Lucélia, Rinópolis, Bastos, Osvaldo Cruz, Parapuã e Herculândia,

[1] Com o desenvolvimento da cafeicultura no Estado de São Paulo as regiões produtoras passaram a ser conhecidas pelo nome das ferrovias que as serviam. Região da Paulista, da Mogiana, da Sorocabana, da Araraquarense. As regiões pioneiras mais distantes adicionaram o prefixo Alta: Alta Paulista, Alta Sorocabana, Alta Mogiana.
[2] Na década de 1950 o Estado de Mato Grosso ainda não estava desmembrado. A partir de 1979 essa fronteira passou a ser com o Estado de Mato Grosso do Sul.
[3] SÃO PAULO (ESTADO) Decreto nº 9.775, de 30 de novembro de 1938, fixa o novo quadro de divisão territorial do Estado, que vigorou de 1 de janeiro de 1939 a 31 de dezembro de 1943.
[4] A Cia. Paulista inaugura hoje a bitola larga até Paderneiras. Será inaugurado, também hoje, o prolongamento Quitana-Tupã, na Alta Paulista – Os diretores da Companhia Paulista viajarão no Trem Azul para participar das grandes festas que lhe são preparadas. O Estado de São Paulo, São Paulo, 1941, ano 67.n. 22.147. 15 de novembro de 1941. Notícias do Interior. p. 05
[5] Conforme destaca Castanha Gil (2007 p.102) a partir da chegada da linha férrea em Tupã temos as formações dos patrimônios lindeiros: Iacri, Bastos, Quintana, Herculândia, Arco-íris e Queiroz.

todas emancipadas em 1944[6]. Após a derrubada das matas, o loteamento desses patrimônios, tanto rural como urbano, foi direcionado, em grande medida, à pequenos colonos e imigrantes que acompanhavam o prolongamento dos trilhos da ferrovia Paulista.

A maioria desses novos patrimônios foi projetada e fundada na linha de projeção da ferrovia Paulista, cujo projeto, conforme observa Monbeig (1984) tinha como terminal uma região conhecida como Porto das Marrecas, localizado no entroncamento do rio Paraná com o ribeirão das Marrecas, no espigão entre os rios do Peixe e Aguapeí[7].

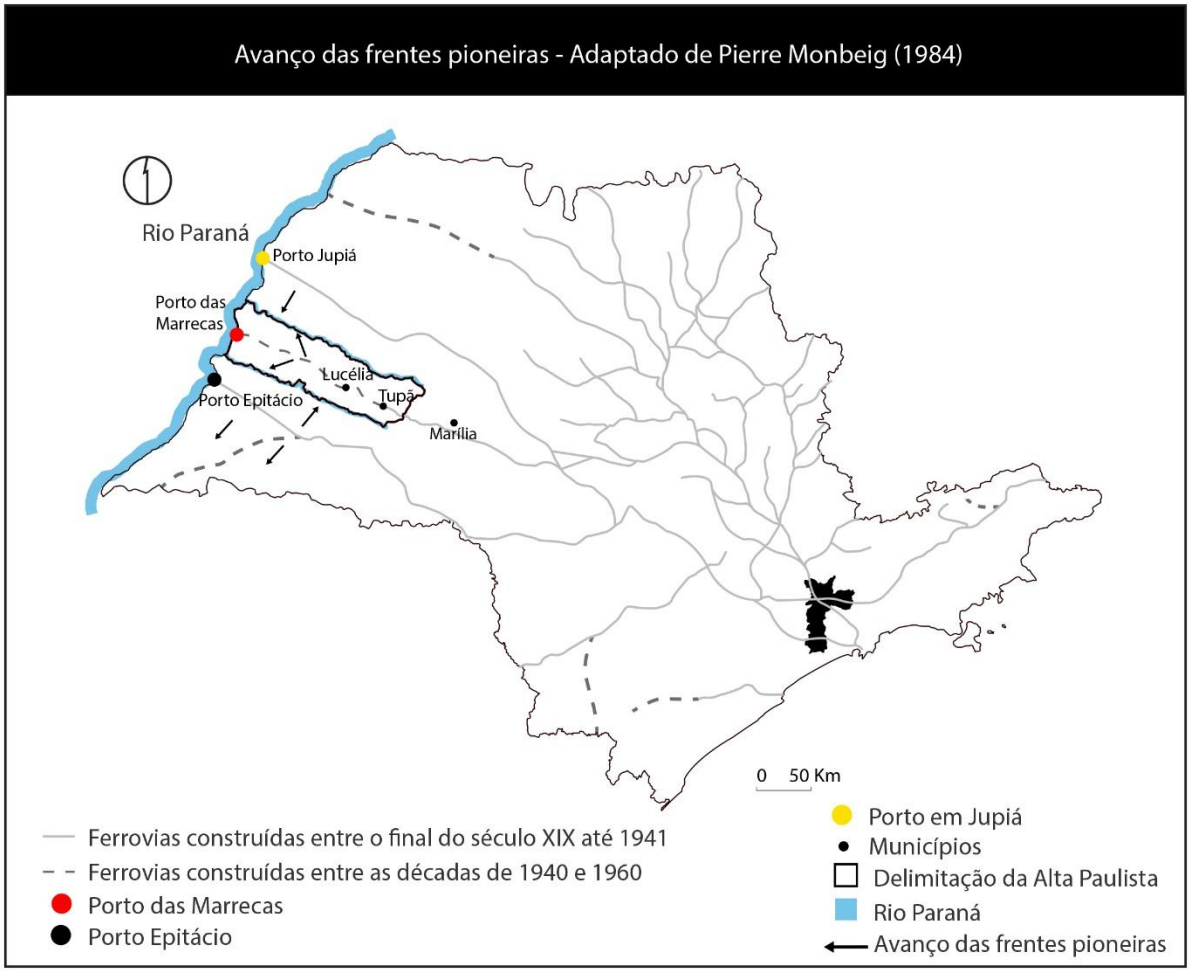


FIGURA 2 - DELIMITAÇÃO DA ALTA PAULISTA ENTRE TUPÃ E O RIO PARANÁ. FONTE: MAPA DO AUTOR, ADAPTADO DE MONBEIG (1984).

A Alta Paulista entre as décadas de 1940 e 1950, por ser uma região do Estado ainda não explorada significativamente[8], apresentava terras com preços acessíveis associada a uma presença massiva de

[6] SÃO PAULO (ESTADO) Decreto Lei nº 14.334, de 30 de novembro de 1944. Divisão Administrativa e judiciária do Estado, que vigorou de 1 de janeiro de 1945 a 31 de dezembro de 1948

[7] Disponível em (MONBEIG, 1984 p. 28) Fig.2 Povoamento e Ferrovias do Estado de São Paulo e do Norte do Paraná em 1946. Escala 1:6.000.000

[8] As explorações das terras da Alta Paulista datam da década de 1940. Nesse período, a região ao norte do rio Aguapeí (noroeste) já apresentava uma pequena rede de cidades e a Ferrovia Noroeste do Brasil já havia atingido o rio Paraná,

mata nativa. A maior parte dessas terras sofria pela Procuradoria de Terras do Estado um processo discriminatório, e a nova Lei de terras devolutas e reservadas de 1945 facilitava o processo de demarcação das mesmas e a legitimação da posse[9]. Tal situação, combinada com a chegada da linha férrea em Tupã em 1941, ascendeu as expectativas para investimento de empresas imobiliárias colonizadoras nessa porção do território paulista. Lotear as terras da Alta Paulista apareceu como uma alternativa econômica vantajosa, visto que na maioria das vezes, a derrubada e a comercialização das matas quitavam a compra das glebas (GIL, 2007). Mas não foram só esses os motivos que impulsionaram a ação empreendedora na região.

Outro fator que influenciou a chegada de empresas imobiliárias na Alta Paulista, assim como em todo o extremo oeste do Estado, está relacionado também com o *Crack* de 1929 e a queda do preço do café no mercado internacional. A partir da década de 1930 encontramos uma diversificação dos investimentos em direção aos setores industriais do Estado, e empresas imobiliárias colonizadoras, muitas das quais organizadas na economia cafeeira, enxergaram no fracionamento das terras ainda não ocupadas, ou pouco ocupadas do extremo oeste, uma alternativa para novos investimentos e frentes de expansão econômica (MONBEIG, 1984). E aliado a interesses econômicos, a conjuntura do poder público, Estado de São Paulo e União, desde o início do século XX, também alinhou diretrizes e ações planejadoras que impulsionaram a ocupação e a integração econômica e regional do oeste e extremo oeste paulista, estimulando a ação empreendedora privada na fundação de cidades novas, sobretudo a partir de 1938, influenciados pela inauguração de Goiânia, cidade nova para capital do Estado de Goiás, na região central do país, durante o Estado Novo e sua "Marcha para o Oeste", e com as discussões para o desenvolvimento do Vale do rio Paraná encabeçadas pela CIBPU – Comissão Interestadual da Bacia Paraná-Uruguai a partir da década de 1950.

Antes do processo de urbanização da Alta Paulista, situado a partir da década de 1940, um conjunto de ações planejadoras do poder público, por meio de decretos, leis, planos e concessões (TAVARES, 2015), impulsionou a circulação de capitais e mercadorias, colonos, posseiros e empresas colonizadoras em todo o extremo oeste do Estado de São Paulo. No início do século, toda essa região, incluindo a futura Alta Paulista, estava delimitada como *"terrenos despovoados"* nas principais cartografias oficiais do Estado. Em 40 anos aproximadamente, essa mesma região apresenta o desenvolvimento da policultura, da navegação fluvial, das atividades comerciais, circulação de matérias-primas e pessoas, estradas de rodagem, transporte ferroviário e fundação de

em Jupiá, em 1912. Ao sul do rio do Peixe, na região da Alta Sorocabana, já haviam núcleos urbanos expressivos como Presidente Prudente e a Ferrovia Sorocabana já havia atingido o rio Paraná em Porto Epitácio em 1922.

[9] SÃO PAULO (ESTADO) Decreto Lei nº 14.916, de 06 de agosto de 1945. Dispõe sobre as terras devolutas e dá outras providências.

patrimônios laicos e cidades novas. Como veremos ao longo da pesquisa, a ação do poder público terá grande participação nesse processo.

Nesse cenário, associada à crise do café e à necessidade de se desenvolver novas frentes de expansão econômica, bem como alinhada aos interesses do poder público em integrar e desenvolver economicamente aqueles territórios, as empresas imobiliárias colonizadoras encontraram os subsídios necessários para atuarem na região, como destaca Francisco Prestes Maia, simpatizante do Estado Novo Getulista, ao afirmar, em outras palavras, no Relatório de Estudo e Projeto para Panorama (1946), que os empreendedores de Panorama, ao fundarem a cidade junto a um porto fluvial na bacia do rio Paraná e integrada à ferrovia Paulista, estavam alinhados com os objetivos do Estado Novo no progresso nacional.

Entre as empresas que aportaram na Alta Paulista na década de 1940 destacamos a C.A.I.C, Companhia de Agricultura, Imigração e Colonização, empresa subsidiária da Cia. Paulista de Estradas de Ferro[10] e que será responsável pelas cidades novas de Adamantina e Flórida Paulista em 1948 e Sagres em 1959; a Boston Cattle Company, uma empresa canadense de loteamentos e detentora de grande quantidade de terras na Alta Paulista[11]; a Sociedade Colonizadora do Brasil Ltda., que será responsável pela cidade nova de Bastos em 1944; a Sociedade Irapuru Ltda., responsável pela cidade nova de Irapuru em 1953; a Cia. Industrial, Mercantil e Colonizadora Ltda., que será responsável pela cidade nova de Mariápolis em 1953; a Colonização Alta Paulista Marx Wirth Ltda., responsável pela cidade nova de Osvaldo Cruz em 1944 e Salmourão em 1959; a Empresa Imobiliária Urbanística Maripã Ltda., responsável pela cidade nova de Santa Mercedes em 1953; a Empresa de Melhoramentos da Alta Paulista Ltda., responsável pela cidade nova de Tupã em 1938 e Parapuã em 1944, e a Sociedade Imobiliária Panorama Ltda., essa última fundada em Campinas em 1945[12].

A Sociedade Imobiliária Panorama Ltda., em 1945, adquiriu a fazenda São Marcos Evangelista situada à beira do rio Paraná na fronteira da Alta Paulista[13]. É na fazenda São Marcos Evangelista que existia o Porto das Marrecas, que como vimos, seria o terminal dos trilhos da ferrovia Paulista

---

[10] Comentando sobre a atuação das empresas e companhias imobiliárias no extremo oeste paulista, Reis Filho (1993 p.10) chama a atenção para a C.A.I.C, que era subsidiária da Cia. Paulista. "*Não por acaso, as empresas ferroviárias criaram subsidiárias atuando no transporte rodoviário e a Companhia Paulista, líder no setor, criou a CAIC -Companhia Agrícola de Imigração e Colonização, que promoveu o loteamento de grandes glebas, sua colonização e a fundação de cidades com base em rodovias, antes de avançar os seus trilhos"*

[11] De acordo com Constantino (2010 p.43) a Boston Cattle Company era detentora da Fazenda Monte Alegre, originária das cidades de Adamantina e Flórida Paulista.

[12] A participação dessas empresas na Alta Paulista consta no levantamento da Enciclopédia dos Municípios Brasileiros elaborada na década de 1950 pelo IBGE (IBGE, 1957).

[13] SOCIEDADE imobiliária Panorama Ltda. Contrato particular da fundação da empresa. Diário Oficial do Estado de São Paulo, São Paulo, 1945, ano 55. n. 274. 15 de dezembro de 1945 pp. 38-39.

da Cia. Paulista de Estradas de Ferro. Sobre a fazenda São Marcos Evangelista a Sociedade Imobiliária Panorama Ltda., a partir de agora SIP Ltda., propôs a fundação de um patrimônio laico, que ao tornar-se uma cidade nova, seria palco da integração do porto existente no rio Paraná, Porto das Marrecas, com o complexo ferroviário do Estado de São Paulo[14].

O patrimônio recebeu o nome de Panorama e o seu projeto urbano foi realizado pelo engenheiro-arquiteto e político Francisco Prestes Maia entre 1946 e 1947. Diferentemente de outros patrimônios laicos que surgiam na Alta Paulista, em sua maioria projetados por topógrafos e agrimensores das empresas imobiliárias colonizadoras locais, Panorama terá a participação de Prestes Maia, representante do campo de conhecimento e prática profissional do urbanismo que vinha se consolidando desde os anos 1930 em São Paulo. Nesse ínterim ao qual o projeto foi desenvolvido (1946-1947) a SIP Ltda., instalou uma serraria nas proximidades do Porto das Marrecas, serraria São José, e passou a derrubar as matas da área prevista para a zona urbana do patrimônio que teria 121 hectares[15].

Em 1948, por meio da Lei 233/48 de 24 de dezembro, o patrimônio de Panorama tornou-se distrito de Paulicéia, cidade nova fundada no mesmo ano a beira do rio Paraná no intuito de facilitar o intercâmbio com o Estado do Mato Grosso (ODALIA & CALDEIRA, 2010). Em 1953, através da Lei 2.456 de 30 de dezembro, com base na Lei quinquenal de divisão territorial do Estado de São Paulo, o distrito de Panorama conseguiu sua emancipação política e administrativa.

Panorama foi o primeiro projeto urbano feito por Francisco Prestes Maia após deixar a Prefeitura de São Paulo em seu primeiro mandato como prefeito indicado no Estado Novo, quando assumiu de 1938 a 1945. Nesse projeto, apresentado pela primeira vez em agosto de 1946 na cidade de Lucélia[16] para registro e aprovação do patrimônio, e na sequência em Campinas para políticos e sócios da SIP Ltda., encontramos uma cidade estruturada por unidades de vizinhança, pela presença de "bairros jardins" e parques urbanos abundantes, arborizada com espécimes nativos e exóticos e repleta de praças, com largas ruas, alamedas e avenidas que variavam de 11 a 60 metros de largura. O projeto para Panorama apresenta também a construção de um balneário municipal na barranca do rio Paraná, que por sua vez, sofreria movimentações de terra no intuito de se potencializar a paisagem sobre o rio e o Estado de Mato Grosso.

---

[14] Essa foi a primeira premissa apresentada por Francisco Prestes Maia na elaboração do projeto urbano para a cidade.
[15] MAIA, Francisco Prestes. Memorial Descritivo do Projeto para Panorama, 1946.
[16] PANORAMA será mais um marco da civilização bandeirante. Plano urbanístico do engenheiro Francisco Prestes Maia para a edificação da cidade planejada às margens do Paraná. Folha da Manhã, São Paulo, 1946, ano 22. n. 6.853. 3 de agosto de 1946. Caderno Único. p. 03

Francisco Prestes Maia redesenhou o Porto das Marrecas, existente à beira do rio Paraná integrando-o com o pátio de manobras projetado para receber a ferrovia Paulista; indicou na planta hotéis, pousadas, passeios com calçadas amplas e arborizadas, um bairro turístico com grande hotel para a cidade situado à beira do rio Paraná e duas zonas industriais. Segundo entrevista dada ao Diário de São Paulo em 10 de abril de 1947, os empreendedores de Panorama, Quintino de Almeida Maudonnet e José Ribeiro de Almeida, respectivamente, diretor presidente e diretor comercial da SIP Ltda., afirmam que, dos 4.494.892 metros quadrados da sua primeira unidade urbana, mais da metade ou sejam 2.573.437 metros quadrados da nova cidade destinavam-se às ruas, praças, avenidas, parques e edifícios públicos[17].

É indiscutível a participação histórica de Francisco Prestes Maia para a consolidação do urbanismo no Brasil como na América Latina. Aos 36 anos de idade, em 1930, Prestes Maia foi o vencedor do IV Congresso Pan-Americano de Arquitetos realizado no Rio de Janeiro, com a publicação no mesmo ano do seu *Estudo de um Plano de Avenidas Para a cidade de São Paulo* (FISCHER, 2005). A partir de então, o engenheiro arquiteto passa a fazer parte de variadas comissões urbanas na elaboração de pareceres e projetos urbanos.

Em 1934 é convidado pela prefeitura de Campinas para elaborar o plano de melhoramentos urbanos da cidade; em 1938 torna-se prefeito indicado de São Paulo e avança com as obras de seu "Plano de Avenidas" que já haviam sido iniciadas pelo prefeito precedente, Fábio Prado; em 1946 viaja à Alta Paulista e conhece uma região ainda coberta de mata nativa, banhada pelo rio Paraná e que seria terminal da ferrovia Paulista da Cia. Paulista de Estradas de Ferro. Sobre essa região elabora, até então conhecido, o seu primeiro e único projeto urbanístico integral para uma cidade nova, Panorama. Destacamos que, paralelamente ao desenvolvimento do projeto para Panorama, do outro lado do Estado de São Paulo, Francisco Prestes Maia trabalhava em outra cidade portuária, Santos, com o seu Plano Regional desenvolvido a partir de 1947.

Tendo em vista a nossa apresentação até o momento, temos como perspectiva de análise desta dissertação entender como o **processo de urbanização**, na estruturação de uma rede cidades, comunicações e transportes, e o **urbanismo**, como campo de conhecimento e prática profissional, estavam articulados no caso de Panorama, na Alta Paulista.

[17] O maior planejamento urbanístico até hoje levado a efeito no Estado de São Paulo. Um empreendimento que marcará um novo ciclo na epopeia bandeirante. Um plano de caráter técnico e econômico de marcante significação para a civilização brasileira. A reportagem do "Diário de S.Paulo" ouve, em Campinas, Diretores da Sociedade Imobiliária "Panorama". O Diário de São Paulo, São Paulo, 1947, ano 63. 10 de abril de 1947. p.08

Vemos que, ao mesmo tempo em que identificamos o processo de urbanização na Alta Paulista, com a abertura de estradas de rodagem e fundação de patrimônios laicos como medidas especulativas de empresas imobiliárias colonizadoras, nós temos também a construção e o desenvolvimento de um campo disciplinar, o urbanismo, com a participação *Sui Generis* de Francisco Prestes Maia projetando uma cidade nova intermodal, Panorama. Um caso realmente incomum, na década de 1940 no extremo oeste paulista. E essa relação entre o **processo de urbanização** e o **urbanismo**, será a estrutura dorsal no desenvolvimento dessa dissertação de mestrado. Definindo a primeira e a segunda parte da pesquisa.

Em todo esse processo verificamos na Alta Paulista, no diálogo entre o processo de urbanização e o urbanismo, a ação conjugada de três principais protagonistas: as concessões e políticas de integração e desenvolvimento da região do extremo oeste paulista empreendidas pelo poder público em suas ações planejadoras; a ação de empresas imobiliárias colonizadoras na extração da madeira com as serrarias e exploração agropecuária, bem como na abertura de estradas de rodagem e na fundação de patrimônios e cidades novas; e a participação de Francisco Prestes Maia, como o autor do projeto urbano para a cidade de Panorama e representante do urbanismo.

Delimitamos até o momento o objeto e as balizas espaciais e temporais da investigação proposta. Nosso objeto é o projeto urbano desenvolvido por Francisco Prestes Maia para a cidade de nova de Panorama entre 1946 e 1947. A pesquisa está situada entre as décadas de 1940 e 1950 na região da Alta Paulista, entremeado pelas bacias dos rios Paraná a oeste, do Peixe ao sul, do Aguapeí ao norte e pelo município de Tupã a leste. Adotaremos como baliza temporal a data de 1941, ano em que os trilhos da ferrovia Paulista atingem a cidade de Tupã dando origem ao processo de urbanização em direção ao rio Paraná, passando por 1945, ano em que a Sociedade Imobiliária Panorama Ltda adquire as terras da fazenda São Marcos Evangelista, chegando aos anos de 1946 e 1947 quando Francisco Prestes Maia desenvolve o projeto urbano para a cidade, até 1949, quando verifica-se as primeiras alterações no projeto original empreendidas pela, agora intitulada após a entrada de novos acionistas, Imobiliária Panorama S.A. No entanto, no primeiro momento, concentrado no primeiro capítulo desta dissertação, recuaremos um pouco no tempo, até o início do século XX, aproximadamente, para entender de que forma o extremo oeste paulista passou a ser discutido na implementação de novas políticas e ações planejadoras para o desenvolvimento e integração daquela região à economia estadual.

Justificativa

Essa pesquisa é inédita no Brasil. Todos os levantamentos sobre o memorial descritivo e relatórios da cidade, assim como suas plantas urbanísticas e documentos da Sociedade Imobiliária Panorama Ltda. são fontes primárias. Essa pesquisa apresenta o grau de ineditismo visto que não foram encontradas, até o momento, publicações, teses, dissertações que se dediquem sobre a participação de Francisco Prestes Maia em Panorama, ou que apresentem essa cidade no contexto de urbanização da Alta Paulista.

No entanto, em outras abordagens, temos inúmeras publicações que tratam de Francisco Prestes Maia. Algumas destacam seus anos iniciais de formação na Escola Politécnica e avançam nos primeiros trabalhos como engenheiro na Prefeitura de São Paulo (LEME, 1990), (LEME, 2000), (LEME, 2010), (TOLEDO, 1996), (CAMPOS, 1999), (FICHER, 2005), (OLIVEIRA, 2008) e (SIMÕES JÚNIOR, 1990), destacando, entre outras, sua figura política como prefeito, gestor urbano e urbanista com o Plano de Avenidas para a cidade de 1930. Outras, (BADARÓ, 1996), (CARPINTERO, 1996) e (KROCK, 2018), apresentam Francisco Prestes Maia em sua experiência na cidade de Campinas com o Plano de Melhoramentos para a cidade de 1934, evidenciando o urbanista no tratamento às praças, parques públicos e avenidas ; e na cidade de Santos a publicação de (NUNES, 2001) apresenta a participação de Francisco Prestes Maia com o Plano Regional para a cidade, na intervenção do porto e suas questões regionais em 1947. Além dessas publicações acadêmicas, temos também as obras autorais de Francisco Prestes Maia, os artigos publicados em conjunto com Ulhôa Cintra no Boletim de engenharia (MAIA, CINTRA 1926), o Estudo Para um Plano de Avenidas para São Paulo (MAIA, 1930), o Plano Regional de Santos (MAIA, 1950), entre outras. Todas essas publicações nos apresentam um cenário bem próximo do espectro teórico e da fundamentação urbanística de Francisco Prestes Maia, no entanto, em comum a todas essas produções, não encontramos nenhuma referência ao projeto desenvolvido para a cidade nova de Panorama.

No livro de Benedito Lima de Toledo, *"Prestes Maia e as Origens do Urbanismo Moderno em São Paulo"*, publicado em 1996, não encontramos nenhuma informação ou referência sobre o projeto para Panorama. Inclusive, na página 240, Toledo, discutindo sobre a formação intelectual de Francisco Prestes Maia, afirma que:

> "Tendo conhecimento das várias correntes do Urbanismo da época, Prestes Maia não se identificava com as que voltavam para a formulação de um modelo ideal para a criação de novas cidades, mas com as que propunham a reurbanização das aglomerações existentes" (TODELO, 1996 p.240)

De fato, quase a exclusividade da obra de Francisco Prestes Maia, e isso se verifica nas publicações apresentadas anteriormente, se realizou sobre cidades existentes; no entanto, temos a participação dele em Panorama (1946-1947), sendo uma cidade nova projetada e construída, e de um bairro novo e construído na cidade de Votuporanga em 1948 (TREVISAN, 1998). Como projetos não construídos temos o Jardim Umuarama, bairro novo para a cidade de Luziânia em Goiás nas proximidades de Brasília em 1959, e do bairro Estância Cristo Rei das Agulhas Negras no município de Itamonte, Minas Gerais, projetado em 1958 (OLIVEIRA, 2008).

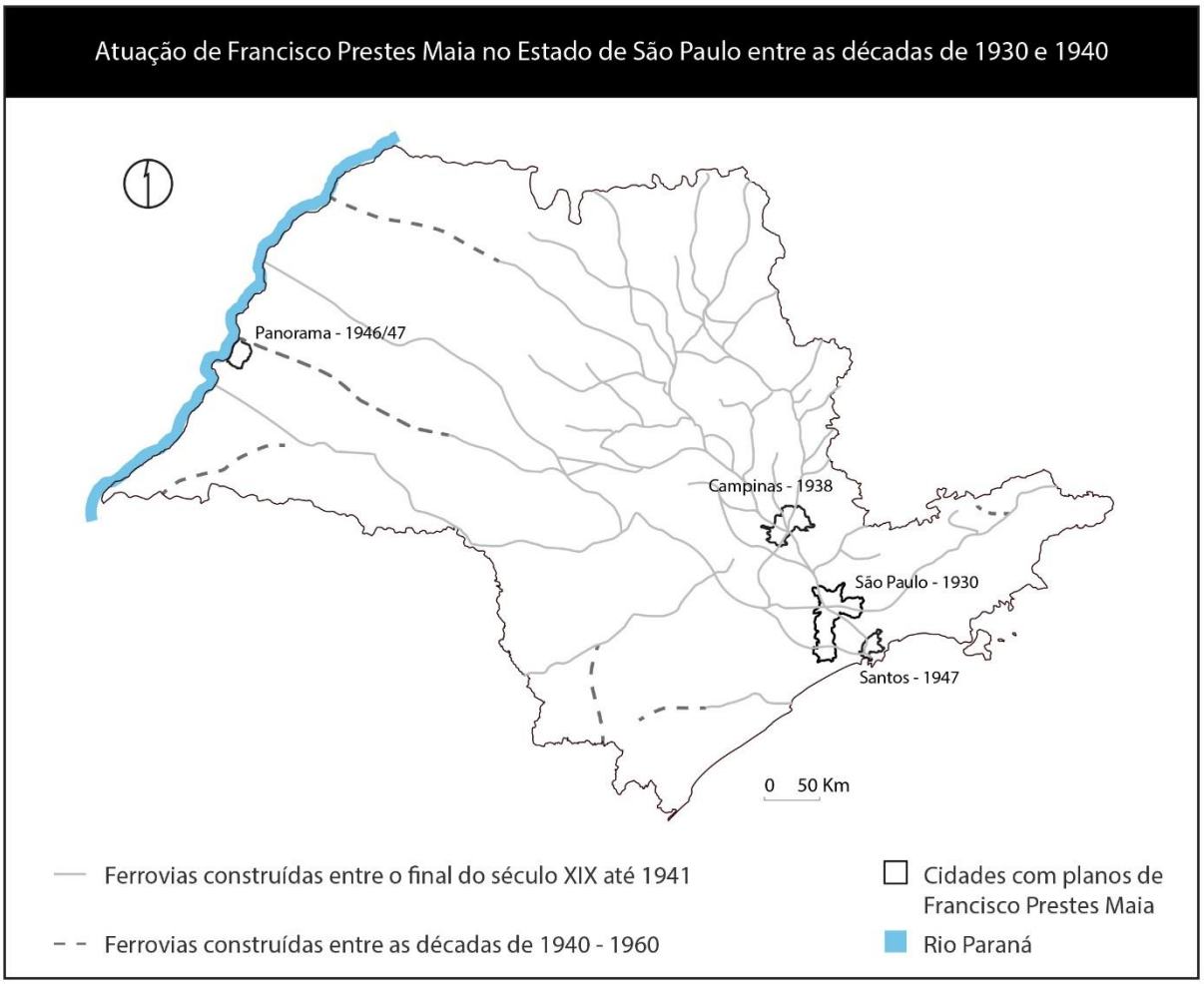


FIGURA 3 - ATUAÇÃO DE FRANCISCO PRESTES MAIA NO ESTADO DE SÃO PAULO ENTRE AS DÉCADAS DE 1930 E 1940. FONTE: MAPA DO AUTOR, 2018.

Entendemos que o objetivo do livro de Toledo esteja em discutir a prática de Francisco Prestes Maia na transformação da cidade de São Paulo. No entanto, verificamos que a sua afirmação pode limitar uma área de investigação pautada em outra contribuição de Francisco Prestes Maia ao urbanismo, que é justamente a sua participação em cidades novas e bairros novos construídos ou em projeto. Nesse sentido, uma das justificativas dessa investigação é inaugurar essa nova perspectiva de análise histórica sobre a participação de Francisco Prestes Maia em cidades novas.

Na tese de Ricardo Trevisan, *"Cidades Novas"*, defendida no programa de pós-graduação em arquitetura e urbanismo na Universidade de Brasília - UnB em 2009, encontramos uma referência à cidade nova de Panorama e ao projeto de Francisco Prestes Maia como um paradigma de projeto para cidades novas de fronteira no Brasil republicano. De acordo com o autor, o projeto urbano de Prestes Maia se adequava à topografia, à paisagem, aos interesses na intermodalidade entre a ferrovia e à hidrovia no rio Paraná, além de apresentar uma qualidade técnica superior quando comparado com outras cidades novas que surgiam concomitantes no Estado de São Paulo.

No entanto, na tese de Trevisan não encontramos um estudo aprofundado do projeto urbano para Panorama, são amplas considerações levantadas pelo autor visto que que seu objetivo é outro. A planta da cidade apresentada na tese, cuja data indica que o projeto foi finalizado em 1952, não é a original proposta por Francisco Prestes Maia em 1947, e não encontramos menção à empresa imobiliária no empreendimento (TREVISAN, 2009 p.187).

Na tese de Elisângela de Almeida Chiquito, *"A Comissão Interestadual da Bacia Paraná-Uruguai: do planejamento de vale aos polos de desenvolvimento",* defendida em 2011 na Escala de Engenharia de São Carlos da Universidade de São Paulo, encontramos uma pequena referência à cidade de Panorama. Segundo a autora, no momento em que se retomava pelo Estado de São Paulo a política de navegação no rio Paraná, algumas cidades foram projetadas ao longo das margens e nas proximidades de portos. A autora argumenta que o projeto para Panorama fora encomendado em 1952 pelos *"proprietários das terras no intuito de se construir um porto fluvial, o Porto das Marrecas"* no rio Paraná (CHIQUITO, 2011 p.129). Na verdade, como já ressaltamos anteriormente, o projeto para Panorama foi desenvolvido entre 1946-1947 e a emancipação política de Panorama ocorreu em 1953. De acordo com os nossos levantamentos primários, na fazenda São Marcos Evangelista, no momento de sua compra em 1945 pela SIP Ltda., já existia e estava em funcionamento o "Porto das Marrecas". Nos manuscritos do "Relatório de Estudo e Projeto" de Francisco Prestes Maia de 1946, encontramos uma passagem onde o urbanista afirma que a nova cidade estaria situada junto ao Porto das Marrecas (MAIA, 1946a p.1). Outra fonte que indica a existência do Porto das Marrecas anterior ao projeto urbano é um levantamento dos portos no rio Paraná, em mapa realizado em 1937 e presente na obra *"O Rio Paraná no Roteiro da Marcha para o Oeste"*, do autor Theóphilo de Andrade, publicado em 1941[18] (ANDRADE, 1941).

Na tese de Fabiano Lemes de Oliveira, *"Modelos Urbanísticos Modernos e Parques Urbanos: As relações entre urbanismo e paisagismo em São Paulo na primeira metade do século XX",* defendida em 2008 na Universitat Politécnica de Catalunya, vemos um longo capítulo sobre a formação e prática

[18] Esse mapa pode ser visualizado na página 66 desta dissertação de mestrado.

profissional de Francisco Prestes Maia em São Paulo na primeira metade do século XX. Encontramos referências à dois bairros novos projetados por ele e que não chegaram a ser construídos, a qual comentamos anteriormente: Estância Cristo Rei das Agulhas Negras em Minas Gerais e o Jardim Umuarama no município de Luziânia em Goiás. No entanto, não encontramos nenhuma referência ao projeto da cidade nova de Panorama.

Além dessas limitações em publicações acadêmicas sobre Francisco Prestes Maia e sua participação no projeto para Panorama, verificamos também, a existência de poucas pesquisas científicas que abordam o processo de urbanização da Alta Paulista entre as décadas de 1940 e 1950.

O trabalho de Norma Regina Truppel Constantino, *"A Estrutura Agrária na Formação do Tecido Urbano das Cidades do Oeste Paulista",* terceiro capítulo do livro *"Da Construção do Território ao Planejamento das Cidades"* organizado pelos professores Angelo Bertoni e Ivone Salgado, é rigoroso no levantamento histórico do processo de urbanização do oeste paulista, e especificamente da Alta Paulista, trouxe-nos informações fundamentais para o desenvolvimento da pesquisa. O texto de Constantino apresentou dados sobre a atuação da SIP Ltda e o diferencial técnico do projeto de Francisco Prestes Maia para a cidade de Panorama. No entanto, não apresentou plantas da cidade, e algumas questões mais técnicas do memorial descritivo de Panorama não aparecem no corpo do trabalho; o que de fato, não diminuiu, em hipótese alguma, a envergadura da pesquisa, que é ampla e apresenta de forma consistente uma análise das permanências da estrutura agrária no processo de urbanização ao longo das linhas ferroviárias implantadas no oeste paulista: Sorocabana, Paulista, Noroeste e Araraquarense. Sem dúvida, sobre o processo de urbanização do Oeste Paulista, e especificamente da Alta Paulista, foi a nossa principal obra de consulta.

Uma outra publicação que aborda essa temática foi a tese de doutorado em Geografia desenvolvida por Izabel Castanha Gil *"Nova Alta Paulista, 1930-2006: Entre memórias e sonhos. Do desenvolvimento contido ao projeto político de desenvolvimento regional"* defendida em 2007 na Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Estadual Paulista em Presidente Prudente. Verificamos nesse trabalho uma longa abordagem sobre a chegada dos pioneiros e fazendeiros na Alta Paulista e a atuação das primeiras empresas imobiliárias no loteamento e vendas de terras urbanas e rurais entre as décadas de 1940 e 1950. A autora destaca a importância das estradas de rodagem para a configuração de uma rede de cidades no território, no entanto, por sua natureza de investigação no campo da geografia, não encontramos menção ao projeto urbano desenvolvido para a cidade de Panorama, ou sobre a inserção da cidade do contexto de urbanização da Alta Paulista.

Em suma, a importância desta dissertação reside no fato de que abrimos uma nova vertente de análise e interpretação acerca do Projeto de Urbanismo, enquanto campo de formação de conceitos

e prática profissional na trajetória de Francisco Prestes Maia. Temos também, que essa pesquisa contribuirá no debate urbanístico em São Paulo e no entendimento do processo de urbanização da Alta Paulista no interior oeste do Estado entre as décadas de 1940 e 1950, bem como, na própria conjuntura política e econômica do Estado e da ação da iniciativa privada que favoreceu esse processo. Como ressaltamos no início dessa apresentação, nesse período, além de Panorama – SP, 26 cidades novas até o final da década de 1950 surgiram na Alta Paulista.

Questões da pesquisa e objetivos

A pesquisa buscou responder questões que nos aproximassem ao máximo à realidade da fundação da cidade de Panorama, destacando: as ações planejadoras do poder público, União e Estado, que contribuíram na integração regional e desenvolvimento econômico do extremo oeste paulista; as ações das empresas privadas que atuaram na região da Alta Paulista e a trajetória de Francisco Prestes Maia e sua participação no projeto urbano de Panorama.

Desse conjunto de indagações foram estabelecidas quatro questões centrais do nosso problema de pesquisa.

1- Como se deu o processo de integração e desenvolvimento do extremo oeste paulista? E qual foi o papel do poder público nesse processo? Qual é a origem da cidade de Panorama, e em qual contexto político, histórico e geográfico a criação da cidade está situada?

2- Quais foram os agentes envolvidos na criação da cidade de Panorama? Quais foram os seus objetivos e premissas na fundação da cidade? E como se deu a participação de Francisco Prestes Maia no empreendimento?

3- Quem foi Francisco Prestes Maia? E como ele constituiu seu referencial teórico urbanístico?

4- Quais são as características do projeto urbano desenvolvido para Panorama? E quais foram as justificativas e argumentos apresentados por Francisco Prestes Maia no desenvolvimento do projeto?

Para responder essas questões temos 4 objetivos principais que balizam essa dissertação e que serão desenvolvidos ao longo de quatro capítulos.

1. O primeiro objetivo está em discutir a participação do poder público no processo de urbanização da Alta Paulista. Em aproximadamente 40 anos, do início do século XX a

década de 1940, o extremo oeste paulista, incluindo a Alta Paulista, passou de zonas e terrenos "despovoados" nas principais cartografias oficiais, para uma região que começa a aflorar policultura, estradas de rodagem, navegação fluvial, ferrovias e cidades novas, e o poder público, por meio de concessões, expedições, planos e políticas, tem presença fundamental nesse processo.

2. O segundo objetivo, situado historicamente a partir de 1941, está em discorrer sobre a formação e o processo de urbanização da região da Alta Paulista no Estado de São Paulo, apresentando a atuação de algumas empresas na região e apontando como estudo de caso, a trajetória da Sociedade Imobiliária Panorama Ltda., empresa responsável por adquirir as terras de fronteira com o rio Paraná e propor sobre elas a construção de uma cidade nova.
3. Nosso terceiro objetivo está em apresentar Francisco Prestes Maia, discutindo a sua formação intelectual e a prática profissional de urbanismo precedente e contemporânea à Panorama, com sua participação em São Paulo, Campinas e Santos, e levantar a partir dessas análises, suas principais referências teóricas e metodologias urbanísticas adotadas.
4. O quarto objetivo será uma apresentação do projeto urbano para Panorama, levantando suas principais características técnicas, além da sua argumentação projetual disponibilizada no "Relatório de Estudo e Projeto" e no "Memorial Descritivo" da cidade escritos por Francisco Prestes Maia. Serão redesenhadas as plantas urbanísticas originais, identificando seus principais elementos e morfologias.

Metodologia de pesquisa

FRANCISCO PRESTES MAIA E O PROJETO URBANO PARA PANORAMA,1945-1949 é uma pesquisa essencialmente histórica e biográfica, cuja temática abrange o diálogo entre o **processo de urbanização** e o **urbanismo** na Alta Paulista, Estado de São Paulo, entre as décadas de 1940 e 1950.

Pela peculiaridade da investigação histórica foram adotadas metodologias para que chegássemos à uma proximidade da fundação da cidade de Panorama, apresentando o contexto histórico, político e geográfico da fundação da cidade, os agentes que empreenderam e viabilizaram a sua construção e desenvolvimento, além da participação de Francisco Prestes Maia como o urbanista responsável pelo projeto urbano.

Nesse sentido, utilizamos nessa pesquisa três categorias principais de análise histórica: na primeira delas entramos pelas instituições que estiveram presentes e foram fundamentais no processo de

urbanização na Alta Paulista e no urbanismo em Panorama; na segunda categoria entramos pelos documentos e planos registrados dessas instituições, e por último, ao realizar um síntese desses documentos, buscamos o entendimento do percurso e da trajetória do empreendimento[19].

Essa metodologia nos proporcionou um caminho para a compreensão do processo histórico que envolve a cidade de Panorama, desde o estudo sobre os principais fatores políticos e econômicos que balizaram a fundação da cidade à participação de Francisco Prestes Maia.

Baseado na metodologia de pesquisa trabalhada por Nestor Goulart Reis Filho em suas obras (2010a), (2010b), (2010c) entre outras, para além de todos os documentos escritos pesquisados, adotamos também as evidências materiais recolhidas: como fotografias dos espaços construídos e das principais obras, além dos documentos técnicos como as plantas urbanísticas desenvolvidas. E conforme a metodologia desenvolvida por Roseli Maria Martins D'Elboux em sua tese de doutorado (2015), confrontamos séries documentais de diferentes acervos, analisando materiais gráficos, fotografias, plantas, anotações, rascunhos, diários, balanços e receitas, entre outros, relativos à empresa imobiliária responsável e à Francisco Prestes Maia.

O conjunto dos documentos pesquisados durante o desenvolvimento do mestrado foram divididos em três principais categorias: i) entre aqueles que envolvessem a participação do poder público (Estado de São Paulo e União) e das iniciativas privadas na produção e apropriação do extremo oeste paulista, no primeiro momento, do início do século XX à 1940, e especificamente da região da Alta Paulista entre 1940 e 1950; ii) entre os documentos referentes às ações da Sociedade Imobiliária Panorama Ltda. entre 1945, ano ao qual é fundada em Campinas a 1953, ano de emancipação política e administrativa de Panorama, como estudo de caso, e iii) entre os relacionados à Francisco Prestes Maia, representante da ciência urbana ao propor a cidade nova de Panorama, de 1917, ano de sua formação na Escola Politécnica ao período de 1946 a 1947, quando desenvolve o projeto para Panorama.

No tocante à Sociedade Imobiliária Panorama Ltda., entramos pelos documentos dessa instituição que foram publicados no *Diário Oficial do Estado de São Paulo*. Tratam-se de atas das reuniões com os investidores, levantamentos dos lucros e dividendos do empreendimento em Panorama além dos contratos de abertura e formalização da empresa. Além do Diário Oficial do Estado, encontramos em outros periódicos, como a *Folha da Manhã*, entrevistas, publicidades e documentações da empresa, como o memorial descritivo da cidade escrito por Francisco Prestes Maia e que foi publicado na íntegra em 3 agosto de 1946. Na *Folha de São Paulo,* responsável pelo

[19] Metodologia apresentada em aula na pós-graduação. Disciplina AUP 5916: Urbanismo e Processos de Urbanização em Cidades Brasileiras no século XX e início do século XXI. Profa. resp. Dra. Maria Cristina da Silva Leme.

acervo da *Folha da Manhã* e da *Folha da Noite,* foram utilizadas na busca do acervo as palavras-chave: **Panorama** e **Francisco Prestes Maia** entre o período de 1 de janeiro de 1945 a 31 de dezembro de 1959. Ao todo foram contabilizadas 4496 entradas na *Folha da Noite* e 165 na *Folha da Manhã*, contabilizando um total de 4661 entradas, dessas especificamente, apenas 56 se referiam ao empreendimento da cidade. Outras documentações, como fotografias e relatos, foram encontradas nos acervos: *O Diário de São Paulo*, *O Estado de São Paulo*, na hemeroteca da *Biblioteca Nacional*, *Diário Oficial do Estado de São Paulo, Arquivo Público do Estado de São Paulo, Junta Comercial do Estado de São Paulo,* entre outros, que seguiram os mesmos procedimentos metodológicos adotados no acervo da *Folha de São Paulo*, no entanto, com menos retorno nas buscas.

Ao apresentar a Sociedade Imobiliária Panorama Ltda. como estudo de caso, destacamos os relatos e a trajetória de dois ex-funcionários que trabalharam na sociedade entre 1948 e 1953. O primeiro deles é o Sr. Augusto Nadalutti, que tive o privilégio de entrevistá-lo aos 100 anos de idade, lúcido e empolgado com a entrevista realizada em Campinas. A outra personalidade é Sr. Nelson Noronha Gustavo Filho, que foi diretor presidente da sociedade imobiliária de 1948 à década de 1960, aproximadamente.

Nelson Noronha Gustavo Filho é falecido, no entanto, o Sr. Augusto Nadalutti nos disponibilizou, em primeira mão, um memorial escrito por Nelson Noronha em 1998 descrevendo a fundação da cidade. Ao nos disponibilizar o memorial de Nelson Noronha, Sr. Augusto Nadalutti afirma que o mesmo, quando foi escrito e distribuídos entre antigos fundadores da cidade, apresentava algumas contradições históricas, e mediante a este fato, o próprio Sr. Augusto Nadalutti resolvera produzir o seu próprio memorial no começo dos anos 2000, apresentando suas vivências durante o período em que foi diretor comercial da sociedade Imobiliária de 1948 a 1953. Esse segundo memorial também nos foi oferecido por Nadalutti no dia da entrevista.

Buscamos com o estudo de caso da Sociedade Imobiliária Panorama Ltda., com os seus documentos oficiais e com base nos relatos de dois ex-diretores do empreendimento em memoriais distintos escritos sobre o mesmo fato histórico, e com o suporte de uma entrevista realizada com um deles, nos aproximarmos da complexidade histórica que envolve o processo de urbanização da Alta Paulista e da cidade de Panorama. Com esses documentos pessoais conseguimos montar a trajetória de Francisco Prestes Maia no empreendimento da cidade, estabelecendo as principais relações entre o urbanista e a diretoria da empresa imobiliária.

Os dados que conseguimos extrair da investigação sobre a Sociedade Imobiliária Panorama Ltda., foram também confrontados com os da Enciclopédia dos Municípios Brasileiros, publicada pelo

IBGE em 1957[20]. Muito das informações disponibilizadas pela pesquisa documental da empresa imobiliária se confirmaram com os apontamentos do IBGE.

Na busca por subsídios para a compreensão do projeto para Panorama, como no entendimento da prática urbanística, o terceiro conjunto de documentos abrange a formação do campo intelectual e a prática profissional de urbanismo na trajetória de Francisco Prestes Maia, abordando desde a sua formação na Escola Politécnica em 1917, passando em 1930, com o Plano de Avenidas para São Paulo, e por suas contribuições em Campinas em 1934 e Santos em 1947.

Entramos pelos documentos e planos desenvolvidos pelo urbanista para essas cidades entre as décadas de 1930 e 1940, período entendido nessa pesquisa como de amadurecimento intelectual e profissional do urbanista. Resgatando os primeiros anos de formação, prática profissional e as referências: publicações e propostas nacionais e internacionais que contribuíram intelectualmente em Francisco Prestes Maia e que marcaram o desenho das cidades por ele trabalhadas. Sobre o campo de conhecimento das cidades, Leme (2010) citando Christian Topalov[21], afirma que conseguimos mostrar no detalhe e observação dos planos as conexões entre o momento cognitivo e prático do urbanismo. É nessa relação do campo intelectual com a materialidade dos projetos que buscamos compreender a prática projetual de Francisco Prestes Maia e levantar os principais argumentos, referenciais teóricos e metodologias adotadas pelo urbanista.

Veremos a trajetória de Francisco Prestes Maia e a sua atuação em diferentes momentos. Ao estudarmos suas contribuições em São Paulo, Campinas e Santos, buscamos sistematizar uma metodologia de trabalho desenvolvida pelo urbanista, tendo em observância a transformação e a adoção de distintos conceitos urbanísticos. Buscamos dar um sentido na trajetória do urbanista, inserindo-o dentro de um movimento articulado, não linear, mas integrado no seu contexto, com suas contradições inerentes, rupturas e mudanças de paradigma.

Finalizamos com o projeto desenvolvido para cidade de Panorama entre 1946 e 1947, verificando suas principais características técnicas, referências teóricas e argumentação. Como ressaltamos ao longo dessa apresentação, nossas fontes primárias são os manuscritos do Relatório de Estudo e Projeto, Memorial Descritivo e croquis pessoais de Francisco Prestes Maia desenvolvidos para Panorama, gentilmente oferecidos para o desenvolvimento da pesquisa pela profa. Dra. Maria Cristina da Silva Leme. Outras documentações primárias foram encontradas na busca de acervos digitalizados a qual comentamos anteriormente. As plantas desenvolvidas por Prestes Maia para

[20] Na década de 1950, os pesquisadores do IBGE visitaram a recém cidade emancipada de Panorama e registram muitos aspectos urbanos e econômicos do novo município.
[21] TOPALOV, C. Os saberes sobre a cidade: tempos em crise? Tradução: Maria Cristina da Silva Leme In. Conferência apresentada no IV Encontro Nacional da ANPUR, Salvador, 28 de maio de 1991

Panorama, assim como o projeto alterado pela empresa imobiliária foram redesenhadas pelo autor da pesquisa em *Autocad 2014*.

Também conseguimos cartografias primárias, como o levantamento planialtimétrico de 1946; a planta da primeira unidade urbana utilizada para registro do patrimônio de Panorama e a planta para o bairro turístico e parque municipal à beira do rio Paraná, ambos de 1946 e localizados no Arquivo Público do Estado; a segunda planta definitiva para o desenvolvimento da cidade finalizada, aproximadamente no final de 1947, assim como a planta alterada pela Sociedade Imobiliária Panorama Ltda. de 1949, foram encontradas no acervo do Eng. agrimensor Ídolo Guastaldi Jr., morador da cidade de Panorama. Também conseguimos fotografias primárias, tanto no acervo da biblioteca municipal de Panorama como no Acervo Cultural e Histórico do Município.

Para o desenvolvimento da pesquisa, em São Paulo, estivemos na Biblioteca Municipal Prefeito Prestes Maia, que não está catalogada, verificando documento por documento, em todas as fichas, na busca por informações sobre o empreendimento; também estivemos nas Bibliotecas da Universidade de São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo; Faculdade de Economia e Administração de Empresas; Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas e no Instituto de Estudos Brasileiros. Também estivemos pessoalmente no Arquivo Público do Estado de São Paulo.

Em Panorama consultamos os arquivos da Prefeitura e da Câmara de Vereadores, biblioteca municipal e o acervo cultural e histórico do município. Visitamos alguns moradores antigos da cidade afim de encontrar com eles documentos, plantas ou outros arquivos que remontassem à origem do município. Utilizamos uma produção de crônicas e memórias de pessoas que estiveram presentes no desenvolvimento da cidade. Consultamos a produção bibliográfica de João Batista Marques, que publicou três livros que apresentam "causos" dos primeiros moradores de Panorama.

Realizamos uma varredura de campo. Cruzamos os nomes mais significativos e que mais frequentemente apareciam nas pesquisas documentais, fomos atrás dos seus familiares, - visto que a maioria absoluta deles já está falecida, - com exceção de Augusto Nadalutti -, na busca de rastros significativos que revelassem aspectos e fatos do empreendimento.

Por fim, entramos em contato com pesquisadores de interior paulista, cuja temática abrange a formação e a urbanização das cidades do oeste paulista, na busca por documentos que auxiliassem a investigação, bem como no levantamento do "Estado da Arte" sobre Panorama.

Estrutura da dissertação

No intuito de expor de forma didática os objetivos e os resultados dessa pesquisa de mestrado, dividimos essa dissertação em duas partes: ***Processo de Urbanização*** e ***Urbanismo*** cada qual com dois capítulos.

Na primeira parte da dissertação, **Processos de Urbanização**, veremos as primeiras medidas do poder público no reconhecimento cartográfico do extremo oeste paulista, o início da navegação e das atividades comerciais no rio Paraná nas primeiras décadas do século XX, veremos as concessões para a expansão dos trilhos da ferrovia Paulista, as aberturas de estradas de rodagem e a inserção dessa região nas ações planejadoras do poder público que perpassam o Estado Novo e as discussões para o desenvolvimento regional encabeçadas pela CIBPU a partir da década de 1950. Chegaremos ao processo de urbanização da Alta Paulista entre as décadas de 1940 e 1950. Apresentaremos resumidamente as experiências da C.A.I.C – Companhia Agrícola de Colonização e Imigração na cidade de Adamantina e da Empresa de Melhoramentos da Alta Paulista na cidade de Tupã. Como estudo de caso, exporemos a atuação da Sociedade Imobiliária Panorama Ltda., empresa responsável pelo empreendimento da cidade de Panorama, desde a fundação da empresa em 1945 a 1949/1953, quando altera o projeto urbano desenvolvido para a cidade e o distrito de Panorama encontra sua emancipação política e administrativa. Essa primeira parte da dissertação está dividida entre os capítulos *"O Poder Público na produção e apropriação do extremo oeste paulista: dos primeiros levantamentos cartográficos às discussões de desenvolvimento do Vale do rio Paraná"* e *"Processo de urbanização na Alta Paulista: o caso da Sociedade Imobiliária Panorama Ltda."*

A segunda parte da dissertação, **Urbanismo**, será dedicado à Francisco Prestes Maia e ao projeto urbano desenvolvido para Panorama. Veremos o processo de formação e prática profissional na trajetória do urbanista entre as décadas de 1930 e 1940, período de amadurecimento intelectual e profissional ao qual Prestes Maia desenvolve sua principal obra: *"Estudo para um Plano de Avenidas para São Paulo",* como também, *"O Plano de Melhoramentos Urbanos para Campinas"* e o *"Plano Regional de Santos"*. A partir do entendimento da prática urbanística de Prestes Maia, apresentaremos o projeto desenvolvido para a formação do patrimônio e cidade nova de Panorama. Essa parte da dissertação está dividida entre os capítulos *"A formação do urbanismo em São Paulo: Campo de conhecimento e prática de intervenção na trajetória de Francisco Prestes Maia, 1930 – 1950"* e finaliza com "*O projeto de Francisco Prestes Maia para a cidade nova de Panorama: : o urbanismo de uma cidade intermodal e sua ressonância com a repertório internacional."*

PARTE A - PROCESSO DE URBANIZAÇÃO

CAPÍTULO 1: O poder público na produção e apropriação do extremo oeste paulista: dos primeiros levantamentos cartográficos às discussões de desenvolvimento regional no Vale do rio Paraná.

Introdução

Antes do processo de urbanização da Alta Paulista situado entre as décadas de 1940 e 1950, cujo levantamento histórico e apresentação será adequadamente desenvolvido no segundo capítulo dessa dissertação de mestrado, verificamos, uma sequência de ações planejadoras do poder público, Estado de São Paulo e Governo Federal, que contribuíram para a apropriação e desenvolvimento do extremo oeste paulista, incluindo a futura região da Alta Paulista e a bacia do rio Paraná, nos aspectos de ocupação, integração e de desenvolvimento econômico e regional.

Essas ações se iniciam no começo do século XX, especificamente na segunda gestão de Jorge Tibiriçá Piratininga (1904-1908), quando todo o extremo oeste paulista ainda era identificado por *"terrenos despovoados"* nas principais cartografias oficiais do Estado, e avançam, pelo nosso recorte histórico, às décadas de 1940 e 1950, com a política de "Marcha para o Oeste" do Estado Novo de Getúlio Vargas e as discussões de planejamento regional do Vale do rio Paraná dirigidas pela CIBPU – Comissão Interestadual da Bacia do Paraná-Uruguai.

Nesse primeiro capítulo, introdutório ao tema da pesquisa, veremos como o extremo oeste paulista, em 40 anos aproximadamente, passou de uma região entendida por *"terrenos despovoados"* no início do século XX, à uma região que apresenta serviço regular de navegação no rio Paraná com conexão intermodal ferroviária, policultura, estradas de rodagem e formação de cidades novas no final da década de 1940.

Daremos destaque às ações planejadoras exercidas pelo poder público em nível federal como estadual. De acordo com (TAVARES, 2015) essas ações planejadoras são entendidas pelos planos e projetos na escala urbana e regional, além dos programas e as políticas públicas de desenvolvimento, leis e decretos nacionais e estaduais referentes à regionalização e obras de infraestrutura. Todas essas ações, quando conjugadas, sintetizam os objetivos de integração e de desenvolvimento.

Todavia, diante da profusão de um conjunto de ações planejadoras, apresentaremos somente aquelas que, ao nosso ver, foram as mais significativas na viabilização da ocupação e no desenvolvimento econômico da região e que permitam construir uma perspectiva crítica desse processo.

Em nosso recorte histórico constatamos que as principais ações planejadoras do poder público para o desenvolvimento da região do extremo oeste paulista e do Vale do rio Paraná, se referem: ao desenvolvimento das expedições científicas para o reconhecimento cartográfico e hidrográfico;

aos decretos federais e estaduais para instalação de portos e navegação fluvial no rio Paraná, seus tributários e afluentes; às concessões e projetos de extensão dos trilhos das ferrovias no Estado de São Paulo; aos planos viários e abertura de estradas de rodagem nessas regiões e a criação da CIBPU, Comissão Interestadual da Bacia Paraná – Uruguai, responsável por realizar estudos e desenvolver planos para a região. Em todas essas ações, verificou-se a atuação do poder público, em nível federal como estadual, por meio de planos de viação, decretos, leis e concessões.

De acordo com Reis Filho (2010) o processo de urbanização do Estado de São Paulo é resultado de um longo processo articulado entre ações públicas e privadas, e não diferente, tal situação estará presente no extremo oeste do Estado, na Alta Paulista e no Vale do rio Paraná.

Todavia, verificamos também, que as posturas do Governo na defesa de uma integração regional entre o litoral desenvolvido e o interior remontam ao Império do Brasil, mais especificamente a partir de meados do século XIX. Nesse contexto, conforma-se o desenvolvimento de uma mentalidade técnica e científica, com o desenvolvimento da engenharia, dos instrumentos utilizados e da relação e circulação de capitais. O aumento das exportações, comercialização das terras, transição do trabalho escravo para o assalariado e as imigrações inserem o país na rota do capitalismo internacional. Todo esse processo será acentuado no Estado de São Paulo, consubstanciado pelo composto café e ferrovias. Esses são os nossos antecedentes históricos, fundamentais para compreendermos o que será realizado na República do Brasil e décadas subsequentes em São Paulo, e sobre eles faremos uma breve apresentação a seguir.



FIGURA 4 - TRABALHADORES E EXPORTAÇÃO DO CAFÉ NO PORTO DE SANTOS, 1900-1910. COLEÇÃO GUILHERME GAENSLY.
FONTE: ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO (2019)

1.1 Antecedentes: Café e ferrovias, tecnologia e novos saberes.

Ainda no Império do Brasil, já observamos um conjunto de leis, decretos e planos que sintetizam de certa forma, os desígnios de uma integração regional para além da faixa litorânea. Essas ações planejadoras, embora sumárias em seus aspectos técnicos, representam as primeiras ideias que orientaram as políticas de viação da época.

Desse conjunto de ações planejadoras, temos a Lei de 29 de agosto de 1828, sancionada pelo Imperador Pedro I que estabelecia regras para a construção de obras públicas que tivessem por objeto *"a navegação dos rios, abertura de canais, edificação de estradas, pontes, calçadas e aquedutos"*. Sete anos depois, o Decreto nº 101, de 31 de outubro de 1835, baixado pelo Regente Diogo Feijó ao assumir a Regência Una, e pelo Ministro do Império, Antonio Paulino Limpo de Abreu, autorizava a concessão de privilégios à uma ou mais companhias que construíssem e explorassem estradas de ferro ligando a capital do Império, Rio de Janeiro, às províncias de Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia.

Sem grandes resultados práticos a época, o Decreto Feijó não motivou a classe econômica nacional e estrangeira a investir no empreendimento[22]. Euclides da Cunha, em comentário sobre esse episódio, afirma que, apesar do decreto de Diogo Feijó traçar *"as primeiras linhas para o desenvolvimento econômico"* na integração entre *"os homens do sertão e os do litoral"* por meio das ferrovias, estava avantajado demais para a sociedade brasileira e tornou-se inviável[23]. No entanto, a partir da sua publicação, verificamos, entre meados do século XIX, duas características principais no tocante à política de transportes e comunicações que sucederão ao longo do Império e que repercutirão na República do Brasil.

De um lado, um conjunto de planos viários passa a ser desenvolvido por engenheiros especializados e influentes ligados ao alto escalão do Governo[24], visto também nesse sentido, que

---

[22] De acordo com Nagamimi (1994 p.135) *"A existência de conflitos internos, as lutas pela liberdade comercial(...)e o não cumprimento dos acordos internacionais, particularmente o da extinção do tráfego negreiro, assinado em 1826, mas efetivado somente em 1850, pode ter dificultado as relações diplomáticas e também os investimentos estrangeiros"*

[23] CUNHA, Euclides da (1866-1909). À Margem da História. III Parte. Da Independência à República. São Paulo: Martins Fontes. 1999 pp.165-166

[24] Esses planos recebiam o nome de seus idealizadores. O Plano Otoni (1959), está presente na obra *"O Futuro das Estradas de Ferro no Brasil"* publicado por Cristiano Otoni em 1859, data em que era presidente da Companhia Estrada de Ferro Pedro II; Em linhas gerais propunha a articulação entre as bacias hidrográficas estratégicas com as estradas de ferro que estavam sendo construídas, afirma que o rio São Francisco seria o elemento de articulação entre as regiões Norte e Sul do Império, e que ferrovias em Pernambuco e na Bahia fossem buscar nele a integração da costa marítima com a bacia fluvial. Otoni defende também integrações ferroviárias com as bacias dos rios Amazonas e Paraná (Prata). Cf.: OTONI, C. O Futuro das Estradas de Ferro no Brasil. 1859. Além do Plano Otoni, seguiram-se: o Plano Moraes (1869) na integração das bacias hidrográficas, inclusive com a construção de canais, e aqui, destacamos que foi o primeiro em que apresentou a possibilidade da navegação pelo rio Paraná integrada com ferrovia na Província de São

a própria engenharia militar e civil, enquanto campo de conhecimento, passa a ser desenvolvida nos cursos superiores para a formação de quadros técnicos; e de outro, sustentadas por novos decretos imperiais, sobretudo o Decreto nº 641 de 26 de junho de 1852, que estabelecia uma série de garantias, - como juros de 5% para os investimentos ferroviários, isenção de impostos para importações de materiais e equipamentos e faixa de domínio exclusiva de 30 quilômetros em cada lado da estrada de ferro -, verifica-se o início das primeiras construções de estradas de ferro no país associada também a um conjunto de projetos para readequação dos principais portos[25].

Os decretos mais importantes relativos à implantação das ferrovias e que se sucedem ao longo da década de 1850 são, respectivamente: o Decreto nº 987, de 12 de junho de 1852, que viabilizou a construção da primeira estrada de ferro no Brasil inaugurada em 30 de abril de 1854 no Rio de Janeiro, a Imperial Companhia de Navegação a Vapor – Estada de Ferro de Petrópolis, também conhecida por Estrada de Ferro Mauá, e que teve pouco desenvolvimento visto que não estava na rota do café; o Decreto nº 641, de 26 de junho de 1852, da Corte no Rio de Janeiro a Minas e São Paulo, que além das garantias descritas anteriormente, deu origem a Estrada de Ferro Pedro II iniciada em 1855; o Decreto nº 1.030, de 7 de agosto de 1853, de Recife a Água Preta nas proximidades do rio São Francisco, dando origem a *The Recife And São Francisco Railway Company*; o Decreto nº 1.299, de 19 de dezembro de 1853: de Salvador a Juazeiro na Bahia, e o Decreto nº 1.759, de 16 de abril de 1856, de Santos a Jundiaí, que deu origem a *The São Paulo Railway*, a primeira e principal ferrovia na província de São Paulo e que foi fundamental para o desenvolvimento vindouro da cafeicultura.

No Brasil, um país predominantemente agrário de meados do século XIX, essas Companhias e suas ferrovias aparecem como marcos de competência e desenvolvimento técnico. Em São Paulo, especificamente, a *São Paulo Railway*, sob a supervisão e projeto desenvolvido pelo engenheiro James Brunlees será a primeira grande obra de construção civil na província (REIS FILHO, 1989).

Paulo; o Plano Rebouças (1874) que buscava integrar o território nacional, de leste a oeste, por meio de 10 paralelos denominados segundo as bacias hidrográficas; o Plano Bicalho (1881), o Plano Queiroz (1882) e o Plano Bulhões (1882), buscavam ambos, uma ligação norte-sul e comunicações internas entre todas as províncias por meio do uso de transportes mistos: fluvial e ferroviário; o Plano Bulhões, especificamente, chegou a ser apresentado ao 1º Congresso Ferroviário Brasileiro em 1882. Cf.: BRASIL. Conselho Nacional dos Transportes. Planos de Viação: Evolução Histórica. Rio de Janeiro. 1974 pp 41-73.

[25] De acordo com Vargas (1994 p.189) *"Os portos eram quase todos constituídos por trapiches e pontões dos quais saiam pequenas embarcações ou balsas que levavam as mercadorias aos navios de maior porte fundeados ao largo. Embora durante o Império, tivesse havido grande produção de estudos e projetos visando a construção de portos, pouco foi realizado"*

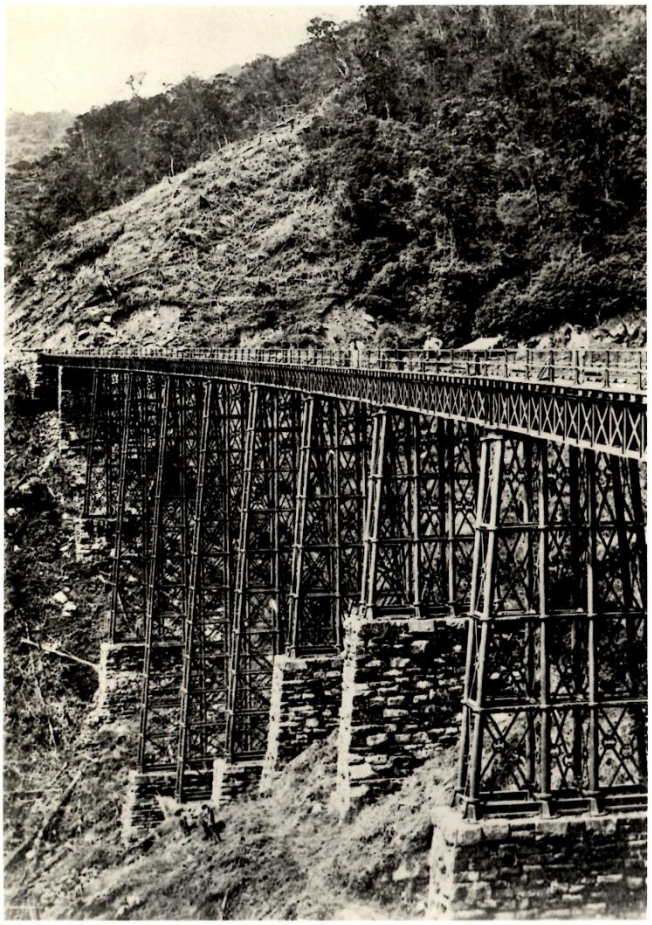


FIGURA 5 - TRILHOS DA SÃO PAULO RAILWAY NA SERRA DO MAR – VIADUTO DA GROTA FUNDA, 186?. FONTE: REIS FILHO (1989)

Além dessas características no tocante às comunicações e transportes, no período situado entre 1850 e 1889, que marca o início da República no Brasil, vemos um conjunto de transformações que modernizam, em certa medida, o capitalismo no segundo império.

Já em 1850, por meio da Lei nº 601, de 18 de setembro, também conhecida por Lei de Terras, a terra no Brasil tornou-se comercializada, comprada e vendida, e tal medida organiza a propriedade privada do solo no país; e a extinção do tráfego negreiro, por meio da Lei nº 581, de 4 de setembro de 1850, estabeleceu as primeiras medidas que enfraqueceram a comercialização de negros escravizados. Nesse ínterim, vemos a ascensão da cafeicultura, que já em 1840 supera as exportações do açúcar (SINGER, 1977) e que continua a crescer, no primeiro momento no Vale do Paraíba e depois no Planalto Paulista, absorvendo, já final do Império, a população imigrante europeia no trabalho assalariado.

Em 1858, vemos que a engenharia civil se separa do ensino militar, e o seu curso passa a ser ofertado na Escola Central no Rio de Janeiro (TELLES, 1984). Muitos desses engenheiros formados no país passam a trabalhar nas companhias de construção e exploração das estradas de ferro, nas reformas portuárias e na instalação de telégrafos pelo Império. No programa específico de ensino em engenharia civil, encontrávamos, entre outras, disciplinas referentes às construções ferroviárias e portuárias.

O desenvolvimento dos cursos de engenharia estava muito relacionado com a instalação das ferrovias, e essas por sua vez, estavam diretamente atreladas ao progresso da economia cafeeira. A partir da década de 1870, um conjunto de companhias ferroviárias, sustentadas pelo capital privado dos fazendeiros cafeicultores, passa a se organizar na Província de São Paulo (na região de Campinas e Jundiaí) e constroem o principal parque ferroviário do país que vinculava a produção

agrícola da cafeicultura do interior com a exportação no porto de Santos, cuja ligação com a capital da província já havia sido realizada pelos ingleses da *The São Paulo Railway* na década de 1860.

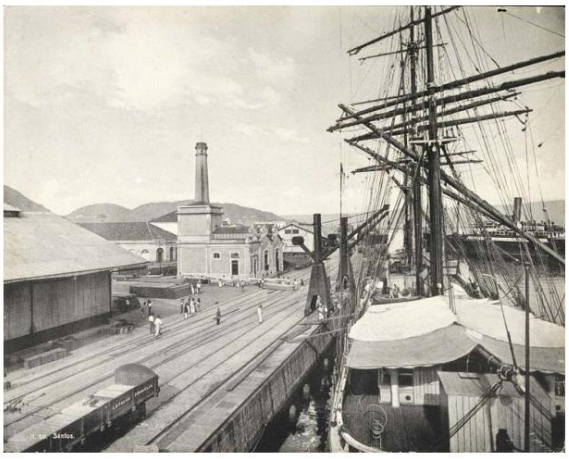


FIGURA 6 - ESTRADA DE FERRO E O PORTO DE SANTOS, 1900-1910. COLEÇÃO GUILHERME GOENSLY. FONTE: ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO (2019)

O conjunto dessas ferrovias e o desenvolvimento da economia cafeeira acentua a urbanização na capital da Província, São Paulo, que se tornou o principal centro financeiro da cafeicultura, de Santos com o porto marítimo, como também, das cidades pelo interior por onde elas passavam. Nos referimos às Companhias Paulista, Ituana, Mogiana e Sorocabana. Ao longo das décadas, essas companhias terão seus trilhos progressivamente estendidos em direção ao oeste e extremo oeste paulista, integrando cada vez mais as regiões pioneiras e produtora do café, cruzando cidades existente como também dando origem a novas cidades. Posteriormente, já no período republicano e com um caráter mais estratégico na integração regional, a ferrovia Noroeste do Brasil, partindo de Bauru, se integrará a esse conjunto de ferrovias de penetração, sendo a primeira a alcançar o rio Paraná e o Estado de Mato Grosso em 1912 (GUIRARDELLO, 1999).

Cabe destacar também, que o desenvolvimento da engenharia voltou suas atenções para o problema do abastecimento hídrico e do saneamento ambiental no combate às epidemias no Rio de Janeiro, então capital do Império, visto que a partir de 1864, a capital passa a ter um sistema de coleta misto de esgoto e águas pluviais, desenvolvido pelo engenheiro inglês Edward Gotto da companhia inglesa *The Rio de Janeiro City Improuvements Company Limited*, sendo a primeira cidade do Brasil e a quinta no mundo, à frente de cidades importantes do continente europeu e americano (SALGADO, 2010). Ao longo do século XX, os projetos de engenharia sanitarista serão desenvolvidos nas principais cidades e capitais, sendo o engenheiro Francisco Saturnino de Brito, considerado o patrono da engenharia sanitária no país, um dos principais projetistas e desenvolvedores de técnicas e soluções inovadoras.

A partir das décadas de 1860-70, um corpo técnico de engenheiros civis e militares passa a fazer parte de expedições científicas na demarcação das fronteiras e no levantamento cartográfico no Império. O desenvolvimento dessas expedições e a necessidade de se documentar o território faz com que seja organizada em 1876 a Comissão Geográfica e Geológica do Império, e logo na sequência, amparada na necessidade de se documentar o território paulista para ampliar a

cafeicultura e viabilizar um futuro plano de viação para a expansão das ferrovias, a Comissão Geográfica e Geológica da Província de São Paulo em 1886 (FIGUEIROA, 1987).

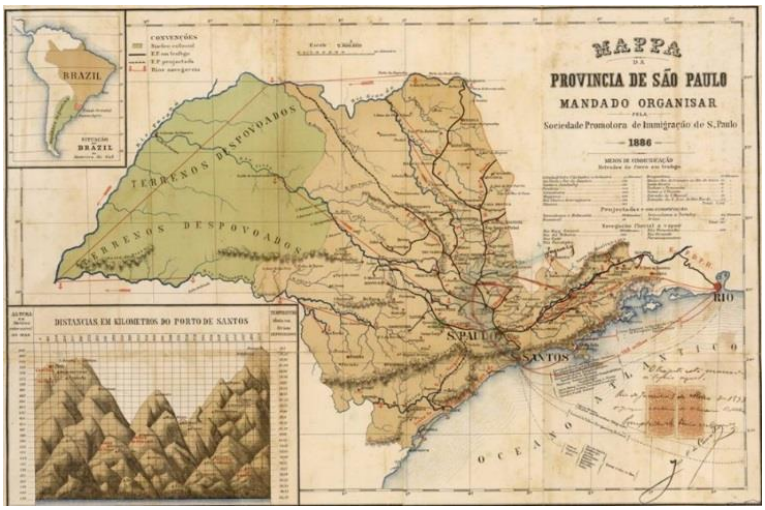


FIGURA 7 - MAPA DO ESTADO DE SÃO PAULO EM 1886, TERRENOS DESPOVOADOS NAS REGIÕES DO EXTREMO OESTE E NOROESTE PAULISTA. FONTE: ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO (2019)

Será a Comissão Geográfica e Geológica da Província de São Paulo, em conjunto com os levantamentos cartográficos para a construção da ferrovia Noroeste do Brasil, agora no período republicano a partir de 1904, que realizarão as primeiras expedições científicas para a demarcação das bacias dos rios Paraná, do Peixe, Aguapeí, Paranapanema e Tietê no extremo Oeste e noroeste do Estado, regiões que até então eram consideradas despovoadas nas principais cartografias oficiais, como observamos na figura 7. Por meio do desenvolvimento das técnicas científicas e com recursos financeiros advindos da cafeicultura, o governo paulista promoveu uma grande pesquisa de campo com a atuação da Comissão Geográfica e Geológica entre 1886 a 1931, seu período de atuação. A premissa de um Estado moderno encontrou no desenvolvimento científico a possibilidade de converter, ao menos nas cartografias, *"regiões desocupadas, vazias, ou sertões"* como partes integrantes de um Estado mais homogêneo, progressista e desenvolvido.

A demarcação e reconhecimento cartográfico do extremo oeste e noroeste paulista foi fundamental para a expansão da cafeicultura, das ferrovias paulistas, para a navegação no rio Paraná, seus tributários e afluentes, bem como para os primeiros planos de viação do Estado de São Paulo e fundação de povoamentos: patrimônios religiosos, leigos e cidades novas ao longo da primeira metade do século XX. Essas ações, atravessando e desmatando regiões inteiras de mata nativa, incorrendo em conflitos diretos com tribos indígenas, em sua maioria Kaingangs, que progressivamente, quando não suprimidos, migrarão para o sul de Mato Grosso (CONSTANTINO, 2005), propiciou a especulação da terra entre pioneiros, posseiros, fazendeiros, grileiros, "coronéis" e empresas imobiliárias de colonização, impulsionando a circulação de capitais agrícolas e imobiliários, de matérias primas e pessoas pela região.

Além da Comissão Geográfica e Geológica do Império e da Província de São Paulo, a partir da década de 1870, um conjunto de novas instituições de pesquisa e ensino também são promovidas

no país. Estreitamente ligadas ao pensamento positivista, vemos a transformação da Escola Central no Rio de Janeiro em Escola Politécnica em 1874; criação da Escola de Minas de Ouro Preto em 1876; reforma do Museu Nacional e do Observatório Nacional em 1886 e a criação da Imperial Estação Agronômica de Campinas (que deu origem ao Instituto Agronômico) em 1887 (NAGAMINI, 1994). O corpo técnico dessas instituições era composto em sua maioria por profissionais estrangeiros e se buscava sistematizar a formação de novos quadros técnicos para o país. Além dessas instituições criadas, verificamos também a realização do primeiro recenseamento nacional em 1872 e a introdução do sistema métrico em 1874[26].

Em 1888, a promulgação da Lei nº 3.353 de 13 maio declara extinta a escravidão no Brasil, e em 15 de novembro de 1889 temos a Proclamação da República. A República herdou aproximadamente 9.973 quilômetros de estradas de ferro, sendo o Estado de São Paulo responsável por 2.425 quilômetros, ou seja, 24,3 % desse total (SAES, 1981). De acordo com Saes (1981) em 1870, década que marca o início da construção das ferrovias de penetração em São Paulo, a província respondia por 18,7 % de todas as estradas de ferro do Império, cinco anos depois, em 1875, essa proporção subiu para 36,4 %, e a partir de 1885 até 1940, manteve-se com uma média de 22 % das ferrovias instaladas.

A partir da abolição da escravidão e da proclamação da República, observamos a organização de uma agenda política e econômica mais liberal no país, sobretudo no Estado de São Paulo, o maior beneficiário da economia cafeeira e dos sistemas ferroviários. Como destaca Sergio Milliet (1982 p.26)

> "Morre o século XIX. A exportação de São Paulo passa a ocupar o primeiro lugar no rol das exportações nacionais. A Província, aos poucos, substitui na liderança do país, as regiões mais prósperas. Os estadistas baianos e fluminenses, que "dirigiam britanicamente o Império", caem com a proclamação da República, para ceder lugar aos paulistas enriquecidos, donos da economia nacional. Vai soar a hora do café, do Norte Americano, de quem copiaremos sofregamente até a indumentária política."

[26] De acordo com Campos Neto (1999 p.64) muitas dessas reformas modernizadoras foram empreendidas durante a gestão de João Alfredo Correia de Oliveira, o conselheiro João Alfredo (1835-1919) enquanto foi ministro interino da Agricultura e Obras Públicas no gabinete conservador do Visconde do Rio Branco, de 1871 a 1875. João Alfredo será presidente da Província de São Paulo de 1887 a 1888 e durante sua gestão que será organizada a Comissão Geográfica e Geológica da Província de São Paulo.

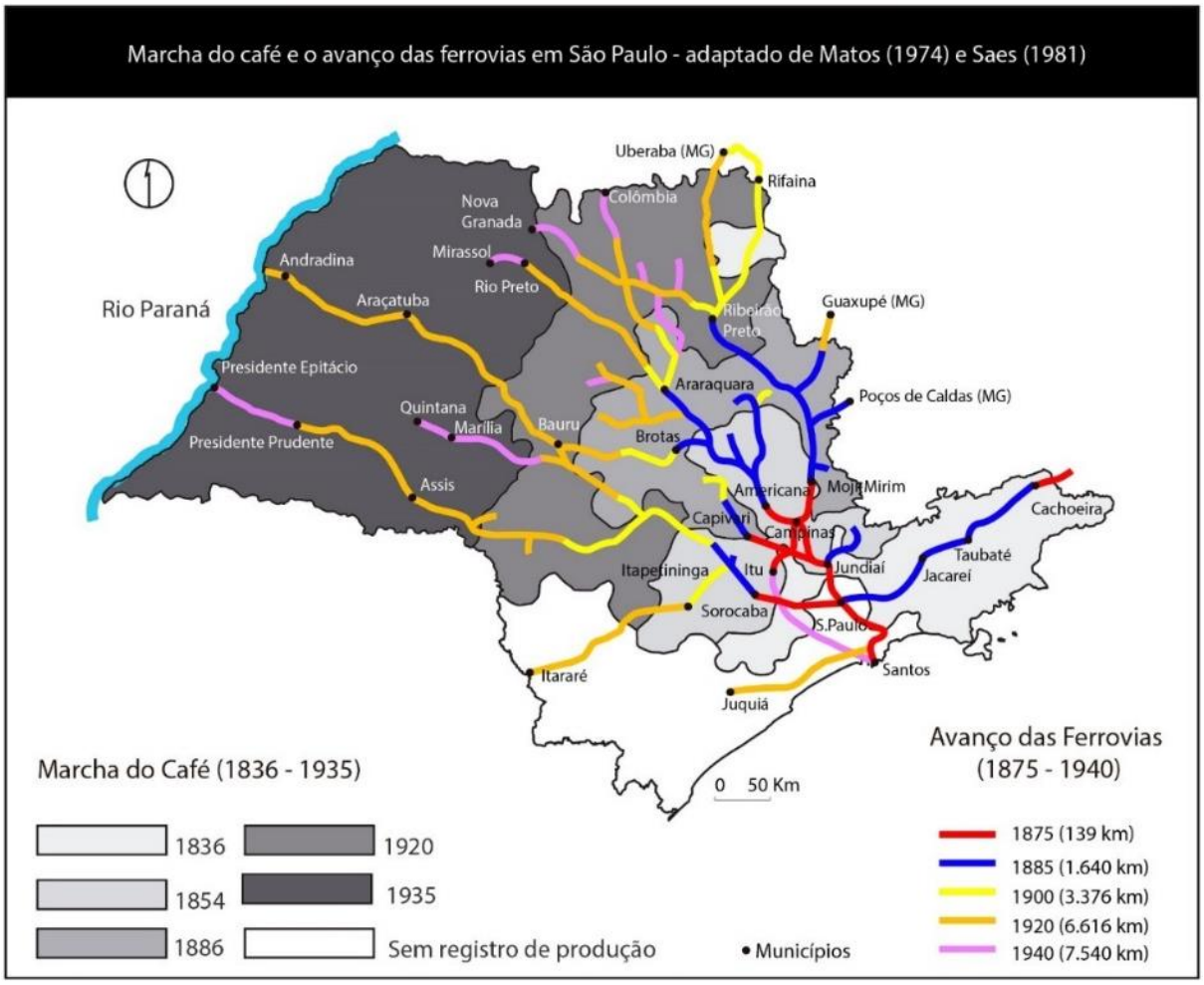


FIGURA 8 - MARCHA DO CAFÉ E O AVANÇO DAS FERROVIAS NO ESTADO DE SÃO PAULO, 1870-1940. FONTE: MAPA DO AUTOR, ADAPTADO DE MATOS (1975) E SAES (1981).

Finalizamos os antecedentes desse capítulo. Verificamos que a partir da Proclamação da República o Estado de São Paulo consolida-se como liderança econômica do país. Aqui, o complexo de ferrovias instalado garantiu a maior fluidez para o capital agrícola exportador, e cidades importantes para a economia cafeeira se tornaram centros de decisão política e econômica, tornando essa característica a condição premente para a organização do território paulista (TAVARES, 2015).

A economia cafeeira engendrou investimentos para além do cultivo e expansão das ferrovias, possibilitou também a criação de bancos, comércio, geração de energia elétrica, além de obras públicas na capital com os "melhoramentos urbanos" de cunho sanitarista, tornando mais complexas as relações de capital, infraestruturais, e do próprio desenvolvimento científico e tecnológico.



FIGURA 9 - ESTAÇÃO DA LUZ EM 1900. COLEÇÃO GUILHERME GAENSLY. FONTE: ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO (2019)

A organização da Escola Politécnica de São Paulo em 1894, da Escola de Engenharia Mackenzie em 1896, entre outras instituições, é significativa de um momento onde a elite passa a formar seus próprios profissionais. Como destaca Reis Filho (1989 p.11) a partir dos primeiros anos da República vemos uma ampliação de órgãos públicos de obras no Estado, como a *"Repartição de Águas e Esgotos, a Comissão de Saneamento, e mais tarde o Departamento de Estradas de Rodagem".*

Na Prefeitura de São Paulo, especificamente, a atuação do Setor de Obras Públicas do município no início do século XX, assume a questão do provimento de infraestrutura da cidade, e de acordo com Simões Jr (1990 p.02) "*(...)é nesse momento que vem se caracterizar mais claramente a formação de uma maneira mais abrangente de se pensar os problemas urbanos(...)É o momento em que o urbanismo surge enquanto ciência para fundamentar os projetos de intervenções urbanas."*

De acordo com o autor supracitado, será nesse contexto que o Urbanismo, enquanto prática profissional, por meio da atuação do engenheiro Victor da Silva Freire, diretor do Setor de Obras Públicas da Prefeitura, aparecerá em São Paulo como resposta propositiva em planos de médio prazo. No entanto, o ensino dessa nova disciplina, "Urbanismo", que buscava "ordenar" ou "sistematizar" o crescimento urbano da cidade para além dos melhoramentos urbanos de caráter localizado vinculados ao higienismo sanitarista, especificamente, só aparecerá em 1928, no período onde os efeitos da urbanização e da industrialização em São Paulo se tornam mais evidentes, através da cadeira de Urbanismo criada por Luiz Inácio de Anhaia Mello na Escola Politécnica de São Paulo (BIRKHOLZ, 1967).

Saindo um pouco da Capital, observamos que a Constituição de 1891, por meio do seu artigo n.64[27], transferiu para o domínio dos Estados a gestão das terras públicas devolutas. Em São Paulo será desenvolvido um programa para a demarcação e utilização dessas terras atrelada a colonização e imigração (BERNARDINI, 2007). É nesse contexto que em 1892, o Governo do Estado institucionaliza a Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas, um órgão que além de

[27] BRASIL (REPÚBLICA) Constituição de 1891. Art. 64. Pertencem aos Estados as minas e terras devolutas situadas nos seus respectivos territórios, cabendo à União somente a porção do território que for indispensável para a defesa das fronteiras, fortificações, construções militares e estradas de ferro federais.

tratar das obras públicas estaduais de infraestrutura, respondia também pelos aspectos da agricultura, imigração e colonização do Estado.

No início do século XX, o Estado de São Paulo ainda delimitava em suas principais cartografias seu extremo oeste como "regiões não ocupadas". Em 1906, a ferrovia Sorocabana atingiu a cidade de Bauru, considerada a cidade Boca do Sertão e local de entroncamento ferroviário, onde a ferrovia Noroeste do Brasil em 1904 iniciou o trecho para a conquista de Mato Grosso, e onde em 1914, a ferrovia Paulista também aportou, buscando conquistar com os seus trilhos regiões mais distantes, abrindo frente de ocupação, expandindo a economia cafeeira e outras que começavam a despontar, como o algodão.

No próximo subcapítulo, com recorte histórico do início do século XX ao final da década de 1940, apresentaremos as ações planejadoras do poder público para a ocupação e desenvolvimento do extremo oeste do Estado de São Paulo. Veremos os primeiros levantamentos cartográficos do extremo oeste paulista por meio das ações da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e da Comissão Geográfica e Geológica de São Paulo nas Expedições de Exploração do Sertão Paulista. Veremos também o início da navegação no rio Paraná e a expansão dos trilhos em São Paulo até a sua margem pelas ferrovias Noroeste do Brasil e Sorocabana. Finalizaremos com a chegada da ferrovia Paulista em Tupã em 1941 e com projeções de atingir o rio Paraná. Todas essas ações, quando engendradas, sinalizam os intuitos de ocupação e inserção econômica daquele território à economia Estadual.

1.2 Os primeiros levantamentos cartográficos do extremo oeste paulista e o desenvolvimento da navegação no rio Paraná.

Estavam lançadas as bases para o desenvolvimento vindouro da cafeicultura em São Paulo. De um lado, o terreno e clima propício para o café assegurava a alta produtividade; de outro, a necessidade de mão-de-obra encontrou nas políticas de imigração, a partir de 1886, - à revelia da massa de negros escravizados recém liberta-, subsídio estatal e trabalho assalariado; o transporte e comunicações das mercadorias encontraram nas ferrovias que estavam sendo instaladas e progressivamente expandidas, a possibilidade de exportar cada vez mais e com mais qualidade a produção agrícola. Todavia, uma questão ainda não estava bem resolvida nessa equação: faltava-se ainda conhecer a terra e a topografia por onde os trilhos passariam, por onde o café seria cultivado; faltava-se conhecer as bacias hidrográficas e as possibilidades para navegação fluvial. Essa necessidade, associada ao poder político que a oligarquia agrária paulista obtivera, fez com que se organizasse a primeira instituição de pesquisa na província de São Paulo destinada a esses fins, nos referimos a Comissão Geográfica e Geológica da Província de São Paulo, organizada em 1886 e espelhada em muitos aspectos na Comissão Geográfica e Geológica do Império (LUCIO, 2014).

Através da Lei-Provincial nº 89 de 27 de março de 1886, o governo da província de São Paulo autorizou o início dos trabalhos de levantamento de cartas geográficas, topográficas, itinerárias, geológicas e agrícolas da província, dando início aos trabalhos da Comissão Geográfica e Geológica subordinada à Secretaria de Agricultura, cujos primeiros levantamentos foram realizados no rio Paranapanema. Orville Derby ocupou a chefia da Comissão Geográfica e Geológica de 1886 a 1905, sendo substituído por João Pedro Cardoso, que permaneceu no cargo até 1931, quando foram encerradas as atividades da Comissão.

Até 1897 a Comissão havia produzido 30 folhas cartográficas do Estado de São Paulo, abrangendo, aproximadamente 3.000 km² de área cartografada, e entre 1899 a 1904 vemos a publicação de novos relatórios com levantamentos cartográficos de alguns municípios do interior paulista e uma planta geral do Estado assinada pelo engenheiro Horace Williams (INSTITUTO GEOLÓGICO, 2006). Todavia, essa planta geral não apresentava um levantamento preciso do extremo oeste paulista, levantamento que só será efetivado a partir de 1905, quando a Comissão Geográfica e Geológica realizará as Expedição do Sertão Paulista.

TABELA 1 - LEVANTAMENTOS REALIZADOS PELA COMISSÃO GEOGRÁFICA E GEOLÓGICA DE 1899 A 1904 – FONTE: TABELA DESENVOLVIDA PELO AUTOR COM BASE NA PUBLICAÇÃO DO INSTITUTO GEOLÓGICO (2006)

Atividades da Comissão Geográfica e Geológica	Levantamentos realizados
1899	Atibaia, São Paulo e Barra dos Santos
1900	Campinas
1901	Itu, Jundiaí, Piracicaba, São Roque
1902	Guará, Rio Claro
1903	Botucatu, Jacareí, Jaú, Mogi Mirim, São Carlos do Pinhal, São Pedro
1904	Jaú e primeira carta geral do Estado, organizada pelo engenheiro Horace Willians.

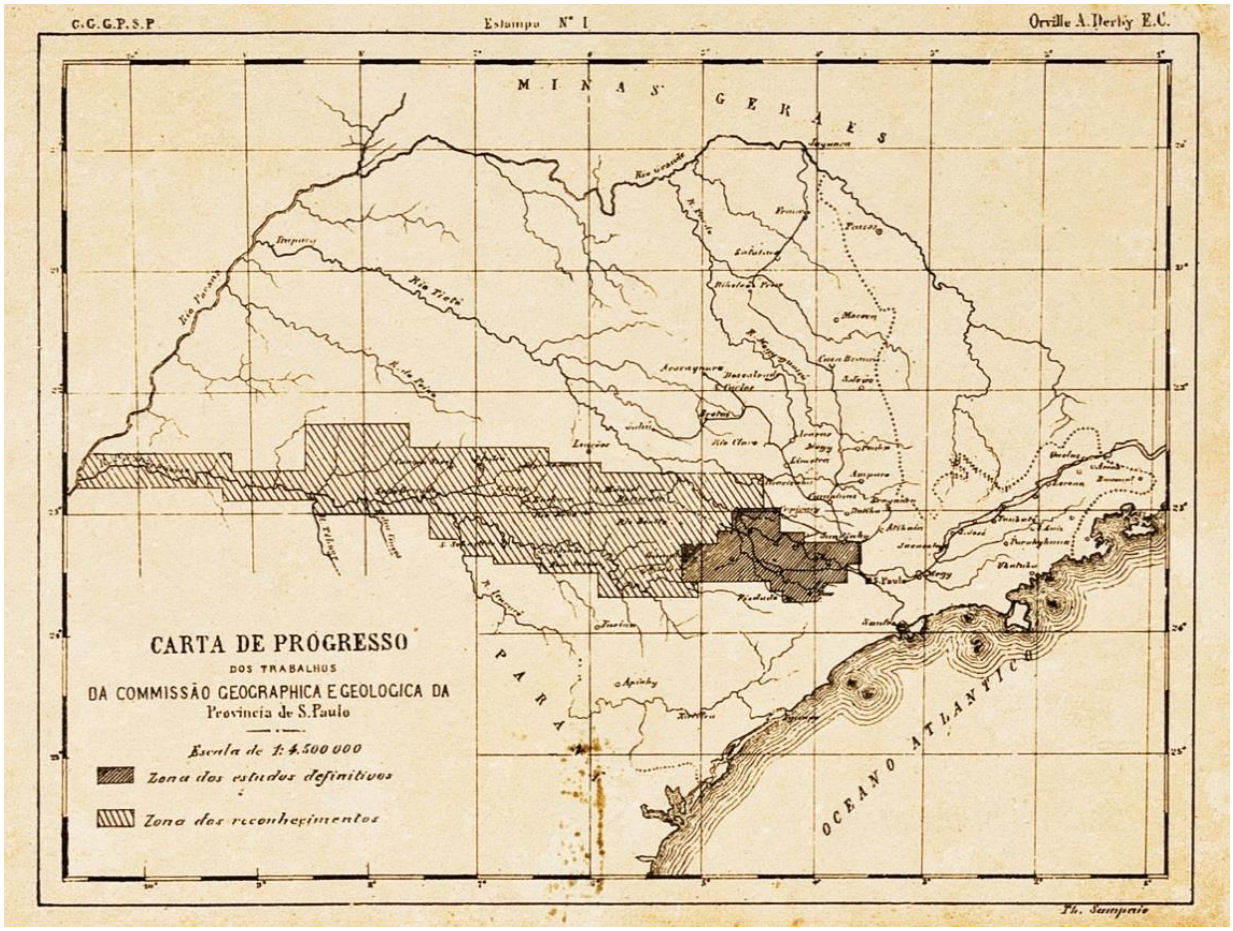


FIGURA 10 - PRIMEIROS LEVANTAMENTOS DA COMISSÃO GEOGRÁFICA E GEOLÓGICA DO ESTADO DE SÃO PAULO. FONTE: INSTITUTO GEOLÓGICO (2006)

Todavia, em relação ao extremo oeste paulista, os primeiros levantamentos cartográficos não surgiram diretamente das ações da Comissão Geográfica e Geológica; eles aparecem como medidas de reconhecimento do trecho paulista, de Bauru ao rio Paraná, para a construção da estrada de ferro Noroeste do Brasil em 1904 com o itinerário conectar Bauru a Corumbá no Mato Grosso (GUIRARDELLO, 1999).

De acordo com Guirardello (1999) diferentemente das ferrovias de penetração de São Paulo oriundas do ciclo da década de 1870, como a Paulista, Sorocabana, Mogiana e Ituana, a ferrovia Noroeste do Brasil tinha como característica essencial não a busca por cafezais do interior paulista, mas sim, a integração regional do Estado de São Paulo com Mato Grosso como medida estratégica e econômica[28].

A partir do Decreto Federal nº 5.349, de 18 de outubro de 1904, referente a construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, foram iniciados os levantamentos cartográficos para a construção da ferrovia, e após modificações no trajeto, decidiu-se que os trilhos partiriam de Bauru, em São Paulo e não mais de Uberaba, e terminariam em Corumbá no Mato Grosso.

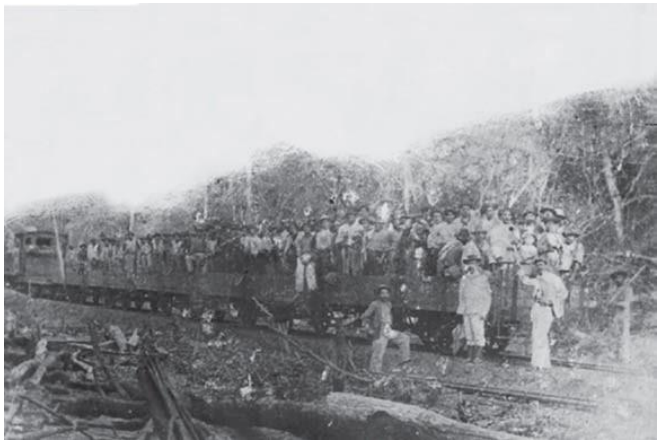


FIGURA 11 - TRABALHADORES NA CONSTRUÇÃO DA NOROESTE, 1905. FONTE: GUIRARDELLO (2002)

De acordo com Guirardello (1999 p 21) o trabalho de reconhecimento cartográfico e geográfico para a construção da ferrovia foi executado por dois grupos que tinham em comum a liderança do engenheiro Luiz Gonzaga de Campos. De acordo com o autor, enquanto o primeiro grupo determinava as coordenadas geográficas de Bauru a Itapura, nas proximidades do rio Paraná, e os *"levantamentos gerais do Tietê, Paraná e Aguapeí/Feio na área da ferrovia"*, o segundo ficou com o *"estudo da seção até o rio Tietê na corredeira do Inferno onde haveria sua transposição"* como também no *"reconhecimento dos primeiros 100 quilômetros a partir de Bauru"*.

[28] Essas medidas estratégicas aparecem sintetizadas logo no início do Governo Provisório por meio do Decreto nº 862, de 16 de outubro de 1890 promulgado pelo Marechal Deodoro da Fonseca. Esse decreto, cujos estudos basilares foram desenvolvidos por uma comissão de engenheiros ligados ao Governo e se apresenta também, como um amadurecimento dos planos de viação que já vinham sendo desenvolvidos desde o Império no Brasil, concedia privilégio, garantia de juros e mais favores para o estabelecimento de um sistema de viação geral ligando diversos Estados da União à Capital Federal, Rio de Janeiro.

No ano seguinte, entre 1905 e 1908 a Comissão Geográfica e Geológica de São Paulo realizou as Expedições de Exploração do Extremo Sertão. Essas expedições estavam em sintonia com os objetivos de Jorge Tibiriçá Piratininga, que ao eleger-se presidente do Estado de São Paulo em 1904 mudou significativamente os rumos da Comissão. O discurso de posse de Jorge Tibiriçá ilustrava as novas diretrizes da política no tocante a ocupação e desenvolvimento do extremo oeste do Estado.

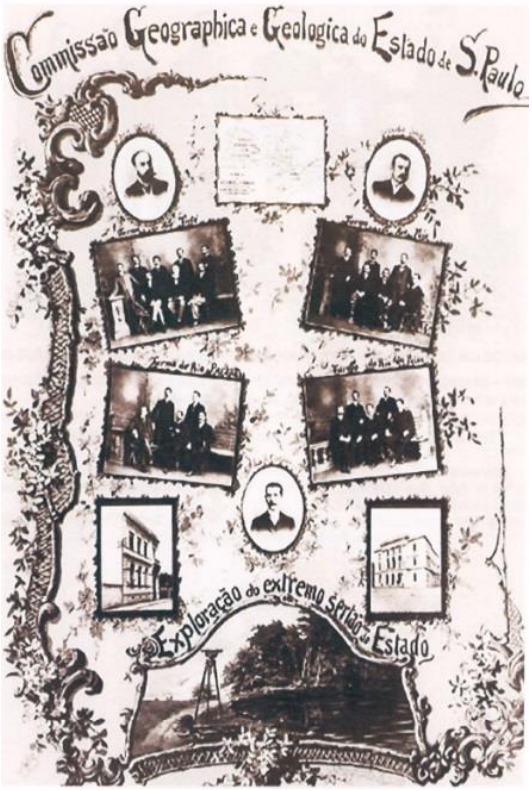


FIGURA 12 – CARTAZ DA EXPLORAÇÃO DO SERTÃO PAULISTA, 1905-1906. FONTE: INSTITUTO GEOLÓGICO (2006)

> "(...)o período governamental que se inicia não poderá ser, como não foram os precedentes, de simples administração: a marcha do progresso paulista exige reformas que tendam a afastar os obstáculos que ela encontre e outros que contribuam a abrir novas veredas por onde possa encaminhar-se (...) Em um país novo de população disseminada, possuindo ainda terrenos despovoados, não pode o governo descurar o problema da colonização" (TIBIRIÇÁ, 1904 Apud FIGUEIROA, 1987 p. 93)

A partir de então, o engenheiro João Pedro Cardoso substitui o naturalista Orville Derby na direção da Comissão[29], que passou a ter como principal objetivo o levantamento cartográfico, geográfico, as possibilidades para navegação e aproveitamento energético do extremo oeste paulista (FIGUEIROA, 1987).

Por meio do Decreto nº 1.278, de 23 de março de 1905, vemos a autorização do Governo do Estado, através de Carlos Botelho, Secretário de Agricultura, para o levantamento cartográfico e geográfico do extremo sertão e as instruções necessárias para o desenvolvimento das atividades. Essas expedições rumo à "*região desconhecida"* partiram dos rios Tietê, Feio (Aguapeí), Peixe e Paraná. De acordo com Moi (2005, p. 41) foram reunidos 120 homens *"entre técnicos, auxiliares, praças da Força Pública de São Paulo, médicos e trabalhadores braçais arregimentados entre os habitantes locais*". Em 1906 foram realizadas mais três expedições sobre os rios Juquerirê, Ribeira do Iguape e do Peixe (LÚCIO, 2014).

[29] Em 1905 Orville Derby pediu demissão da Comissão Geográfica e Geológica em desacordo com os novos direcionamentos da instituição. Cf.: FIGUEIRÔA, op, cit.



FIGURA 13 - SENTIDO DAS EXPEDIÇÕES. FONTE: LUCIO (2014)





FIGURA 14 - FOTO DA EXPEDIÇÃO NO RIO DO PEIXE, 1905. FONTE: INSTITUTO GEOLÓGICO (2006)

FIGURA 15 - FOTO DA EXPEDIÇÃO NO RIO AGUAPEÍ, 1905. FONTE: INSTITUTO GEOLÓGICO (2006)





FIGURA 16 - FOTO DA EXPEDIÇÃO NO RIO TIETÊ, 1905. FONTE: INSTITUTO GEOLÓGICO (2006)

FIGURA 17 - FOTO DA EXPEDIÇÃO NO RIO PARANÁ, 1905. FONTE: INSTITUTO GEOLÓGICO (2006)

Sobre as explorações nessas regiões do Estado, João Pedro Cardoso, que participou durante as expedições científicas do extremo oeste paulista, argumenta no seu relatório apresentado em 1906 na Secretaria de Agricultura:

> Exploração do extremo sertão
>
> O estado de São Paulo, colocado na vanguarda do progresso do Brasil, tinha o seu território dividido em duas regiões bem distintas: uma, a mais próxima do litoral, cheia de vida e atividade, graças à fertilidade de suas terras, ao grau de adiantamento de sua lavoura, ao considerável comércio estabelecido, à corrente imigratória bem encaminhada e à desenvolvida rede de viação férrea, prosperava sempre, em progressão crescente; enquanto a outra compreendida pelos rios Tietê, Paraná, Paranapanema e as cabeceiras do Peixe e Feio, era inteiramente desconhecida e habitada pelos ferozes índios coroados. O Governo do Estado, observando este contraste e querendo abrir novas fontes de produção e de expansão ao desenvolvimento do Estado e bem assim levar a civilização àquela grande zona, confiou à Comissão Geográfica e Geológica a árdua tarefa de explorá-la, sendo este o primeiro passo do empreendimento ousado que tinha em vista. (CARDOSO, 1907 Apud, LUCIO 2014 p.54)

No mapa em detalhe a seguir, figura 18, fruto da expedição sobre o rio Aguapeí e o rio do Peixe em 1906, temos o primeiro levantamento cartográfico realizado na fronteira do Estado, na futura região da Alta Paulista. Em detalhe, vemos a indicação do Córrego das Merrecas à beira do rio Paraná, nome provavelmente dado pelas tribos indígenas que ocupavam a região. Será nas proximidades desse córrego que será delimitado na década de 1940 o terminal da ferrovia Paulista, como também, será o palco da cidade nova de Panorama, proposta pela Sociedade Imobiliária Panorama Ltda. em 1945 e projetada por Francisco Prestes Maia entre 1946 e 1947.

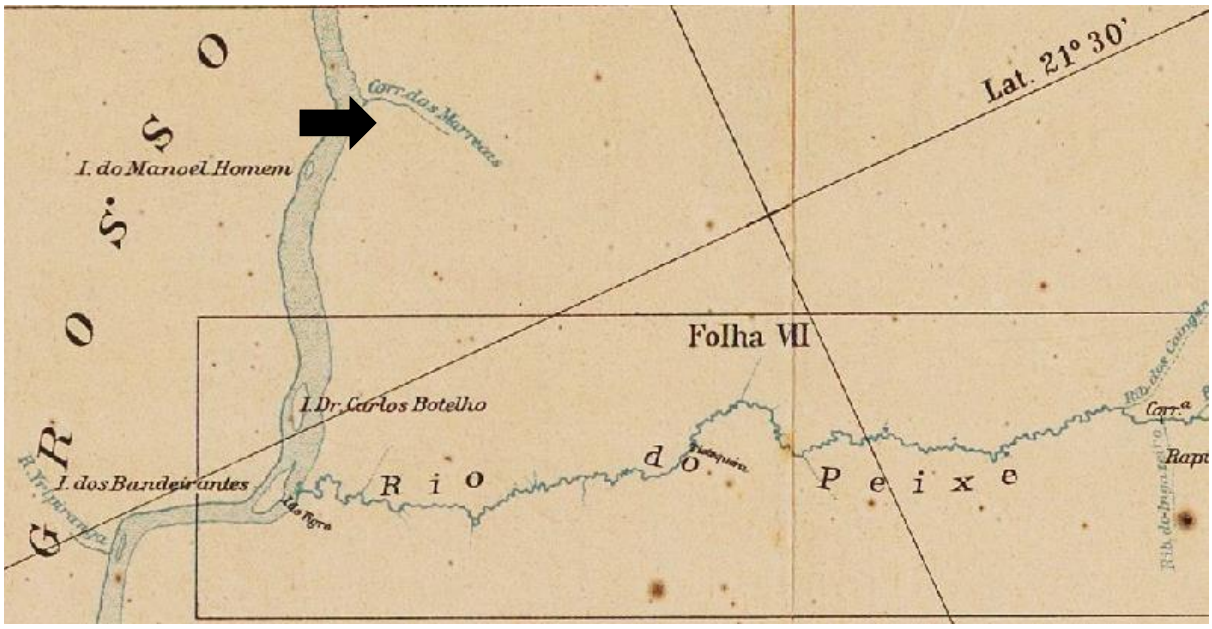


FIGURA 18 - PLANTA GERAL DO RIO AGUAPEÍ, 1906. FONTE: ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO (2019)

A partir das Expedições do Sertão Paulista, a demarcação territorial do extremo oeste paulista, incluindo a região da futura Alta Paulista, entre os rios Paraná, do Peixe e Aguapeí, foi estabelecida

com base na cartografia regional. Especificamente na Alta Paulista, os levantamentos cartográficos evidenciaram os acidentes geográficos e demarcaram a região mais plana e alta, o divisor de águas entre os rios do Peixe e Aguapeí, que foi utilizado posteriormente como base na projeção e expansão dos trilhos da ferrovia Paulista.

Seja na documentação cartográfica, delimitação das bacias hidrográficas, levantamento de acidentes geográficos ou na delimitação de municípios e faixas agrícolas, os objetivos da comissão estavam em conhecer o Estado de São Paulo integralmente e tomar posse do território. Delimitar o potencial energético no Estado, a qualidade das terras para a agricultura, a localização de núcleos urbanos e a rota de escoamento dos produtos por meio das ferrovias e estradas de rodagem estavam presentes nas premissas das expedições que perduraram de 1905 a 1930 (LÚCIO, 2014).

Além dos levantamentos geográficos e cartográficos do território paulista, vemos a partir da Proclamação da República em 1889, uma sequência de planos e decretos federais e estaduais proporem uma maior integração e articulação entre os Estados e regiões distantes do país, e que traduziam a aspiração de unidade nacional e o sentido de integridade regional.

Em nossa primeira Constituição da República promulgada em 24 de fevereiro de 1891 já observamos que o Poder Público, agora dividido entre a União, Estados e Municípios, assumia toda a responsabilidade e competência nos planos e políticas de viação e transporte pelo território nacional, em seu Art.13 assinala *"o direito da União e dos Estados de legislarem sobre a viação férrea e navegação interior"*, e no Art. 34 vemos que competia "privativamente ao "Congresso Nacional" em seu Parágrafo Sexto, *"Legislar sobre a navegação dos rios que banhem mais de um Estado, ou se estendam a territórios estrangeiros"*.

No Estado de São Paulo, além das atividades da Comissão Geográfica e Geológica, o governo de Jorge Tibiriçá Piratininga promoveu também o início da navegação e da atividade comercial no rio Paraná em 1907 com a instalação do Porto Tibiriçá. A instalação desse porto e o início da navegação são decorrentes de uma concessão governo estadual à Francisco Tibiriçá, e a esse assunto daremos maior destaque a partir de agora.

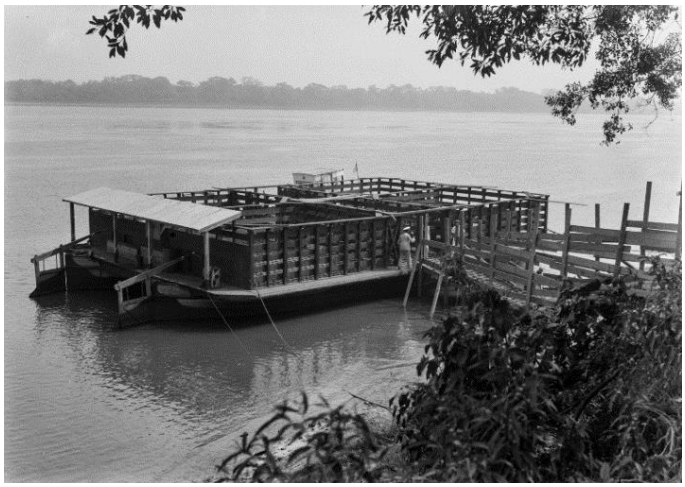


FIGURA 19 – ANTIGO PORTO "TIBIRIÇÁ", 1938. COLEÇÃO KONRAD VOPPEL. FONTE: HTTP://PORTOTIBIRICA.BLOGSPOT.COM/. ACESSO EM 2019.

Desde a ocupação portuguesa no Brasil os rios aparecem como canal estratégico para o desbravamento do território, e a bacia do Prata, envolvendo os rios Paraguai e Paraná, compõe esse cenário. Os primeiros registros, a partir do século XVI, evidenciam a presença de exploradores espanhóis nos rios Paraguai e Paraná, e a partir do XVII se intensificam as comunicações, exercida pelos bandeirantes paulistas, por meio das bacias do Tietê e do Prata entre o planalto paulista com a província espanhola do Paraguai. No século XVIII, a partir da descoberta do ouro em Cuiabá, o caminho das monções utilizará os dois rios, Paraná e Paraguai, como canais para transportar a exploração mineral, e também verificamos nesse período as primeiras fortificações militares serem fundadas ao longo da bacia, como o Forte de Iguatemi no rio Paraná em 1767 e o forte de Coimbra em 1775; além das fundações de Corumbá em 1778 e Miranda em 1779 no rio Paraguai e seus afluentes (HOLANDA 2014). No século XIX vemos novos interesses militares e estratégicos na bacia, que perpassam a Guerra da Tríplice Aliança (Guerra do Paraguai) entre 1864 e 1870 com a delimitação das fronteiras e as primeiras cartografias desenvolvidas à época pela Comissão Geográfica e Geológica do Império; além da fundação de novos povoamentos e colônias militares, como a povoação de Nioaque em 1848; a organização da Companhia Matte Laranjeira em 1882, - concessão imperial à Thomaz Laranjeira que passa a atuar na exploração da erva – mate na Província de Mato Grosso[30]-, e o início da pecuária bovina a partir de meados do XIX (BORGES, 2001). Todavia, em relação ao rio Paraná, especificamente, só a partir do século XX, com as expansões significativas dos ramais ferroviários partindo de São Paulo até a sua margem, que evidenciamos mais nitidamente a navegação e as atividades comerciais impulsionada por ações planejadoras do poder público: Estado de São Paulo e União.

[30] BRASIL (IMPÉRIO) Decreto nº 8.799, de 9 de dezembro de 1882. Concede permissão a Thomaz Laranjeira para colher erva-matte na província de Mato Grosso.



FIGURA 20 – RIO PARANÁ, VISTA DE SÃO PAULO NAS PROXIMIDADES DO PORTO EPITÁCIO, 1938. COLEÇÃO KONRAD VOPPEL. FONTE: HTTP://PORTOTIBIRICA.BLOGSPOT.COM/. ACESSO EM 2019.

A navegação no rio Paraná como fruto de uma ação planejadora do poder público remonta ao início da gestão de Jorge Tibiriçá Piratininga (1904-1908) através da Lei nº 913-A, de 26 de julho de 1904. Por meio dessa lei, o governo do Estado autorizava a contratação de uma estrada de rodagem que partisse do rio São Matheus no município de São José dos Campos Novos, em São Paulo, e terminasse na foz do rio Santo Anastácio, na fronteira com o Estado de Mato Grosso à margem esquerda do rio Paraná. Por sua vez, partindo de Mato Grosso, a Lei nº 369, de 19 de maio de 1903 daquele Estado, já previa e concedia a construção de outra estrada de rodagem que conectasse o rio Vacaria até margem direita do rio Paraná. Ambas as leis, concediam ao médico Francisco Tibiriçá, que era primo de Jorge Tibiriçá, a abertura, construção e conservação dessas estradas.

Em 1905, Francisco Tibiriçá em sociedade com Arthur de Aguiar Diederichsen, proprietário de terras na região de Ribeirão Preto, formaram a empresa Diederichsen & Tibiriçá (ABREU, 1965) e passaram a atuar na região, Diederichsen, na responsabilidade pela abertura estrada de rodagem em São Paulo e Francisco Tibiriçá pela estrada em Mato Grosso. Sobre o rio Paraná, foi fundado em 1907 na margem esquerda, em São Paulo, o Porto Tibiriçá, que tinha um serviço regular de balsa que conectava as margens de São Paulo e Mato Grosso como uma rota da estrada.

Ambas as leis e concessões, destinavam-se a construção de uma estrada de rodagem que conectassem os Estados de São Paulo e Mato Grosso, visto que naquela época essas conexões só eram possíveis por uma rota que passava por Uberaba em Minas Gerais ou pelo Paraguai (ABREU, 1965). Como destaca Monbeig (1984) o mercado consumidor de carnes do início do século XX, destacadamente de São Paulo e Rio de Janeiro, acentuou a demanda da criação bovina no Estado de Mato Grosso, que na época já se destacava pela criação de gado. Nesse sentido, era necessário um caminho mais curto que conectasse a principal região criadora, em Vacaria no sul de Mato Grosso com o seu mercado consumidor.



ESTADOS UNIDOS DO BRAZIL

DIARIO OFFICIAL

DO ESTADO DE SÃO PAULO

ANNO 14.º—46.º DA REPUBLICA—N. 231 SÃO PAULO EDIÇÃO DE 21 DE OUTUBRO DE 1904

ACTOS DO PODER EXECUTIVO

DECRETO N. 1246

INTERIOR

JUSTIÇA

Secretarias de Estado

INTERIOR E JUSTIÇA

INTERIOR

FIGURA 21 - DIÁRIO OFICIAL DO ESTADO COM A PUBLICAÇÃO DO CONTRATO COM FRANCISCO TIBIRIÇÁ, 1904. FONTE: DIÁRIO OFICIAL DO ESTADO DE SÃO PAULO (2019)

De acordo com o contrato de concessão assinado entre o Estado de São Paulo e Francisco Tibiriçá[31], a "Estrada Boiadeira" como tornou-se conhecida essa estrada de rodagem, partiria de Vacaria, no Mato Grosso, atravessaria o rio Paraná por balsa no Porto Tibiriçá, e de lá vinha até a comarca de Campos Novos do Paranapanema. Partindo dessa cidade a estrada se integraria com o terminal ferroviário da Sorocabana mais próximo.

O traçado da estrada e suas condições técnicas obedeceriam aos estudos feitos pelo engenheiro Olavo Hummel, que desde o final do século XIX havia realizado uma planta e relatórios técnicos do possível traçado, cabendo, à Francisco Tibiriçá, possíveis alterações com o andamento das obras. A estrada deveria ter oito metros de largura e entregue em um prazo máximo de quatro anos. A administração do porto Tibiriçá, localizado nas proximidades da foz do rio Santo Anastácio na margem esquerda do Paraná em São Paulo, competia à empresa Diederichsen & Tibiriçá.

O contrato também garantia o direito de desapropriação de terrenos particulares quando os mesmos fossem necessários para a construção da estrada, além da garantia de cessão dos terrenos devolutos que existissem nas proximidades do traçado. No Estado de São Paulo, do rio Paraná até São José dos Campos Novos, a quantidade máxima cedida de terrenos devolutos seria de 72 mil hectares, divididos, em cada lado da estrada em terrenos separados com no máximo quatro mil hectares cada, afim de serem estabelecidos, pela empresa concessionária, invernadas para o gado que ali transitassem.

Assim que a estrada fosse inaugurada, o Governo de São Paulo garantiria à Francisco Tibiriçá, títulos de propriedade de metade das terras concedidas, tanto no território de São Paulo, como no de Mato Grosso. A outra metade dos títulos seriam transferidos pelo governo apenas se dentro dos primeiros anos do tráfego transitassem pela estrada o mínimo de sessenta mil cabeças de gado.

[31] AGRICULTURA. Atos do Poder Executivo, expediente do dia 19 de outubro de 1904. "Contrato que assina o Dr. Francisco Tibiriçá para a abertura, construção e conservação de uma estrada de rodagem que partindo do rio São Matheus no município de São José dos Campos Novos, vá terminar à margem esquerda do rio Paraná em ponto que encontre a estrada que vem de Mato Grosso, partindo de Vacaria. Diário Oficial do Estado de São Paulo, São Paulo, ano 14 n. 231, Sexta Feira, 21 de outubro de 1904 p. 2092-2093

Em 1908, a empresa Diederichsen & Tibiriçá passou a se chamar Companhia de Viação São Paulo – Mato Grosso (ABREU, 1965), e de 1908 a 1911, a companhia encontrou uma expansão e diversificação em suas atividades. Amparada nas terras concedidas pelo Estado, e além de lucrar com o monopólio do transporte de gado e de pessoas que chegavam na região pela "Estrada Boiadeira" visto que cobrava pedágios ao longo do trajeto, a companhia passou a comprar e revender gado de Mato Grosso para São Paulo, a colonizar terras na região de porto Tibiriçá e de Mato Grosso além de abastecer, aproveitando suas infraestruturas de transporte, com produtos diversos a região.



FIGURA 22 - CAMINHÃO DA CIA. VIAÇÃO SÃO PAULO - MATTO GROSSO, 1938. COLEÇÃO KONRAD VOPPEL.
FONTE: HTTP://PORTOTIBIRICA.BLOGSPOT.COM/. ACESSO EM 2019.

As atividades da Companhia de Viação São Paulo – Mato Grosso, associada com a chegada da ferrovia Noroeste do Brasil em Jupiá, no rio Paraná em 1912 – sendo a primeira ferrovia em São Paulo a alcançar o rio Paraná e estabelecer uma integração entre o Estado de Mato Grosso com o complexo de ferrovias de São Paulo, despertaram as atenções do Governo Federal para a instalação

de uma hidrovia no alto curso do rio Paraná. A rota de navegação era de aproximadamente 500 quilômetros. Partia de porto Jupiá em Mato Grosso, passando pelo Porto Tibiriçá em direção à região das Sete Quedas, na divisa com o Paraguai.



FIGURA 23 - RIO PARANÁ, VISTA DE SÃO PAULO NAS PROXIMIDADES DO PORTO EPITÁCIO, 1938. COLEÇÃO KONRAD VOPPEL. FONTE: HTTP://PORTOTIBIRICA.BLOGSPOT.COM/. ACESSO EM 2019.

Essa rota de navegação, com base no Artigos 13 e 34 da Constituição de 1891, - que garantia o direito exclusivo da União legislar sobre a navegação interestadual -, efetivou-se por meio do Decreto Federal nº 9.582, de 15 de maio de 1912, promulgada pelo ministro de Estado da Viação e Obras Públicas, José Barbosa Gonçalves. Esse decreto autorizou o contrato para serviço de navegação no rio Paraná e seus afluentes: Pardo, Anhandui, Ivinheima e Brilhante, e apresentava em seu artigo primeiro, a exclusividade de contrato com a Companhia de Viação São Paulo - Mato Grosso.

Por meio desse decreto, a companhia se comprometia a realizar mensalmente uma viagem de ida e volta em três linhas distintas: a) Linha do rio Paraná – entre porto de Jupiá ao salto das Sete Quedas, com escala obrigatória em porto Tibiriçá; b) linha do rio Pardo a Anhandui – entre o porto Tibiriçá e Porto Alegre e c) linha do Ivinheima e Brilhante – entre porto Tibiriçá e porto Iguaçu, no rio Brilhante, além de possíveis escalas que o governo posteriormente indicassem.

Em 1922, com 10 anos de funcionamento, essa rota de navegação foi intensificada, visto que após alterações em seu trajeto original[32], a Estrada de Ferro Sorocabana atingiu o rio Paraná no porto Tibiriçá (que era administrado pela Companhia de Viação São Paulo – Mato Grosso). Nessa mesma data o porto teve seu nome alterado para "Porto Epitácio" em homenagem ao Presidente Epitácio Pessoa, o que posteriormente, na década de 1940, dará origem ao município de Presidente Epitácio. Como destaca Azevedo (1950 p.170):

> "(...)Quando, em 1922, a Sorocabana alcançava as barrancas do Paraná, nas cercanias do antigo Porto Tibiriçá, a 891 km de São Paulo, já havia, portanto, dez anos que sulcavam as aguas do rio poderoso cinco vapores para o tráfego comercial e para excursões ao Paraná, em viagens de Jupiá a Sete Quedas, com escala pelos Saltos de Urubupungá e Itapura."

[32] SÃO PAULO (ESTADO) Decreto n.7.995, de 12 de maio de 1910. Transfere para o Porto Tibiriçá, no rio Paraná, o ponto terminal de uma das linhas férreas da Estrada de Ferro Sorocabana, e dá outras providências.

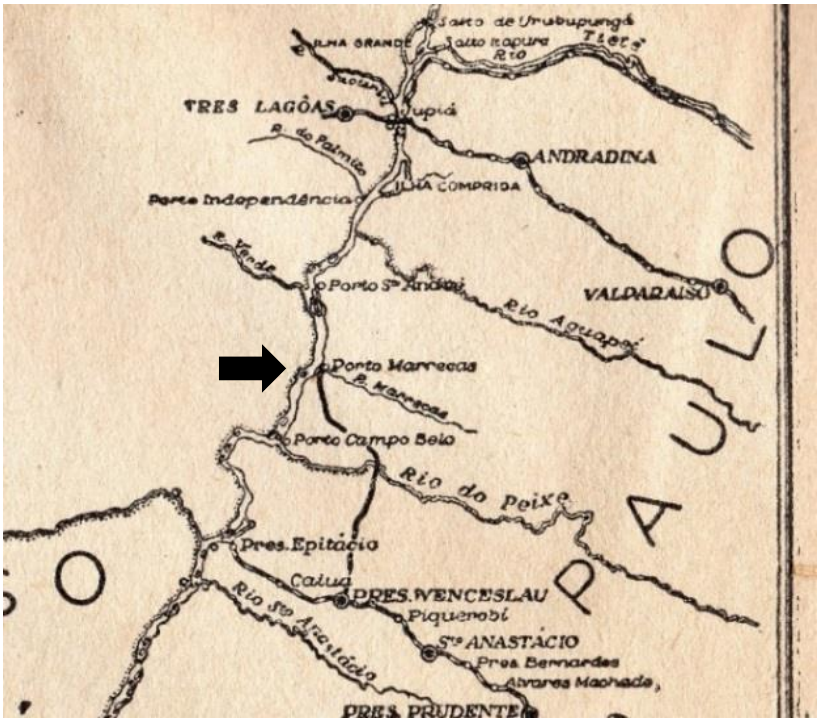


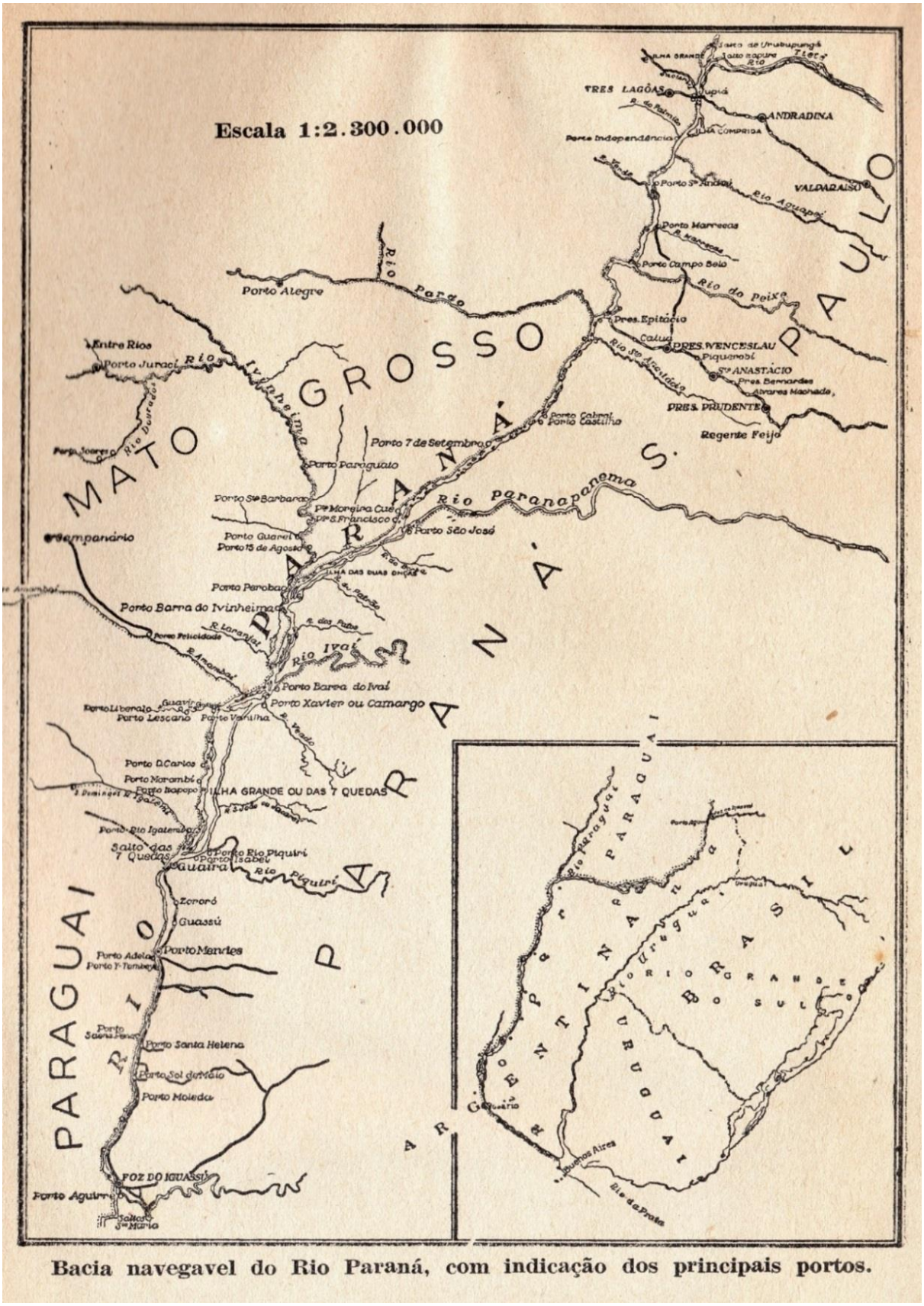
FIGURA 24 - APROXIMAÇÃO DOS PRINCIPAIS PORTOS NA NAVEGAÇÃO DO RIO PARANÁ, DESTAQUE PARA O PORTO DAS MARRECAS E SUA CONEXÃO POR ESTRADAS DE RODAGEM ATÉ PRESIDENTE VENCESLAU. FONTE: ANDRADE (1941)

Entre as décadas de 1920 e 1940, com a chegada de novos sócios, e principalmente a partir de 1939 com a venda da Companhia de Viação São Paulo – Mato Grosso para o industrial tcheco do ramo calçadista Jan Antonin Bata (COSTA, 2012), verificamos a fundação de novos patrimônios e cidades serem implementadas pela companhia, como Batatuba, Indiana e Mariápolis no Estado de São Paulo e Batayporã e Bataguassú no Estado de Mato Grosso, todas elas fundadas no decorrer da década de 1940 e que encontraram a emancipação política na década de 1950. Como veremos, a atuação da companhia em promover a colonização das suas glebas a partir da década de 1940 deve-se sobretudo, à centralização e a estatização de todo o sistema de navegação da Bacia do Prata promovida no Estado Novo.

A partir da década de 1930, com a ascensão de Getúlio Vargas à Presidência da República, conforma-se uma agenda de centralização política que constrangia os domínios regionalizados da Primeira República. A Crise do Café de 1929, e o desenvolvimento da indústria nacional encontraram na figura de Vargas o caminho de uma integração pró-nacionalista, que ganhará novos contornos e uma ação mais contundente entre 1937 e 1945 com a instauração da ditadura do Estado Novo. À frente veremos detalhes a esse respeito. O que cabe destacar nesse momento é que com Getúlio Vargas, a navegação no rio Paraná, e a ocupação das regiões inseridas ao longo do seu vale no extremo oeste paulista assumirá novas características e receberá novos incentivos.

Em 31 de agosto de 1932, o contrato de navegação fluvial no rio Paraná e afluentes firmado entre a Companhia de Viação São Paulo – Mato Grosso e o Governo Federal em 15 de maio de 1912 foi finalizado. Afim de se manter a navegação no rio Paraná, foi promulgado no ano seguinte, por José Américo de Almeida, ministro da Viação e Obras Públicas do Governo de Getúlio Vargas, o Decreto nº 22.366, de 17 de janeiro de 1933, que autorizava o ministério a contratar, com quem maiores vantagens oferecesse e mediante concorrência pública, o serviço de navegação do alto Paraná e afluentes, pelo prazo de 10 anos, e com uma novidade em relação ao decreto anterior, contando com a subvenção estatal máxima de 150:000$000 por ano. Como não houveram muitos concorrentes a Companhia Viação São Paulo - Mato Grosso manteve sua concessão.

Esse novo decreto afirmava que não seria possível, sem uma subvenção do estado, manter o tráfego no alto rio Paraná, entre Jupiá e Sete Quedas, pois à época, esse tráfego apresentava uma movimentação comercial insuficiente para se manter. No entanto, por meio desse novo decreto, vemos uma postura do governo em desenvolver e promover a navegabilidade no rio Paraná, em seu último considerando, afim de se justificar sua promulgação, o texto afirma que seria preciso restaurar e dotar de melhoramentos as embarcações que até então eram utilizadas e adaptá-las às necessidades da época.



Bacia navegavel do Rio Paraná, com indicação dos principais portos.

FIGURA 25 - BACIA NAVEGÁVEL DO RIO PARANÁ, COM INDICAÇÃO DOS PRINCIPAIS PORTOS, 1940. FONTE: ANDRADE (1941)

Em relação ao Decreto de 1912, o decreto de 1933 não trouxe novas linhas para navegação. Na verdade, só no trecho do rio Paraná, entre Jupiá e Sete Quedas, com escala obrigatória em Porto Tibiriçá, estão especificadas, ao invés de uma, duas viagens mensais de ida e volta. Todos os outros trechos, entre o porto Tibiriçá e Porto Alegre e porto Tibiriçá e porto Iguaçu se mantiveram os mesmos com uma viagem mensal.

No ano seguinte, por meio do Decreto 24.497, de 29 de junho de 1934, temos a publicação do Primeiro Plano Geral de Viação Nacional, desenvolvido por uma comissão técnica ligada ao Ministério da Viação e Obras Públicas. Com a publicação desse Plano vemos a organização de três grandes hidrovias no País: a primeira no rio Amazonas ligando Belém (PA) a Tabatinga (AM), outra no rio São Francisco conectando Joazeiro (BA) a Pirapora (MG), e a terceira, justamente a hidrovia do alto rio Paraná, entre o Porto de Jupiá, no município de Três Lagoas (atual Mato Grosso do Sul) e Guaíra (PR), nas proximidades das Sete Quedas, e que além do transporte fluvial, estaria servida por ramais ferroviários em Presidente Epitácio e Jupiá.

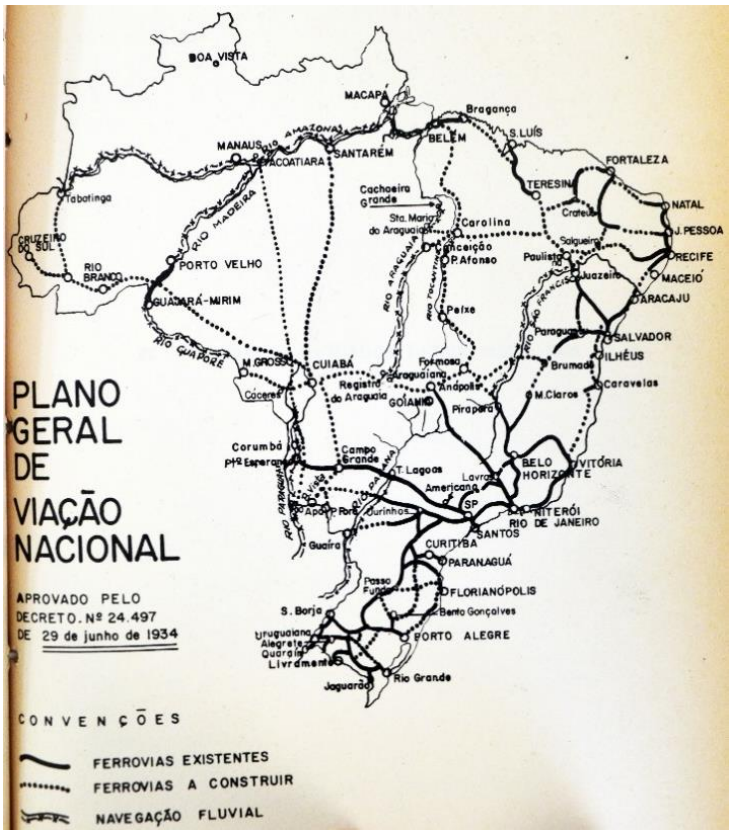


FIGURA 26 - PLANO GERAL DE VIAÇÃO NACIONAL, 1934. FONTE: MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES (1974)

Todavia, além da navegação do alto curso do rio Paraná, o Governo Federal tinha interesses também na navegabilidade do médio curso, entre Porto Mendes na região das Sete Quedas até Posadas Corrientes na Argentina. Nesse sentido, o Decreto Lei nº 677, de 12 de setembro de 1938, autorizou a celebração de contrato, mediante concorrência pública, para o serviço de navegação do médio rio Paraná, e assim como no Decreto nº 22.366, de 17 de janeiro de 1933, o governo federal garantiria uma subvenção relativa aos serviços de navegação no valor de 500 contos de réis.

A empresa vencedora da concessão foi a Companhia Mate Laranjeira, que desde 1917, havia construído uma ferrovia que contornava a região das Sete Quedas (ANDRADE, 1941). A região das Sete Quedas no rio Paraná era formada por um conjunto de cachoeiras e redemoinhos que

impossibilitava a navegação; ao construir essa ferrovia, a Mate Laranjeira integrava o percurso do alto com o médio paraná.

No entanto, em 1943 e no auge do Estado Novo, Getúlio Vargas centralizou todo o sistema hidroviário da bacia do Prata, nacionalizando o sistema de navegação do rio Paraná e Paraguai, incluindo a Companhia Lloyd Brasileiro, na época a principal responsável pela organização da navegação e embarcações utilizadas nos rios Paraná e Paraguai, bem como, estatiza a Companhia de Viação São Paulo – Mato Grosso e a Companhia Mate Laranjeira por meio do Decreto Lei nº 5.252, de 16 de fevereiro de 1943. Vemos que essa decisão do Governo Federal possa ter refletido diretamente nas ações da Companhia de Viação São Paulo – Mato Grosso, que como vimos anteriormente, após ser vendida 1939 para Antonin Bata passa a investir cada vez mais na colonização das suas glebas agrícolas.

Por meio desse Decreto, todo o conjunto de infraestruturas, instalações e embarcações passaram ao domínio da União por meio do Serviço de Navegação da Bacia do Prata (S.N.B.P). O S.N.B.P tornou-se uma entidade autárquica subordinada ao Ministério da Viação e Obras Públicas e à Comissão da Marinha Mercante, Comissão autônoma administrativa e financeiramente, e que já era responsável pela navegação fluvial, lacustre e marítima do país desde 1941, quando foi criada por Getúlio Vargas pelo Decreto Lei nº 3.100, de 7 de março do mesmo ano. De acordo com o Art.3 do Decreto Lei nº 5.252, de 16 de fevereiro de 1943, o Serviço de Navegação da Bacia do Prata apresentava quatro principais objetivos:

> a) o desenvolvimento e aperfeiçoamento do serviço de navegação dos rios da Bacia do Prata; b) a coordenação do tráfego fluvial com os demais meios de transportes, nacionais ou estrangeiros; c) a formação de escolas profissionais para o seu pessoal; e d) a instalação de oficinais e outros serviços anexos em território nacional, na zona de sua navegação.

Ao longo do Decreto, verifica-se que a nova autarquia realizaria a aquisição de todos os serviços e infraestruturas de navegação que existiam na Bacia do Prata em território nacional, assim como, teria posse e jurisdição sobre terrenos portuários e as vias públicas de acesso, *"para obras complementares das instalações portuárias, oficinas e linhas de transmissão, comunicação e adução necessárias aos serviços."*. Obteria também isenção de impostos e subsídios no desenvolvimento das atividades, de combustíveis, maquinários, aparelhos, embarcações e infraestruturas.

Evidentemente, nesse contexto de "Marcha para o Oeste" Getulista da década de 1940, os principais troncos ferroviários, como a Noroeste em 1912 e a Sorocabana em 1922 já haviam atingido o rio Paraná. Entre eles, faltava apenas a Estrada de Ferro Paulista, da Companhia Paulista

de Estradas de Ferro atingi-lo, numa região já demarcada desde 1916, aproximadamente, no espigão entre os rios do Peixe e Aguapeí.

Nesse processo, muitas cidades oriundas de patrimônios laicos, culturas agrícolas e estradas de rodagem se intensificaram no extremo oeste paulista. Cidades como Presidente Epitácio e Presidente Prudente ao longo da Sorocabana, e Araçatuba e Jupiá ao longo da Noroeste são algumas entre diversas que apareceram. Estradas de rodagem são abertas, e uma cultura de especulação do território passou então a fazer parte do imaginário empresarial e imobiliário de pequenos empresários do interior paulista, sobretudo de Campinas e região, que após a crise de 1929 e a queda do preço no café passam a investir cada vez mais no loteamento de terras agrícolas no interior do Estado.

Na região da Noroeste um conjunto de cidades se desenvolveram ao longo dos trilhos da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, de 1905, ano que marca o início da construção dos trilhos, até 1912, quando a ferrovia atinge o rio Paraná em Porto Jupiá. Entre esses municípios destacamos: Avaí, fundado em 1905 a partir de doação de terras, é atingido em 1906 pelos trilhos da Noroeste, e em 1919 obtém sua autonomia administrativa e política, tornando-se um município pautado na agricultura e na pecuária (IBGE, 1957a). Além de Avaí, seguiram-se os municípios de Presidente Alves, Cafelândia e Lins, que também conquistaram a emancipação política em 1919, Promissão em 1923, Avanhandava em 1926, Penápolis em 1911, Glicério em 1925, Birigui e Araçatuba, ambos em 1921[33]

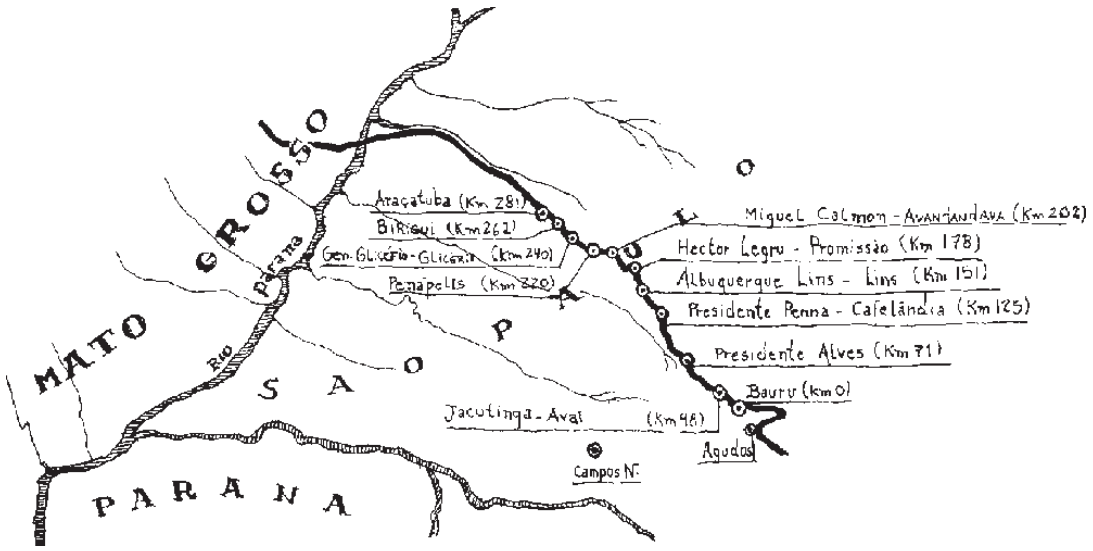


FIGURA 27 – TRAÇADO DA COMPANHIA ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL - ESTAÇÕES/POVOADOS. FONTE: GUIRARDELLO (1999)

[33] O conjunto desses municípios foi consultado na Enciclopédia dos Municípios Brasileiros, 1957 Vol. 28,29,30.

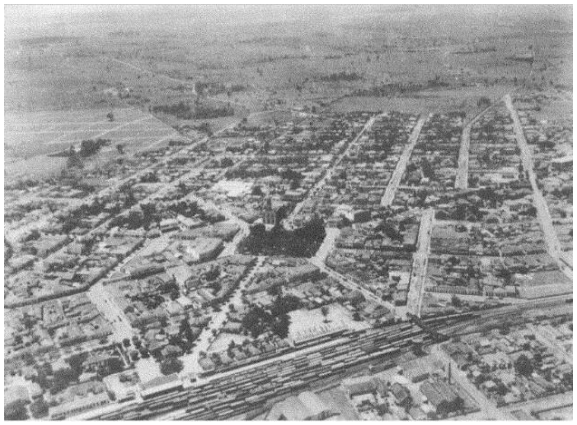




FIGURA 28- VISTA AÉREA DE ARAÇATUBA. FONTE: IBGE (1957A)

FIGURA 29- PRAÇA PÚBLICA EM PENÁPOLIS. FONTE: IBGE (1957B)



FIGURA 30 - VISTA AÉREA DE PRESIDENTE PRUDENTE, 1940. FONTE: IBGE (1957B)

Na região da Sorocabana, Presidente Prudente, fundada ainda como povoado em 1917, encontrou seu desenvolvimento econômico a partir de 1919, data em que a ferrovia Sorocabana chegou na região. Em 1922 tornou-se município e comarca e em 1950 apresentava de acordo com Censo do IBGE, 60.903 habitantes, 54 % destes na zona rural. O desenvolvimento econômico do município estava pautado na policultura com destaque para a cultura do algodão, café, amendoim e batatas. (IBGE, 1957b)



FIGURA 31 – CAIS DO SISTEMA DE NAVEGAÇÃO DO RIO PARANÁ, PRESIDENTE EPITÁCIO. FONTE. IBGE (1957B)

Na ponta da Sorocabana, e constituindo uma cidade portuária com conexão intermodal com a ferrovia, Presidente Epitácio, na antiga região da instalação do Porto Tibiriçá, se desenvolveu com base na ligação portuária com o rio Paraná.

Como vimos, a origem da cidade é de 1922, data em que os trilhos da ferrovia Sorocabana atingiram as margens do rio Paraná, no porto Tibiriçá. Até essa data, transitavam pela região apenas comitivas de boiadeiros que demandavam de Mato Grosso pela "Estrada Boiadeira". Em 1948 Presidente Epitácio tornou-se município, e em 1950 apresentava 6.384 habitantes, 60 % destes na

zona rural, a economia do município estava fundamentada na extração, transporte e beneficiamento da madeira (IBGE, 1957b)

Além de Presidente Epitácio e Presidente Prudente, outras cidades, entre as décadas de 1910 e 1940 surgiram ao longo dos trilhos na Alta Sorocabana, vemos, entre outras, a formação das cidades de Assis que tornou-se município em 1917, Paraguaçu Paulista emancipada em 1924, Rancharia em 1935, Martinópolis em 1938, Regente Feijó em 1935 (em homenagem ao centenário do Decreto de 1835), Presidente Bernardes em 1935, Santo Anastácio em 1925 e Presidente Venceslau em 1926.

No contexto em que a navegação no rio Paraná estava se desenvolvendo por meio de concessões do poder público e vinculado com as atividades comerciais e econômicas, do outro lado do Estado, o governo já discutia também, o desenvolvimento de estradas de rodagem subsidiária ao complexo ferroviário. Aparecerá pela primeira vez um plano sistematizado de viação, integrando a navegação fluvial, estradas de rodagem e ferrovias. A primeira ideia para o desenvolvimento desse plano data ainda do século XIX, de 1886, no entanto, o Estado não detinha à época informações cartográficas corretas que subsidiassem um plano (TAVARES, 2015). Só depois dos levantamentos cartográficos da Comissão Geográfica e Geológica, a qual vimos anteriormente, foi possível o Estado empreender o plano, que foi publicado em 1913, outros planos sucederam, e ao longo das décadas de 1930 a 1950, a política rodoviária passa a ganham cada vez mais espaço nas ações planejadoras do poder público.

No próximo subcapítulo veremos o desenvolvimento da política rodoviarista e o impulso das estradas de rodagem no Estado de São Paulo, e a partir do relatório da Companhia Paulista de Estradas de Ferro de 1918, sendo esse o mais antigo que encontramos e que apresenta as possibilidades de integração dos trilhos da ferrovia Paulista com a hidrovia do rio Paraná, veremos o processo de extensão dos trilhos da ferrovia Paulista até a sua margem, no Porto das Marrecas.

1.3 Estradas de rodagem, planos de viação e a expansão dos trilhos da Ferrovia Paulista.

De acordo com o Reis Filho (1993) apesar dos primeiros veículos automóveis terem chegado em São Paulo em 1904, o seu uso como transporte nas vias urbanas só começou a se desenvolver a partir de 1910. Até então, as principais vias das cidades eram destinadas ao tráfego de bondes elétricos e às carruagens. Os veículos eram excessivamente caros e reservados à uma pequena parcela da população. Nesse contexto, nas primeiras décadas do século XX, o automobilismo era considerado um esporte para ricos.

De acordo com Tavares (2015) e Reis Filho (2010) um dos principais incentivadores das estradas de rodagem em São Paulo foi o advogado e político Washington Luís (1869 – 1957), visto que a agenda na defesa do transporte rodoviário esteve presente na trajetória do político em todos os seus cargos, como Secretário de Estado, Deputado, Prefeito, Governador e Presidente da República.

Em 1913 Washington Luiz como Deputado Estadual, foi um dos responsáveis pela Lei 1406, de 26 de dezembro de 1913, que autorizava o trabalho de penitenciários do Estado nas obras de construção das estradas de rodagem; e nesse contexto incentivou também a organização do primeiro plano geral de viação que contemplasse as futuras rodovias do Estado. Esse plano foi elaborado no mesmo ano pelo engenheiro Clodomiro Pereira da Silva, engenheiro da Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas do Estado, e pela primeira vez um plano viário e documento oficial do Estado mencionava as estradas de rodagem (GRANDI, 2010). Nesse plano, as estradas de rodagem apareceram como subsidiárias à malha ferroviária, inseridas em uma lógica de comunicação com os principais municípios e regiões distantes do Estado, uma flexibilidade que os trilhos das ferrovias não apresentavam.

De 1913 até 1920, aproximadamente, Reis Filho (2010) pontua que as obras executadas pela mão-de-obra penitenciária, apesar do baixo custo da execução, eram lentas e tornaram-se inadequadas para os objetivos do Estado em promover um desenvolvimento mais rápido das rodovias. Será nesse cenário, pontua o autor, que apareceram as primeiras concessões públicas para empresas construtoras e empreiteiras, dando origem à relação pública-privada na viabilização das estradas de rodagem no Estado, característico aos dias atuais.

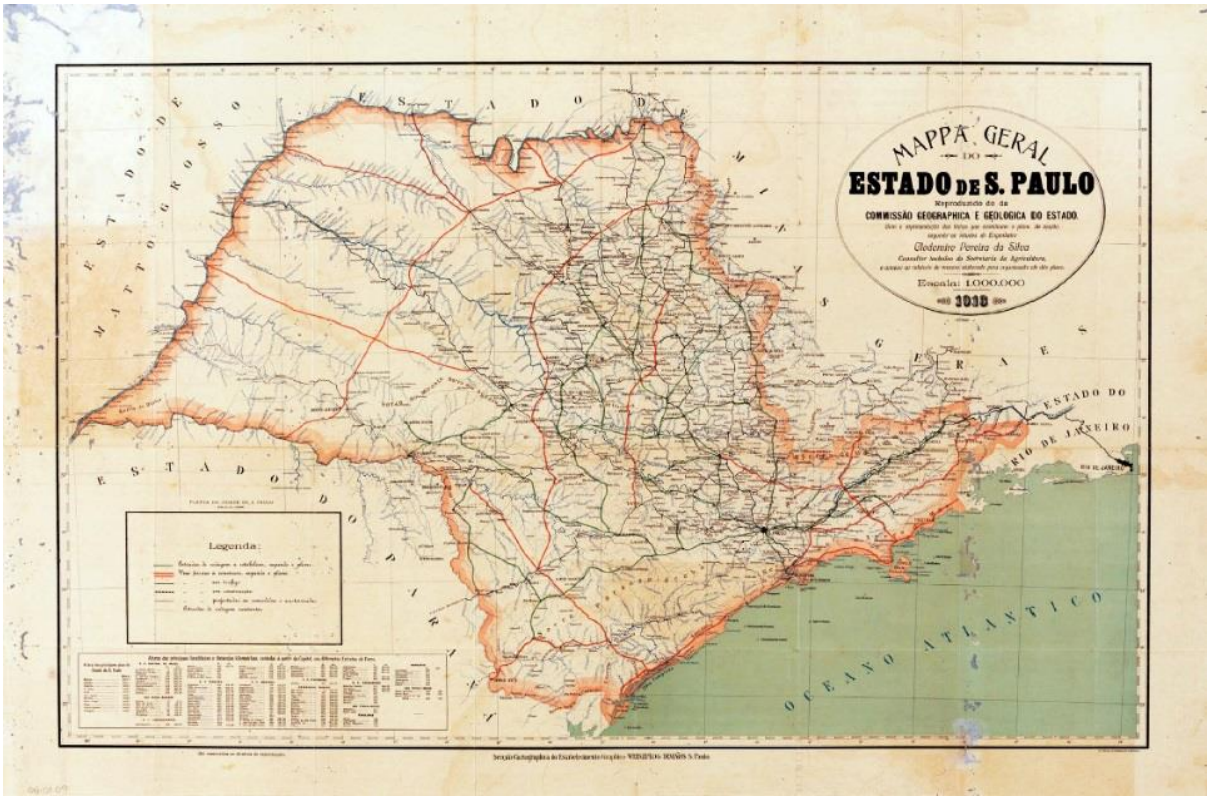


FIGURA 32 - ESTRADAS DE RODAGEM, 1922. FONTE: REIS FILHO (2010)

Em 1921, em sua gestão no Governo do Estado, Washington Luiz, através da Lei n. 1835-C, de 26 de dezembro de 1921, instituiu a Inspetoria de Estradas de Rodagem. Esse órgão estava submetido a Diretoria de Obras Públicas da Secretaria da Agricultura e era responsável pela estudos técnicos, projetos e orçamentos, bem como pela *"fiscalização das estradas de rodagem estaduais, ficando a parte administrativa e de expediente sob responsabilidade da Diretoria de Obras Públicas"* (GRANDI, 2010 p. 117). Em relação às obras realizadas nesse período, temos a transformação da Estrada do Vergueiro em Rodovia Caminho do Mar, ligando São Paulo à baixada santista e ao Porto de Santos, e a inauguração da Anhanguera, conectando São Paulo à Campinas em 1921. Em 1934, a Inspetoria de Estradas de Rodagem será transformado no DER- Departamento de Estradas e Rodagens.

Ao termino do mandato de Washington Luiz no Governo em 1924, o Estado de São Paulo apresentou 1.535 quilômetros de estradas de rodagem construídas, e o número passou de 5.596 automóveis e 22 caminhões em 1920, para 17.403 automóveis e 4.395 caminhões em 1924 (GRANDI, 2010). Evidentemente, o impacto do rodoviarismo exercerá influencias também nas regiões mais afastadas da Capital, atingindo o interior e o extremo oeste paulista.

No interior do Estado de São Paulo, na região do extremo oeste paulista, antes da chegada dos primeiros automóveis e abertura das estradas de rodagem, as comunicações entre as zonas produtoras e as estações ferroviárias eram realizadas por tropas de muares e carros de boi. Nesse

cenário, de acordo com Monbeig (1984) as estradas de rodagem começaram a ser abertas a partir da década de 1920, compostas pelas antigas "estradas de terra e boiadeiras" e associadas ao uso dos primeiros automóveis que chegaram na região.

A construção dessas estradas viabilizou a utilização dos caminhões para a circulação de matérias-primas e produtos diversos entre as fazendas produtoras, pousos e patrimônios e as estações ferroviárias mais próximas, sejam elas da Alta Sorocabana, Alta Paulista, Noroeste ou Araraquarense; bem como para o uso das jardineiras, - veículo misto de caminhão e ônibus -, que era utilizado para a circulação dos primeiros moradores e posseiros.

Apesar de destacarmos nesse capítulo as ações planejadoras do poder público, a maior parte dessas estradas de rodagem no oeste e estremo oeste paulista foi viabilizada pela ação empreendedora de fazendeiros e empresas imobiliárias colonizadoras que atuaram na região. Nesse contexto, após abrirem as estradas, os empreendedores, detentores da terra, passaram a abrir serrarias e a fundar patrimônios laicos, promovendo o seu loteamento rural e urbano. Na Alta Paulista, especificamente, as cidades novas que ali surgiram estavam inseridas nessa perspectiva rodoviarista e antecederam a chegada dos trilhos da ferrovia paulista, que estavam sendo prolongados, do ramal de Agudos até a margem do rio Paraná, desde 1919, aproximadamente. Após a chegada dos trilhos da Paulista na cidade de Tupã em 1941, o processo de urbanização pautado na rodovia será intensificado. De acordo com Monbeig (1984 p. 239)

> "Na Alta Paulista, a rodovia é que favorece a abertura dos loteamentos. A Estrada de ferro progride aos saltos, porque os administradores não se decidem pela colocação dos trilhos senão quando a região está suficientemente povoada e em pleno rendimento. Tupã e seus arredores estavam já muito ativos quando, em 1941, foi feita a ligação a Marília. Ora, a companhia ferroviária também constrói estradas de rodagem e desempenha, inclusive, o papel de empresa de transportes rodoviários. Fez construir assim, uma estrada que, partindo de Tupã, vai até Adamantina e, a partir daí, ainda carroçável mas menos cuidada, atinge Gracianópolis e, mais adiante o Rio Paraná, no porto das Marrecas. Conhece-se na região a política rodoviária da Paulista e, por essa razão, os loteamentos foram levados, depois de 1940, até quase as margens do rio da fronteira, o Paraná. O sitiante mais afastado, que está a mais de duzentos quilômetros do terminal ferroviário, não está isolado".

A ferrovia Paulista da Cia. Paulista de Estradas de Ferro, desde 1916, apresentava o intuito de alcançar o rio Paraná seguindo o espigão entre os rios do Peixe e Aguapeí. No relatório da Companhia Paulista nº 69 de 1918, encontramos o primeiro intuito da companhia em atingir o rio Paraná e promover uma futura conexão da ferrovia com a rota de navegação na bacia do rio. Nas próximas linhas veremos mais detalhes sobre o processo de expansão da Paulista do ramal de Agudos em direção ao rio Paraná e a participação do poder público viabilizando as concessões necessárias para os prolongamentos.



FIGURA 33 - CAPA DO RELATÓRIO Nº 69 DA CIA. PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO. FONTE: ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO (2019)

De acordo com o relatório n. 69, em 1916, foi encarregada uma comissão de engenheiros da companhia para fazer o levantamento e reconhecimento cartográfico da região situada entre os rios do Peixe e Aguapeí, reconhecimento que como vimos anteriormente, também havia sido realizado pela Comissão Geográfica e Geológica do Estado 10 anos antes.

Após apresentar uma série de gráficos e dados que apontavam o desenvolvimento econômico da companhia e o papel da ferrovia, em conjunto com as outras Companhias Ferroviárias para o enriquecimento do Estado durante os primeiros anos de século XX, o relatório da Companhia argumenta que, seguindo as projeções de crescimento econômico, seria conveniente para o futuro próximo da Companhia Paulista, o prolongamento da linha da ferrovia do ramal de Agudos para além da cidade de Piratininga, e estendendo-se até o rio Paraná *"sobre cuja imensa bacia será fácil estabelecer oportunamente um serviço regular de navegação"* (1918 p. 33)

De acordo com o relatório da Paulista (1918 p. 41-42), nessa mesma época, a Companhia havia entrado em contato com a diretoria da Sorocabana, que já estava muito adiantada em direção ao rio Paraná, *"no sentido de se discriminarem as zonas sobre que caberia às duas Companhias, e respectivamente, desenvolver o seu sistema de viação."* De acordo com o relatório:

> "(...) Como é sabido, compõe-se a vasta região de que se trata de tres longas faixas parallelas, mais ou menos de egual largura e comprehendidas entre limites naturaes – a primeira entre o rio Tieté e o Feio, a segunda entre o Feio e o Peixe, e a terceira entre o Peixe e o Paranapenama.
>
> Em consequencia das concessões outorgadas à Noroeste do Brasil e à Sorocabana (...) Cada uma daquellas tres faixas terá a percorrel-a um grande eixo de viação férrea.
>
> Está já construida a Noroeste, que serve a zona entre o Tietê e o Feio; acha-se em grau muito adeantado de construção o prolongamento da Sorocabana, de Santo Grande ao rio Paraná, lançado na zona entre o Paranapanema e o Peixe; só falta a Paulista emprehender a linha destinada a servir a faixa central, comprehendida entre o Feio e o Peixe, com cerca de 300 kilometros de extensão até o rio Paraná" (1918 pp. 41-42)

Nesse contexto, o relatório informa que Companhia passou a realizar o reconhecimento geral da região, *"a partir de Piratininga, estação terminal do nosso ramal em Agudos,"* até a beira do rio Paraná, *"com*

o fim de conhecer a sua topographia geral, a qualidade das terras, sua vestimenta, em summa, suas principaes condições com relação ao problema technico e ao problema economico" (1918 p.42-43).

De acordo com o relatório, todas as informações colhidas pela comissão de engenheiros responsáveis pelo reconhecimento indicavam condições favoráveis à realização do prolongamento da linha até às cabeceiras do Tibiriçá, numa extensão de 100 quilômetros, aproximadamente. O restante do percurso até o rio Paraná apresentava a existência de algumas fazendas e sítios, e que apesar de estarem distantes da estrada de ferro, apresentavam *"pequenas lavouras de café, já formadas, e o início de grandes culturas"*; esse restante do percurso era composto também por porções de *"frondosa matta e constituída em grande proporção de terras de primeira qualidade, assignaladas pela presença dos melhores padrões conhecidos, como jangada brava e pau d'alho"*; tais características, de acordo com os engenheiros, dificultaria, no primeiro momento, um projeto de prolongamento dos trilhos até o rio Paraná.

Ainda de acordo com o relatório, com base nos estudos cartográficos, a diretoria da Companhia passou a requerer do Governo do Estado a concessão necessária para iniciar o prolongamento e extensão da linha nos seus 100 primeiros quilômetros, até as nascentes do Tibiriçá. No entanto, assevera que a construção só se iniciaria após a normalização dos conflitos na Europa em decorrência da Primeira Guerra Mundial. Só assim seriam possíveis as importações de máquinas e equipamentos diversos.

O relatório aponta que a diretoria da Companhia estava segura que a zona da Alta Paulista teria rápido desenvolvimento econômico. Afirma que as derrubadas das matas à beira da nova linha possibilitariam o desenvolvimento da agricultura e pecuária, como também seriam aproveitadas *"no fornecimento de lenha e dormentes para consumo da estrada"* (1918 p. 43). De acordo com o relatório, após completar os 100 primeiros quilômetros da ferrovia, até às nascentes do Tibiriçá, o prolongamento da mesma prosseguiria *"na medida em que a atividade agrícola da região"* reivindicasse *"o avançamento da nova linha, que assim se irá prolongando até atingir o seu termo natural – a barranca do Paraná"* (1918 p. 44). O relatório finaliza destacando que dos três grandes eixos de penetração ferroviária no Estado de São Paulo até o rio Paraná, a ferrovia Paulista é o que teria o caminho mais curto, aliando as tecnologias mais avançadas e integrando um sistema de viação ferroviária, e posteriormente fluvial, contribuindo no desenvolvimento econômico e na ocupação da vasta zona.

A concessão pública requerida pela Companhia Paulista em 1918 para iniciar os prolongamentos dos trilhos foi oficializada em 1919 por meio do Decreto n. 3.102 de 16 de outubro; a partir dessa data foram iniciados os prolongamentos do terminal do ramal de Agudos até às cabeceiras do rio Tibiriçá, aproximadamente 90 km. Na sequência, o Decreto n. 3.391, de 9 de setembro de 1921, concedeu para a companhia, para além dos 90 km do decreto precedente, um prolongamento dos

trilhos de mais 30 km, até encontrar a estrada de rodagem de Presidente Penna a Platina. Em 1933, o Decreto n. 6.126, de 25 de outubro do mesmo ano, concedeu à companhia a extensão dos trilhos entre as cidades de Marília e Pompéia, aproximadamente 31,2 km.

Outros decretos foram expedidos ao longo dos anos: o Decreto n. 8.349, de 1 de junho de 1937, viabilizou a extensão dos trilhos entre os municípios de Pompéia e Tupã, passando por Santana. 10 anos depois, o Decreto n. 17.504-A, de 20 de agosto de 1947, concedeu a licença para construção e extensão da estrada de ferro entre Tupã e Adamantina. E por fim, através do Decreto n. 21.663-A, de 19 de agosto de 1952, o Governo do Estado de São Paulo, por meio de Lucas Nogueira Garcez, concedia à companhia a licença para a construção, uso e extensão da estrada ferro, do prolongamento de Agudos, entre Adamantina e Panorama, na beira do rio Paraná, passando por Dracena e com aproximadamente 96 quilômetros de extensão.

Nesse sentido, seguindo seu planejamento estipulado, partindo do ramal de Agudos, nas proximidades de Bauru, a ferrovia Paulista alcançou o município de Cabrália em 1924, Duartina em 1925, Gália em 1926 e Marília em 1928, permanecendo com as pontas dos trilhos na cidade até 1935, quando foi inaugurada a estação na cidade de Pompéia. A cidade de Pompéia foi a ponta dos trilhos até 1940, quando foi inaugurada a estação na cidade de Quintana. Em 1941 será inaugurado a estação de trem na cidade de Tupã. Ao longo de 22 anos, os trilhos serão estendidos de Tupã até o rio Paraná. Em 1949, os trilhos atingem a cidade de Oswaldo Cruz, em 1950 as cidades de Inúbia Paulista, Lucélia e Adamantina, mantendo os trilhos em Adamantina por 9 anos. Em 1959 os trilhos atingiram Flórida Paulista e Dracena, chegando, por fim, a ferrovia em Panorama, na divisa do Estado apenas em 1963.

A trajetória da Companhia Paulista e sua expansão pelo Estado de São Paulo ao longo da primeira metade do século XX até a década de 1960 foi relativamente bem-sucedida, visto que alcançou em 1930 a cidade de Colômbia, nas margens do rio Grande na divisa com Minas gerais, e em 1963, o rio Paraná, na cidade de Panorama na fronteira de estado com Mato Grosso. Além de adquirir nesse contexto, inúmeras ferrovias menores e tributárias, o que aumentou significativamente suas infraestruturas físicas e atuação regional. Exemplos dessas aquisições foram o caso da E.F Rio Claro em 1892 no final do século XIX; das Estradas de Ferro: Morro Agudo, Barra Bonita, Jaboticabal, São Paulo – Goiás e Douradense ao longo das décadas de 1940 e 50 (GRANDI, 2010).

TABELA 2 - DESENVOLVIMENTO DA REDE FERROVIÁRIA NA ALTA PAULISTA, ENTRE 1935 E 1960. FONTE: TABELA DO AUTOR, ADAPTADO DE GRANDI (2010)

Anos	**Extensão total da linha Paulista.**	**Ponta dos trilhos**
1935	1.497	Pompéia
1940	1.512	Quintana
1941	1.537	Tupã
1949	1.896	Oswaldo Cruz
1950	2.071	Inúbia Paulista, Lucélia e Adamantina
1959	2.209	Flórida Paulista e Dracena
1963	2.249	Panorama

De acordo com os dados de Grandi (2010) em 1930 a ferrovia apresentava, ao todo, uma extensão 1.475 quilômetros de trilhos instalados. Nessa época, como vimos, os trilhos da companhia já haviam atingido o rio Grande na divisa com Minas Gerais. Nesse sentido, o prolongamento dos trilhos passou a ser mais acentuado no ramal que partia de Agudos em direção ao rio Paraná.



FIGURA 34 - MAPA DE COMPOSIÇÃO DOS TRILHOS DA FERROVIA PAULISTA, SEUS PRINCIPAIS RAMAIS E LINHAS TRIBUTÁRIAS. FONTE: SERAFIM (2007)

Ao longo do texto pudemos observar que a partir da ascensão de Vargas em 1930 e da ditadura do Estado Novo (1937-1945), um conjunto de políticas e planos foram desenvolvidos e tiveram repercussão no Estado de São Paulo. O Governo Federal buscava romper com as oligarquias regionais em um plano sistemático de integração nacional e desenvolvimentismo. A Marcha para o Oeste é resultado desse contexto histórico.

A partir do próximo e último subcapítulo veremos mais detalhes sobre a governo de Vargas e quais foram as principais questões que ensejavam a ocupação e o desenvolvimento da hinterlândia nacional a partir do Estado Novo, bem como as primeiras discussões para o desenvolvimento do Vale do rio Paraná direcionadas pela CIBPU – Comissão Interestadual da Bacia Paraná – Uruguai, a partir da década de 1950 e que tiveram reflexo no extremo oeste paulista e no rio Paraná. Visto que algumas dessas questões já foram trabalhadas ao longo do capitulo, não entraremos em muitos detalhes, o objetivo é entender as particularidades daquele contexto político. De acordo com Francisco Prestes Maia, o projeto urbano desenvolvido para Panorama estava em sintonia com a "Marcha Para o Oeste" do Estado Novo. Nesse sentido, tornou-se fundamental entender esse contexto, e perceber nuances que propiciaram aquele contexto histórico específico.

1.4 Estado Novo, *Marcha para o Oeste*, e as primeiras discussões para o desenvolvimento no Vale do rio Paraná.

A crise do café advinda do *crack* da bolsa de valores de Nova Iorque de 1929 terá como principais consequências a queda brusca da cotação do café em nível internacional e um enfraquecimento político e econômico das oligarquias cafeeiras. Nesse contexto, grupos regionais passaram a disputar o poder político e econômico do país, e encontramos os primeiros indícios de transição do centro dinâmico da economia da cafeicultura para a indústria (FURTADO, 1971). Getúlio Vargas aparece nesse cenário ao lançar as bases de um governo central que superasse os regionalismos e integrasse o país, tornando-se Chefe do Governo Provisório em 1930 e Presidente da República em 1934.



FIGURA 35 - CARTAZ DO PROGRAMA "MARCHA PARA O OESTE". FONTE: HTTP://MEMORIALDADEMOCRACIA.COM.BR/CARD/E-A-MARCHA-PARA-O-OESTE. ACESSO EM 2019

Em 1937 Getúlio Vargas instaura o governo ditatorial do Estado Novo (1937 – 1945), buscando promover, entre outras, a construção de uma nova sociedade e sentimento de nacionalidade, integração e desenvolvimento. A busca por uma integração regional passou ser tônica de uma agenda geopolítica que buscava consolidar o desenvolvimentismo nacional e impulsionar a ocupação e a integração de regiões "vazias" do território. De um lado, desafogar das grandes capitais urbanas o crescimento populacional promovido pelo êxodo rural; de outro, desenvolver a economia regional no interior, integrando as regiões na fundação de cidades novas conectadas à sistemas de transporte, bem como aspectos estratégicos e militares na defesa das fronteiras nacionais. Tal política ficou conhecida pelo slogan "Marcha para o Oeste" em uma evidente alusão à frente pioneira dos Estados Unidos, e se buscava em grande medida uma interiorização do país. De acordo com Vargas, em seu discurso de 1938 durante a inauguração da cidade nova de Goiânia, nova capital do estado de Goiás, afirma que:

> "A civilização brasileira, mercê dos fatores geográficos, estendeu-se no sentido da longitude, ocupando o vasto litoral, onde se localizaram os centros principais de atividade riqueza e vida. Mais do que uma simples imagem, é uma realidade urgente e necessária galgar a montanha, transpor os planaltos e expandir-nos no sentido das latitudes. Retomando a trilha dos pioneiros que plantaram no coração do Continente, em vigorosa e épica arremetida, os marcos das fronteiras territoriais, precisamos de novo suprimir obstáculos, encurtar distâncias, abrir

> caminhos e estender as fronteiras econômicas, consolidando, definitivamente, os alicerces da Nação.
>
> O verdadeiro sentido de brasilidade é a Marcha para o Oeste. No século XVIII, de lá jorrou o caudal de ouro que transbordou na Europa e fez da América o Continente das cobiças e tentativas aventurosas. E lá teremos de ir buscar: - dos vales férteis e vastos, o produto das culturas variadas e fartas; das entranhas da terra, o metal com que forjar os instrumentos da nossa defesa e do nosso progresso industrial.
>
> Para tanto, empenharemos todas as energias disponíveis. Não será, certamente, obra de uma única geração, mas é a que tem de ser feita, e ao seu início queremos, por isso consagrar o melhor dos nossos esforços.
>
> Persistiremos na disposição de suprimir as barreiras que separam zonas e isolam regiões, de sorte que o corpo econômico nacional possa evoluir homogeneamente, e expansão do mercado interno se faça sem entraves de nenhuma espécie. Reequipando portos, remodelando o material ferroviário e construindo novas linhas, abrindo rodovias e aparelhando a frota mercante, conseguiremos articular, em função desse objetivo, os meios de transporte e os escoadouros da produção. Em conexão com tais empreendimentos, visando, precisamente, facilitar e garantir a sua execução, instalaremos a grande siderurgia, se necessário, por iniciativa do próprio Estado, ativaremos as pesquisas de petróleo e continuaremos a estimular a utilização, em maior escala, do carvão mineral e do álcool combustível." (VARGAS, 1938 pp. 124-125)

Getúlio Vargas lançou a diretriz de "Marcha para o Oeste" durante as comemorações da inauguração de Goiânia, cidade nova para sediar a Capital do Estado do Goiás, na região central do país[34]. O projeto urbano de Atílio Correia Lima para Goiânia foi desenvolvido em 1934, no entanto, nos anos posteriores, devido à desajustes de ordem contratual, foi desenvolvido pelo engenheiro Armando de Godoy. Campos (1999 p. 505) afirma que o principal objetivo da "Marcha para o Oeste" seria fazer o país *"voltar-se para o interior, integrando o território ao organismo coeso do Brasil novo, sob a tutela do governo central"*. Nesse sentido, de acordo com o autor, a construção de Goiânia, como a nova capital do Estado de Goiás, na região central do país, seria simbólica dessa política.

[34] https://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/JK/artigos/Brasilia/ConquistaOeste

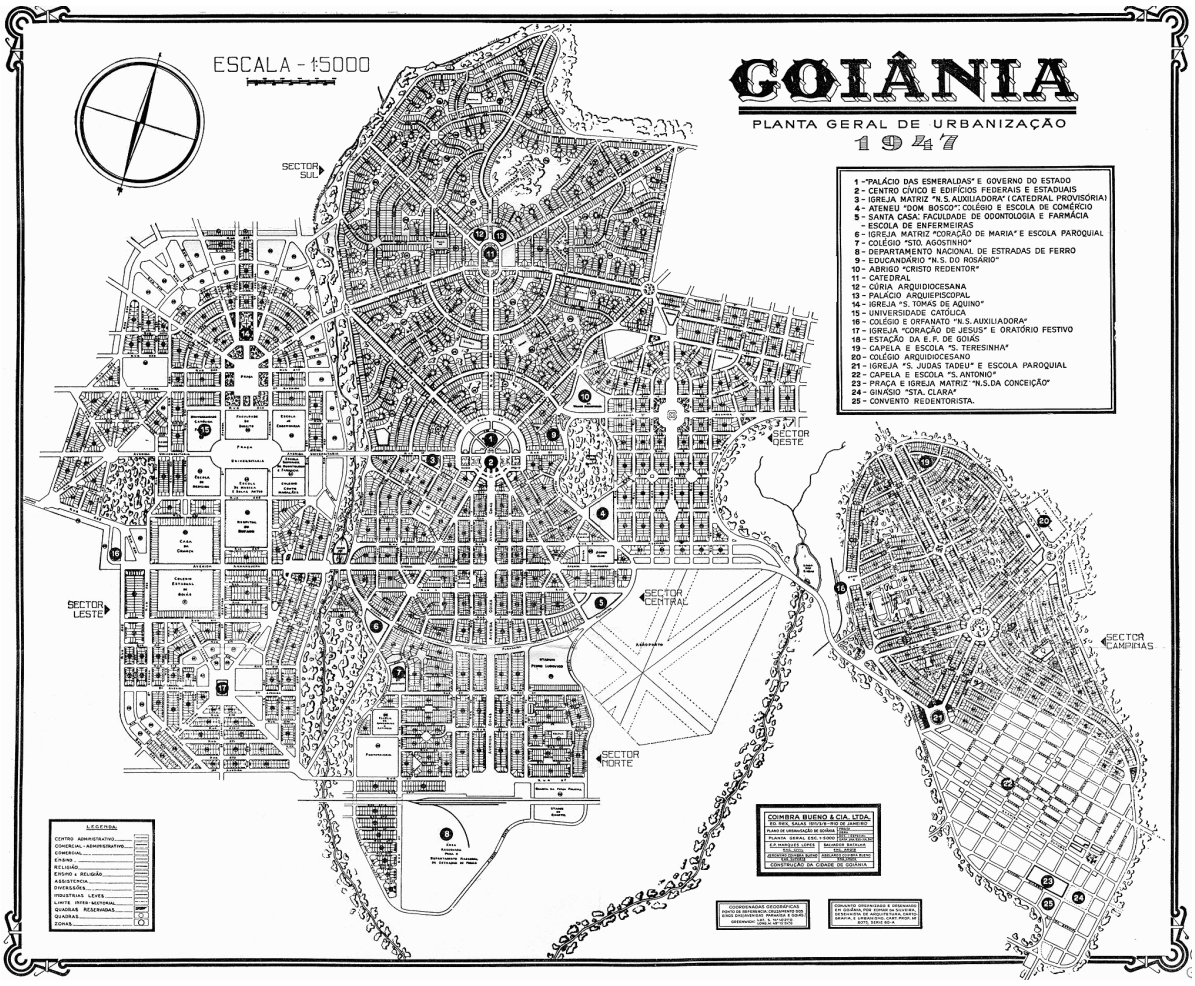


FIGURA 36 – PLANTA GERAL DE URBANIZAÇÃO DE GOIÂNIA DE 1947, PLANO ORIGINAL DE ARMANDO DE GODOY. FONTE: HTTP://VM136.LIB.BERKELEY.EDU/EART/MAPS/GOIANIX.GIF. ACESSO EM 2019.

Os projetos para a integração e desenvolvimento regional passaram então a ser desenvolvidos e publicados em Decretos por Vargas, como já observamos ao longo desse capítulo, e notamos também a criação de novas instituições de pesquisas que subsidiaram para o Governo um conhecimento mais preciso da realidade do país e de toda a sua extensão territorial, como o Conselho Nacional de Geografia e o Conselho Nacional de Estatística, que juntos conformaram o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística em 1938.

A "Marcha para o Oeste" passou a ser noticiada na grande mídia nacional, e o Estado Novo não economizou recursos em apresentar a conquista do Oeste como necessária à modernidade nacional no imaginário popular. Simpatizante do Estado Novo, Cassiano Ricardo publicou em 1940 o livro *"Marcha Para o Oeste: a influência da bandeira na formação social e política do Brasil",* na obra argumenta a necessidade de se redescobrir o Brasil do Oeste, e aponta a figura do presidente Vargas e do Estado Novo como a propulsora dos novos tempos e descobertas. Outras obras, como *"O Rio Paraná no roteiro da Marcha para o Oeste"* publicada em 1940 por Theóphilo de Andrade, também compõem o

cenário ideológico e político do contexto de resgate da figura "mitológica/ideológica" do bandeirante e do sertão que precisava ser "conquistado". Assim como nas obras de Cassiano Ricardo e de Theóphilo de Andrade, nas muitas publicidades da "Marcha para o Oeste" houve um resgate ideológico da figura do bandeirante, como se o Brasil fosse redescoberto e recolonizado por Vargas e seus aliados. Um novo Brasil, um Estado Novo.

Dentre os decretos assinados por Vargas referente à "Marcha para o Oeste" encontramos o Decreto Lei n. 2.009, de 9 de fevereiro de 1940, que apresentou a nova organização para os núcleos coloniais, sejam eles, de acordo com o Art. 2, promovidos pela União, Estados e Municípios, por empresas de viação férrea ou fluvial, companhias, associações ou por particulares. E no ano seguinte, o Decreto Lei n. 3059, de 14 de fevereiro de 1941, delimitou novas regras para a criação de colônias agrícolas nacionais, promovidas exclusivamente pela União. Essas colônias seriam destinadas à proprietários rurais brasileiros, pobres e que revelassem aptidão para os trabalhos agrícolas, e excepcionalmente, para agricultores estrangeiros qualificados. Também deviam estar localizadas em regiões propícias à agricultura e próximas à cursos d'água, além de apresentarem projeto urbanístico desenvolvido para a sua sede urbana e planejamento para o desenvolvimento da colonização, os quais deviam ser submetidos diretamente ao Presidente da República para aprovação. Gomes (1999) citando Diniz Filho (1993) apresenta como experiências dos núcleos coloniais promovidos pelo Governo as realizações no alto Tocantins, com o caso da Colônia Agrícola Nacional de Goiás; o programa de ocupação do sertão de Pernambuco, na gestão do interventor Agamenon Magalhães, o Núcleo de São Bento, na baixada fluminense, Rio de Janeiro, e mais próxima do extremo oeste paulista, a colônia de Dourados e de Foz de Iguaçu. Regiões que já estavam previstas pela Constituição de 1937 como estratégicas e fundamentais para ocupação nacional.

No contexto do Estado Novo (1937 a 1945), a região sul do Estado de Mato Grosso apareceu com grande frequência nos discursos de Getúlio Vargas, como também dos Interventores de São Paulo e Mato Grosso. Nesses discursos encontramos a defesa da colonização e ocupação dessas terras, fundação de núcleos e povoamentos e de intensificar as relações comerciais na região. Como vimos anteriormente, o Sul de Mato Grosso, assim como o extremo oeste paulista ao longo dos rios Paraná e Paraguai, desde o início do século já apresentava, minimamente, atividades comerciais com as ações da Mate Laranjeira e da Companhia de Viação São Paulo – Mato Grosso. O Estado Novo, por meio dos seus decretos, impulsionou um vetor para ocupação, integração e desenvolvimento daquela região associada a necessidades estratégicas e militares.

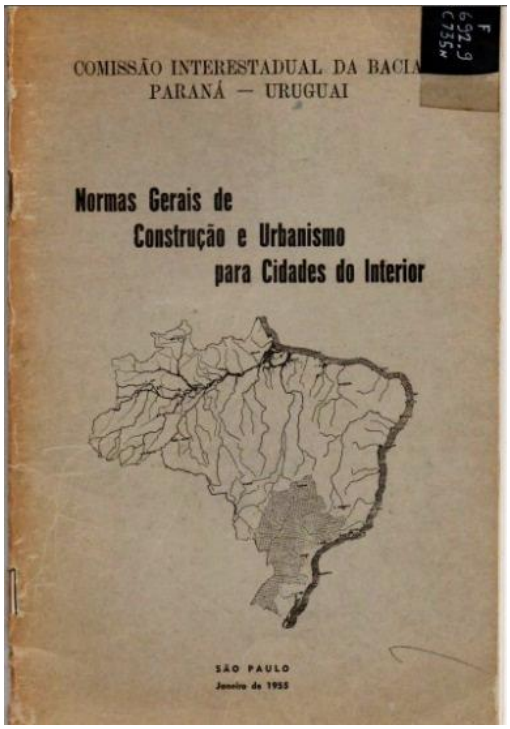


FIGURA 37 - NORMAS GERAIS DE CONSTRUÇÃO E URBANISMO PARA CIDADES DO INTERIOR, 1955. FONTE: CIBPU (1955)

Do outro lado do Estado de São Paulo, a postura de desbravamento do extremo oeste paulista também repercutiu em calorosas discussões na Capital paulista. Inseridas no contexto de Marcha para o Oeste, encontramos planos que discutiam a fundação de cidades novas pelo interior oeste do Estado e de desenvolvimento econômico e regional da bacia do Paraná. A exemplo da fundação de cidades novas, temos a organização das *Normas Gerais para Construção e Urbanismo das Cidades do Interior* publicado em 1938 pelo Departamento de Municipalidades da Secretaria do Interior do Estado de São Paulo e reeditada pela CIBPU - Comissão Interestadual da Bacia do Paraná-Uruguai em 1955, contando nessa segunda edição, com a supervisão e revisão do engenheiro Luiz Inácio de Anhaia Mello.

Nesse documento, verificam-se as normas que deveriam ser replicadas nos projetos urbanos e assentamentos de cidades novas, distritos e patrimônios que estavam surgindo pelo Oeste, Extremo Oeste paulista e no Vale do rio Paraná, desde normas técnicas para o arruamento das cidades à morfologia urbana. Encontramos nela a presença de referenciais teóricos do urbanismo internacional, desde as cidades-jardins à cidade funcional de Le Corbusier. A presença de Anhaia Mello em sua segunda edição na década de 1950, defensor das cidades médias como medida para regionalização e desenvolvimento, personificava, naquele contexto, os objetivos da CIBPU na região.

Passada a ditadura Vargas, no início da década de 1950, período destacado por Feldman (2009) como o de crença no planejamento estatal, vemos ser gerida nos governos estaduais ligados pelo rio Paraná, e encabeçada pelo Governador de São Paulo, Lucas Nogueira Garcez, engenheiro e professor da Escola Politécnica de São Paulo, a CIBPU – Comissão Interestadual da Bacia do Paraná-Uruguai, fundada em 1951 e que funcionou até 1972, como um *"órgão interestadual de investigação, análise, planejamento e orientação do desenvolvimento regional"*[35]

[35] SÃO PAULO (Estado). Lei n. 2.018, de 23 de dezembro de 1952. Dá organização à "Comissão Interestadual da Bacia Paraná-Uruguai", aprova as suas deliberações e dá outras providências.

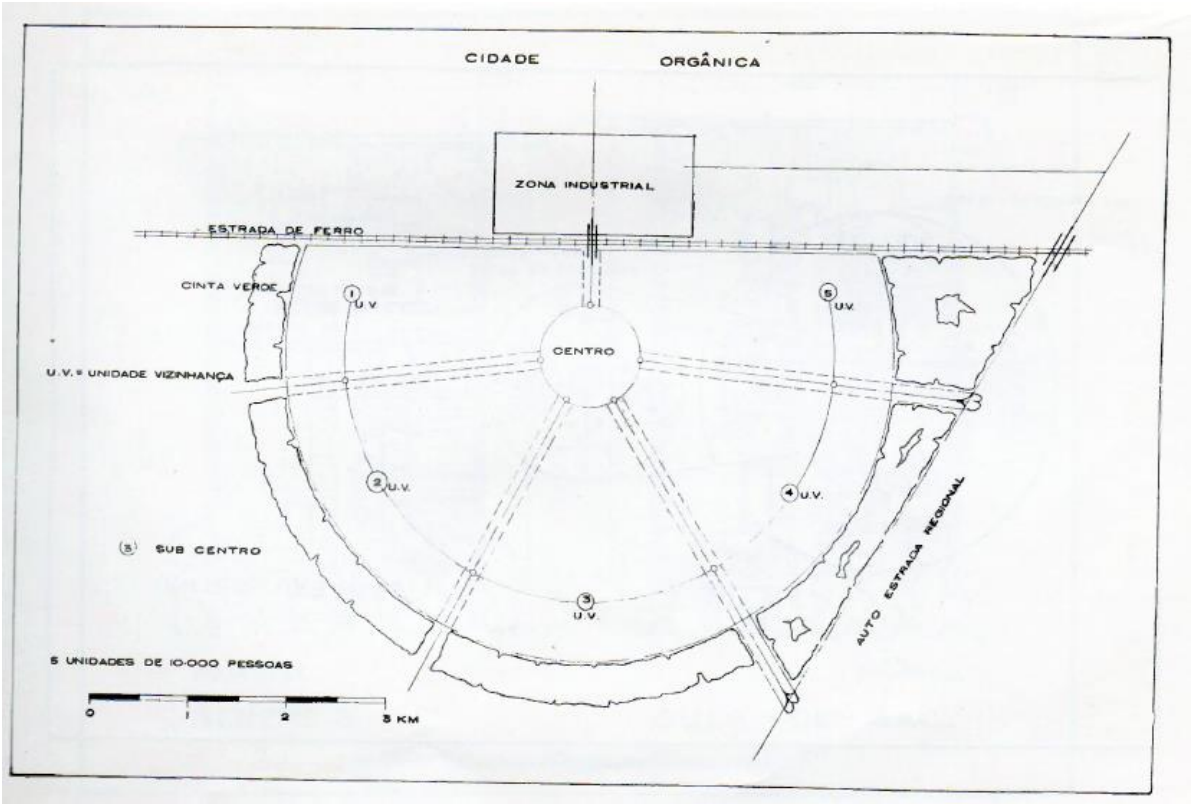


FIGURA 38 - CIDADE ORGÂNICA – NORMAS GERAIS PARA CONSTRUÇÃO E URBANISMO DAS CIDADES DO INTERIOR. FONTE: CIBPU (1955)

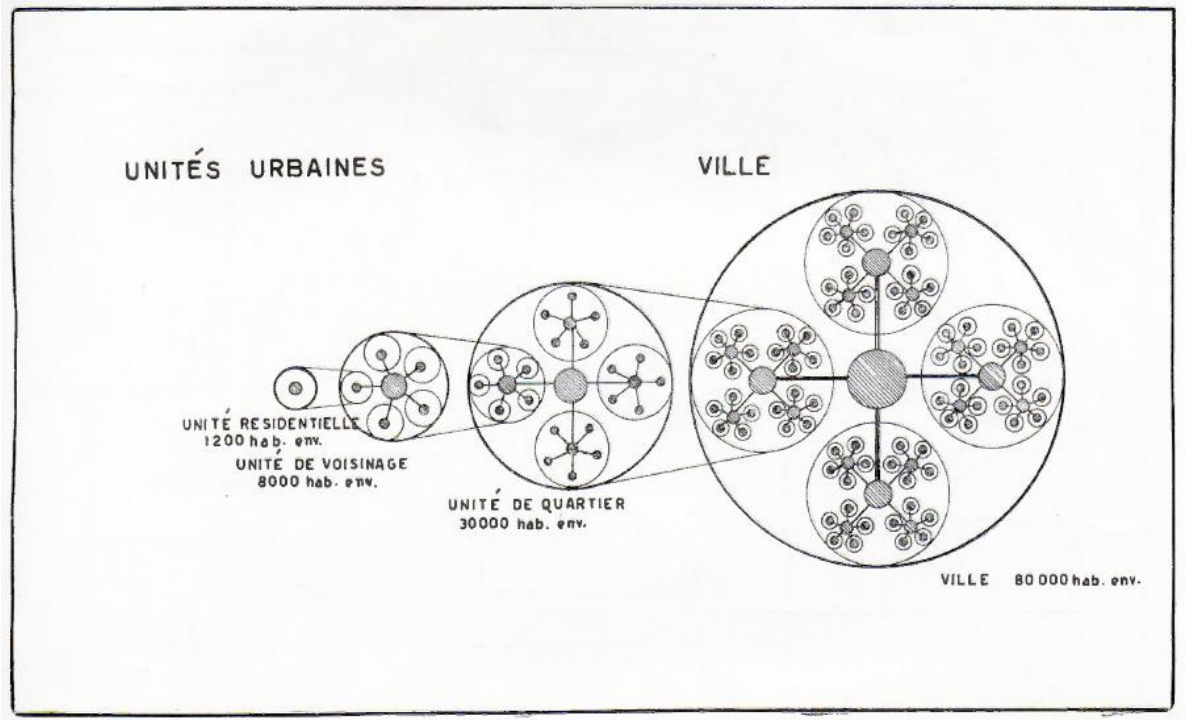


FIGURA 39 - UNITÉS URBAINES - NORMAS GERAIS PARA CONSTRUÇÃO E URBANISMO DAS CIDADES DO INTERIOR. FONTE: CIBPU (1955)

A CIBPU nasce no contexto do "Estado Desenvolvimentista" instituído entre fins da década de 1940 às décadas de 1950/60, no período de Pós-Segunda Guerra Mundial, ao qual o Estado nacional passa a priorizar as estratégias de desenvolvimento do país e a promover um conjunto de organismos de planejamento regional que estavam previsto pela Constituição Federal de 1946, como a Comissão do Vale do São Francisco em 1948, a Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia em 1953, a Superintendência do Plano de Valorização da Fronteira Sudoeste do País em 1956, e da Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste em 1959. Diferente desses que foram promovidos pelo Governo Federal, a CIBPU intercorre como um organismo interestadual, formada pelos Estados de São Paulo, Minas Gerais, Goiás, Paraná, Santa Catarina, Mato Grosso e Rio Grande do Sul (CHIQUITO, 2011).

De acordo com Elisângela de Almeida Chiquito (2011), a CIBPU foi instituída com base em três escolas internacionais de planejamento que chegaram no país ao longo das décadas de 1940 e 1950. De um lado as experiências de planejamento de bacias hidrográficas da TVA – Tennessee Valley Autorithy que naquele contexto estavam sendo difundidas mundialmente; de outro o movimento Economia e Humanismo, veiculado no Brasil pela atuação do padre dominicano Louis Joseph-Lebret a partir de 1947, quando organiza a SAGMACS – Sociedade para Análise Gráfica e Mecanográfica Aplicada aos Complexos Sociais em São Paulo; e por fim, o conceito de "Polos de Crescimento" de François Perroux, que passa a ganhar mais espaço no órgão a partir da década de 1960, absorvendo de ambos suas principais teorias e métodos de trabalho.

Dentre as propostas defendidas no âmbito da CIBPU encontramos a criação de portos e cidades ao longo do rio Paraná, desenvolvimento de energia hidrelétrica com as quedas d'agua e integração econômica e produtiva da região com as hidrovias ao longo da bacia do Prata até o porto de Buenos Aires, na Argentina.

Como síntese desse processo, é interessante destacar o discurso do Governador de São Paulo, Lucas Nogueira Garcez, durante o encontro entre os govenadores na Conferência para Estudos dos Problemas da Bacia do Rio Paraná, realizada entre 6 e 8 de setembro de 1951 em São Paulo, a partir dessa conferência foi oficializada a CIBPU.

De acordo com Lucas Nogueira Garcez (1951 p. 12), estaria no "*próprio destino histórico de São Paulo a atração pelo hinterland',* no passado, movido pela integração e conquista geográfica através das bandeiras aos dias atuais, pela ânsia de integração econômica no planalto interior. Neste ponto, sustenta que o desenvolvimento da Bacia do Paraná tornara-se essencial para o contínuo desenvolvimento do Estado, e que o exame do plano viação paulista demonstrava esta afirmativa.

Garcez argumenta que os principais troncos rodoviários já haviam atingido as barrancas do Rio Grande, do Paranapanema e do Paraná; que a ferrovia Noroeste do Brasil havia atingido Corumbá no Mato Grosso, que a ferrovia Sorocabana havia chegado com as pontas dos trilhos em Presidente Epitácio, que a ferrovia Paulista estava quase atingindo o rio Paraná "*correndo pelo espigão divisor do Peixe e do Aguapeí*"; e que a ferrovia Araraquara encontrava-se em Jales, com perspectivas de atingir o rio Paraná em um ano.

Garcez finaliza seu discurso afirmando, entre outras, a necessidade de se desenvolver a ocupação da região aliada ao desenvolvimento das relações comerciais, das vias de comunicação e políticas de viação, tanto do Vale do Paraná como do Extremo Oeste Paulista:

> "Nenhum grande planejamento, abrangendo o interior do Brasil, será viável, se não se apoiar em uma política de povoamento, de viação e produção de energia elétrica(...) Ao longo de sua encostas, vazias de população, sem o poder de fixação humana, que os grandes vales apresentam em outras partes do globo, não há atrativos para desbravadores e migrações. É necessário, pois, dinamizar-lhes o valor econômico." (CONFERÊNCIA, 1951 p.13)

Assistimos entre as décadas de 1940 e 1950, em grande medida alimentado por diretrizes de desenvolvimento estatal que perpassam o "Estado Novo" e o "Estado Desenvolvimentista", empresas imobiliárias colonizadoras vislumbrarem o desenvolvimento econômico da Alta Paulista. Nas inúmeras publicidades e eventos promocionais de seus lotes urbanos e rurais, essas empresas não pouparam de carregar certezas do futuro desenvolvimento e crescimento da região.

Coerente ao pensamento de Garcez, sete anos antes, seu colega político, o urbanista e ex-prefeito de São Paulo, Francisco Prestes Maia, no Memorial Descritivo para a cidade de Panorama, sustenta que a localização da nova cidade traria visibilidade para o potencial hidrográfico da bacia do Prata, e que a cidade, por ter um porto no rio Paraná integrado ao complexo das ferrovias de São Paulo, tornar-se-ia um dos principais polos da região integrada ao desenvolvimento nacional.

Temos que o projeto para Panorama desenvolvido entre 1946 e 1947, apesar de estar situado, como veremos no próximo capítulo, em um contexto de urbanização pautada na estrutura agrária e rural da Alta Paulista, intercorre, especificamente, no período onde as políticas públicas e suas ações planejadoras, estão olhando com mais atenção o extremo oeste do Estado de São Paulo e o Vale do rio Paraná pela perspectiva de novas infraestruturas regionais para o desenvolvimento, com estradas de rodagens, ferrovias, hidrovias e hidrelétricas. E o conjunto de ações empreendidas pelo poder público desde o início do século em desenvolver aquelas regiões, perpassando o Estado Novo e ganhando novos contornos nos anos 1950 com a CIBPU é ilustrativa desse processo.

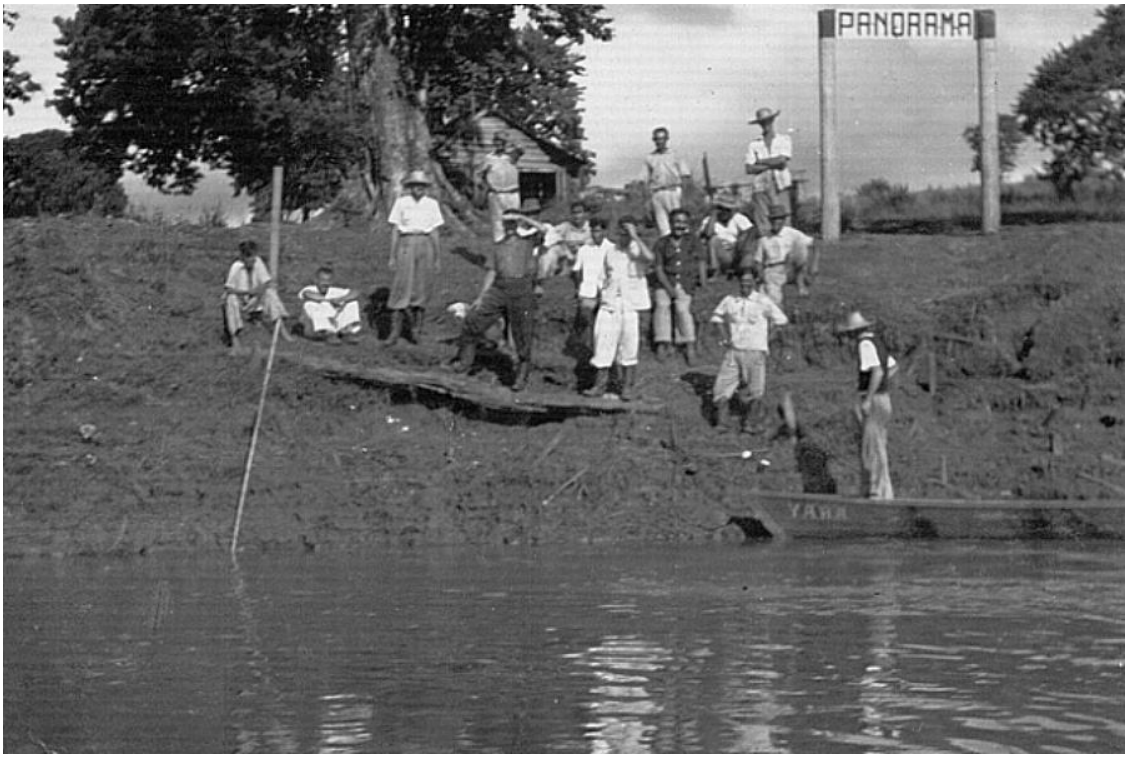


FIGURA 40 - BARRANCA DO RIO PARANÁ, PANORAMA 194?.
FONTE: HTTP://WWW.MEMORIALDOSMUNICIPIOS.COM.BR/FOTOS.ASP?PROD_ID=284&TIPO_ID=334. ACESSO EM 2019



FIGURA 41 - PORTO DAS MARRECAS, PANORAMA, 194?. FONTE: ACERVO CULTURAL E HISTÓRICO DE PANORAMA (2019)

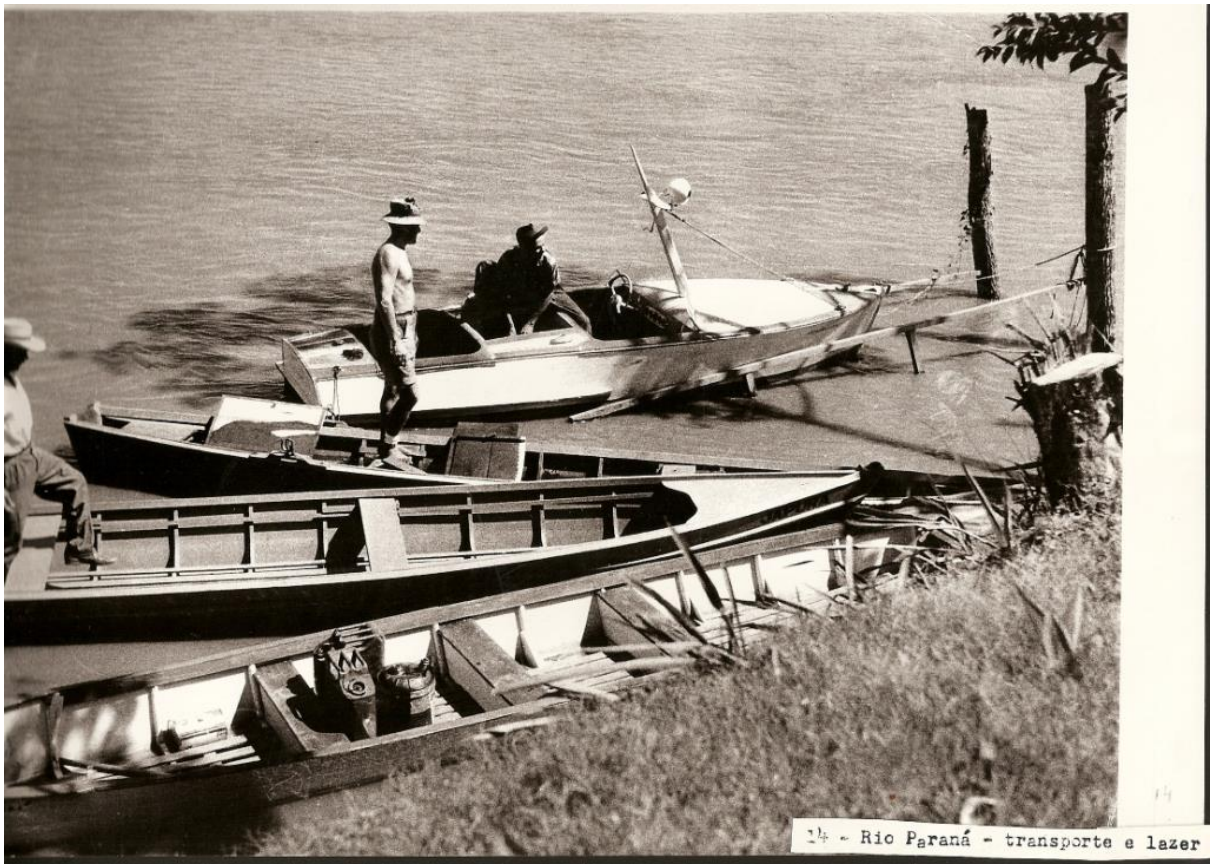


FIGURA 42 - RIO PARANÁ, PANORAMA, 194?. FONTE: ACERVO CULTURAL E HISTÓRICO DE PANORAMA (2019)

De acordo com Chiquito (2011) no campo dos estudos energéticos e da navegação na bacia do rio Paraná, a CIBPU contou com os levantamentos e relatórios produzidos pela Comissão Geográfica e Geológica de São Paulo, a qual apresentamos no início desse capítulo. Tal relação nos confere a percepção de como todas essas ações planejadoras promovidas ao longo dos anos estão em certo sentido relacionadas, no intuito de desenvolver e integrar aquelas regiões.

No campo científico, a geografia da missão francesa em São Paulo foi a primeira disciplina atenta às transformações que ocorriam entre décadas de 1940 e 1950 nas regiões do extremo oeste paulista e no Vale do rio Paraná. O estudo da região tornou-se tema nas contribuições de Pierre Monbeig (1984) em sua tese de doutorado em geografia: *"Pioneiros e Fazendeiros em São Paulo"*, publicada originariamente em Francês, bem como no artigo de Pierre Deffontaines (1944): *"Como se constituiu no Brasil a rede de cidades?",* ambos desenvolvidos ao longo da década de 1940 e que se tornaram clássicos da geografia humana.

Todavia, uma ciência que ainda estava se consolidando no país terá uma participação expressiva nesse contexto, trata-se do "Urbanismo". Seu representante será Francisco Prestes Maia ao desenvolver o projeto urbano para a cidade nova de Panorama na fronteira da Alta Paulista com o

rio Paraná entre 1946 e 1947. A esse contexto, abordando a participação das empresas imobiliárias colonizadoras na Alta Paulista, daremos destaque no próximo capítulo dessa dissertação.

A temática do próximo capítulo, fechando o nosso recorte geográfico na região da Alta Paulista, procura responder de que forma essas empresas atuaram na região, e como essas empresas foram responsáveis pela instalação de infraestruturas e formação de patrimônios e cidades novas. Veremos a atuação da C.A.I.C no desenvolvimento da cidade nova de Adamantina e da Empresa de Melhoramentos da Alta Paulista na cidade de Tupã. E como estudo de caso, nos debruçaremos na trajetória da Sociedade Imobiliária Panorama Ltda., empresa responsável por contatar Francisco Prestes Maia para desenvolver o projeto urbanístico de Panorama e por organizar o crescimento e as obras da nova cidade, emancipada em 1953.

CAPÍTULO 2: O Processo de urbanização na Alta Paulista e a ação das empresas imobiliárias colonizadoras: o caso da Sociedade Imobiliária Panorama Ltda.

Introdução

Após verificarmos um conjunto de ações planejadoras do poder público que buscaram articular a integração regional e o desenvolvimento econômico do extremo oeste paulista, temos nesse segundo capítulo o objetivo de lançar luz no processo de urbanização da região da Alta Paulista, no extremo oeste paulista entre as décadas de 1940 e 1950.

Veremos que, atentas às iniciativas de expansão dos trilhos da ferrovia Paulista com projeção à barranca do rio Paraná, o processo de urbanização da Alta Paulista entre Tupã e a divisa de Estado de São Paulo com o rio Paraná, inserido em uma estrutura agrária, será impulsionado por estradas de rodagens construídas a partir de 1941, data ao qual a ferrovia chegou na cidade de Tupã, e terá como elemento determinante a ação de empresas imobiliárias colonizadoras na exploração econômica da região com a abertura de estradas, serrarias, no desenvolvimento da policultura e na fundação de patrimônios laicos e cidades novas.

Afim de construirmos uma compreensão mais homogênea desse processo, veremos resumidamente, a participação de duas empresas imobiliárias colonizadoras: A Companhia de Melhoramentos da Alta Paulista, responsável pela cidade de Tupã, e a CAIC – Companhia Agrícola de Colonização e Imigração com a sua participação na cidade de Adamantina. Nesse processo apresentaremos o histórico dessas empresas, destacando as fazendas que deram origem aos municípios, levantando algumas fotografias de época e as plantas urbanísticas que foram desenvolvidas para essas cidades. Veremos também, a planta urbanística mais antiga que localizamos e os dados socioeconômicos da década de 1950 de mais quatro municípios: Dracena, Junqueirópolis, Parapuã e Tupi Paulista.

De acordo com Constantino (2010), apesar dos interesses econômicos na lucratividade dos empreendimentos, a formação da rede de cidades no oeste paulista ao longo da primeira metade do século XX pode ser considerada um marco no planejamento urbano no Estado de São Paulo. Na Alta Paulista, vemos que essa situação será ainda mais específica, visto que temos a participação do engenheiro arquiteto Francisco Prestes Maia desenvolvendo uma cidade nova integralmente.

Fechando o capítulo e a primeira parte dessa dissertação, será apresentada a trajetória da Sociedade Imobiliária Panorama Ltda., empresa responsável por fundar o patrimônio laico de Panorama na fronteira da Alta Paulista com o rio Paraná. Veremos a origem da empresa, a relação dos sócios envolvidos e os seus objetivos, e como se deu participação de Francisco Prestes Maia no empreendimento.

2.1 Processo de urbanização da Alta Paulista

2.1.1 O patrimônio laico.

A definição do termo "Alta Paulista" foi cunhada pelos pioneiros que ocuparam aquela região tendo referência o nome da estrada de ferro que a serviria, neste caso, a ferrovia Paulista da Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Tal situação também se repercutiu em outras franjas pioneiras, como a Sorocabana, Mogiana, Araraquarense e a Noroeste. Como destaca Monbeig (1984 p.175):

> "Os paulistas designam as regiões pelos nomes das companhias de estradas de ferro que as servem. Os pioneiros os fazem preceder, frequentemente, do adjetivo "Alta". Empregaremos, pois, essa nomenclatura particular. A Alta Paulista é a região a Oeste de Piratininga, entre o Peixe e o Aguapeí."

Ao longo da primeira metade do século XX, Monbeig (1984) destaca um conjunto de quatro grupos organizados que constituíram a frente pioneira do extremo oeste paulista. O primeiro deles era formado pelos fazendeiros latifundiários do ciclo cafeeiro e que partiram da região periférica do Estado, nas proximidades de Itu e Capivari, em direção ao oeste, na procura por novas terras cultiváveis e pelo interesse na colonização; o segundo grupo estava constituído pelos "Coronéis", que ao lado dos fazendeiros, apresentavam interesse nas disputas por terras e no povoamento do oeste paulista, eram moradores influentes, em sua maioria comerciantes enriquecidos e influenciadores da comunidade, além de exercerem, indiretamente, a característica de "chefe" da região, organizando eleições, tratando assuntos políticos com as autoridades da capital. O terceiro grupo era constituído pelos "Grileiros", muito próximos dos "Coronéis" que falsificavam títulos de propriedades e expulsavam os primeiros colonos. Por último, o quarto grupo era formado pelos vendedores de terra, fazendeiros e empresas imobiliárias colonizadoras que compravam ou se apropriavam de grande quantidade de terras e realizavam o seu loteamento rural e urbano. É especificamente sobre esse quarto grupo que trataremos do processo de urbanização na Alta Paulista. Como destaca Monbeig (p. 146-147)

> "(...) Viram-se, então, nas zonas pioneiras, os capitalistas mercadores de terras ao lado dos fazendeiros, dos agrimensores, dos advogados, principalmente desde o *crack* de 1929 e das revoluções de 1930 e 1932. Esses loteadores exerceram às vezes tais profissões e liquidaram os domínios recebidos como pagamento de seus honorários. Cada vez mais, tornavam-se os loteamentos negócios de sociedades especializadas.

Historicamente, a Alta Paulista foi constituída, territorialmente, pelo caminho de prolongamento da ferrovia Paulista situado nos municípios inseridos entre Marília à divisa de Estado de São Paulo com o rio Paraná. Nessa pesquisa, especificamente, apresentaremos o processo de urbanização

delimitado entre os municípios de Tupã à divisa de Estado no rio Paraná. Sempre que nos referirmos à Alta Paulista, estamos tratando desse trecho. Em algumas bibliografias o mesmo é denominado de Nova Alta Paulista (SILVA, 1989; GIL, 2007), todavia, naquele contexto de urbanização essa expressão não era utilizada. Nos trabalhos clássicos de Monbeig (1984) e Deffontaines (1944) não encontramos nenhuma menção ao conceito de Nova Alta Paulista.

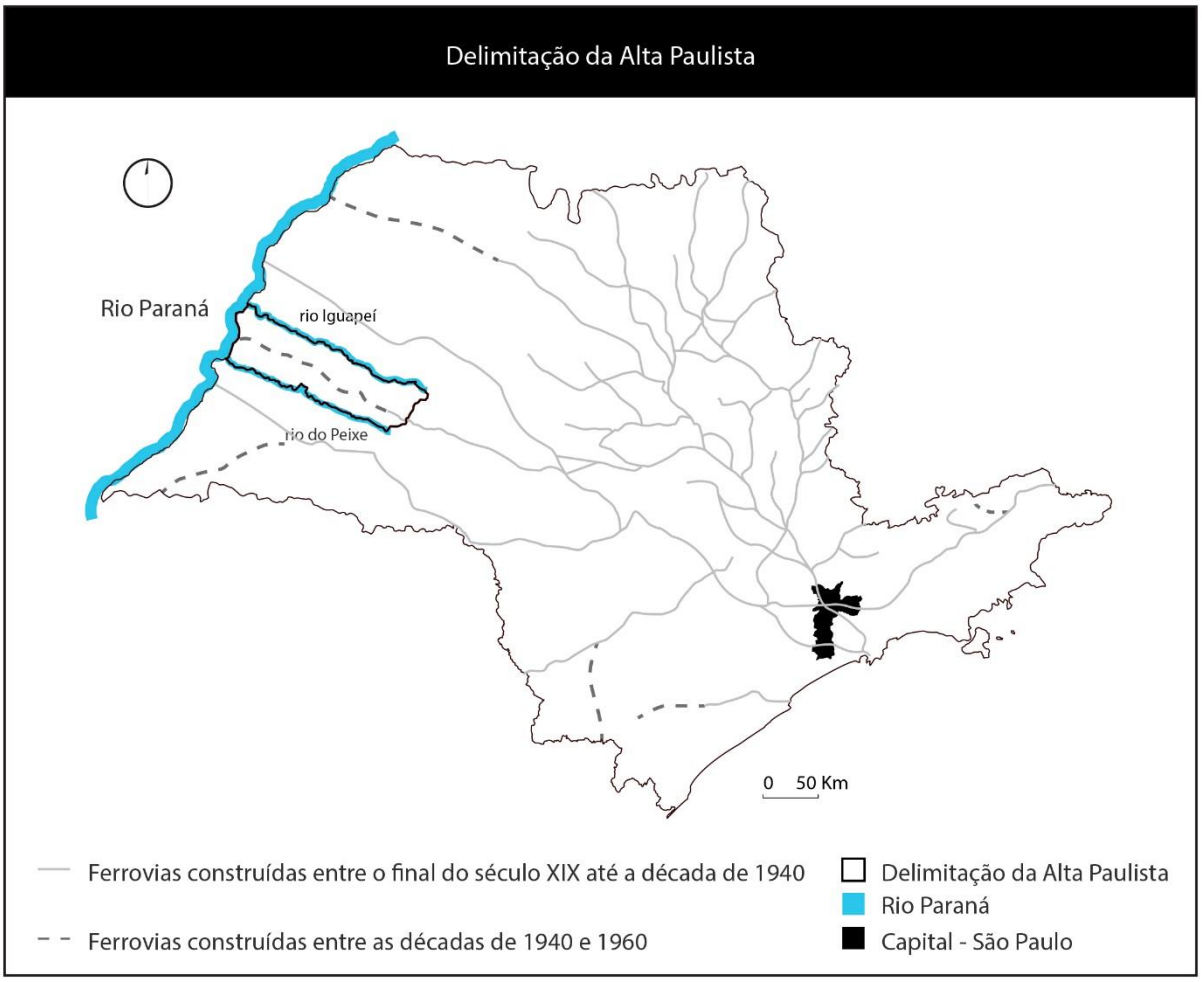


FIGURA 43 – DELIMITAÇÃO DA ALTA PAULISTA ENTRE TUPÃ E O RIO PARANÁ. FONTE: MAPA DO AUTOR (2019)

Como ressaltamos no capítulo anterior, quando comparada às outras regiões do Estado, a Alta Paulista é de formação política, econômica e social relativamente recente, datando entre as décadas de 1940 e 1950. Nesse ínterim a região conheceu um processo de urbanização na formação de patrimônios laicos e distritos que conquistaram em sua maioria a emancipação política nesse período. Até o final da década de 1950 contabilizam-se 27 cidades novas emancipadas.

A região da Alta Paulista foi palco da ação colonizadora de empresas imobiliárias atraídas pelas terras acessíveis financeiramente e abundantes numa das últimas porções do território paulista ainda inexploradas. Havia a expectativa de valorização dessas terras com a expansão da ferrovia

Paulista, e desse modo, com a penetração de estradas de rodagem pela mata nativa, essas empresas passaram a fundar patrimônios e distritos que serviram, no primeiro momento, de base para entrepostos de serrarias, - visto que a exploração na derrubada das matas era em grande medida a primeira ação econômica na região-, como também, nas atividades agrícolas com o incentivo a policultura de pequena propriedade. Após a derrubada das matas e o posterior retalhamento das terras, a venda de lotes urbanos e rurais foi direcionada em sua maioria, aos imigrantes e colonos que acompanhavam a progressão dos trilhos da ferrovia Paulista e que buscavam investir em terras mais acessíveis financeiramente. As cidades novas na Alta Paulista e suas formações antecedem a chegada dos trilhos da ferrovia, e muitas das empresas imobiliárias colonizadoras que atuaram na região já sabiam, previamente, por onde os trilhos passariam.

Na década de 1940, grande parte das terras da Alta Paulista, cenário de disputa entre "posseiros", "grileiros" e "fazendeiros" era devoluta. Nesse cenário, por meio do Decreto Lei nº. 14.916, de 6 de agosto de 1945, o Estado de São Paulo promoveu o processo de discriminação das suas terras devolutas, em outras palavras: identificando, por meio de uma metodologia processual, as terras privadas das terras públicas devolutas, impactando as disputas por terras em todo o Estado, bem como na Alta Paulista. De 1941 até a publicação do Decreto em 1945, 5 empresas imobiliárias colonizadoras haviam chegado na Alta Paulista, das quais foram responsáveis por 7 cidades novas. Após o Decreto até o final da década de 1950, vemos a atuação de mais 17 empresas colonizadoras empreendendo 20 cidades novas.

As empresas imobiliárias colonizadoras que atuaram no extremo oeste paulista injetaram grandes recursos financeiros nas publicidades dos empreendimentos e apresentavam com enlevo as possibilidades de lucros e dividendos no intuito de atrair compradores e investidores. Essa situação se repercutirá com grande presença na Alta Paulista. Só da cidade de Panorama, entre 1946 ao final da década de 1950, foram encontradas aproximadamente 58 matérias publicitárias do empreendimento na *Folha de São Paulo* em seus jornais de época: *Folha da Manhã* e *Folha da Noite.*

De acordo com Constantino (2010) devido a implantação e expansão da ferrovia na Alta Paulista ser de período mais recente, chegando em Tupã apenas em 1941, a formação dos municípios ali empreendida não foi derivada das fundações de patrimônios religiosos, mas sim laicos. Os patrimônios religiosos consistiam em doações de terra para a Igreja Católica ou à algum Santo para a formação de um povoado e sua capela, e com a chegada progressiva de novos moradores nas proximidades da Igreja, se organizava um pequeno povoado (MONBEIG, 1984). São José do Rio Preto (1894), Bauru (1896) entre outras cidades do Estado, são frutos de patrimônios religiosos.

Os patrimônios laicos, por sua vez, consistiam na comercialização da terra com grande presença no extremo oeste e noroeste, seja na Alta Sorocabana, Noroeste, Alta Paulista ou Araraquarense. Eram empreendimentos privados executados por fazendeiros ou um grupo organizado, - empresa imobiliária colonizadora - detentor da gleba que decide fundar um patrimônio e vender seus lotes urbanos e rurais (CONSTANTINO, 2010).

De acordo com Constantino (2010 p.37), encontramos casos de cidades novas que foram formadas a partir de patrimônios laicos fundados em terras de uma ou mais fazendas. Na região da Alta Paulista, a autora destaca o caso das Fazendas Guataporanga e Monte Alegre que tinham aproximadamente 13.940 alqueires, e que *"permaneceram intactas até o final da década de 1930, quando as frentes pioneiras atingiram a área"*. De acordo com a autora, os municípios de Tupã (1938), Oswaldo Cruz (1944), Salmourão (1942), parte de Inúbia Paulista (1959) e Pompéia (1938) tiveram origem nessas glebas.

2.1.2 Formação dos patrimônios, distritos e municípios.

O mapa de composição da Alta Paulista, figura 44, desenvolvido pelo Instituto Geográfico e Geológico do Estado de São Paulo[36] e datado de 1947, apresenta como delimitação leste dessa região o município de Herculândia, que fora emancipado em 1944, e a oeste o limite da fronteira, com o rio Paraná separando os estados de São Paulo e Mato Grosso. Vemos a indicação de dois pequenos portos fluviais: O Porto das Marrecas, que estava situado no espigão da bacia entre os rios Peixe e Aguapeí e lindeiro a confluência entre o rio Paraná e o ribeirão das Marrecas, e ao norte o Porto Labirinto próximo ao rio Aguapeí, ambos portos de pequena representatividade modal na época.

O que encontrávamos a leste, em direção às regiões mais ocupadas do Estado, eram pequenos povoamentos formados por distritos e patrimônios laicos que pertenciam a sete municípios recém emancipados: Tupã, Bastos, Herculândia, Lucélia, Osvaldo Cruz, Parapuã e Rinópolis, cabe destacar que, com exceção de Tupã que foi emancipado em 1938, todos esses demais municípios conseguiram a emancipação política em 1944 por meio do Decreto Lei 14.334 /44. Muitas dessas cidades e patrimônios estavam situadas na linha de projeção da ferrovia Paulista, que como vimos no primeiro capítulo, havia chegado na cidade de Tupã em 1941 e tinha como projeto sua extensão até o rio Paraná.

[36] Esse instituto tem origem na Comissão Geográfica e Geológica do Estado.



FIGURA 44 - MAPA DE COMPOSIÇÃO DA ALTA PAULISTA DE HERCULÂNDIA ATÉ O RIO PARANÁ, 1947. FONTE: ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO (2019)

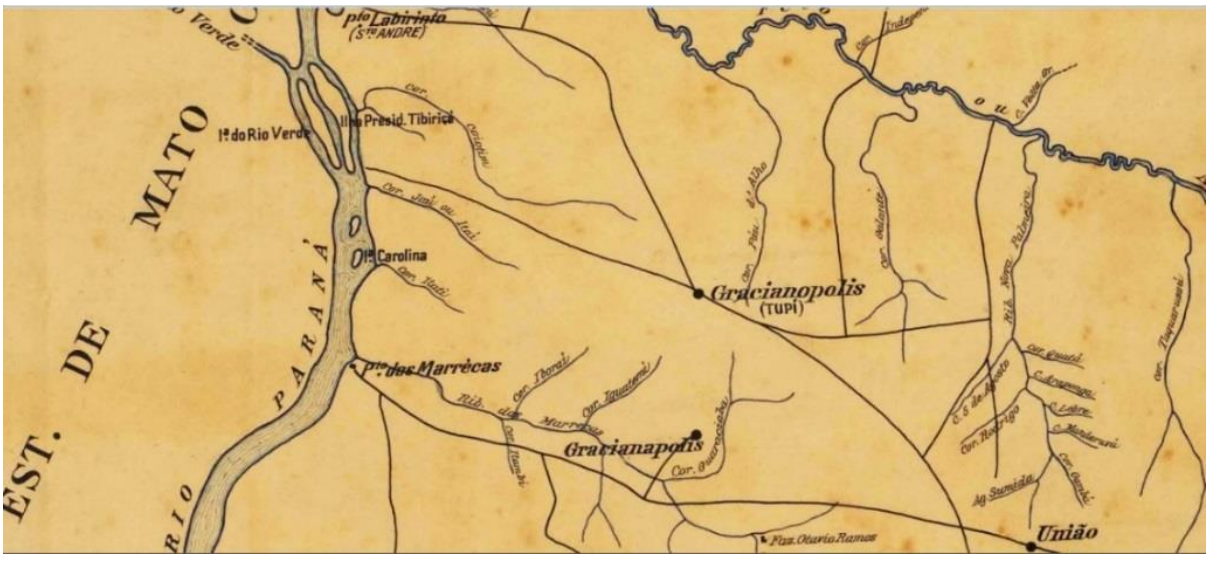


FIGURA 45 – APROXIMAÇÃO DO MAPA DE COMPOSIÇÃO DA ALTA PAULISTA, 1947. FONTE: ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO (2019)

A chegada da estrada de ferro Paulista em Tupã em 1941, ilustra a gênese da urbanização da Alta Paulista entre Tupã à divisa de Estado com o rio Paraná. Dessa época remontam as primeiras empresas imobiliárias colonizadoras que chegaram nessa região, abrindo as estradas de rodagem e fundando suas serrarias, patrimônios laicos e cidades novas. A partir de Tupã, vemos um processo

de colonização no surgimento de alguns patrimônios próximos, como Iacri, Bastos, Quintana, Herculândia, Arco-íris e Queiroz (GIL, 2007).

Partindo de Tupã, observamos a presença de uma pequena rede de estradas de rodagem que ligava a cidade até o Porto das Marrecas no rio Paraná, conectando as cidades, distritos e patrimônios de Herculândia, Parnaso, Juliápolis, Iacri, Bastos, Osvaldo Cruz, Iguapeí do Alto, Lucélia e Gracianópolis. De acordo com Pierre Monbeig (1984) que andou pelas terras da Alta Paulista na década de 1940, ao longo das estradas de rodagem verificava-se a formação de pequenas aglomerações, povoamentos e a constante derrubada das matas.

> "A estrada de ferro foi construída até Tupã e uma boa estrada de rodagem fez a sua continuação até Lucélia e Adamantina. Ao mesmo tempo, uma estrada cujo tráfego só é interrompido com as grandes chuvas, permite atingir o rio Paraná em Porto das Marrecas. Ao longo desse eixo de penetração rodoviária, escalonam-se pequenas aglomerações e as derrubadas prosseguem. O avanço da Alta Paulista chegou, assim, ao seu derradeiro marco ocidental, em face de Mato Grosso. Resta à ferrovia alargar a faixa ainda estreita do seu traçado entre as florestas do rio do Peixe e do Iguapeí" p. 206

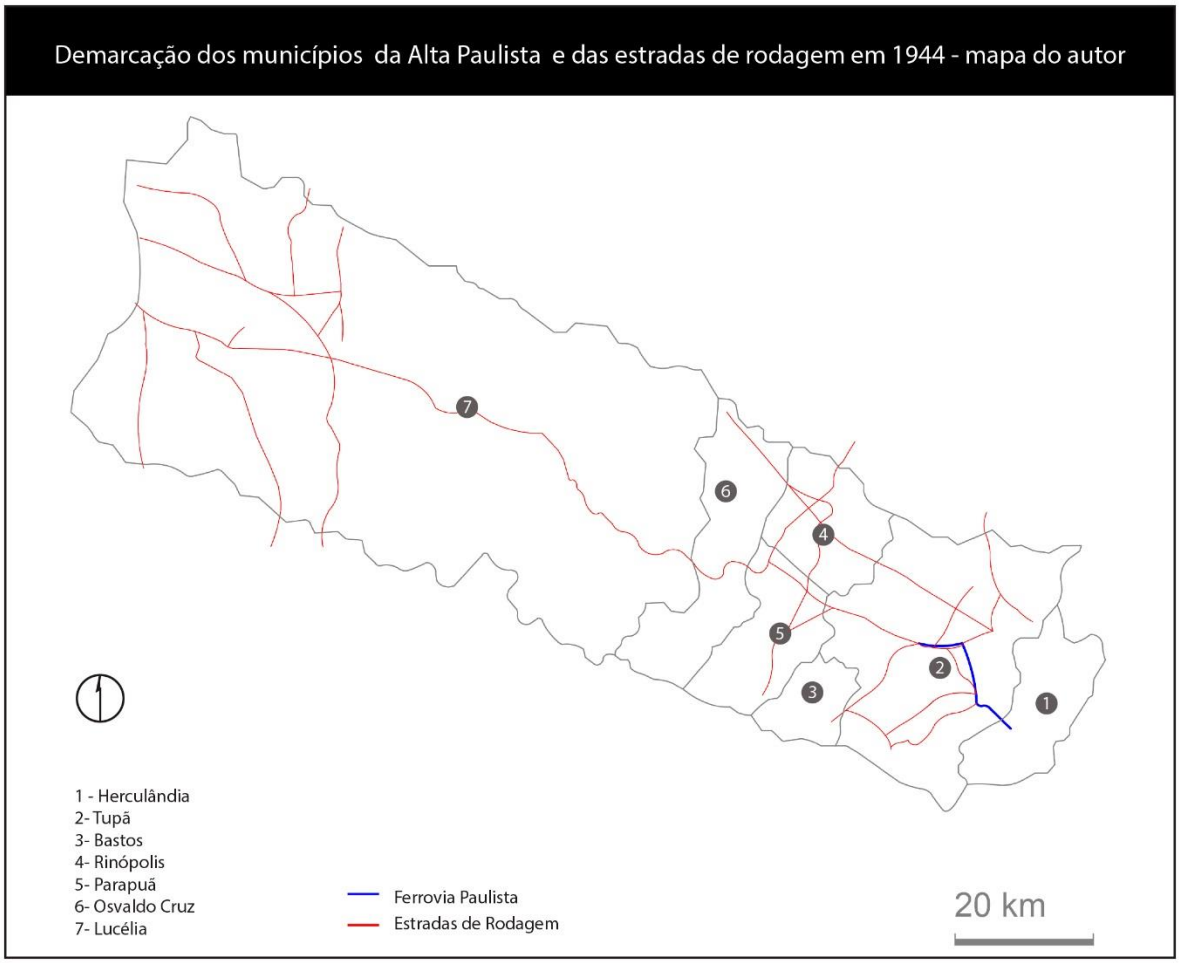


FIGURA 46 - DELIMITAÇÃO DOS MUNICÍPIOS NA ALTA PAULISTA ENTRE TUPÃ AO RIO PARANÁ E DAS ESTRADAS DE RODAGEM EM 1944. FONTE: MAPA DO AUTOR COM BASE NA ENCICLOPÉDIA DOS MUNICÍPIOS BRASILEIROS DO IBGE (1957) E NAS CARTOGRAFIAS DO ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO (2019)

A região da Alta Paulista, como podemos observar nos mapas anteriores, estava inserida entre três bacias hidrográficas: A bacia do rio Paraná, como limite a oeste, e as bacias do rio Aguapeí ao norte e do Peixe ao sul. O que os mapas não evidenciam, no entanto, é que toda essa região, na década de 1940, apresentava densa mata de floresta atlântica. Ainda de acordo com Pierre Monbeig (1984), os territórios situados a leste do rio Panará, ou seja, do lado do Estado de São Paulo, apresentavam ainda considerável revestimento florestal que estava sendo progressivamente derrubado na abertura das estradas de rodagem, fazendas, patrimônios e distritos. Em muitos desses patrimônios vemos a fundação de serrarias voltadas à extração e comércio de madeiras nativas, responsáveis por grandes desmatamentos na região, principalmente para alimentar as fornalhas das locomotivas e para o mercado consumidor de São Paulo e Campinas.

> "Na margem esquerda do Paraná, na extensão em que o rio separa São Paulo do Mato Grosso, conservava ainda quase intacto seu revestimento florestal, mas o ataque do homem que avança do Leste, tende a reduzir cada vez mais a massa da vegetação tropical" (MONBEIG, 1989 p. 29)

Constantino (2010) argumenta que a distância entre os núcleos e patrimônios laicos que eram fundados não variava muito, ficando entre 10 e 15 quilômetros. E algumas cidades nesse processo se tornaram a "boca de sertão", sendo a última da fronteira. De acordo com a autora (2010 p.36) essa expressão era dada aos *"centros urbanos que, com facilidade de comunicação com a retaguarda pioneira, especialmente com a "ponta de trilhos", desempenhavam o papel de ponto de irradiação da colonização para os territórios ainda não povoados"*. Na Alta Paulista, Tupã e Adamantina serão as principais "Bocas de Sertão", Tupã, visto que os trilhos permaneceram na cidade de 1941 a 1949, e Adamantina de 1950 a 1959.

As empresas imobiliárias colonizadoras encomendaram os projetos urbanos para a formação dos patrimônios à profissionais de topografia e engenharia. Esses profissionais eram na maioria das vezes, engenheiros, agrimensores ou técnicos de companhias ferroviárias que os projetavam de acordo com intenções das empresas imobiliárias, ou seja, em grande medida, facilitando o traçado do desenho urbano por meio de uma malha reticulada de acordo com a topografia no espigão, e reservando a priori, centros cívicos formados pela Igreja, praça e espaço destinado para a futura estação ferroviária. A exceção a essa regra é caso da cidade de Panorama, cujo projeto urbano ficará

a cargo do engenheiro-arquiteto Francisco Prestes Maia, que obteve de prontidão, liberdade criativa e imaginativa para propor a cidade[37].

Muitos desses profissionais projetistas participaram como sócios dessas empresas imobiliárias. No entanto, houveram também casos individuais como o de Max Wirth, suíço e industrial da tecelagem radicado no Brasil em 1929 que adquiriu grande quantidade de terras na Alta Paulista e iniciou ainda nos anos 1930 um processo de desmembramento e loteamento de terras agrícolas (GIL, 2007). As cidades de Osvaldo Cruz e Salmourão são resultados de patrimônios fundados por Wirth na Alta Paulista entre as décadas de 1940 e 1950.

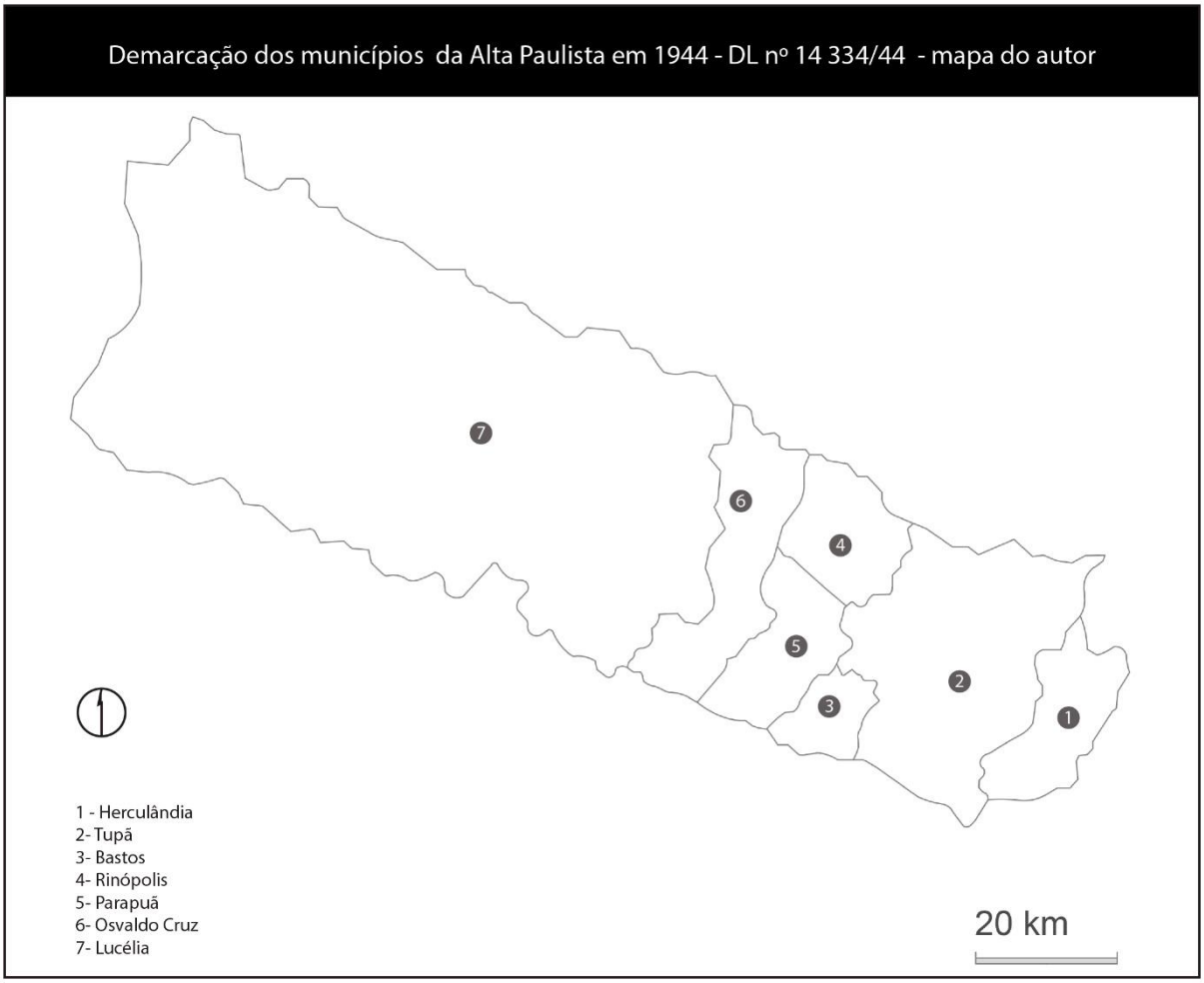


FIGURA 47 - MUNICÍPIOS NA ALTA PAULISTA ATÉ 1944. FONTE: MAPA DO AUTOR COM BASE NA ENCICLOPÉDIA DOS MUNICÍPIOS BRASILEIROS DO IBGE (1957) E NAS CARTOGRAFIAS DO ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO (2019)

A descrição até então, refere-se à primeira fase de urbanização da Alta Paulista, que compreende a chegada da linha férrea em Tupã em 1941, passando pela construção das primeiras estradas de

[37] Em entrevista, Augusto Nadalutti, que fora o diretor comercial da Sociedade Imobiliária Panorama S/A entre 1948 e 1953, afirma que foi dada total liberdade projetual para Francisco Prestes Maia propor a cidade nova.

rodagem em direção ao rio Paraná, as emancipações de 6 cidades novas em 1944 (Bastos, Herculândia, Lucélia, Osvaldo Cruz, Parapuã e Rinópolis) e vai até 1947.

A partir de 1948 até o final da década de 1950, amparados em nova legislação da Lei orgânica dos municípios[38], a Lei quinquenal de divisão territorial e administrativa do Estado de São Paulo, vemos nos distritos e patrimônios fundados nesses municípios um paulatino processo de emancipação política. Datam de 1948 as emancipações de Adamantina, Dracena, Flórida Paulista, Junqueirópolis, Pacaembu Paulicéia e Tupi Paulista (ex-gracianópolis).

A nova Lei Estadual nº 1, de 18 de setembro de 1947, determinou novas condições para a emancipação de distritos e patrimônios pelo Estado. Esses distritos deveriam apresentar uma população de 4 mil habitantes distribuídos em sua área rural como urbana, sendo necessário que, apenas 10 % dos moradores maiores de 18 anos apresentassem um pedido à Assembleia Legislativa para a realização de um plebiscito.

Em 1945, quando a Sociedade Imobiliária Panorama Ltda. adquiriu as terras da fazenda São Marcos Evangelista, todos os patrimônios e distritos situados entre a divisa de Estado no rio Paraná até Lucélia, - uma distância aproximada de 80 km - pertenciam à cidade de Lucélia, emancipada em 1944. Em 1948, a partir da emancipação de novos municípios, o patrimônio de Panorama, em conjunto com o patrimônio de Santa Mercedes, tornou-se distrito do município de Paulicéia, fundado em 1948.

Em 1953, de acordo com o prazo estipulado pela Lei quinquenal, o distrito de Panorama, em conjunto com os distritos de Flora Rica, Irapuru, Mariápolis, Monte Castelo, Ouro Verde e Santa Mercedes, conseguiram suas emancipações em 30 de dezembro do mesmo ano por meio da Lei 2.456/53. Em 1959, através da Lei 5.285 mais 6 municípios são criados na Alta Paulista: Iacri, Inúbia Paulista, Nova Guataporanga, Sagres, Salmourão e São João do Pau D'Alho.

[38] SÃO PAULO (ESTADO) Lei n.1, de 18 de setembro de 1947. Dispõe sobre a organização dos municípios.

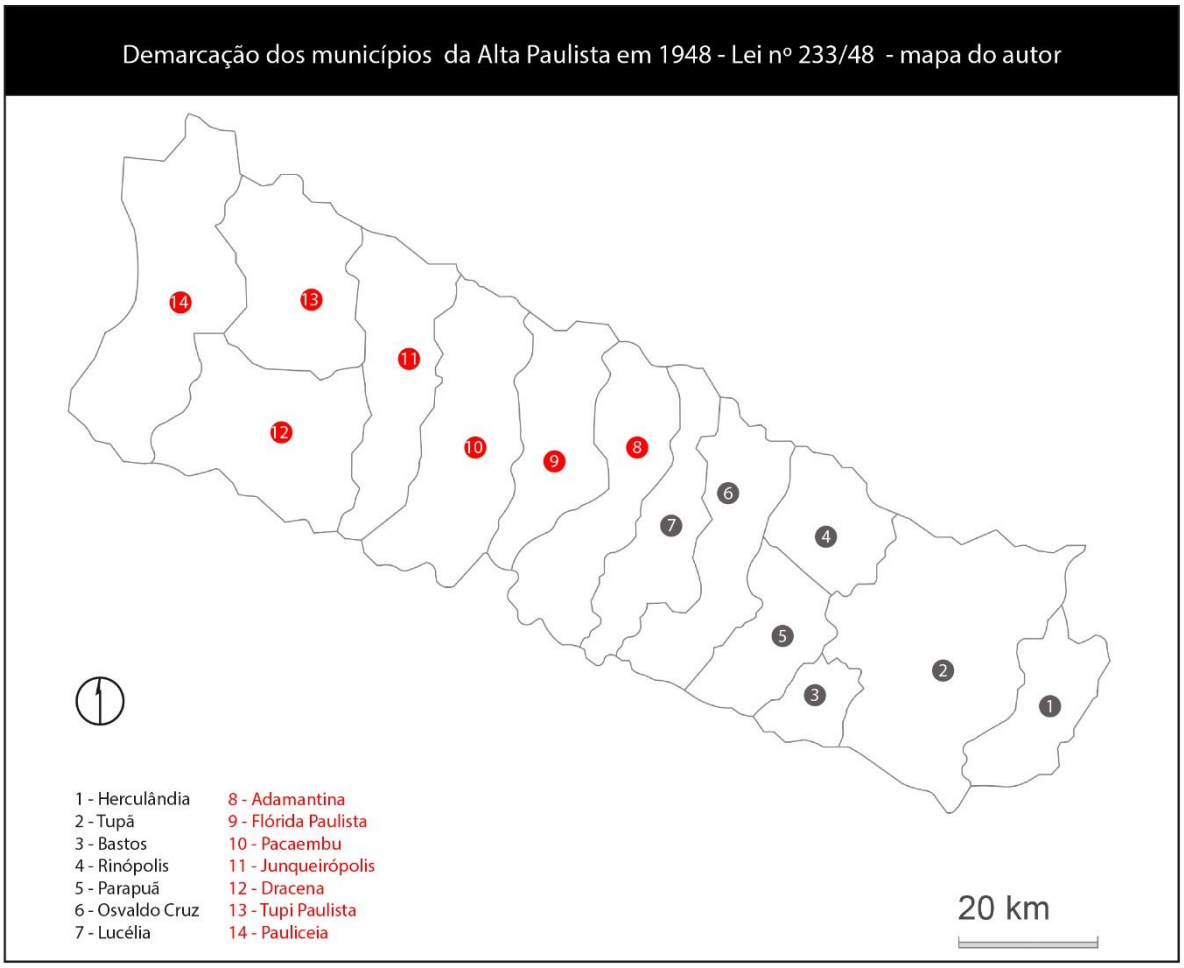


FIGURA 48 - MUNICÍPIOS NA ALTA PAULISTA EM 1948. FONTE: MAPA DO AUTOR COM BASE NA ENCICLOPÉDIA DOS MUNICÍPIOS BRASILEIROS DO IBGE (1957) E NAS CARTOGRAFIAS DO ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO (2019)

As empresas imobiliárias colonizadoras que atuaram na Alta Paulista, seja na fundação de patrimônios, distritos e cidades novas ou na exploração agrícola com o incentivo à policultura, alicerçaram as bases para a chegada dos trilhos da ferrovia e ensejaram as primeiras ações econômicas no território com o lucro na venda dos lotes urbanos e rurais.

Entre as empresas que atuaram na Alta Paulista entre as décadas de 1940 e 1950 destacamos a Empresa de Melhoramentos da Alta Paulista Ltda., responsável pela cidade nova de Tupã em 1938, a Companhia de Agricultura, Imigração e Colonização C.A.I.C, empresa subsidiária da Companhia Paulista de Estradas de Ferro formada pelos seus principais acionistas e membros de diretoria (REIS FILHO, 1993), foi responsável, após adquirir terras da Boston Cattle Company – empresa canadense proprietária de terras na Alta Paulista, pelos loteamentos de Adamantina (1948), Sagres (1959) e de Flórida Paulista (1948). Tivemos também a atuação da Sociedade Colonizadora do Brasil Ltda em Bastos (1944); Cia Industrial, Mercantil e Colonizadora – CIMA em Mariápolis (1953); Empresa Imobiliária Urbanística Maripã em Santa Mercedes (1953); a Colonização Alta

Paulista Marx Wirth Ltda., responsável pela cidade nova de Osvaldo Cruz em 1944 e Salmourão em 1959; a Empresa de Melhoramentos da Alta Paulista Ltda., responsável pela cidade nova de Tupã em 1938 e Parapuã em 1944, e a Sociedade Imobiliária Panorama Ltda., essa última fundada em Campinas em 1945, responsável pela cidade de Panorama.

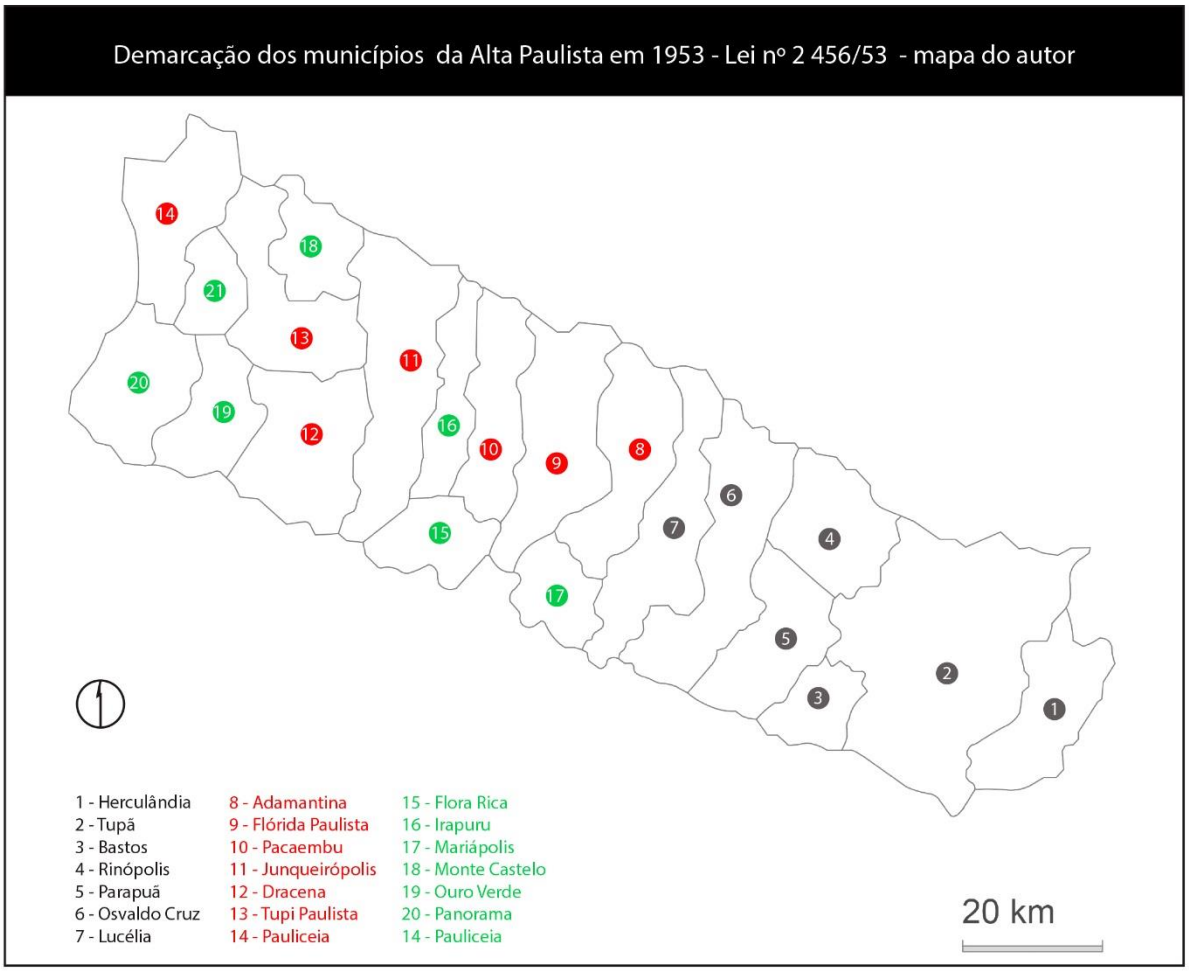


FIGURA 49 - MUNICÍPIOS NA ALTA PAULISTA EM 1953. FONTE: MAPA DO AUTOR COM BASE NA ENCICLOPÉDIA DOS MUNICÍPIOS BRASILEIROS DO IBGE (1957) E NAS CARTOGRAFIAS DO ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO (2019)

Afim de construirmos um cenário mais próximo da atuação dessas empresas imobiliárias colonizadoras em nosso recorte histórico situado entre as décadas de 1940 e 1950, apresentaremos a seguir as experiências da Empresa de Melhoramentos da Alta Paulista Ltda., na cidade de Tupã, tendo em vista ter irradiado, a partir da chegada dos trilhos nessa cidade o processo de urbanização da região, e da CAIC – Companhia Agrícola de Imigração e Colonização, visto que de todas as empresas colonizadoras foi a que mais atuou na Alta Paulista, destacando o papel da empresa no desenvolvimento da cidade de Adamantina, emancipada em 1948. Na sequência veremos a planta urbanística desenvolvida e os dados socioeconômicos de mais quatro patrimônios inseridos no contexto de urbanização da Alta Paulista: Dracena, Junqueirópolis, Parapuã e Tupi Paulista. Esses

municípios foram escolhidos levando em consideração a qualidade das plantas urbanísticas localizadas no Arquivo Público do Estado de São Paulo. Notaremos neles a presença da grelha urbana reticulada, em alguns casos a despreocupação com a topografia, e a indicação de lotes urbanos destinados à estação de trem, espaços e edifícios públicos e institucionais.

Fechando o capítulo veremos como estudo de caso o desenvolvimento e a atuação da Sociedade Imobiliária Panorama Ltda. na cidade de Panorama, a partir de 1945, quando a sociedade é constituída, até 1953, quando cidade de Panorama consegue sua emancipação política e administrativa.

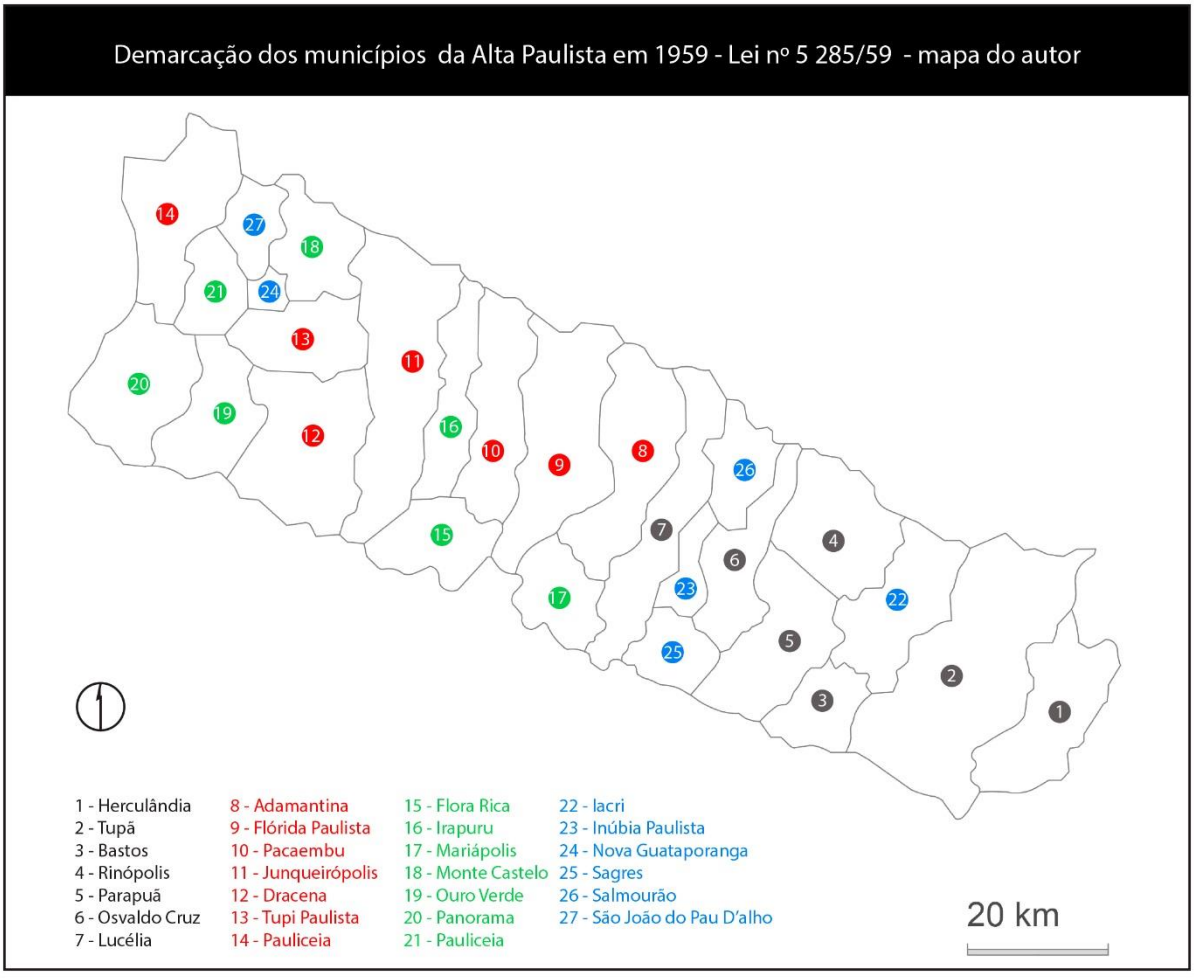


FIGURA 50 - MUNICÍPIOS NA ALTA PAULISTA EM 1959. FONTE: MAPA DO AUTOR COM BASE NA ENCICLOPÉDIA DOS MUNICÍPIOS BRASILEIROS DO IBGE (1957) E NAS CARTOGRAFIAS DO ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO (2019)

TABELA 3 - MUNICÍPIOS NA ALTA PAULISTA ENTRE TUPÃ E PANORAMA (1938 – 1959).

MUNICÍPIOS	LEGISLAÇÃO	EMANCIPAÇÃO POLÍTICA	MUNICÍPIO DE ORIGEM	RESPONSÁVEL PELO LOTEAMENTO	RESPONSÁVEL PELO PROJETO	INÍCIO DA COLONIZAÇÃO
Adamantina	Lei nº 233/48	24/12/1948	Lucélia	Companhia de Agricultura Imigração e Colonização - (CAIC) e Boston Castle Company	eng. Alberto Aldwini	1938
Bastos	DL nº 14 334/44	30/11/1944	Marília	Sociedade Colonizadora do Brasil Ltda	Henrique Bastos e Senjiro Hatanaka	1928
Dracena	Lei nº 233/48	24/12/1948	Tupi Paulista	Irio Spinardi, João Vandramini, Virgílio e Florêncio Fioravanti		1945
Flora Rica	Lei nº 2 456/53	30/12/1953	Pacaembu	José Firpo e João Veloso	José Firpo e João Veloso	1946
Flórida Paulista	Lei nº 233/48	24/12/1948	Lucélia	Companhia de Agricultura Imigração e Colonização - (CAIC)	José Froio, Alduíno e Antônio Miguel de Mendonça	1941
Herculândia	DL nº 14 334/44	30/11/1944	Pompéia		José Pereira da Silva	1927
Iacri	Lei nº 5 285/59	18/02/1959	Tupã	Silvio de Giuli	eng. Caruzzo e agrimensor Sebastião de Brito	1933
Inúbia Paulista	DL nº 5 285/59	18/02/1959	Lucélia	Assau Tanabe, Sedo Otoni e Kenji Muramatsu	Max Wirth	1940
Irapuru	DL nº 2 456/1953	30/12/1953	Pacaembu	Sociedade Irapuru Ltda	Oswaldo Leite Ribeiro	1948
Junqueirópolis	Lei nº 233/48	24/12/1948	Lucélia	Álvaro de Oliveira Junqueira		1945
Lucélia	DL nº 14.334/44	30/11/1944	Andradina	João de Arruda, Luiz Ferraz de Mesquita e Cecília Mendes de Mesquita		1920
Mariápolis	Lei nº 2 456/53	30/12/1953	Adamantina	Cia Industrial, Mercantil e Colonizadora- CIMA		1943
Monte Castelo	Lei nº 2 456/53	30/12/1953	Tupi Paulista	Ricardo Tognon, Manoel dos Santos Esgalha e Alfredo Potumati		1947
Nova Guataporanga	Lei nº 5 285/59	18/02/1959	Tupi Paulista	José Alves Ferreira e Antônio Gomes		1948
Osvaldo Cruz	DL nº 14 334/44	30/11/1944	Martinópolis	Max Wirth	Max Wirth e eng. Arno Kiefer	1940
Ouro Verde	Lei nº 2 456/53	30/12/1953	Dracena	Olavo Ribeiro Val		1946
Pacaembu	Lei nº 233/48	24/12/1948	Lucélia	Oswaldo Flavio Teixeira e firma Teixeira Souza e Pereira		1925
Panorama	Lei nº 2 456/53	30/12/1953	Paulicéia	Sociedade Imobiliária Panorama Ltda	eng. arquiteto Francisco Prestes Maia	1945
Parapuã	DL nº 14 334/44	30/11/1944	Tupã	Luiz de Souza Leão e Empresa de melhoramentos da Alta Paulista	eng. Arnaldo Bonaleli	1934
Paulicéia	Lei nº 2 334/48	24/12/1948	Tupi Paulista	Ezequiel Joaquim de Oliveira		1947

Rinópolis	DL nº 14 334/44	30/11/1944	Araçatuba	Empresa Lélio Piza & Irmãos e Eugênio Rino	eng. Marcondes Filho	1927
Sagres	DL nº 5 285/59	18/02/1959	Osvaldo Cruz	Companhia de Agricultura Imigração e Colonização - (CAIC) e Boston Castle Company	Companhia de Agricultura Imigração e Colonização -(CAIC)	1943
Salmourão	DL nº 5 285/59	18/02/1959	Osvaldo Cruz	Colonização Alta Paulita Max Wirth	Max Wirth	1940
Santa Mercedes	Lei nº 2 456/53	30/12/1953	Paulicéia	Empresa Imobiliária Urbanística Maripã Ltda	Alípio Bedaque e Achiles Neves	1948
São João do Pau D´Alho	DL nº 5 285/59	18/02/1959	Tupi Paulista	Evaristo Cavalheri, Gustavo Kuester, José Antônio Sanches e Jorge Masso		1948
Tupã	DL nº 9 775/38	30/11/1938	Glicério	Luiz de Souza Leão e Empresa de melhoramentos da Alta Paulista	eng. N. O Mota	1929
Tupi Paulista/ Gracianópolis	Lei nº 233/48	24/12/1948	Lucélia e Presidente Venceslau	Lelio Piza e Almeida	eng. Francisco Cunha	1941

Fontes: Enciclopédia dos Municípios Brasileiros (IBGE, 1957) Vol.1, 2 e 3; ODALIA, Nilo e CALDEIRA, João R. de Castro. História do Estado de São Paulo/A formação da Unidade Paulista Vol.3 Governo e Municipalidade, Ed: UNESP 2010; GIL, Isabel Castanha. Nova Alta Paulista, 1930 -2006: Entre memórias e sonhos. Do desenvolvimento Contido ao projeto político de desenvolvimento regional. Tese de Doutorado em Gerografia Humana. Unesp, Presidente Prudente, 2007; TREVISAN, Ricardo. Cidades Novas de Colonização e Expansão Territorial no Noroeste do Estado de São Paulo (1930-1964) PIBIC/FAPESP.

2.2 A ação das Empresas Imobiliárias Colonizadoras.

2.2.1 Empresa de Melhoramentos da Alta Paulista Ltda: Tupã

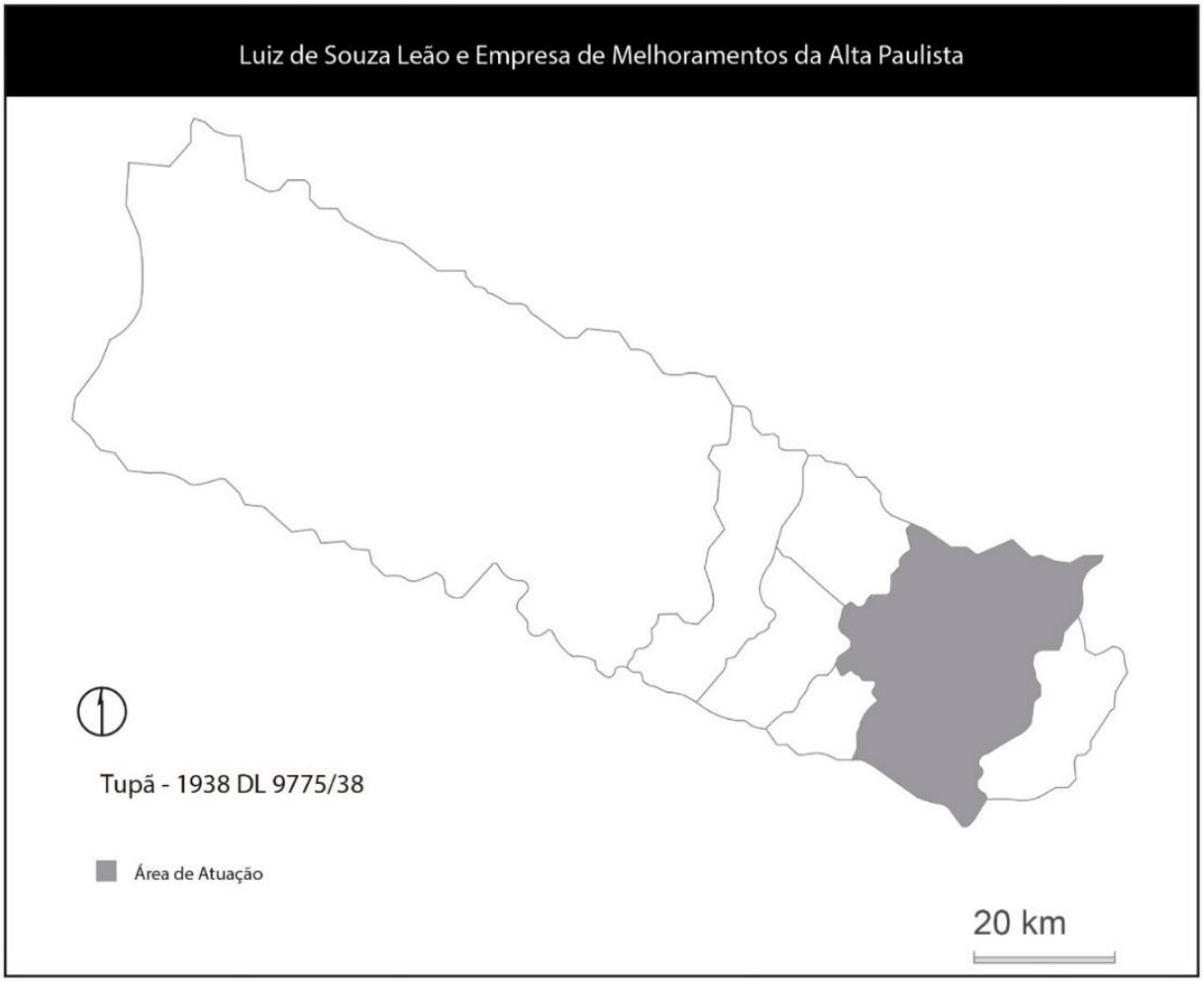


FIGURA 51 – ATUAÇÃO DE LUIZ DE SOUZA LEÃO E DA EMPRESA DE MELHORAMENTOS DA ALTA PAULISTA NA CIDADE DE TUPÃ, 1938. FONTE: MAPA DO AUTOR COM BASE NA ENCICLOPÉDIA DOS MUNICÍPIOS BRASILEIROS DO IBGE (1957) E NAS CARTOGRAFIAS DO ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO (2019)

De acordo com Monbeig (1984) Luiz de Souza Leão pertencia a uma família de senhores de engenho do Pernambuco e decidiu vir para o sul do país investir em novos negócios, adquirindo por 70 mil cruzeiros, 100 alqueires de terras na Alta Paulista, na linha de projeção da ferrovia Paulista. Esses 100 alqueires de terras faziam parte da fazenda Guataporanga e foram adquiridos em 1929 por uma sociedade imobiliária organizada no mesmo ano e composta por Luiz de Souza Leão, João do Val e Eurípedes Soares da Rocha (SERAFIM, 2007). Sobre essa gleba, a Empresa de Melhoramentos Alta Paulista, fruto dessa sociedade, propôs a fundação de um patrimônio laico que recebesse a futura instalação da estação de trem da ferrovia, *"com o objetivo de criar um novo centro de desenvolvimento entre as regiões Noroeste e a Sorocabana"* (ODALIA & CALDEIRA, 2010 p. 289). Foi

dado ao patrimônio o nome de Tupan (deus do trovão) em homenagem às tribos indígenas Kaingangs que até então habitavam a região.

O projeto urbanístico da cidade, figura 52, foi desenvolvido pelos engenheiros N.O Mota e Jorge Streit, e não se distanciava da estrutura das malhas geométricas das cidades novas que estavam surgindo no oeste paulista. Encontramos em Tupã espaços destinados a praças públicas, Igreja Católica, Santa Casa, cemitério, estação de trem e edifícios públicos significativos. O projeto urbanístico para o patrimônio prevê 239 quadras que medem aproximadamente 90 x 80 metros. Cada quadra apresenta em média 16 lotes, visto que a quantidade deles por quadra aumenta ou diminui nas extremidades do perímetro urbano. Em cada quadra os lotes laterais medem 15 x 25 metros e os centrais 15 x 45 metros. As ruas do patrimônio apresentam a largura de 15 metros e as avenidas 20 metros.

A malha urbana do patrimônio, extremamente reticulada, está perpendicular ao Norte e possibilita insolação mais generalizada para as futuras residências e edifícios. Apresentava dois grandes quarteirões: o primeiro na região central, situado entre a avenida "Tabajaras" e ruas "Coroados", "Kaingangs" e "Cherentes", a qual encontramos a localização dos lotes destinados à Igreja Católica e edifícios significativos: como hotel, escolas, paço municipal e o cinema. O segundo grande quarteirão está situado a Oeste da malha urbana, entre a avenida "Tamoyos" e ruas "Yporans" e "Chavantes", com a localização do futuro estádio municipal da cidade, e nas suas proximidades vemos a indicação da Santa Casa e do cemitério municipal. Ao Sul da planta temos a localização da futura estação de trem da ferrovia Paulista.

Serafim (2007) citando (LEÃO, 1968 p.21) afirma que as primeiras medidas efetivadas pela empresa colonizadora foi a locação e o corte do patrimônio, bem como a abertura de uma estrada de rodagem de aproximadamente 20 quilômetros entre Santana e Tupã. Ao longo dos anos outras estradas de rodagens foram abertas nas redondezas do patrimônio, facilitando a circulação e a fixação dos colonos. O escritório da empresa foi instalado em Marília, e Souza Leão, gerindo o empreendimento, morou nessa cidade de 1929 a 1933, quando passa definitivamente a morar no patrimônio de Tupã.



FIGURA 52 - PLANTA DE TUPÃ, 1929. FONTE: ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO (2019)



FIGURA 53 – ESTRADA DE RODAGEM, EM TUPÃ, 1940. FONTE: SERAFIM (2007)

De acordo com o (IBGE, 1957c) a primeira residência de tupã foi inaugurada em 1929, e seu proprietário era Eurico da Silva Moraes. Na sequência vieram novos moradores, como o José Alonso, proprietário da primeira olaria da cidade, seguido de Arthur Fernandes, Jamil Dualibi, entre outros.

Por meio do Decreto estadual nº. 6.720, de 2 de outubro de 1934, o patrimônio de Tupan tornou-se Distrito de Paz do município de Glicério. Esse foi o primeiro passo para transformação do patrimônio em cidade, que encontrou quatro anos depois, por meio do Decreto estadual 9.775 de 30 de novembro de 1938, sua emancipação política e administrativa. Tupã (agora não mais Tupan)

tornou-se um município formado pelos distritos de Tupã e Parnaso e subordinado à comarca de Pompéia.



FIGURA 54 - COMEMORAÇÃO DA EMANCIPAÇÃO DO PATRIMÔNIO DE TUPÃ. FONTE: SERAFIM (2007)

De acordo com Monbeig (1984), além das vendas dos lotes urbanos do patrimônio, outras atividades foram empreendidas pela empresa ao longo das décadas de 1930 e 1940, como o loteamento rural, lavouras de café, banco local, transporte rodoviário e venda de gasolina.

Em 1941 a ferrovia Paulista alcançou com seus trilhos o recente município de Tupã. Nessa época a cidade já apresentava uma pequena infraestrutura urbana e todo o seu desenvolvimento estava subsidiado pela policultura e estradas de rodagem.



FIGURA 55 - PLANTA DE TUPÃ DE 1946. FONTE: ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO (2019)

De acordo com a planta de Tupã de 1946, evidenciamos a formação de novos distritos e povoações no município. A planta indica 14 novos loteamentos que estavam sendo aprovados: 1 "Abarca", 2 "Das Industrias", 3 "Europa", 4 "Formosa", 5 "Independência", 6 "Lahoz", 7 "Marabá", 8 "São Paulo", 9 "São Jorge", 10 "Santa Helena", 11 "Paraíso", 12 "Tupã Mirim 1", 13 "Tupã Mirim 2" e 14 "Vargas"

De acordo com dados do recenseamento de 1950 (IBGE, 1957c), o município de Tupã apresentou um significativo aumento da população entre 1938, data em que se tornou município até 1950. De um patrimônio laico formado por um conjunto de famílias no início da década de 1930, a cidade apresentou em 1950 um contingente populacional de 56.682 habitantes, 19.305 na zona urbana

distribuídos em quatro núcleos urbanos expressivos: 17.946 na sede "Tupã", 324 em Arco-íris, 833 em Iacri e 200 em Varpa, além dos 37.376 que habitavam a zona rural. (IBGE, 1957c p. 369).

Todo esse crescimento da cidade e da população tinha estreita relação com a cafeicultura, principal atividade econômica do município, além de outras como o Amendoim em casco, arroz descascado, madeiras serradas, tijolos e telhas.



FIGURA 56 – AVENIDA TABAJARA EM TUPÃ, 1957. FONTE: ENCICLOPÉDIA DOS MUNICÍPIOS BRASILEIROS, IBGE (1957C)

O município apresentava na década de 1950 três principais modais de transporte: era servido pelos trilhos da Cia. Paulista de Estrada de Ferro, pelas estradas de rodagem, e uma pequena pista de pouso chamada "Dr. Arhur Fernandes", um dos primeiros moradores do patrimônio (IBGE, 1957c).

Em relação aos aspectos urbanos, o recenseamento do IBGE (1957c p.370) indica que o município apresentava 1.232 ligações de água encanada, 3.710 ligações de luz elétrica: domiciliar, nas ruas e praças. Apresentava também um calçamento parcial, contemplando *"2 avenidas, 12 ruas e 1 praça parcialmente calçada com paralelepípedos e 1 praça calçada com pedras irregulares (...)*" além de 23 hotéis, 7 pensões e 2 cinemas.



FIGURA 57 - CHEGADA DO TREM EM TUPÃ, 1941. FONTE: SERAFIM (2007)

No texto a seguir veremos a participação de outra empresa imobiliária colonizadora na Alta Paulista, a CAIC, Companhia Agrícola de Imigração e Colonização e sua experiencia na cidade de Adamantina. Além de Adamantina, a CAIC foi responsável também pelas cidades de Flórida Paulista e Sagres.

2.2.2 CAIC - Companhia Agrícola de Imigração e Colonização: Adamantina.

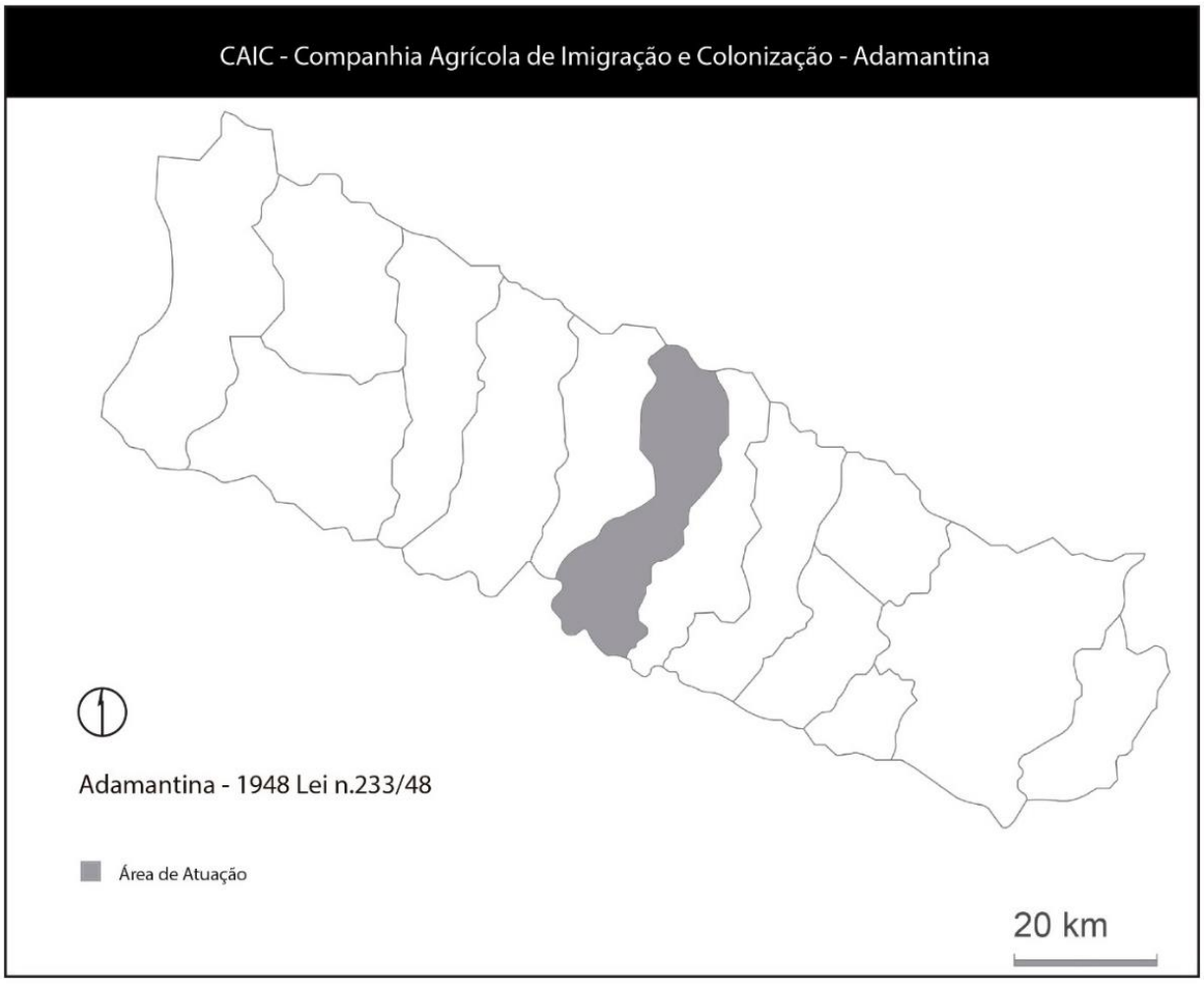


FIGURA 58 – ATUAÇÃO DA COMPANHIA AGRÍCOLA DE COLONIZAÇÃO E IMIGRAÇÃO NA CIDADE DE ADAMANTINA, 1948. FONTE: MAPA DO AUTOR COM BASE NA ENCICLOPÉDIA DOS MUNICÍPIOS BRASILEIROS DO IBGE (1957) E NAS CARTOGRAFIAS DO ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO (2019)

De acordo com (CORDEIRO, 1985) em 1928 foi fundada a Companhia Geral de Imigração e Colonização do Brasil ligada à capitalistas da cafeicultura paulista e à dirigentes da Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Seus objetivos estavam em fornecer mão-de-obra à agricultura, sobretudo a cafeicultura paulista e à indústria pelo recurso da imigração.

A partir da crise de 1929 a companhia passou a enfrentar sérios problemas de ordem financeira e passou a lotear algumas de suas fazendeiras em pequenas glebas, o que teve grande apreço de pequenos colonos e vendas substanciais. Em 1934, o seu controle acionário passou a ser exercido pela diretoria da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, tornando-se uma subsidiária. Foi alterado a razão social da empresa, que passou a se chamar Companhia Agrícola de Imigração e Colonização, como também seus objetivos e prioridades, que passaram a se concentrar na colonização de terras na fundação de patrimônios e cidades novas no Oeste Paulista sobretudo na

Alta Paulista, no desenvolvimento da agricultura (policultura) em pequenos lotes e no suporte aos primeiros compradores, bem como por abrir estradas de rodagem, preparando a região para a posterior chegada dos trilhos da ferrovia Paulista. Os lotes agrícolas dos núcleos e patrimônios, majoritariamente em pequenas dimensões, eram vendidos por preços acessíveis e parcelados, facilitando a compra de pequenos colonos agricultores (CORDEIRO, 1985). Em outras palavras, era o papel da CAIC impulsionar o desenvolvimento econômico e social da região para que quando os trilhos da Paulista ali chegassem, compensasse, financeiramente, o investimento da Companhia Paulista na expansão dos trilhos e abertura da estação.

A CAIC exerceu, de acordo com (CORDEIRO, 1985), mudanças significativas na estrutura fundiária do Estado de São Paulo, expandindo sua atuação para além da Alta Paulista, aparecendo com loteamentos em suas ferrovias tributárias, bem como na Sorocabana, Noroeste e Araraquarense; só uma cidade, especificamente, contou com a atuação da CAIC fora do Estado, trata-se de Três Lagoas, no atual Estado de Mato Grosso do Sul em 1957. Ao longo das décadas de 1930 e 1960, CAIC também atuou no desenvolvimento de patrimônios de outras empresas colonizadoras na alta Paulista e em outras regiões, auxiliando como mediadora nos processos de compra e venda dos lotes, nas questões jurídicas, infraestruturais, bem como na abertura de estradas de rodagem e derrubada das matas (CONSTANTINO, 2010; SERAFIM, 2007).

De acordo com os dados de Cordeiro (1985) até o final de 1936, com dois anos de atuação, a CAIC havia loteado 12 fazendas em 6 municípios do Estado de São Paulo, uma área aproximada de 5 mil hectares subdivididos em 279 lotes. As atividades da companhia prosperam e ao final da década de 1930 havia loteado o equivalente a cinquenta mil hectares de terras, distribuídas em 21 municípios do Estado, entre eles alguns na frente pioneira, como Presidente Prudente e Marília. Será nesse contexto, a partir de 1937, que a CAIC atuará no desenvolvimento do patrimônio de Adamantina na Alta Paulista, adquirindo 5 fazendas na região. Ao final de 1946, a CAIC havia loteado, aproximadamente, 213.655 hectares de terras distribuídos em 35 municípios, e sua atuação continuará contundente no Estado de São Paulo, visto que em 1951 são contabilizados mais de 740 mil hectares loteadas, incluindo alguns municípios para além do campo das ferrovias, atingindo também áreas urbanas em Santos e Campos do Jordão. Em 1960 a Companhia chegou a mais de 1 milhão e 790 mil hectares loteadas. Em 1961 a CAIC foi estatizada, em conjunto com a Companhia Paulista de Estradas de Ferro pelo Governo do Estado[39].

[39] Em 1958, em virtude dos loteamentos que estava realizando no interior do Estado de São Paulo, a CAIC muda de razão social, sai o termo "imigração" e a companhia passa a se chamar Companhia Agrícola, Imobiliária e Colonizadora. Em 1961 a CAIC deixa de ser uma empresa privada e é estatizada pelo Governo do Estado de São Paulo. Em 1987 a CAIC, vinculada à Secretaria Executiva de Assuntos Fundiários é transformada na CODASP – Companhia de

Como vimos, a organização do patrimônio de Adamantina data de 1937, quando a CAIC adquiriu 5 fazendas na Alta Paulista. Essas terras pertenciam à uma empresa imobiliária canadense chamada Boston Cattle Company Limited, empresa que havia chegado na região na década de 1930 e indica a presença do capital estrangeiro na especulação daquelas terras, questão ainda aberta na historiografia da urbanização do extremo oeste paulista.

Evidentemente, essas terras adquiridas estavam situadas na zona de prolongamento dos trilhos da ferrovia Paulista, localizadas no espigão entre os rios do Peixe e Aguapeí, e a CAIC tinha como objetivo fundar um patrimônio e desenvolver o seu loteamento da zona rural e urbano, preparando a região para a futura chegada dos trilhos.

De acordo com o IBGE (1957a) a partir de 1938 a CAIC iniciou as aberturas de estradas de rodagem, conectando a gleba com os patrimônios mais desenvolvidos e próximos da estação de trem, bem como estradas laterais, conectando a gleba com os vales dos rios do Peixe e Aguapeí. Nesse processo, iniciou-se também as derrubadas das matas nativas e as primeiras vendas dos lotes rurais. Na derrubada da mata nativa a CAIC contou com o suporte de outra companhia, a CICMA – Companhia de Imigração e Colonização, Mineração e Agricultura. Será a CICMA a responsável por derrubar a mata nativa da região destinada a formação do patrimônio de Adamantina, aproximadamente 40 hectares. Até o momento, não encontramos informações mais concretas sobre a participação da CICMA, mas acreditamos que a mesma havia sido contratada pela CAIC apenas para a derrubada das matas, visto que o plano de loteamento do patrimônio foi desenvolvido pela CAIC.

Ainda de acordo com o IBGE (1957a) no plano de colonização da área rural, a CAIC adotou como procedimento dividir a gleba em pequenas propriedades, que apresentavam em média 16 alqueires, todas elas servidas com água e conexão nas estradas. Essa postura, ao contrário do latifúndio, permitiu o rápido povoamento da zona rural pautado na produção cafeeira e algodoeira.

De acordo com Serafim (2007) citando (SILVA, 1989), a escolha do local para a instalação do patrimônio de Adamantina e a sua demarcação ficou a critério da CAIC, por meio dos engenheiros Ernesto Goeldner e os topógrafos Izamu Laaguchi, Ídolo Guastaldi, Alípio Camargo e Antônio Felix Freitas. Por sua vez, o projeto urbanístico para o patrimônio foi elaborado pelo engenheiro alemão Hans Klotz.

Desenvolvimento Agrícola de São Paulo, sendo dissolvida em agosto de 2019, em um plano de desestatização do Governo do Estado. Cf.: http://www.codasp.sp.gov.br/historico/ acesso em 12 de dezembro de 2019.

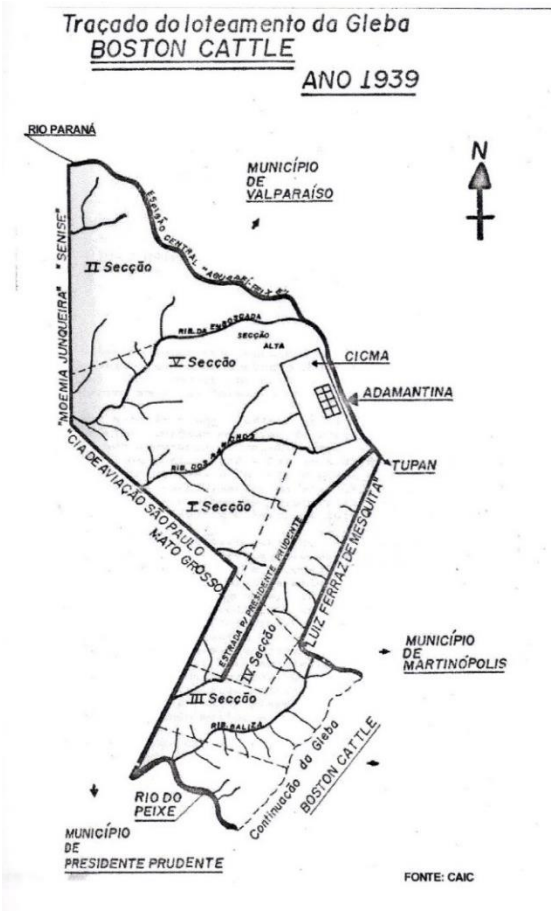


FIGURA 59 - GLEBA DA BOSTON CATTLE COMPANY, PROJEÇÃO DO PATRIMÔNIO DE ADAMANTINA E A ÁREA DERRUBADA PELA CICMA. FONTE: SERAFIM (2007)

A fundação do patrimônio de Adamantina é uma das ações empreendidas pela CAIC na Alta Paulista, como ressaltamos anteriormente, além de Adamantina a empresa também será responsável integralmente pelos patrimônios de Flórida Paulista e Sagres nas proximidades, bem como, atuará também, em menor proporção, no desenvolvimento de patrimônios de outras empresas colonizadoras na região. Como observado, era de interesse da ferrovia Paulista que os patrimônios na Alta Paulista se desenvolvessem e que tivessem circulação de capitais e mercadorias que viabilizassem, financeiramente, a expansão dos trilhos, e a CAIC, como subsidiária, atuava nesse sentido.

A gleba foi transformada em loteamento em 1940 e recebeu o nome de "Patrimônio de Adamantina", pertencendo ao município de Martinópolis. Pelo Decreto Lei n. 14.334, de 30 de novembro de 1944, o patrimônio de Adamantina foi incorporado ao distrito de Aguapeí do Alto (atual município de Flórida Paulista), que por sua vez, havia sido incorporado ao recente município de Lucélia, emancipado pelo mesmo Decreto. Em 1948, por meio da Lei Estadual n.233, de 24 de dezembro do mesmo ano, Adamantina foi elevada à categoria de município, formado pelos distritos de Adamantina e Mariápolis. Em 1953 Mariápolis tornou-se município desmembrado de Adamantina por meio da Lei Estadual n. 2456, de 30 de dezembro do mesmo ano, e pela mesma Lei, ficou institucionalizada a Comarca de Adamantina.

Assim como grande parte das cidades novas que surgem nesse contexto, Adamantina não fugiu à regra. A planta do patrimônio adotou à risca o padrão reticulado e geométrico, a qual já vimos anteriormente também ser utilizado no patrimônio de Tupã.



FIGURA 60 - PLANTA DO PATRIMÔNIO DE ADAMANTINA, S/D. FONTE: ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO (2019)

Quando confrontamos a sua malha com a topografia da região através da planta localizada no Arquivo Público do Estado de São Paulo, figura 60, percebe-se que o patrimônio está inserido em uma região com relativa movimentação de terra. A parte mais alta do terreno está localizado na Alameda 2 de abril, nas proximidades da estação de trem da ferrovia Paulista e da praça Henrique Calain, e vem descendo até às proximidades da Alameda dos Palmares, quando volta a subir novamente. O projeto para o patrimônio de Adamantina é um retângulo formado por 143 quadras retilíneas. Cada quadra é constituída por 16 lotes. Encontramos no projeto projeções de lotes destinados à estação de trem, Igreja Católica, cemitério, 4 praças públicas e edifícios institucionais.

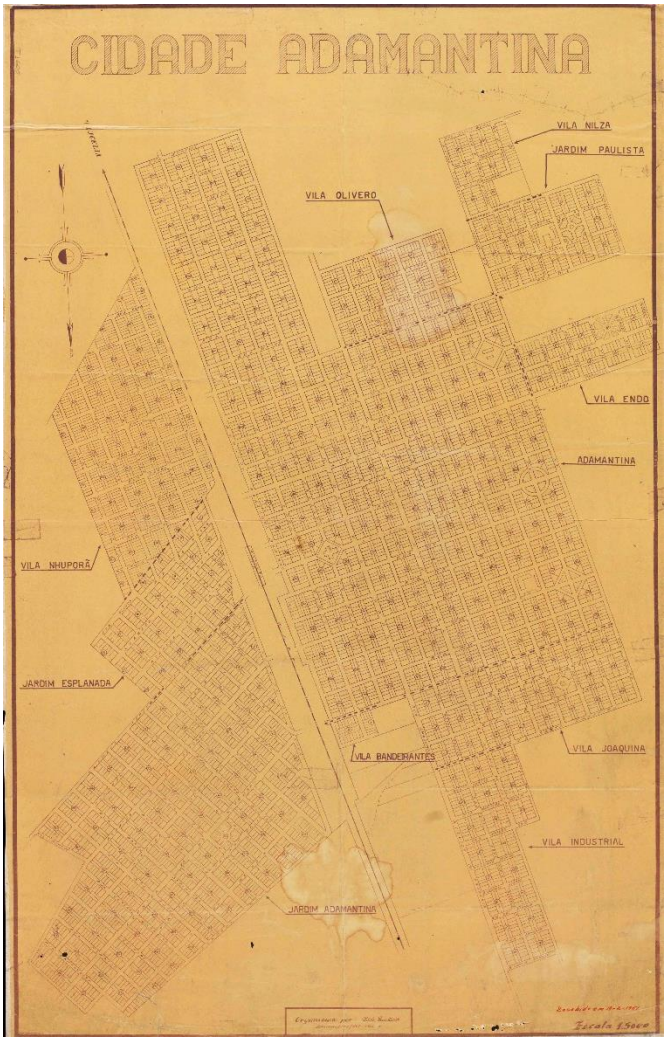


FIGURA 61 - PLANTA DE ADAMANTINA, 1948. FONTE: ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO (2019)

De acordo com a planta de Adamantina de setembro de 1948, figura 61, assinada por Ídolo Guastaldi, evidenciamos a formação de novas povoações no distrito.

A planta indica 9 novos loteamentos que estavam sendo desenvolvidos no entorno do patrimônio sede de Adamantina: 1 "Vila Nilza", 2 "Jardim Paulista", 3 "Vila Endo", 4 "Vila Joaquina", 5 "Vila Bandeirantes", 6 "Vila Industrial", 7 "Jardim Adamantina", 8 "Jardim Esplanada" e 9 "Vila Nhuporã". Esse volume de novos loteamentos indica que o distrito estava crescendo em população.

Em 1949, os trilhos da Companhia Paulista, partindo de Tupã, atingem a cidade de Oswaldo Cruz, nas proximidades de Adamantina, e quanto mais próximo estavam das cidades, os trilhos traziam consigo mais colonos para a região, seja na zona urbana adquirindo lotes, como na zona rural, com pequenas glebas. No ano seguinte, 1950, os trilhos da Paulista atingem as cidades de Inúbia Paulista, Lucélia e Adamantina, que por sua vez, já estava servida minimamente de infraestrutura, com estradas de rodagens, agricultura de pequena propriedade e uma relativa população.

De acordo com dados do recenseamento de 1950 (IBGE, 1957a), o município de Adamantina apresentou um significativo aumento da população entre 1940 e 1950. De um patrimônio laico formado por um conjunto de famílias no início da década de 1940, a cidade apresentou em 1950 um contingente populacional de 35.233 habitantes, 71 % desses, aproximadamente 25.015 moradores, localizados na zona rural da cidade e 10.217 na zona urbana, divididas em duas

principais aglomerações: o núcleo sede de Adamantina com 8.557 habitantes e Vila de Mariápolis com 1.544 habitantes.



FIGURA 62 – VISTA DE ADAMANTINA, 1957. FONTE: HTTPS://CIDADES.IBGE.GOV.BR/BRASIL/SP/ADAMANTINA/HISTORICO. ACESSO EM 2019

Assim como em Tupã, parte desse crescimento populacional da cidade era decorrência das atividades agrícolas e agropecuárias, visto que 78% dos moradores em idade ativa no município trabalhavam nesses ramos (IBGE, 1957a). A principal atividade econômica da cidade era a cafeicultura, além de outras que começavam a despontar, como o algodão, amendoim, arroz em casca e milho. Havia também uma pequena atividade industrial em Adamantina, constituída pelas fabricas produtoras de tijolos e telhas, produtoras de alimentos e têxtil (IBGE, 1957a).

Ainda de acordo com o (IBGE, 1957a) na década de 1950, Adamantina era servida por estradas de rodagem que conectava aos municípios e distritos de Lucélia, Bento de Abreu, Mariápolis, Valparaíso e Flórida Paulista. Também havia um campo de pouso para aeronaves na cidade e a estação de trem da ferrovia Paulista. Adamantina era servida por equipamentos comerciais: atacadistas e varejistas, bem como agências bancárias. Nos aspectos urbanos a cidade apresentava alguns prédios construídos na área central, calçamento em 4 ruas e praças ajardinadas, ligação elétrica urbana e residencial, aparelhos telefônicos, hotéis, cinemas, Santa Casa e escolas para ensino básico, fundamental e técnico.

Pudemos apreender, minimamente, de Tupã e Adamantina, que essas cidades estão inseridas no contexto de especulação de terras. O grande motor dessa especulação e ocupação é a ferrovia Paulista que está se expandindo em direção ao rio Paraná, no entanto, antes dos trilhos atingir as cidades, as empresas responsáveis pela formação do loteamento e fundação dos patrimônios, impulsionam a ocupação e o desenvolvimento local, abrindo estradas de rodagem e loteando pequenas glebas destinadas à policultura.

O desenho urbano não muda de regra. Plano retilíneo, geométrico, com espaços destinados às praças, estação de trem, Igreja Católica, cemitério, Santa Casa, entre outros. A maioria deles desenvolvidos por engenheiros e topógrafos.

Veremos a seguir uma apresentação esquemática de mais quatro municípios inseridos no contexto de urbanização da Alta Paulista: Dracena, Junqueirópolis, Parapuã e Tupi Paulista. Veremos a planta urbanística mais antiga que localizamos e que apresenta um bom estado de conservação, todas elas no Arquivo Público do Estado de São Paulo, e apresentaremos também dados do IBGE (1957) quando realizou o recenseamento de toda aquela região na década de 1950. Nosso intuito é, ao verificar o desenho dessas plantas, construir uma perspectiva, ainda preliminar, do padrão de desenho urbano adotado. Não apresentaremos todas as cidades da Alta Paulista entre Tupã à divisa de Estado com o rio Paraná, visto que não encontramos plantas antigas ou fotografias aéreas de todos os municípios, e porque o texto se tornaria demasiado longo.

Contraporemos essa perspectiva com o projeto urbano desenvolvido para Panorama, e veremos a peculiaridade do mesmo. O projeto para Panorama é o grande diferencial inserido naquele contexto, pois estava à frente de seu tempo, propondo questões que ainda não estavam em pauta à época pelas principais empresas colonizadoras. O projeto para Panorama, especificamente, será apresentado no quarto capítulo dessa dissertação.

2.2.3 Dracena, Junqueirópolis, Parapuã e Tupi-Paulista.

Dracena, figura 63, emancipada em 1948, apresentava no recenseamento de 1950 uma população total de 15.680 moradores, 11.032 na zona rural e 4.648 na zona urbana. A principal atividade econômica do município era a policultura de pequena propriedade: algodão, café, arroz, milho, amendoim, feijão, mamona e frutas. A comunicações eram servidas pelas estradas de rodagem entre os municípios e distritos próximos, bem como até Adamantina, que era a ponta dos trilhos da ferrovia Paulista. Irio Spinardi, João Vandramini, Virgílio e Florêncio Fioravanti foram os responsáveis pelo empreendimento, iniciado em 1945 na fundação do patrimônio (IBGE, 1957a)

Junqueirópolis, figura 63, emancipado em 1948, apresentava no recenseamento de 1950 uma população total de 7.426 habitantes, 5.517 na zona rural e 1.909 na zona urbana. Entre as atividades econômicas da cidade se destacam a agricultura, e uma pequena indústria de pães, móveis e colchões (IBGE, 1957b). O município era servido por estradas de rodagem nas comunicações com os municípios e distritos vizinhos, bem como até Adamantina que era a ponta dos trilhos da ferrovia Paulista. Álvaro de Oliveira Junqueira foi o responsável pelo empreendimento, iniciado em 1945 na fundação do patrimônio.

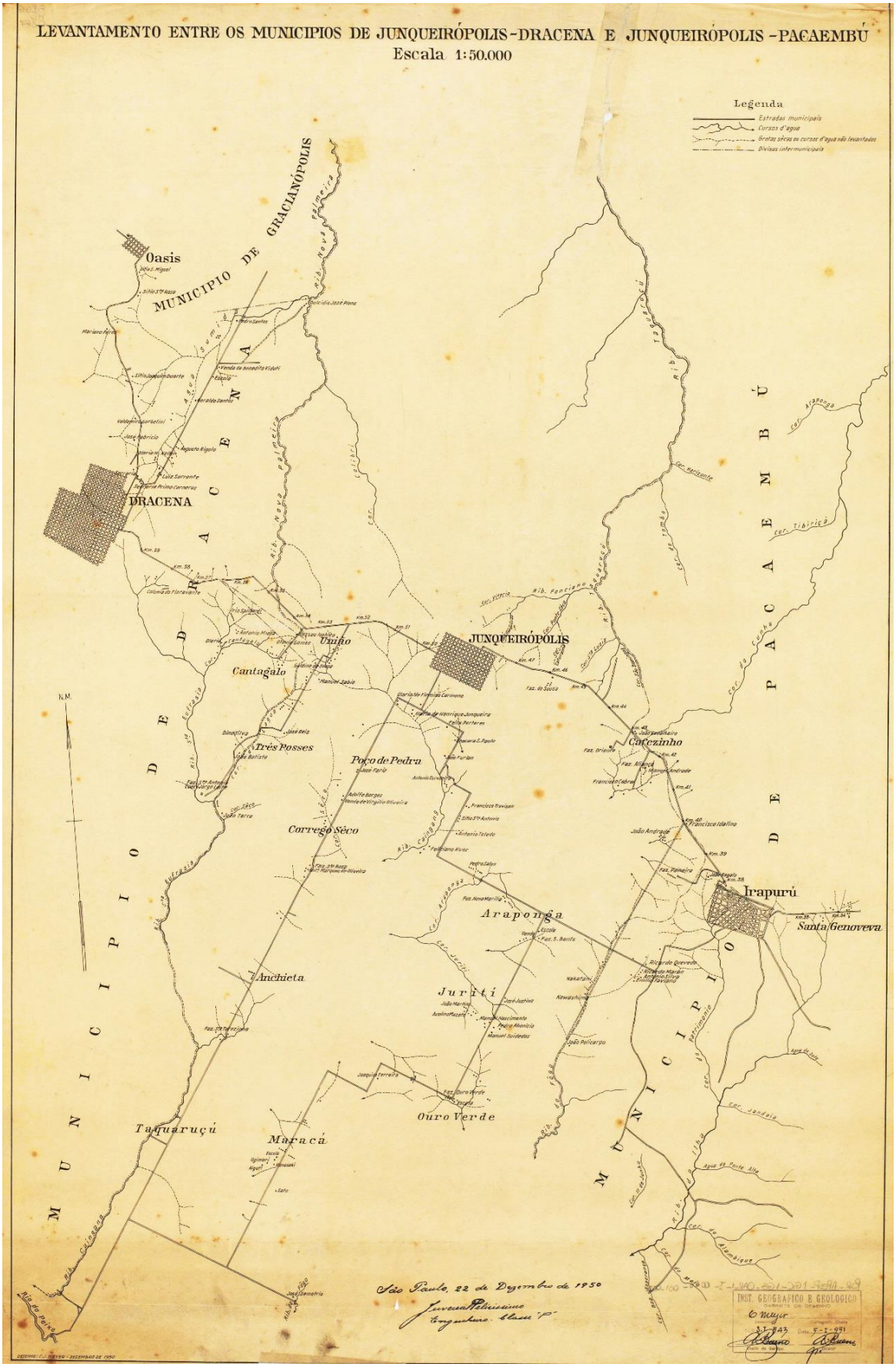


FIGURA 63 - MUNICÍPIOS DE IRAPURÚ, JUNQUEIRÓPOLIS E DRACENA, 1950. FONTE: ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO (2019)

Parapuã, figura 64, emancipada em 1944, apresentava no recenseamento de 1950 uma população total de 12.804 habitantes, 10.148 na zona rural e 2.656 na zona urbana. A atividade econômica do município era a agropecuária: bovinos, café beneficiado, algodão em rama, milho e amendoim (IBGE, 1957b). O município era servido pela ferrovia Paulista e estradas de rodagem. Luiz de Souza Leão e Empresa de melhoramentos da Alta Paulista foram os responsáveis pelo empreendimento, iniciado em 1934 na fundação do patrimônio.

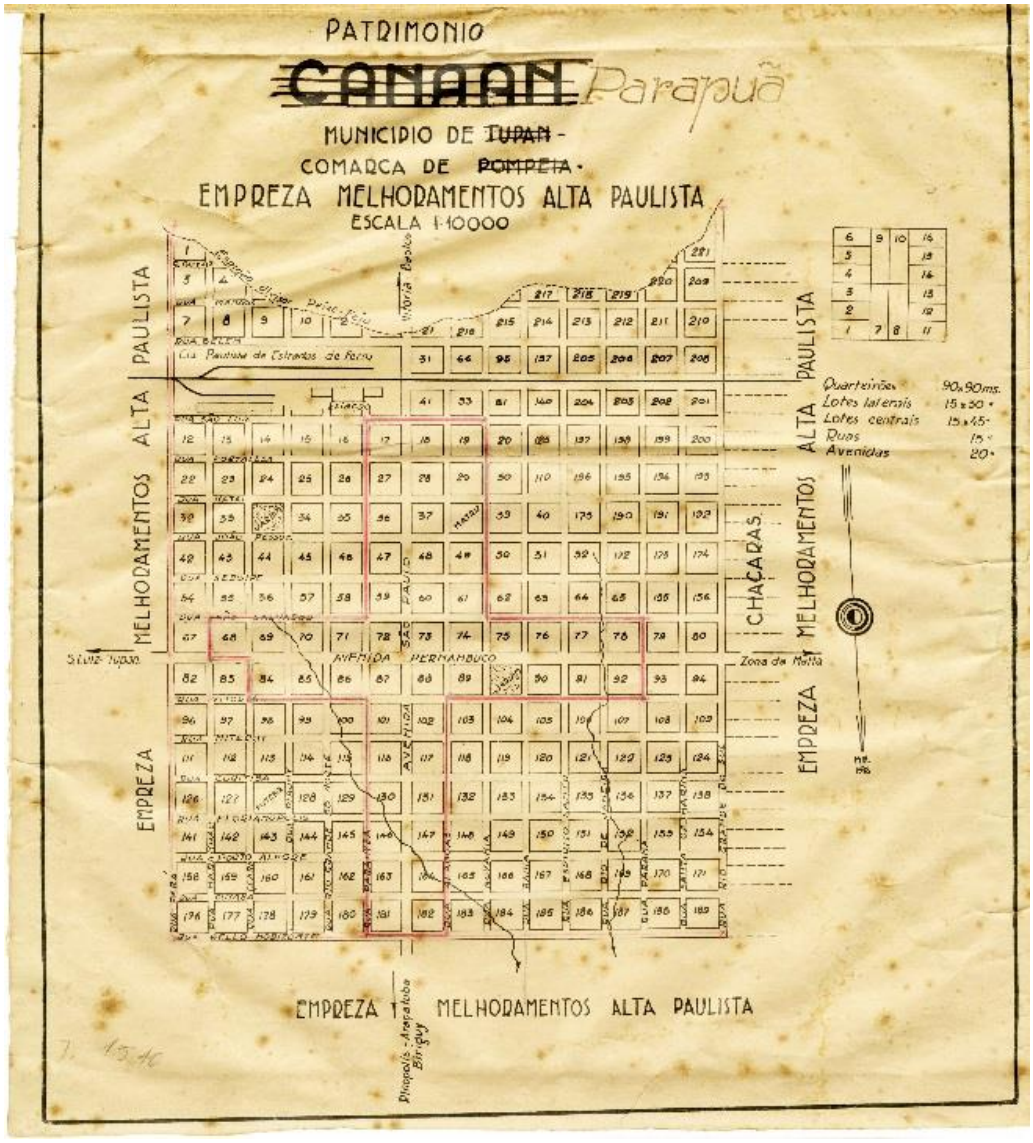


FIGURA 64 - PLANTA DE PARAPUÃ, S/D. FONTE: ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO (2019)

Tupi Paulista (ex -Gracianópolis), emancipada em 1948, figura 65, apresentava no recenseamento de 1950 uma população total de 17.651 habitantes, 13.591 na zona rural e 4.060 na zona urbana. A principal atividade econômica do município era a policultura: café, algodão, arroz e amendoim. O município era servido por estradas de rodagem, duas delas interdistritais e uma intermunicipal

(IBGE, 1957c). Lélio Piza e Almeida foi o responsável pelo empreendimento iniciado em 1941 na fundação do patrimônio. O engenheiro Francisco Cunha foi o autor do projeto urbano.

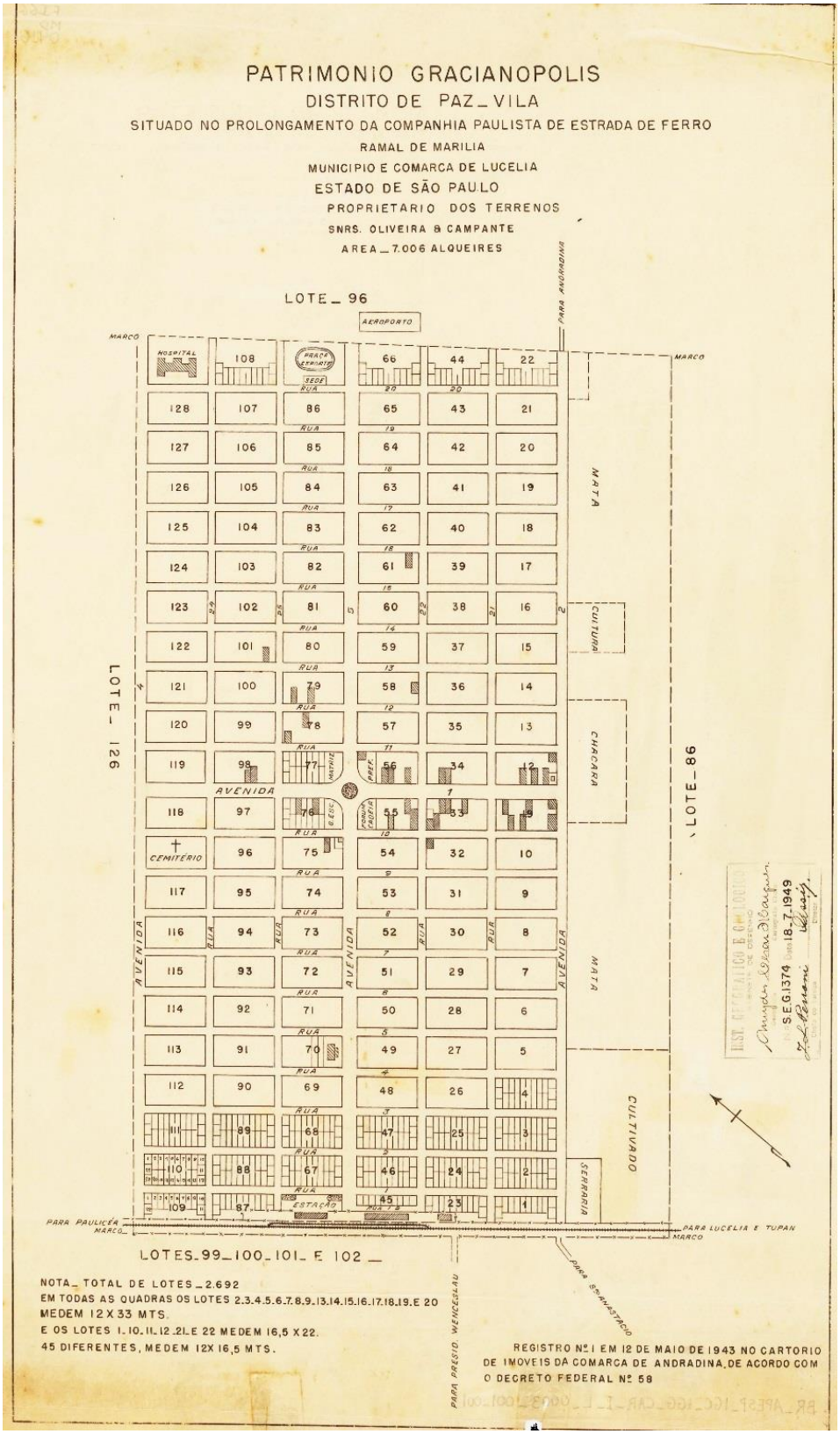


FIGURA 65 - PLANTA DE TUPI PAULISTA, 1949. FONTE: ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO (2019)

2.3 A Sociedade Imobiliária Panorama Ltda.

Neste subcapítulo daremos maior atenção no estudo de caso da Sociedade Imobiliária Panorama Ltda., desde a sua fundação em 1945 até 1953, data de emancipação política e administrativa de Panorama.

Além das bibliografias apresentadas ao longo desse capítulo, destacamos nesse subcapítulo as fontes primárias da Sociedade Imobiliária Panorama Ltda: seus prontuários e documentos de companhia disponibilizados na Junta Comercial do Estado de São Paulo, as publicações da sociedade no *Diário Oficial do Estado de São Paulo*, bem como as publicitárias do empreendimento publicadas nos periódicos de época, destacando a *Folha da Manhã* e *O Diário de São Paulo*.

Ressaltamos também a entrevista realizada em 18 de setembro de 2018 com Augusto Nadalutti, que trabalhou na Sociedade Imobiliária Panorama Ltda. entre 1948 e 1953, além de um memorial contando a fundação da cidade de Panorama escrito por Nelson Noronha Gustavo Filho em 1998, que foi diretor presidente da sociedade imobiliária entre 1948 até a década de 1960, e um outro memorial sobre a fundação da cidade escrito por Augusto Nadalutti nos anos 2000. Esses dois memoriais são contraditórios em alguns pontos, e foram disponibilizados por Nadalutti no dia da entrevista.



FIGURA 66 - PAISAGEM NA FAZENDA SÃO MARCOS EVANGELISTA, 1946. FOTO DA CAPA DESSA DISSERTAÇÃO. FONTE: ACERVO CULTURAL E HISTÓRICO DE PANORAMA (2019)

A paisagem na fazenda São Marcos Evangelista de 1946, figura 66, ilustra em certo sentido, o deslumbramento daqueles que por aquela terra chegaram, ao verem a natureza quase intocada repleta de vegetação nativa, o rio Paraná como caudalosa espinha fluvial e as planícies infindas de Mato Grosso, e imaginaram sobre aquela região erguer um empreendimento imobiliário, uma cidade nova que integrasse um porto no rio com a ferrovia Paulista. Não qualquer cidade, mas uma cidade feita por Francisco Prestes Maia, que na época, ao deixar a prefeitura de São Paulo no final de 1945, personificava uma certeza de lucros nas vendas e de desenvolvimento da cidade por parte da diretoria do empreendimento. A história da Sociedade Imobiliária Panorama Ltda está ligada à um grupo de pequenos investidores imobiliários, industriais, fazendeiros e políticos de Campinas e São Paulo.

Em 1945 foi fundada em Campinas a Companhia Imobiliária Campineira, uma empresa de loteamentos dedicada a lotear áreas rurais e urbanas da cidade. Entre os membros dessa companhia destacamos, Nelson Noronha Gustavo Filho que era o seu diretor-presidente e o sócio Quintino de Almeida Maudonnet[40].

Quintino de Almeida Maudonnet, em meados de 1945, passou a organizar, paralelamente à Companhia Imobiliária Campineira, uma nova sociedade que tinha como premissa explorar madeira na Alta Paulista, às margens do rio Paraná[41], uma região pouco conhecida e distante das cidades mais desenvolvidas, como Adamantina e Oswaldo Cruz. Em entrevista, Augusto Nadalutti, afirma que Quintino de Almeida Maudonnet tomou conhecimento de que a fazenda São Marcos Evangelista, em posse de José D'Incáo, situada à beira do rio Paraná nas proximidades do Porto das Marrecas, por se tratar de terras devolutas, sofria um processo discriminatório na Procuradoria de Terras do Estado, desse modo, Quintino organizou essa sociedade com o objetivo de adquirir, registrar e explorar essas terras[42].

Em 1945, após visitas à fazenda São Marcos Evangelista, ficou decidido pela compra da gleba. Foi realizado o levantamento topográfico na fazenda e seus limites foram demarcados em uma área de 2.700 alqueires. De acordo com Augusto Nadalutti, que trabalhou como diretor-comercial na Imobiliária Panorama S.A entre 1948 e 1953[43], esses associados se "encantaram" com a paisagem

---

[40] COMPANHIA Imobiliária Campineira. *Escritura de constituição definitiva no valor de Cr$ 6.000.000,00*. Diário Oficial do Estado de São Paulo, São Paulo, 1946, ano 56. n. 182. Domingo, 18 de agosto de 1946 pp. 18-24

[41] Memorial de Nelson Noronha Gustavo Filho (Acervo de Augusto Nadalutti). p.2

[42] Entrevista realizada em 18 de setembro de 2018

[43] Como veremos no item 2.3.3, em 1948 a Sociedade Imobiliária Panorama Ltda será transformada em empresa com capital aberto, mudando a razão social da empresa para Imobiliária Panorama S.A.

da fazenda banhada pelo rio Paraná e decidiram colocar o nome da sociedade de "Panorama". Após a compra da fazenda, foi iniciado o processo de formalização jurídica da sociedade. Muitos dos sócios da Companhia Imobiliária Campineira, incluindo um de seus diretores, Nelson Noronha Gustavo Filho, se articularam nessa nova sociedade, que foi fundada em Campinas em 11 de dezembro de 1945.

A Sociedade Imobiliária Panorama Ltda., a partir de agora SIP Ltda, foi constituída em 11 de dezembro de 1945 em Campinas, formada por Quintino de Almeida Maudonnet, que era diretor presidente da sociedade, Arthur Maudonnet, Júlio Revoredo, Aníbal de Andrade, José Ribeiro de Almeida, que era o diretor comercial da sociedade, Guilherme Plichta, que era o diretor-técnico, Guilherme Rehdder, José D'íncáo, que era o antigo proprietário da fazenda São Marcos Evangelista, Christiano Keddher e como consultor jurídico, Nelson Noronha Gustavo Filho.[44]

Como vimos, o principal objetivo de Quintino de Almeida Maudonnet no período ao qual a sociedade se organizava era o de explorar e comercializar madeira da Alta Paulista. Aníbal de Andrade, que fez parte dos momentos iniciais de organização sendo um dos sócios no empreendimento, era também, chefe de gabinete na Prefeitura de São Paulo nesse período, trabalhando em conjunto com Francisco Prestes Maia que foi Prefeito de 1937 a 1945. De acordo com o memorial de Nelson Noronha Gustavo Filho[45], Francisco Prestes Maia, ao saber dos interesses da sociedade na exploração de madeira na região, sugeriu a Aníbal de Andrade, que se fundasse também naquelas terras um patrimônio, pois sabia que ali seria o terminal dos trilhos da ferrovia Paulista. Para Nelson Noronha Gustavo Filho, como para Augusto Nadalutti em entrevista realizada, Francisco Prestes Maia se propôs a fazer o projeto para a nova cidade e não cobrou pelo serviço.

> "Quintino aceitou a ideia e o próprio Prestes Maia se prontificou a traçar o plano da futura cidade, trabalho que levou praticamente um ano" (Memorial de Nelson Noronha Gustavo Filho)
>
> "O Prestes Maia era amigo de um dos sócios da firma (Aníbal de Andrade). Ele gostou do lugar, que era muito bonito por isso se chamava panorama, e resolveu fazer, acho que fez até de graça, o projeto e o estudo para a cidade." (Augusto Nadalutti, entrevista realizada em 18 de setembro de 2018)

De acordo com o contrato de fundação da SIP Ltda, todos os associados constituíram uma sociedade por cotas de responsabilidade limitada, cuja principal finalidade era a compra e venda de terras no distrito de Gracianópolis na cidade de Lucélia, onde a sociedade adquiriu a fazenda São

[44] SOCIEDADE imobiliária Panorama Ltda. *Contrato particular da fundação da empresa*. Diário Oficial do Estado de São Paulo, São Paulo, 1945, ano 55. n. 274. Sábado, 15 de dezembro de 1945 pp. 38-39.
[45] Memorial da fundação da cidade de Panorama elaborado por Nelson Noronha Gustavo Filho e que tivemos acesso por Augusto Nadalutti em entrevista realizada em 18 de setembro de 2018.

Marcos Evangelista e propôs sobre ela a construção de um patrimônio nas margens do rio Paraná, no local denominado "Porto das Marrecas" com a denominação de Panorama. Ainda de acordo com esse documento, a sociedade poderia também se dedicar à exploração agropecuária e manter uma serraria como uma de suas atividades paralelas, além da colonização das glebas adquiridas, tanto em Lucélia como em outras localidades e municípios que coubessem. No entanto, destacamos que foi apenas em Lucélia, distrito de Gracianópolis, no patrimônio Panorama que a SIP Ltda loteou terras agrícolas e urbanas. Inicialmente, o prazo de duração da sociedade era de cinquenta anos, e poderia no caso de resolução da maioria dos cotista ser prorrogado.

Como ressaltamos ao longo do capítulo, pelo fato de não disporem de infraestrutura, as terras da Alta Paulista eram acessíveis economicamente e apresentavam projeções de valorização com a chegada da linha férrea. O loteamento nesse caso, se tornava um bom negócio, visto que apenas a venda da madeira com a derrubada das matas, em muitos dos casos, pagava a compra da terra[46]. No caso específico da SIP Ltda, após a compra da fazenda São Marcos Evangelista em 1945, a primeira medida a ser tomada na região foi a instalação de uma serraria, Serraria São José, nas proximidades do ribeirão das Marrecas.



FIGURA 67 - DERRUBADA DAS MATAS NA FAZENDA SÃO MARCOS EVANGELISTA, 194?. FONTE: ACERVO CULTURAL E HISTÓRICO DE PANORAMA (2019)

[46] Depoimento de Orlando de Souza, um dos fundadores da cidade de Pacaembu, define, grosso modo, as primeiras iniciativas de exploração econômica na região da Alta Paulista (GIL, 2007 p. 112).

A sociedade tinha sua sede na cidade de Campinas e apresentava na época um capital social de Cr$ 1.000.000,00 (um milhão de cruzeiros) divididos em dez cotas de cem mil cada uma. Quintino de Almeida Maudonnet majoritário, apresentava duas cotas de 100 mil, os demais uma quota cada.[47]

A sociedade era administrada por uma diretoria composta de um diretor-presidente, um diretor-comercial e um diretor-técnico eleitos para um mandato de seis anos, sendo permitida a reeleição. Para esses diretores, seriam pagas remunerações mensais definida em maioria pelos cotistas.

Ao diretor-presidente da SIP Ltda, neste caso Quintino de Almeida Maudonnet, caberia, grosso modo, administrar todos os negócios da sociedade, além de ser o seu representante judicial, extrajudicial, ativa ou passivamente; como também, assinar procurações, convocar as assembleias e demais reuniões da sociedade, além de apresentar anualmente o resultado de sua gestão, e mensalmente, para os cotistas um balancete comercial da sociedade durante o mês anterior. Todos os cotistas poderiam tomar conhecimento da administração da sociedade, seja no exame direto dos livros e arquivos, como também, através do diretor-presidente por informações verbais ou escritas.

O diretor-comercial, José Ribeiro de Almeida, deveria assessorar o diretor-presidente em suas atribuições e substituí-lo nos impedimentos ocasionais, além disso, era o responsável por administrar os negócios de vendas de terras agrícolas e urbanas do loteamento, bem como das vendas de toda produção agrícola cultivadas ou exploradas pela sociedade. O diretor-comercial deveria dirigir os serviços de publicidade e propaganda do empreendimento e desenvolver a atividade turística da região.

A Sociedade Imobiliária Panorama Ltda, já apresentava em 1945, diretrizes para uma atividade turística na futura cidade. De acordo com seu contrato, entre as atribuições do diretor-comercial da sociedade, caberia *"organizar, incentivar e dirigir a parte turística, de acordo com os planos previamente aprovados pelos demais diretores"*[48]. Antes mesmo da planta ser apresentada e se iniciar as obras no patrimônio, os sócios da sociedade discutiam o turismo na região como possível gerador de desenvolvimento econômico. Nos projetos feito por Francisco Prestes Maia, para a formação do patrimônio e depois para a cidade de Panorama, assim como em seus documentos escritos: "Relatório de Estudo e Projeto" e "Memorial Descritivo", vemos a importância dada aos equipamentos de hotelaria e turismo presentes no desenho urbano.

Caberia ao diretor-técnico da SIP Ltda., Guilherme Plichta, dirigir e acompanhar a construção dos prédios e instalações destinados aos serviços da sociedade, como também, estudar e dirigir a

[47] SOCIEDADE...1945 (op, cit)
[48] SOCIEDADE...1945 (idem, ibidem)

montagem dos equipamentos necessários para a exploração e cultivo das terras e superintender o seu funcionamento. O diretor-técnico seria responsável por acompanhar o loteamento das glebas destinados à formação de chácaras, granjas, indústrias, bem como daquelas destinada a parte urbanística.

No âmbito da SIP Ltda., seria realizada anualmente dentro do primeiro trimestre, uma assembleia ordinária, onde os cotistas tomariam conhecimento e deliberariam sobre o relatório da diretoria referente ao ano anterior. Também seria realizado ao final de cada ano, um balanço geral dos lucros e despesas da sociedade. Dos lucros da sociedade, seria primeiramente deduzido 10 % destinado à um fundo de reserva. O restante do lucro seria creditado aos cotistas como dividendo, na proporção do valor de suas cotas. No entanto, de acordo com o contrato da sociedade, estes dividendos só poderiam ser levantados quando a situação econômica do empreendimento fosse favorável, e essa decisão caberia à própria assembleia ordinária. O fundo de reserva, nesse caso, seria utilizado para suprir os prejuízos que porventura ocorressem na sociedade.

2.3.1 A Fazenda São Marcos Evangelista.

Em 1945, ano da compra da fazenda e fundação da sociedade, os acessos e meios de transportes na região da Alta Paulista apresentavam grandes dificuldades. Para se chegar as terras adquiridas pela SIP Ltda, os sócios desembarcavam por trem na cidade de Tupã, e de lá pegavam um ônibus ou taxi que os deixavam em Lucélia, e dessa cidade, pegavam um ônibus da "Viação Alta Paulista" até o Porto Marrecas no rio Paraná. Em entrevista, Augusto Nadalutti, afirma que:

> "Para chegar lá em Panorama tinha que ir com um ônibus que saia de Lucélia, e para fazer 80 km demorava quase 10 horas de viagem. Não tinha estrada. O terreno era de picadas." (Entrevista realizada em 18 de setembro de 2018)





FIGURA 68 - ÔNIBUS EM DIREÇÃO AO PORTO DAS MARRECAS, 194?. FONTE: ACERVO CULTURAL E HISTÓRICO DE PANORAMA (2019)

FIGURA 69 - ÔNIBUS EM LUCÉLIA, 194?. FONTE: ACERVO CULTURAL E HISTÓRICO DE PANORAMA (2019)

Em janeiro de 1946, após finalizar seu mandato como Prefeito de São Paulo, Francisco Prestes Maia viajou em conjunto de Aníbal de Andrade para a fazenda São Marcos Evangelista no intuito de se fazer pesquisas *in loco* da fazenda. Muito das suas impressões sobre a região e os primeiros esboços do projeto decorrem dessa viagem, e podemos constatá-los no documento escrito pelo próprio urbanista: "Relatório de Estudo e Projeto", ao qual veremos com maiores detalhes no quarto capítulo dessa dissertação. De acordo com Nadalutti, diferentemente da viagem que os sócios costumavam realizar de trem até Lucélia, e ônibus dessa cidade até o Porto das Marrecas, Francisco Prestes Maia e Aníbal de Andrade desembarcaram no terminal da ferrovia Sorocabana em Presidente Epitácio, e de lá subiram de barco o rio Paraná até o Porto das Marrecas na Fazenda São Marcos Evangelista.



FIGURA 70 - FRANCISCO PRESTES MAIA E ANÍBAL DE ANDRADE NO VAPOR "TIBIRIÇÁ" EM DIREÇÃO À FAZENDA SÃO MARCOS EVANGELISTA, 1946. FONTE: ACERVO PESSOAL DE AUGUSTO NADALUTTI (2018)

Quando Francisco Prestes Maia chegou à região da fazenda São Marcos Evangelista, já estava em funcionamento o Porto das Marrecas no rio Paraná. Próximo ao porto, funcionava a sede da fazenda e as instalações da serraria, implantada por Quintino de Almeida Maudonnet após sua compra. A localização do porto, implantado sobre o espigão entre os rios do Peixe e Aguapeí, tinha ao norte como limite o ribeirão das Marrecas.

A fazenda São Marcos Evangelista, de acordo com o Memorial Descritivo da cidade escrito por Francisco Prestes Maia, tinha aproximadamente 6534 hectares. Seus limites eram, ao Norte, o ribeirão das Marrecas no espigão entre o rio do Peixe e Aguapeí, e ao Sul descia no sentido do rio Paraná, aproximadamente 6,8 km. Na direção Leste a fazenda se estendia até às proximidades do córrego Itamby, cerca de 9,8 km.

A parte destinada a área urbana da cidade, "Patrimônio Panorama", compreendia 121 hectares da fazenda São Marcos Evangelista e sua localização estava sobre a região do Porto das Marrecas. Ao Norte, assim como a fazenda, tinha como limite a confluência entre o rio Paraná e o ribeirão das Marrecas.

De acordo com Nelson Noronha (1998), enquanto a SIP Ltda aguardava o desenvolvimento da planta urbanística do patrimônio, a primeira atividade empreendida na Fazenda São Marcos Evangelista foi a contratação de madeireiros locais para desmatar a área prevista para o patrimônio. Com a instalação de uma serraria à beira do rio Paraná, as madeiras exploradas da região passaram

a ser comercializadas, com elas também foram construídas além da sede da SIP Ltda, dez casas para os trabalhadores rurais e um hotel, ambos nas proximidades do Porto das Marrecas.



FIGURA 71 - DA ESQUERDA PARA DIREITA, FRANCISCO PRESTES MAIA, FERRAZ DE MESQUITA, PREFEITO MUNICIPAL DE LUCÉLIA E ANÍBAL DE ANDRADE, NAS PROXIMIDADES DO PORTO DAS MARRECAS, 1947. FONTE: MARQUES (2011)



FIGURA 72 - ANTIGA RUA 1 EM PANORAMA, ATUAL RUA QUINTINO MAUDONNET, 194?. FONTE: MARQUES (2011)



FIGURA 73 - SERRARIA EM PANORAMA, 194?. FONTE: ACERVO CULTURAL E HISTÓRICO DE PANORAMA (2019)



FIGURA 74 - OBRAS NO HOTEL PANORAMA, 194?.
FONTE: HTTP://WWW.MEMORIALDOSMUNICIPIOS.COM.BR/FOTOS.ASP?PROD_ID=284&TIPO_ID=334. ACESSO EM 2019.

Seis meses após a visita de Francisco Prestes Maia na fazenda São Marcos Evangelista, a primeira planta urbana destinada a formação do patrimônio e o "Relatório de Estudos e Projeto" foram apresentados em julho de 1946 em Campinas, em reunião no hotel Términus. Nesse encontro estavam acionistas da Sociedade Imobiliária Panorama Ltda. e políticos de Campinas, entre eles o Prefeito da cidade, Perceu Leite de Barros[49].

Entre agosto de 1946 ao final de 1947, em data ainda não constatada, a SIP Ltda. desenvolve o levantamento topográfico completo da área destinada a formação da cidade de Panorama e Francisco Prestes Maia desenvolve e apresenta a versão finalizada do projeto urbano.



FIGURA 75 - REUNIÃO E APRESENTAÇÃO DA PLANTA URBANÍSTICA PARA A FORMAÇÃO DO PATRIMÔNIO DE PANORAMA, CAMPINAS, 1946. FONTE: ACERVO CULTURAL E HISTÓRICO DE PANORAMA (2019)

[49] O maior planejamento urbanístico até hoje levado a efeito no Estado de São Paulo. Um empreendimento que marcará um novo ciclo na epopeia bandeirante. Um plano de caráter técnico e econômico de marcante significação para a civilização brasileira. A reportagem do "Diário de S.Paulo" ouve, em Campinas, Diretores da Sociedade Imobiliária "Panorama". O Diário de São Paulo, São Paulo, 1947, ano 63. 10 de abril de 1947. p.08

2.3.2 Repercussões do Projeto de Francisco Prestes Maia.

Após a finalização do primeiro projeto urbano em julho de 1946, foi publicada na *Folha da Manhã* em São Paulo, na data de 3 de agosto[50], a primeira publicidade do empreendimento de Panorama e do projeto de Francisco Prestes Maia com o seguinte título de manchete: *"Panorama será mais um marco da civilização Bandeirante. Plano urbanístico do engenheiro Prestes Maia para a edificação da cidade planejada às margens do Paraná."*

Essa reportagem informava a apresentação da planta e do Memorial Descritivo do projeto na prefeitura de Lucélia no intuito de habilitar o registro e formalizar o patrimônio na cidade. A partir da oficialização do registro do patrimônio em agosto de 1946, a SIP Ltda., por meio do seu diretor comercial José Ribeiro de Almeida, passou a divulgar o empreendimento da futura cidade nos principais periódicos jornalísticos da época. Em 22 de junho de 1947, é divulgada na Folha da Manhã, em sua página 4, uma longa publicidade do empreendimento[51]. Destacamos nessa publicidade o peso atribuído à Francisco Prestes Maia como o engenheiro responsável pelo projeto urbano da cidade. Outro ponto que destacamos nessa publicidade é a exclusividade de vendas dos lotes de Panorama ao escritório imobiliário Lauro Pedrosa, que além da sede na cidade de Campinas, tinha também filiais no Rio de Janeiro e em São Paulo.

Nesse ínterim, além das publicidades veiculadas na *Folha da Manhã e Folha da Noite*, encontramos também publicações no jornal *O Diário de São Paulo*. Em comum a elas, verifica-se a certeza do potencial crescimento da cidade com a chegada da ferrovia Paulista e da navegação na bacia do Paraná, e principalmente, o peso de Francisco Prestes Maia como o engenheiro autor do projeto urbanístico. Como destaca Augusto Nadalutti:

> "A gente fazia propaganda da cidade considerando que a paulista (ferrovia Paulista) ia ter o ponto final lá né. (...) E venderam bastante aproveitando o nome do Francisco Prestes Maia". (Entrevista realizada em 18 de setembro de 2018)

A publicidade foi uma das principais estratégias adotadas pelas empresas imobiliárias colonizadoras na Alta Paulista no intuito de vender os lotes e atrair novos moradores para os patrimônios. Essas propagandas mostravam o adiantamento da "colonização" da região e a segurança dos investimentos. E a SIP Ltda não poupou recursos em divulgar seu empreendimento.

---

[50] PANORAMA será mais um marco da civilização bandeirante. Plano urbanístico do engenheiro Francisco Prestes Maia para a edificação da cidade planejada às margens do Paraná. Folha da Manhã, São Paulo, 1946, ano 22. n. 6.853. 3 de agosto de 1946. Caderno Único. p. 03

[51] DEPOIS da remodelação de São Paulo realizada sem desfalecimento pela visão magnífica de um homem, agora Panorama, cidade do futuro. Folha da Manhã. São Paulo, 1947. Ano 22. n.7.121. Domingo, 22 de junho de 1947. Caderno 2. p.04



Pag. 4 — 2.º cad. — FOLHA DA MANHÃ 22-6-1947

DEPOIS DA REMODELAÇÃO DE SÃO PAULO

REALIZADA SEM DESFALECIMENTO PELA VISÃO MAGNIFICA DE UM HOMEM

Agora PANORAMA CIDADE DO FUTURO!

CONCEPÇÃO AVANÇADA DESSE MESMO HOMEM QUE ASSIM A ELA SE REFERE:

"E' impossivel prever, com precisão e tamanho, o genero e o futuro remoto da cidade. E possivel que a marcha para o Oeste, a situação em rio navegavel, a terminal ferroviaria, o ponto de transbordo, o futuro comercio com o Paraguai e o Sul de Mato Grosso, o desenvolvimento comercial, agricola e até industrial da faixa (não esquecer que acima e abaixo há grandes quedas d'agua em Urubupungá, Itapura e Sete Quedas), façam com que tal crescimento atinja grandes proporções, fazendo de PANORAMA a Campinas do Oeste".

(a) *PRESTES MAIA*

(DO RELATORIO PRELIMINAR FEITO PELO EMINENTE URBANISTA)

★

A situação invejavel de PANORAMA, à margem do rio Paraná, no Porto Marrecas, ponto terminal da linha projetada pela Cia. Paulista de Estradas de Ferro, faz prever a rapida valorização dos seus terrenos e grande desenvolvimento de toda a região vizinha, a exemplo do que se verificou em ritmo identico com Bauru, Marilia, Tupã, Lucelia e outros grandes centros da zona nova de São Paulo!

Iniciando a venda dos terrenos de PANORAMA (Registrada sob n. 4, de acordo com o Decreto-Lei n. 58, na Circunscrição de Imoveis da Comarca de Lucelia), cujo loteamento obedeceu a um modernissimo plano de urbanização, elaborado pelo eminente urbanista brasileiro Dr. Prestes Maia (o grande ex-Prefeito de São Paulo), que durante varios dias esteve percorrendo toda a região onde se localiza a nova cidade, temos certeza do sucesso absoluto desse invulgar empreendimento que entra em sua fase de concreta realização!

OS TERRENOS DE PANORAMA QUE AGORA ESTÃO SENDO VENDIDOS POR PREÇOS MINIMOS DIANTE DO VULTO DAS OBRAS PLANEJADAS E EM EXECUÇÃO, TERÃO A MAIS RAPIDA E SEGURA VALORIZAÇÃO!

Todos os meios de que dispomos inicialmente, como modernissima serraria, olarias e ceramica em franca produção, assegurarão o ritmo acelerado das construções na nova cidade comercial, industrial e turistica que a grande visão de Prestes Maia projetou na barranca do Rio Paraná!

DAÍ NÃO VENDERMOS PROMESSAS, MAS ENTREGARMOS REALIZAÇÕES!

Os preços dos terrenos de PANORAMA são os minimos possiveis em empreendimentos de tão grande vulto. OS PAGAMENTOS SÃO COM PEQUENA ENTRADA E 100 PRESTAÇÕES MENSAIS SEM JUROS.

EXCLUSIVIDADE DE VENDAS:

Escritorios LAURO PEDROSA

Rua Conselheiro Crispiniano, 40 — 1.º andar — Fones: 4-1814 e 4-5555 — São Paulo
Avenida Almirante Barroso, 2 — 15.º andar — Telefone: 22-9511 — RIO DE JANEIRO

(Mandamos agentes em visita aos que nos solicitarem por telefone)

Ultimas noticias do Interior

Visita do prefeito de Campinas ao C. M. da Legião Brasileira de Assistencia

Denominação do Colegio Estadual — Normalizado o fornecimento de energia eletrica

CAMPINAS, 21 — (Sucursal) — Acompanhado pelos srs. Cloyde Monteiro Peixoto, presidente da Legião Brasileira de Assistencia, e Alfredo Pujol, diretor do Departamento de Educação, Saude e Alimentação e Caixas e Ação, visitou, ontem, o Centro Municipal da Legião Brasileira de Assistencia o Sr. Manuel Mendonça Machado, prefeito municipal. A 1a. providencia pela visitante foi a de mandar a Sociedade de Medicina e Cirurgia de Campinas, Realizar-se-á na ocasião uma exhibição de filmes educativos, sob o patrocinio da Industria Farmaceutica Rhodopontina.

III VOLTA DO CHAPADÃO — Vinda a esta cidade os presidentes Clube Pinalinguinho, a fim de conhecer as ultimas providencias e marcar a data para a realização da nova automobilistica denominada III Volta do Chapadão.

MAGISTERIO PARTICULAR — A Delegacia Regional do Ensino avisa aos interessados que os exames de habilitação ao magisterio particular serão realizados nos dias 26, 27 e 28 do corrente, às 8 horas, no Grupo Escolar Cesarino Mota. Os candidatos deverão comparecer munidos de 5 folhas de papel almaço de 32 linhas e cinco sinetes.

PASCOA DE ESCOLARES — A Escola Technica de Comercio Campineira promoverá amanhã às 7 h 30, na egreja-matriz do Carmo, a pascoa de seus alunos.

VISITA AS PIAS UNIÕES — Terão lugar amanhã as visitas oficiais da diretoria da Federação Mariana Feminina às Pias Uniões da Diocese.

MENORES DELINQUENTES — Vem aumentar de ultimamente a delinquencia infantil na cidade. Ontem, cerca das 17 h 30, uma horda de lindos Gonçalvi, à altura da rua Major Sodré, E. Amelia deu fim nos fortes de uma carteira contendo importante de Cr$ 300,00. O furto foi executado por um menor de cerca de 3 anos de idade, que foi detido.

FARMACIAS DE PLANTÃO — Permanecerão de plantão amanhã as seguintes farmacias: Velluti, à rua 13 de Maio, 491, fone 2252; Bento Antonio — à rua Marechal Deodoro, 787, fone 4172; Ponte Preta, à rua Alvaro Ribeiro, 361, fone 4304, Santa Cruz, a rua Major Sodré, 284, fone 2115.

ANIVERSARIOS — Fazem anos: amanhã, d. Maria Amelia Prestes Marquesi; dr. Maria Drummond Murgel; segunda-feira, sr. João de Oliveira Toledo

CINEMAS — Serão exhibidos amanhã os seguintes filmes: Rialto — "Longe das feras" em vesperal e à noite; Vega — "Casablanca" em vesperal e à noite; São Carlos — "Os Três Mosqueteiros" e "Almorço Irmão" em vesperal e à noite.

DEBILIDADE NEURASTENIA

FRAQUEZA SEXUAL NERVOSISMO INSONIA

Eliminam-se com o uso de

APHRODIZIN

Piracicaba

FESTA BENEFICENTE

PIRACICABA, 20 (Correspondente) — Realizar-se-á dia 15 do corrente animadas festas juninas em beneficio o Asilo de Velhos e Mendicidade, na Chacara das Jabuticabeiras.

Durante os festejos foi servido um churrasco aos presentes. Foram inaugurados na ocasião varios melhoramentos naquele benemerito estabelecimento de caridade.

CLUBE DE CIENCIAS — O Clube de Ciencias, iniciativa do Prof. Rubens Gallati, secretario do Clube Piracicabano de Ciencias Naturais da Escola Normal "Sud Mennucci", está organizando um sinhoterra, que vem sendo entusiasticamente apoiado pelos socios e pessoas de suas relações. A fim de auxiliar o sinhoterra, o Clube resolveu adquirir um projetor cinematographico para filmes de 16 mm, esperando oportunamente obter outro aparelho semelhante perfeito e moderno.

PLANTEIAM AGENCIA POSTAL — O deputado Ulisses Braga Costa Alla está se movimentando para a criação de uma subagencia dos Correios.

REUNIÕES CIENTIFICAS — No intuito de incentivar as pesquisas e estudos sobre a cana de assucar, os assistentes da Escola Superior de Agricultura "Luiz de Queiroz" realizarão promissoras reuniões cientificas, onde serão debatidos assuntos de suas especialidades.

BIBLIOTECA PÚBLICA MUNICIPAL — Frequentaram a Biblioteca Publica Municipal durante o mês de maio ultimo 1.778 mulheres e 2.630 homens.

NOIVADO — Contrariam casamento nesta cidade o sr. Hibraim Dias de Toledo, filho do sr. Hermenegildo Pires de Toledo e de d. Maria Dias de Toledo, e a srta. Olga Szymanski, filha do sr. Ivan Szymanski e de d. Antonieta Szymanski.

CONSEQUENCIAS SOBRE DANTE — Continua com ibope estão a ser de conhecimento, após a data, que o prof. Ferruccio Rubbiani está realizando sob os auspicios do Centro Academico Luiz de Queiroz.

ENLACE MATRIMONIAL — Em data de 12 ultimo, na igreja de Santa Cecilia de Jesus, realizou-se o enlace matrimonial da srta. Lucy Rossi de Oliveira, filha do sr. Elpidio G. de Oliveira, secretario da Escola Normal "Sud Mennucci", e de d. Maria Teresa M. de Oliveira, com o sr. 1st Tenente Zuritta, industrial em Arassuahy, filho do sr. Lindo Zuritta Junior e de d. Rosa P. Zuritta.

HOMENAGEM — Como secretario diretor do Banco Nacional de Minas Gerais, em Piracicaba, o sr. Dr. Antonio Gonçalves Pinheiro, deixa esta cidade, sendo muito estimado e benquisto por todos os seus amigos e colegas de profissão. Para homenagear o referido funcionario, o sr. Dr. Ferruccio Rubbiani, gerente daquele estabelecimento bancario, ofereceu-lhe um jantar no Restaurante "Bandeirante", sendo o homenageado o prof. Antonio Gonçalves Pinheiro.

TARDE INFANTIL — PROMOVIDO pelo Cinema "Pompeia", reuniram-se ontem no dito cinema, numerosas crianças, que passaram uma interessante tarde com tercinhas e filmes infantis do Monitorio Lobato.

TRANSPORTE AEREO — A cidade de Piracicaba vai ter mais um meio de progresso com a inauguração do serviço de transporte aereo para o litoral.

Pleiteiam viajantes comerciais facilidades para o acesso a Bragança Paulista

Necessarias a parada em Campo Limpo e ligeiras alterações no horario do ramal

BRAGANÇA PAULISTA, 21 (Sucursal) — Reuniu-se nesta sucursal numeroso grupo de viajantes residentes nesta cidade, para tratarem de assuntos relativos ao comercio e dos meios intercedentes e disponiveis a interessados junto à diretoria da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí, a fim de serem as mesmas dessas medidas.

Constituiram os viajantes apelo do para que o prefeito Municipal, a Associação Comercial, a Diretoria do Centro Varejista, e do Presidente da Camara e outras entidades se dirigissem à referida Estrada de Ferro Santos-Jundiaí, a fim de serem as mesmas dessas medidas.

Clamam os reclamantes, entre outros exemplos, entre os de Bauru, onde os trens de regresso, entre as 20 e 21 horas, só chegam a Bragança às 3 da madrugada, o que obriga os viajantes esperarem pelo trem mixto que parte às 8 da para São Paulo. Após ter chegado a Campo Limpo, é necessario outra baldeação, para tomar o trem que vem a esta cidade. Em todas as estações de ramais para outras cidades, o trem de ida fica parado a fim de poder similar as baldeações, menos em Campo Limpo, partida para este ramal. Se isso se verificasse, todos os viajantes, reside, de fazer apenas uma baldeação.

O que vêm de ser dito, diz que vem de interesse para São Paulo, tambem para os que vão ou vêm das estações intermediarias do ramal, com excepção de Campo Limpo. Isso consequentemente, por uma diferença de 20 minutos, não se pode chegar a Bragança no mesmo dia em que se parte de São José ou São Paulo, Mairiporã, Bauru, Barretos etc. Ha necessidade de permanecer em Campinas ou Jundiaí, o que, além de acarretar despesas, não é o caso, é sempre facil falta de acomodações. Para evitar esse transtorno, muitos que os trens de ida fiquem parados também em Campo Limpo e que os horarios do ramal da Bragantina sofram ligeiras modificações, de forma a conciliar. O ideal seria, em parte de Campo Limpo para Bragança as 18 h 10, passando a partir às 18 h 30 após a parada de uma de hora.

Pelas alterações nos horarios da Bragantina, o trem que parte de São Paulo poderia sair, por exemplo, às 17 h 30. Teriam assim os viajantes, residentes em Bragança, horarios de regresso, ainda mais uteis para em São Paulo.

Estas ligeiríssimas modificações, que somam a hora, em media, que se acrescenta aos demais, que se verem de Atibaia, Braga e estendi-lhes os Caldeiras do sul de Minas, e Rio, com essa capital e cerca com parte forçada por Bragança Paulista.

São Paulo, de passageiros e cargas A Empresa Transportes Aereo Piracicaba faz diariamente serviços de taxi-aereo para o interior, para

OS FALSOS AMIGOS DO OPERARIO QUE QUEREM FALAR EM SEU NOME

HERANÇA TRAGICA

No seu discurso de Petrolandia, o Sr. Presidente da Republica abordou com franqueza o tema dos falsos amigos do operariado que, há muito jamais experimentado, a exemplo do Sr. Vargas, as afrições do trabalhador, arrogam-se, no entanto, direito de falar em seu nome. Lembrando o muito que ainda está por ser feito em favor do proletariado brasileiro — malgrado as afirmações postumas da propaganda ditatorial de que a obra do Estado Novo é impecavel e completa — o Sr. General Dutra acrescenta que se trata de reclamos justos. Mas tais reclamos, sendo embora justos de formular pelos interessados e falsos amigos do povo, representam uma hercules tarefa para os que detêm as responsabilidades do governo.

Ora, não há duvida que o homem menos categorizado, nestes oito milhões de quilometros quadrados, para criticar a obra financeira e a politica social do atual governo, é precisamente o Sr. Getulio Vargas. As dificuldades em que o país se debate, devemo-las, sobretudo, aos desvarios de seu longo consulado, especialmente nos ultimos anos, em que a inflação se generalizou inundou a Nação de papel-moeda e de credito facil. Daí se gerou o mau habito dos lucros excessivos à custa do consumidor desprotegido, e a ilusão, entre certa classe de arrivistas da finança, de que o mundo dos negocios era um vasto cenario de aventuras ou um largo pano verde, onde, da noite para o dia, se poderiam acumular milhões, sem outro esforço que o da imaginação, e com a ajuda de certas amiandes pretorianas. Saté conduzia o baile nesse louco redopiar de ganhadores vorazes, que com simples cartões de apresentação obtidos na copa do Palacio Guanabara, improvisavam-se em Barões da Inflação, mediante o manejo do dinheiro dos Institutos e Caixas Economicas.

O que resta ao país, depois da tempestade semeada nos ventos da irresponsabilidade ditatorial, é a sua verdadeira industria e o seu legitimo comercio, fundados no credito autentico, na honradez tradicional das nossas classes produtoras. Os justos reclamos desse comercio e dessa industria e governo está no dever de acolhê-los, sem proclaar com isso voltar aos tempos ominosos da anarquia inflacionaria, cujas consequencias funestas vincam ainda o corpo economico da Nação, impedindo-a de expandir-se na proporção de suas possibilidades.

Certamente, há divergencias entre os pontos de vista de diversos setores da produção e a politica financeira do governo, cuja honestidade de propositos, personificada no Sr. Guilherme da Silveira ninguem pode pôr em duvida. Essa politica — sejamos francos — está longe de alcançar o apoio da unanimidade dos principais líderes industriais. Mas estejamos certos de que essas discordancias virão a desaparecer quando os que discordem, não perdendo de mira o interesse coletivo, dispõem de suficientes reservas de espirito publico para evitar que os seus interesses particulares se sobreponham aos da sociedade a que servem.

Os tempos que correm já não se compadecem com o feroz egoismo das classes possuidoras reinante até o primeiro quartel deste seculo. No campo da economia, como no do direito, o privativismo absorvente cedeu lugar a uma concepção mais larga do interesse publico, em que nome se coibem lucros excessivos e tambem se regulam as relações entre patrões e empregados.

A ditadura só fez agravar e complicar os problemas decorrentes dessa situação, fingindo solucioná-los com recursos demagogicos.

A industria de hoje — vejam os substanciosos discursos do Sr. Roberto Simonsen — compreende bem a necessidade de ir ao encontro das verdadeiras soluções, atendendo às reais necessidades do trabalhador sem esmolar-lhe mas não do poder publico, que a pretexto de regular as relações entre empregadores e empregados, tendia a estabelecer a ditadura economica.

Por outro lado, um controle bem entendido da economia pelo governo é inevitavel e até imprescindivel numa epoca como a nossa, em que a interdependencia de uma ordenação pelo poder publico de seu campo de atividade. O que convem, agora, é que governo e industria se entendam no terreno comum do patriotismo e do bom-senso, eliminando dissenções acerbadas pelos pescadores de aguas turvas.

O que aí está, convenhamos, é a horança tragica da ditadura, são ainda os efeitos da obra nociva do Sr. Getulio Vargas, que não teme de arrostar-se em palmatoria do mundo, numa desapiedada exibição de desmemoria, que choca aos temperamentos mais apaticos. O Sr. Vitorino Freire já lhe sarguinchou convenientemente a insensibilidade.

Deus, na sua misericordia infinita, perdoará talvez a este homem o mal que conscientemente fez ao seu país. O Brasil, nunca.

(Transcrito do "Diario Carioca" de 19-6-47)

SANTOS "Show" para trabalhadores

SANTOS, 21 (Sucursal) — O Serviço Social do Industrio [illegible] Santos promoverá depois de amanhã um "show" [illegible] de artistas do radio [illegible] da industria, dos trabalhadores, das [illegible] e de praças, desta cidade.

PASCOA DOS GUARDAS-CIVIS — Como vem fazendo ha [illegible] anos, a Inspetoria de 2.ª Delegacia, Divisão de Santos, do Guarda-Civil, promoverá amanhã, [illegible] de S. Benedito e comunhão geral dos guardas-civis desta cidade.

PAGAMENTOS A APOSENTADOS — A Previdencia do Estado [illegible] diada circular ao [illegible] o pagamento aos funcionarios [illegible] titulos nas [illegible] Santos, [illegible] ...

PASCOA DOS ESCOTEIROS — Amanhã, [illegible] ...

PARAMENTOS DE PLANTÃO — [illegible] tarão de plantão, amanhã, as [illegible] farmacias: Confiança — [illegible] Conselheiro Nebias, 181, tel. [illegible] Paulista — na Residencia [illegible] tel. 3886; Mercurio — na Luiz [illegible] 223, tel. 6646; São Sebastião — na Carvalho de Mendonça, [illegible] 3472; Parque — na Martins [illegible] riana Peixoto, 23, tel. 4764; Nunes — [illegible] avenida Epitacio Pessoa, [illegible] 4482 (Avenida — av. Ana [illegible] 186, tel. 4232; M. S. da Pompeia, [illegible] para Ricardo Cabrito, 12 (ao [illegible] R. S. dos Remedios — [illegible] Martins, 45, tel. 3422; Martins [illegible] Rangel, 1.º de Janeiro, [illegible] tel. 3866; Sant'Anna — [illegible] Abraão Ribeiro, 158, tel. 7034; Castrioli — na Conselheiro Saraiva, 38[illegible] tour — na Luiz de Faria, 118 [illegible] 1246; Valongo — na Visconde [illegible] no Leopoldo, 80, tel. 4696; [illegible] Bento Bebian — na avenida [illegible] Nebias, 377, tel. 3619; [illegible] avenida Presidente Wilson.

CASAMENTOS — Realizam-se [illegible] os seguintes casamentos:

— Da srta. Dilma, filha [illegible] Domingos Chaves Pires e [illegible] Isola Vieira Pires, com o [illegible] não Rodrigues Gonzalez, [illegible] sr. José Rodrigues e de d. [illegible] Gonzalez Rodrigues.

— Da srta. Aida, filha [illegible] Pascoal Provenzano e de d. [illegible] da Gloria Sabino, com o [illegible] tique Carter, filho do sr. [illegible] Carter Monteiro e de d. [illegible] Domingues.

— Da srta. Dolores, filha [illegible] Lauriana Ubinha e de d. [illegible] Pires Guimarães, com o [illegible] Rodrigues de Lima, filho [illegible] Rodrigues de Lima e de d. [illegible] Antonia Ferraz de Lima.

CONTRATOS DE CASAMENTO — Com a srta. Idalina, filha [illegible] João Antunes da Costa e de d. [illegible] na Rodrigues da Costa, contrata-se casamento o sr. Cassiano Gonçalves filho do sr. Adriano Gomes e [illegible] d. Maria de Jesus Gomes.

— Com a srta. Iracy, filha [illegible] Antonio Henrique Saraiva e [illegible] Conceição Domingues, [illegible] contratam casamento o prof. [illegible] nor Pereira, filho do d. [illegible] polatino Pereira e de d. Cidalia [illegible] Parelli Pereira.

O TEMPO

Previsão até as 14 horas [illegible]

M O D E

[illegible] com [illegible] do Sul [illegible] Vento, de sul a [illegible] com [illegible] limpo. Temperatura em declinio, [illegible] mas. [illegible] 18,0; minima, 12,2

O N T E M

Estações	Chuva em mm	Temperaturas
LITORAL		
Cananéia	58,0	I-CHR
Cubatão	15,0	I-CH
PLANALTO		
Capital:	10,0	CH
Parque do Dr.	1,0	I-CHN
Horto Florestal	0,0	E
Observatorio	0,0	E-O
Interior:		
Avaré	4,0	I-CH
Botucatu	0,0	E
Campinas	1,0	I-CV
Pindamonhangaba	1,0	I-CH
Itu	0,0	E
Ituverava	0,0	E
Ribeirão Preto	0,0	E
Santa Rita	0,0	E
Sorocaba	0,1	E
Bananal	27,0	I-CH
Guaratinguetá	1,0	I-CH
Itapetininga	0,0	E
Jundiaí	0,0	E
Lavrinhas	0,0	E
Mogi das Cruzes	0,0	E
Pindamonhangaba	0,0	E
Taubaté	0,0	E

LEGENDAS

[illegible]

[illegible] LUA NOVA às 18 h 25 — MINIMA [illegible] 12 [illegible] 1947 às 7 h 45 — MAXIMA [illegible] 1947 às 15 h 30 — MEDIA [illegible] 25 de 11 a 17 de julho.

FIGURA 76 - PUBLICIDADE DE PANORAMA, 1947. FONTE: ACERVO DA FOLHA DE SÃO PAULO (2018)



FIGURA 77 - ABERTURA DE ESTRADA MUNICIPAL EM PANORAMA, 194?. FONTE: ACERVO CULTURAL E HISTÓRICO DE PANORAMA (2019)



FIGURA 78 - ABERTURA DE ESTRADA NA ZONA RURAL EM PANORAMA, 194?.
FONTE: HTTP://WWW.MEMORIALDOSMUNICIPIOS.COM.BR/FOTOS.ASP?PROD_ID=284&TIPO_ID=334. ACESSO EM 2019

No entanto, de acordo com Nadalutti, as vendas realizadas entre 1946 e 1948 não foram suficientes para quitar as dívidas das obras que estavam sendo realizadas no patrimônio. Inclusive, entre 1946 ou 1947, ainda sem uma data específica, de acordo com Augusto Nadalutti em entrevista, José Ribeiro de Almeida, que era o diretor comercial da SIP Ltda, viajou aos Estados Unidos e à Argentina no intuito de se vender alguns lotes do patrimônio, viagens que foram sem sucesso.

> "O José Ribeiro de Almeida, antigo o diretor comercial achava que podia vender nos Estados Unidos e na Argentina, e não vendeu nada." (Augusto Nadalutti, entrevista realizada em 18 de setembro de 2018)

Vender os lotes do patrimônio de Panorama era de total interesse para SIP Ltda. De um lado tratava-se de um loteamento privado e que visava o lucro do capital investido, de outro, a Companhia Paulista só estenderia os trilhos em direção ao rio Paraná quando os patrimônios que estavam sendo instalados garantissem, ao mínimo, circulação de capitais, matérias-primas e pessoas, que justificassem financeiramente o prolongamento dos trilhos. Inclusive, como ressaltamos anteriormente, o papel da CAIC em outros municípios, inclusive em Panorama, atuou no sentido de impulsionar esse desenvolvimento.



FIGURA 79 - CAIC - RESPONSÁVEL PELO DESENVOLVIMENTO DE PANORAMA E REGIÃO, S/D. FONTE: ACERVO CULTURAL E HISTÓRICO DE PANORAMA (2019)

Nesse sentido era importante desenvolver ao máximo o patrimônio, atraindo moradores, e uma das estratégias era buscar junto ao Governo do Estado o reconhecimento do mesmo enquanto distrito ou município, e isso, já começa a acontecer em Panorama a partir de 1948, quando a SIP Ltda tem uma abertura de capitais, tornando-se uma empresa de sociedade anônima, quando solicita, pela primeira vez, o reconhecimento enquanto município junto a Assembleia legislativa do Estado.

2.3.3 Abertura de Capitais na SIP Ltda.

De acordo com Nadalutti, entre 1946 e 1948, as despesas com as obras na fazenda São Marcos Evangelista ultrapassaram as previsões orçamentárias. Dívidas com os bancos credores e trabalhadores rurais (madeireiros) fizeram com que Quintino de Almeida Maudonnet buscasse outras empresas imobiliárias que assumissem o empreendimento da cidade. Em 1948, Quintino em contato com Nelson Noronha Gustavo Filho, que era o conselheiro jurídico da SIP Ltda e um dos diretores da Companhia Imobiliária Campineira, atuante na cidade de Campinas, sugeriu que essa empresa assumisse os encargos e se incumbisse de desenvolver o plano da cidade. É nesse momento que vemos a participação de Augusto Nadalutti no empreendimento. De acordo com Nadalutti:

> "Rodion Podolsky era o meu chefe na imobiliária Campineira. Juntos eu e ele, estudamos se a Campineira podia pegar e fazer o projeto ali de panorama, pois o Quintino havia ficado com muitas dívidas e quis que a Campineira aceitasse tocar a obra e desenvolver o projeto. Eu era o gerente da imobiliária Campineira, e em conjunto com Podolsky vimos que não era viável para a imobiliária assumir Panorama. Mas que podíamos transformar a Sociedade Imobiliária Panorama Limitada em Sociedade Anônima de capital aberto. (Entrevista realizada em 18 de setembro de 2018)

O intuito de transformar a SIP Ltda em empresa de sociedade anônima era o de atrair novos subscritores para as ações e obter maiores recursos no empreendimento. Na abertura de capital da empresa, de acordo com contrato assinado em 21 de fevereiro de 1948, todos os membros associados, transformaram a sociedade civil por cotas de responsabilidade limitada, Sociedade Imobiliária Panorama Ltda, em sociedade anônima, também com sede em Campinas, com o mesmo capital de um milhão de cruzeiros, agora subdivididos em cinco mil (5.000) ações ordinárias do valor nominal de Cr.$ 200,00 cruzeiros (duzentos cruzeiros) cada uma.

A Imobiliária Panorama S/A foi fundada em 24 de fevereiro de 1948[52] em Campinas, e passou a ser composta por nova diretoria, eleita em 8 de maio de 1948[53], tendo Nelson Noronha Gustavo Filho como presidente, Edmundo Barreto como vice-presidente, Arlindo de Lemos como diretor secretário, João Brasio como diretor comercial, os engenheiros Domício Pacheco e Silva[54] e Simão Podolsky como diretores técnicos, e como diretor-gerente Augusto Nadalutti.

Nesse contexto, afim de atrair acionistas, foram realizadas novas excursões que saíam de Campinas com destino ao patrimônio de Panorama. De acordo com Nadalutti[55], 80 personalidades, entre elas agricultores, políticos e industriais de Campinas foram para o patrimônio em excursão organizada por Rodion Podolsky em julho de 1948, sendo que a maioria delas subscreveram as ações da recém-criada Sociedade Imobiliária Panorama S/A. Entre os novos subscritores estavam: Francisco Prestes Maia, autor do projeto urbano da cidade e Miguel Vicente Cury, na época prefeito de Campinas. O capital da Sociedade Imobiliária Panorama S/A passou de Cr.$ 1.000,000 para Cr.$ 4.500,000 de cruzeiros com a entrada desses novos subscritores e acionistas[56] De acordo com Nadalutti:

> "Com a venda das ações pegamos o dinheiro, pagamos as dívidas lá de Panorama, e eu, como diretor comercial, fiquei com a incumbência de devastar a mata, vender as terras e começar a cidade. (Entrevista realizada em 18 de setembro de 2018)

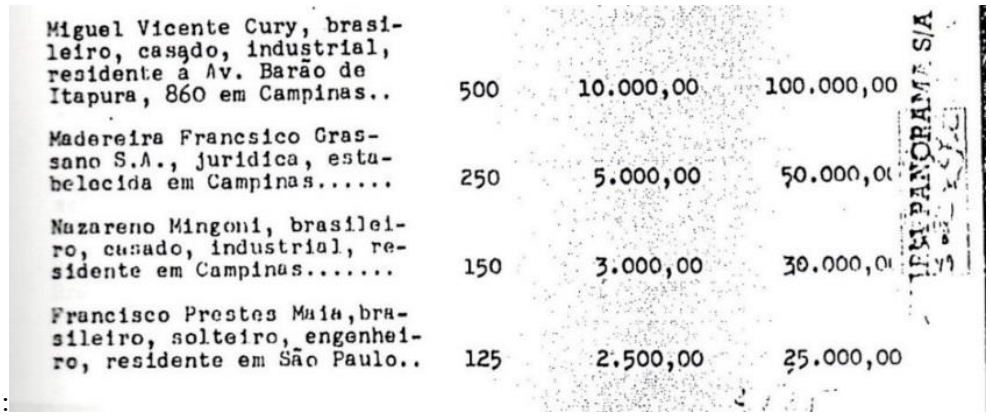


FIGURA 80 - DETALHE DO DEMONSTRATIVO DA RELAÇÃO DOS ACIONISTAS E SUAS COTAS NA SOCIEDADE, FRANCISCO PRESTES MAIA E MIGUEL VICENTE CURY, 1948. FONTE: JUNTA COMERCIAL DO ESTADO DE SÃO PAULO (2018)

[52] IMOBILIÁRIA Panorama S.A. *Escritura de transformação de Sociedade por quotas de responsabilidade limitada em Sociedade Anônima, que fazem: Quintino de Almeida Maudonnet e outros*. Diário Oficial do Estado de São Paulo, São Paulo, 1948, ano 58. n. 91. Sábado, 24 de abril de 1948 p. 49

[53] APRESSANDO a marcha de Panorama! Constituída a nova diretoria da Imobiliária Panorama S/A. Folha da Noite. São Paulo, 1948, ano 27. n. 8.379. Segunda feira, 17 de agosto de 1948. Caderno único p. 08

[54] Abrimos aqui um pequeno parêntese, Domício Pacheco e Silva, foi um engenheiro influente no desenvolvimento das estradas de rodagem no Estado de São Paulo. Em 1934, de acordo com Reis Filho (1993) sob a interventoria de Armando Salles de Oliveira, Domício Pacheco e Silva foi empossado como primeiro diretor do DER – Departamento de Estradas e Rodagens do Estado. Fechamos esse parêntese.

[55] MEMORIAL de Augusto Nadalutti (Acervo Augusto Nadalutti), 2000

[56] DOCUMENTOS da companhia, disponível em Junta Comercial do Estado de São Paulo.

2.3.4 Imobiliária Panorama S.A – processo emancipatório e a formação do distrito

Em 1948, por meio da Lei orgânica dos municípios - "Lei quinquenal" de divisão territorial e administrativa do Estado de São Paulo -, novos municípios seriam emancipados pelo Estado, nesse sentido, tornar-se município seria uma grande oportunidade, para a Imobiliária Panorama S/A atrair novos investidores para o empreendimento. De acordo com o Diário Oficial, através do deputado estadual Joaquim de Castro Tibiriçá, foi solicitada em maio de 1948 à Comissão de Estatística da Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo, pelo requerimento nº 348 de 1948, o registro da pretensão dos moradores do Patrimônio Panorama, no distrito de Gracianópolis e município e comarca de Lucélia, a sua elevação a categoria de município[57].

A primeira tentativa de emancipação política de Panorama foi arquivada por não se adequar aos prazos estabelecidos pela a Lei Orgânica dos Municípios de 1947, visto que a data limite para entrar com o requerimento na Assembleia Legislativa era o mês de abril de cada ano, como também, o patrimônio não apresentava a quantidade mínima de 4.000 habitantes residentes para pleitear sua emancipação.

> "(...)e, lamentavelmente, o caso ao presente processo (...) a representação propriamente dita só deu entrada na Assembleia em data de 19 de maio, fls. 147(...) nada resta senão processar o seu arquivamento do Requerendo(...)" (Diário Oficial, ...1948 n. 205 p.17)

Todavia, na data de 24 de dezembro de 1948, por meio da Lei 233/48, com nova divisão territorial na Alta Paulista, sete novos municípios são criados na região, e os patrimônios de Panorama e de Santa Mercedes se tornaram distritos do novo município de Pauliceia.

2.3.4 O Transporte Aéreo e as primeiras modificações no projeto original.

Devido às dificuldades de acesso e mobilidade na Alta Paulista, a diretoria da Imobiliária Panorama S/A decidiu utilizar um novo meio de transporte que conectasse Campinas ao distrito de Panorama, é nesse contexto que um campo de pouso para aeronaves é construído no distrito. Como veremos no capítulo quatro, esse campo para aeronaves não estava previsto no projeto de Francisco Prestes Maia e foi a primeira alteração no projeto efetivada pela diretoria da imobiliária.

---

[57] PARECER *n. 1.142, de 1948 da Comissão de estatística sobre o requerimento n. 348 de 1948, sobre a elevação da cidade Panorama, no distrito de Gracianópolis, município e comarca de Lucélia, a categoria de município*. Diário Oficial do Estado de São Paulo, São Paulo, ano. 58. n. 205. Domingo, 12 de setembro de 1948. p. 17

> "O transporte para Panorama dava muito trabalho, por causa disso que eu aprendi a pilotar e comecei a ir de avião para lá". (Augusto Nadalutti, entrevista realizada em 18 de setembro de 2018)





FIGURA 81 - AVIÃO CIDADE PANORAMA. FONTE: ACERVO PESSOAL DE AUGUSTO NADALUTTI (2018)

FIGURA 82 - VISTA AÉREA DE PANORAMA EM 1949. FONTE: ACERVO PESSOAL DE AUGUSTO NADALUTTI (2018)

O campo de pouso no distrito de Panorama foi construído em 1949. Nesse contexto, Augusto Nadalutti, que se tornou o responsável pelas vendas dos loteamentos da cidade, contratou novos corretores que viajaram pela Alta Paulista, Sorocabana e Noroeste em busca de compradores para as terras agrícolas do distrito de Panorama[58].

> "Quando eu fiz o campo de aviação lá, eu resolvi dividi e arranjei três corretores: um na alta paulista, um para noroeste – que era meu pai – e um para a Sorocabana. Eles iam nas fazendas e faziam propostas para os colonos né. Punham dentro de um caminhão e levavam para Panorama e entravam no meio da mata, escolhiam o lugar que eles queriam, acho que pelas árvores ou pelo tipo de vegetação e tudo, e ele escolhia quantos alqueires ele queria e vendia. Aconteceu que isso deu um sucesso tremendo e em dois anos praticamente vendi toda a área rural." (Entrevista realizada em 18 de setembro de 2018)

A Imobiliária Panorama S/A, decidiu em 1949, que a área restante, para além do patrimônio originariamente previstas no projeto de Francisco Prestes Maia, seria desmembrada de acordo com a necessidade dos compradores, com o serviço topográfico e de locação feito pelo eng. Emílio de Noronha Figueiredo, responsável por esses serviços tanto nas zona urbana como rural. De acordo com Nadalutti:

> "Tal medida propiciou o imediato assentamento de famílias e, em menos de dois anos, elas já produziam milho, feijão e arroz (...) O arrendamento das terras ociosas do distrito, para o plantio de algodão, atraiu muitos interessados que acabaram se fixando. Foi o passo para o surgimento dos grupos escolares, armazéns, lojas de tecido, cinema, pensões, farmácias, consultório médico,

[58] Os corretores a que se refere Augusto Nadalutti foram: Hugo Yoshimune Matsunaga, Pedro Luiz Nadalutti e Antonio Sapede Filho Neves. Cf.: Memorial de Augusto Nadalutti, 2000.

> oficinas, máquinas de benefício de arroz além da construção de casas de moradia." (Augusto Nadalutti, memorial da fundação de Panorama, 2000)



FIGURA 83 - CAMPO DE POUSO EM PANORAMA, 194?. FONTE: ACERVO CULTURAL E HISTÓRICO DE PANORAMA (2019)

As descrições de Augusto Nadalutti, também se confirmam com as de Nelson Noronha Gustavo Filho em seu memorial.

> "Prestes Maia, além da planta da cidade, previu a criação de um anel de chácaras afim de propiciar alimentos para a futura cidade. E o restante dos 2.700 alqueires foram divididos em sítios, trabalho entregue ao agrônomo Emílio Noronha Figueiredo"

> "Cultivava-se então no Distrito, naquela época, amendoim, mamona, algodão, arroz e um pouco de café, e criava-se nas ruas de Panorama muito cabrito, mais tarde surgiram invernadas, pois, os pequenos sítios foram desaparecendo, agregando-se uns aos outros." (Nelson Noronha Gustavo Filho, memorial da fundação de Panorama, 1998)

Nadalutti destaca que nesse contexto, quatro corretores: Antônio Barreto de Oliveira, Luiz Barreto de Oliveira, Adriano Augusto Trondi e Fernando Gardel, distribuídos nas cidades de São Paulo e Campinas, foram os responsáveis pela venda dos lotes urbanos do distrito. Aproveitando o renome de Francisco Prestes Maia, Nadalutti reitera que foram realizadas muitas vendas nessas cidades, o que propiciou à Imobiliária Panorama S/A aplicar maiores recursos no desenvolvimento do município.

> "E naturalmente, aproveitando o renome do Dr. Prestes Maia fizeram muitas vendas em São Paulo, Campinas e interior, que propiciaram à Imobiliária Panorama S/A uma carteira de recebimentos importante para aplicação nas obras

de desenvolvimento do Distrito" (Augusto Nadalutti, memorial da fundação de Panorama, 2000)





FIGURA 84 - ENG. EMÍLIO DE NORONHA FIGUEIREDO, 194?. FONTE: ACERVO PESSOAL DE AUGUSTO NADALUTTI (2018)

FIGURA 85 - COLONOS EM PANORAMA, 194?. FONTE: ACERVO PESSOAL DE AUGUSTO NADALUTTI (2018)



FIGURA 86 - VITRINE DE EXPOSIÇÃO DA PLANTA E MAQUETE DE PANORAMA - CAMPINAS, 194? (ACERVO AUGUSTO NADALUTTI)

A partir da construção da pista de pouso, e de loteamentos agrícolas para dentro do perímetro originariamente proposto, verificamos um conjunto de alterações no projeto de Francisco Prestes Maia serem efetivadas pela diretoria da Imobiliária Panorama S.A.

As descrições de Augusto Nadalutti e de Nelson Noronha Gustavo Filho dialogam com as pesquisas publicadas na Enciclopédia dos Municípios Brasileiros em 1957 pelo IBGE. De acordo com o (IBGE, 1957 c) o distrito de Panorama apresentava em 1950 uma população de 1.013 habitantes (560 homens e 453 mulheres), sendo que desses, 861 estavam na zona rural. A principal aglomeração urbana nessa época era a sede do município, Panorama, que apresentava 196 habitantes. De acordo com o IBGE, as principais atividades econômicas estavam pautadas na policultura e na pecuária, com destaque para a produção de algodão, café, extração de areia e pedregulho, madeira serrada e arroz beneficiado.



FIGURA 87 - DISTRITO DE PANORAMA EM 195?. FONTE: ACERVO CULTURAL E HISTÓRICO DE PANORAMA (2019)



FIGURA 88 - DISTRITO DE PANORAMA EM 195?. FONTE: ACERVO CULTURAL E HISTÓRICO DE PANORAMA (2019)

2.3.5 Panorama Colonização da Bacia do Paraná e a emancipação do Distrito.

Em 9 de setembro de 1952, a Imobiliária Panorama S/A muda o nome da sua razão social e passa a se chamar Panorama Colonização da Bacia do Paraná. De acordo com Nadalutti, o nome seria mais sugestivo para o empreendimento, visto que os projetos de colonização e navegação no rio Paraná estavam sendo discutidos pelo governo do Estado.

> "O nome tem fácil referência ao projeto "Tietê- Paraná(...) E Panorama seria importante pois ali seria feito uma espécie de "parada ou estação" de barcos, e o turismo seria um ponto importante para a cidade" (Entrevista realizada em 18 de setembro de 2018)

No ano de 1953, com base na Lei quinquenal a qual vimos anteriormente, seria realizada uma nova divisão territorial dos municípios do Estado de São Paulo. De acordo com Nelson Noronha Gustavo Filho, no intuito de se conseguir a emancipação política em Panorama foi realizado pelo deputado Antônio Durão, um novo recenseamento da população urbana e rural.

Por meio da Lei 2.456, de 30 de dezembro de 1953 o distrito de Panorama foi elevado a município, tendo sido instalado no dia 1 de janeiro de 1955. Pertencendo à comarca de Dracena e instituído de um único distrito, Panorama.

Na publicação da Enciclopédia dos Municípios Brasileiros (IBGE, 1957b), o recente município de Panorama já apresentava novos dados sobre informações urbanas e produção agrícola. Haviam de acordo com esse levantamento, 3 estabelecimentos industriais na cidade; as principais riquezas exportadas do município eram: madeira, argila, areia e pedregulho, tendo seus centros consumidores dos produtos em Dracena, Santos e São Paulo. A atividade pecuária era responsável por 25 % da economia municipal, e a única fábrica de grande porte no município era a Cerâmica Panorama Ltda. A média mensal de produção de energia elétrica era de 15.350 kWh.

Em relação aos meios de transporte, o levantamento do IBGE (1957b) afirma que o município era servido pelo transporte fluvial na hidrovia do rio Paraná, por estradas de rodagem com duas rodovias intermunicipais, e possuía também um campo de pouso para pequenas aeronaves. A cidade mantinha transações comerciais com as praças de Dracena e Tupi Paulista. Além de apresentar estabelecimentos comerciais: 10 de gênero alimentício, 3 de fazendas e armarinhos, 1 de louças e ferragens e 12 de varejistas.

Nos aspectos urbanos, a cidade de Panorama apresentava em 1954, 19 ruas e a construção de alguns edifícios; possuía ligação elétrica, hotéis, ambulatório – Policlínica dos pescadores e posto de profilaxia da Malária.



FIGURA 89 - SEDE DA PANORAMA COLONIZAÇÃO DA BACIA DO PARANÁ S/A, PANORAMA, 195?. FONTE: ACERVO CULTURAL E HISTÓRICO DE PANORAMA (2019)



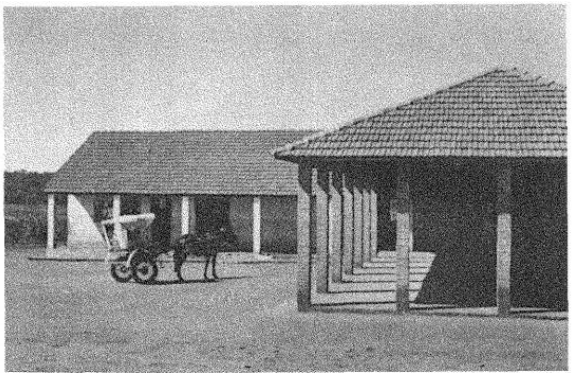


FIGURA 90 - CINEMA EM PANORAMA, 195?. FONTE: IBGE (1957C)

FIGURA 91 - GRUPO ESCOLAR EM PANORAMA, 195?. FONTE: IBGE (1957C)

Pelo nosso recorte histórico não trataremos do crescimento urbano de Panorama ao longo dos anos, também não foi nosso objetivo, ao longo desse subcapítulo, apresentar o processo de construção da cidade, mas sim destacar o papel da empresa responsável pelo empreendimento. Observamos, pela foto aérea de 1962, que boa parte da área destinada à formação da cidade já estava desmatada. Vemos também um conjunto de ruas abertas na zona central, bem como a linha dos trilhos e o traçado das principais avenidas.

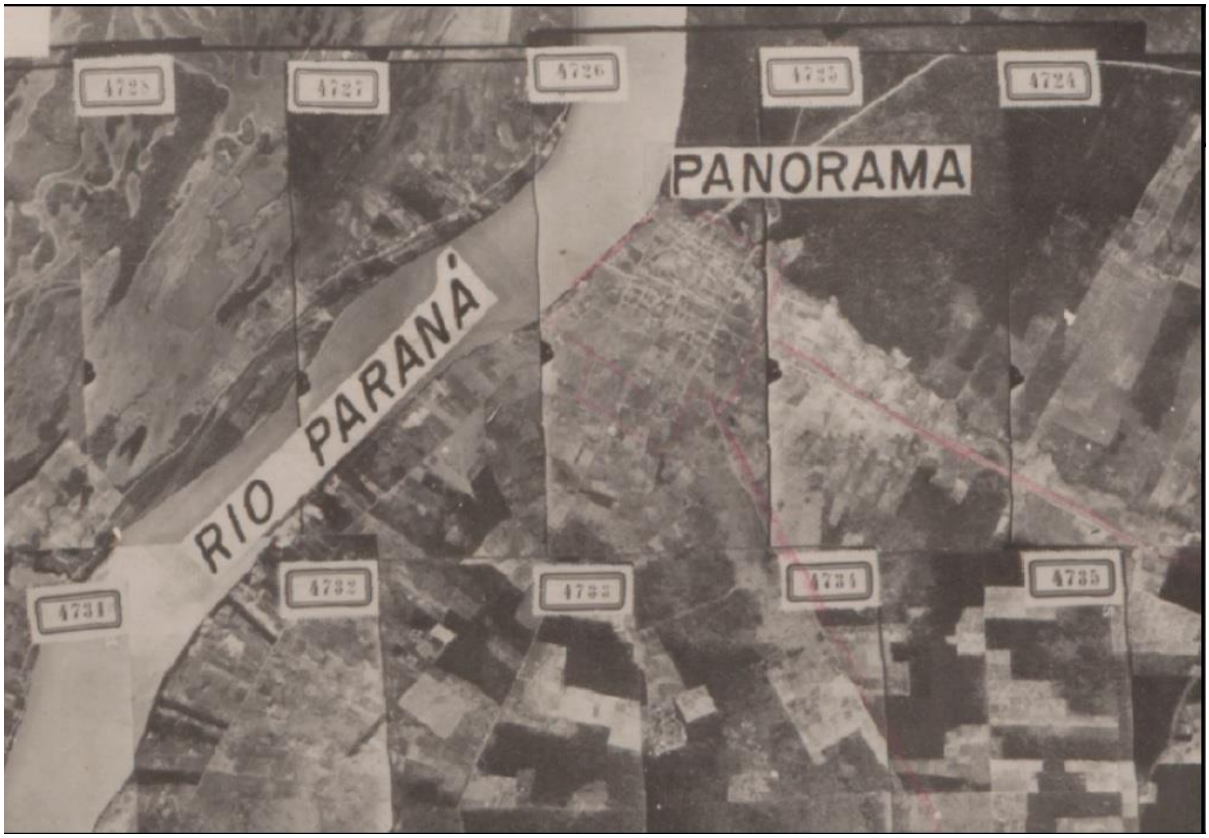


FIGURA 92 - FOTO AÉREA DE PANORAMA, SOBREVOO DE 1962. FONTE: INSTITUTO GEOGRÁFICO E CARTOGRÁFICO (2019)

Finalizamos aqui a primeira parte dessa dissertação de mestrado. Procuramos contextualizar minimamente o processo de urbanização da Alta Paulista, destacando o papel das ações planejadoras do poder público que buscaram integrar e desenvolver a região e das empresas imobiliárias colonizadoras que atuaram promovendo a abertura de estradas de rodagem, fundando patrimônios laicos e promovendo atividades comerciais.

A segunda parte dessa dissertação será dedicada ao Urbanismo enquanto campo de conhecimento e prática profissional. Veremos a trajetória de Francisco Prestes Maia e o projeto por ele desenvolvido para a cidade de Panorama.

PARTE B - URBANISMO

CAPÍTULO 3: A formação do urbanismo em São Paulo: Campo de conhecimento e prática de intervenção na trajetória de Francisco Prestes Maia, 1930 a 1950.

Introdução

Após apresentarmos o contexto histórico do processo de urbanização da Alta Paulista, destacando a atuação do Poder Público na implementação de ações planejadoras no território, e das empresas imobiliárias colonizadoras que vislumbraram lucros empreendendo cidades novas, buscamos neste terceiro capítulo lançar luz ao urbanismo, à relação dos fenômenos de apropriação, intercâmbio, ressonância e construção de ideias, tendo como observação a trajetória do engenheiro arquiteto Francisco Prestes Maia, autor do projeto para Panorama.

O conceito de trajetória está cada vez mais presente no campo da história do urbanismo e da urbanização[59]. Aqui, diferentemente de uma biografia sobre Francisco Prestes Maia, situaremos o urbanista como peça central de um movimento que articulava a industrialização, a urbanização e o urbanismo no Estado de São Paulo.

De acordo com Cristina Leme (2013 p.10-11)

> "A noção de trajetória é diferente da de biografia. Não se trata apenas do estudo de um indivíduo, mas da posição relativa" (...) "Trata-se, portanto, da passagem de estudos de casos para a busca do entendimento e compreensão do grupo do qual aquele indivíduo faz parte. A finalidade não é a justaposição de biografias, mas através da combinação de singularidades, das posições relativas, da contraposição com outros indivíduos conferir um determinado sentido, uma certa consistência que permita vislumbrar os contornos na definição de um campo."

Ao longo da sua produção intelectual e profissional, observamos que dentre as propostas de Francisco Prestes Maia para o urbanismo nas cidades encontramos as vias de circulação vinculadas às áreas verdes como relevante mecanismo de organização viária e embelezamento do espaço público urbano. Outra característica é o uso da escala. Segundo Cristina Leme (2010), Prestes Maia articula em suas propostas diferentes escalas do território: o regional, o urbano, o bairro e até o edifício. Encontramos essas características no Plano de Avenidas para São Paulo, no Plano de Melhoramentos Urbanos de Campinas, no Plano Regional de Santos e no Projeto Urbano para a cidade nova de Panorama - SP, ambos elaborados por Prestes Maia entre 1930 e 1950. A autora ainda aponta que ao elaborar seus planos urbanos, metodologicamente, Prestes Maia utiliza-se de algumas estratégias de análise: O conhecimento do território por meio da geologia e da botânica; as escalas utilizadas na cartografia revelando a aproximação ao objeto; o percurso do observador por meio de caminhos e elementos pitorescos, os desenhos, croquis e pesquisas *(Surveys)*. E para

[59] FARIA, Rodrigo de; JOSIANNE Cesaroli; LIRA Flaviana (Orgs). Urbanistas e urbanismo no Brasil: Entre trajetórias e biografias. 1ªed. São Paulo: Alameda, 2014

Oliveira (2008 p.318), Francisco Prestes Maia, durante sua trajetória profissional, flexibiliza suas concepções, ao adotar *"ideários distintos, outras visões urbanísticas e parentescos linguísticos*".

O objetivo dessa exposição é estabelecer um cenário perpassando os anos de amadurecimento intelectual e profissional de Francisco Prestes Maia. Inserindo o urbanista em seu contexto histórico, social, intelectual e político. Resgatando os primeiros anos de formação, prática profissional e as referências: publicações e propostas nacionais e internacionais que contribuíram intelectualmente em Francisco Prestes Maia e que marcaram o desenho das cidades por ele trabalhada.

Sobre o campo de conhecimento das cidades, Cristina Leme (2010) citando Christian Topalov[60], afirma que conseguimos mostrar no detalhe as conexões entre o momento cognitivo e prático desta disciplina. É nessa relação do campo intelectual com a materialidade dos projetos que buscamos compreender esse período interessante de Francisco Prestes Maia, que abarca sua obra mais importante: o projeto de reestruturação urbanística viária da maior cidade do país com o Plano de Avenidas para São Paulo; o Plano de Melhoramentos Urbanos de Campinas, na época a cidade mais importante para a economia do interior paulista e que foi fundamental para o ciclo do café; e o Plano Regional de Santos, cidade portuária de escoamento da produção cafeeira e industrial do Estado. Não apresentaremos detalhadamente esses planos e projetos, visto que são muitas informações, dados e referências que não caberiam no escopo desse capítulo. Com o apoio de bibliografias consolidadas, levantaremos os principais argumentos e conceitos utilizados pelo urbanista.

Mais do que apresentar, visto que são propostas bem exploradas na bibliografia específica, buscamos com esse capítulo lançar luz à forma (ao modo) a qual Francisco Prestes Maia elabora suas propostas urbanísticas, identificando, ainda preliminarmente, suas metodologias. Em cada cidade trabalhada, encontramos um campo de investigação empírico para Prestes Maia e um esforço do urbanista na formação de conceitos.

[60] TOPALOV, C. Os saberes sobre a cidade: tempos em crise? Tradução: Maria Cristina da Silva Leme In. Conferência apresentada no IV Encontro Nacional da ANPUR, Salvador, 28 de maio de 1991

3.1 Francisco Prestes Maia

Francisco Prestes Maia nasceu em 19 de março de 1896 na cidade de Amparo, interior de São Paulo, filho de Manoel de Azevedo Maia e Carolina Prestes Maia. A família Prestes Maia muda-se para São Paulo em 1907 e Francisco, filho único, realiza seus estudos no Colégio São Bento (MATOS, 2015).

Em dezembro de 1917, Prestes Maia finaliza o curso de engenheiro arquiteto pela Escola Politécnica de São Paulo. Um curso recente na época e que o urbanismo como disciplina ainda não existia[61]. No ano seguinte, o jovem engenheiro arquiteto inicia sua vida profissional como fiscal de obras para o Asilo dos Alienados do Juquery - onde permanece por pouco tempo – e no mesmo ano, passa a trabalhar na Secretaria do Interior, sob a chefia do engenheiro Mario Whatelly, em uma comissão construtora responsável pela comemoração do Centenário da Independência, acompanhando o projeto do Monumento da Independência e desenvolvendo projetos viários para a Avenida Dom Pedro I, Avenida Independência e Parque Independência (LUCCHESE, 2016).



FIGURA 93 - OBRAS DO MONUMENTO PELO CENTENÁRIO DA INDEPENDÊNCIA, EXECUTADAS EM 1921. FONTE: SECRETARIA DE AGRICULTURA (2018)

Da experiência na Secretaria do Interior Prestes Maia estabeleceu uma rede de contatos. Além do engenheiro chefe Mario Tomas Whatelly, trabalhou conjuntamente com os engenheiros Modesto Costa Ferreira e Antonio Smith Bayma.

Em 1922 Prestes Maia abre seu escritório de engenharia onde realiza projetos de reformas residenciais, de arquitetura e abertura de loteamentos; nesse período, Maia, agora com 28 anos, entra em contato com muitas publicações internacionais de urbanismo e planejamento urbano e começa a formar substancialmente sua biblioteca particular[62]. No contexto de Prestes Maia, o contato com essas publicações foram substanciais para o diálogo e debate sobre questões urbanas e regionais.

[61] A primeira disciplina de Urbanismo só aparecerá em 1928 na Escola Politécnica após reformulação de Anhaia Mello. BIRKHOLZ. Lauro Bastos. O Ensino do Planejamento Territorial no Brasil. Ed: Do autor, 1967

[62] Hoje, doada à Prefeitura de São Paulo, esse acervo conta com mais de 12 mil volumes, entre eles, obras raras de planejamento urbano e regional. O acervo de Prestes Maia está disponível na Biblioteca Municipal Prefeito Prestes Maia, no bairro de Santo Amaro em São Paulo.

Francisco Prestes Maia foi um exímio aquarelista, evidenciamos isso nos desenhos que compõem a maioria de seus planos urbanos. A partir de agosto de 1924, passa a dar aulas de desenho geométrico e à mão livre, substituindo Henrique Vio na Escola Politécnica de São Paulo, e a partir de 1926, desenho arquitetônico e esboço do natural e desenho de perspectiva substituindo Victor Dubugras (LEME, 1999). Maia foi efetivado em 1927 e permaneceu como docente até 1938, devido à proibição de acúmulo de cargos públicos efetivada na Constituição Federal de 1937[63]. A partir dessa data Maia se afasta das atividades docentes na Escola Politécnica de São Paulo e permanece como engenheiro arquiteto na Diretoria de Obras Públicas (DOP) da Secretaria de Viação e Obras Públicas do Estado. De acordo com Fischer (2006) a passagem de Prestes Maia como docente na Escola Politécnica não foi representativa por grandes mudanças ou revolução no ensino, apesar de ser um grande desenhista, Maia não sobressaiu por seu interesse ou didática. De acordo com o depoimento de Cesar (1985 p.24) citado por Fischer (2006) por ser um dos alunos de Maia:

> "O Prestes Maia era um sujeito curioso, extremamente fechado, não falava, mas muito inteligente. Dava a impressão que estava sempre dormindo, mas de vez em quando tinha um repente. Se ele marcava negativamente um aluno, esse estava perdido...Desenhava muito bem. Pegava um lápis e dizia: "faça isso! e ele mesmo fazia o croqui de grande espontaneidade. Não ensinava: mostrava seu modo de fazer e tínhamos que fazer igual. Aí ia embora lá para o DOP (Departamento de Obras Públicas) e no final da tarde passava para ver o que o pessoal havia feito."

O período ao qual Prestes Maia é professor na Escola Politécnica é pouco discutido nas suas principais biografias. Para termos uma pequena noção dessa atividade, no plano de ensino do curso de desenho de perspectiva, que era voltado para o segundo ano da formação de engenheiros-arquitetos da Escola Politécnica, e que encontramos em sua biblioteca particular, Prestes Maia apresenta um grande repertório histórico no uso da perspectiva; passava pela arte oriental, pela perspectiva na Grécia e seus usos na pintura e cenografia. Apresentava o uso da perspectiva em Roma, na Idade Média e na Renascença Italiana e Barroco. A partir do desenvolvimento da geometria analítica, chegava ao apogeu da perspectiva no século XVIII, na Inglaterra com Brook Taylor e na Alemanha com Johann Heinrich Lambert. No século XIX apresentava o desenvolvimento da geometria moderna na perspectiva, destacando Jean Victor Poncelet e Jakob Steiner. Ao longo do curso, como critério avaliativo, os alunos deviam apresentar croquis das principais construções e obras explicadas pelo urbanista[64].

---

[63] BRASIL (REPÚBLICA). Constituição de 1937. Art. 159. "É vedada a acumulação de cargos públicos remunerados da União, dos Estados e dos Municípios"

[64] MAIA, Francisco Prestes. Plano de Aulas: Desenho de Perspectiva. II ano do curso de engenheiros arquitetos da Escola Politécnica. S/D. Cf.: Acervo Prestes Maia, Biblioteca Prefeito Prestes Maia.

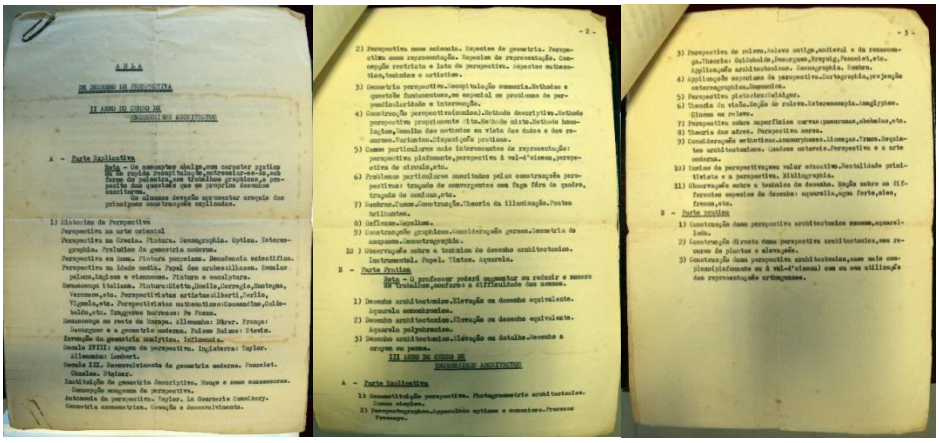


FIGURA 94 - PLANO DE AULA DE FRANCISCO PRESTES MAIA. S/D – FOTO DO AUTOR. FONTE: ACERVO BIBLIOTECA PREFEITO PRESTES MAIA (2018)

Nesse ínterim, entre 1924 e 1926, Prestes Maia fez parte de uma comissão técnica criada pelo prefeito de São Paulo, Firmiano Pinto, para acompanhar o desenvolvimento da proposta do perímetro de irradiação para o centro da cidade proposto por João Florence de Ulhôa Cintra (1887–1944) em 1922 (SOMECK; CAMPOS 2002).

Esse será o início de uma relação de amizade e admiração mútua entre Maia e Cintra, e também, de influências: Maia entra em contato, com os conceitos de "perímetro de irradiação" discutidos pelo engenheiro francês Eugène Hénard e com as ideias das vias radiais exploradas pelo urbanista alemão Joseph Stübben. Esses teóricos europeus do pensamento urbanístico estavam presentes nos debates e discussões de Cintra e Victor da Silva Freire nos planos urbanos da cidade, aparecendo em palestras e artigos[65]. Victor da Silva Freire, engenheiro formado em Paris em 1891, será diretor do Diretoria de Obras Públicas do município de São Paulo até 1926, quando se aposenta. Como veremos, o papel de Freire será fundamental na constituição do urbanismo em São Paulo. Ao lado de Prestes Maia e Ulhôa Cintra, serão de acordo com Simões Jr. (1990) os três principais urbanistas da cidade entre 1910 e 1930.

No período ao qual participam da comissão técnica, Maia e Cintra aprofundam os estudos iniciais do "Perímetro de Irradiação" em um conjunto de artigos intitulados: *"Um problema atual: Os grandes melhoramentos de São Paulo"*, publicados no Boletim do Instituto de Engenharia entre 1924 e 1926.

Nesses documentos, *"uma espécie de versão preliminar do Plano de Avenidas*" (SOMECK; CAMPOS, 2002 p.57), pautado no perímetro de irradiação e na organização do sistema viário pelo modelo radial-perimetral, encontramos Prestes Maia e Ulhôa Cintra certos de que a cidade de São Paulo, a fim de responder com o seu progresso, devia ter um planejamento urbano racional que desenvolvesse seu crescimento econômico, viário, urbano e industrial. Eles assinalam a urgência de

[65] LUCCHESE (op, cit)

uma remodelação para a cidade, e afirmam que se essas medidas não forem tomadas a tempo os prejuízos seriam incalculáveis:

> "Um sacrifício, às vezes pequeno, feito no momento oportuno, representa, frequentemente, anos após, economias incalculáveis, ao passo que a timidez, os adiamentos agravam cada vez mais as execuções, ou tornam-nas, mesmo, muitas vezes, totalmente impossíveis"(...) "Em São Paulo há de realizar-se um plano integral assentado, de transformação e embelezamento, a executar-se quer mediante auxílio financeiro do Estado, quer pelo aumento das rendas municipais por uma nova distribuição de receitas." (MAIA, CINTRA, 1924 pp. 56-91.)

Entre 1927 e 1930, esse plano, a pedido do prefeito Pires do Rio, é realizado por Francisco Prestes Maia e publicado em maio de 1930 pela editora Melhoramentos com o título de *"Estudo de um Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo"*. Com essa publicação, Prestes Maia recebeu o prêmio de Honra, medalha de ouro e o grande diploma do 4º Congresso Pan-Americano de Architetos realizado em junho de 1930 no Rio de Janeiro e projetou sua carreira em nível nacional e internacional (FISCHER, 2005).

Neste trabalho encontramos referências à grandes teorizadores do urbanismo na Europa, como Joseph Stübben, Eugène Hénard, Camilo Sitte, Donat Alfred Agache, Le Corbusier; e também dos Estados Unidos, como Daniel Burnham, Nelson Lewis, entre outros[66]. Além das referências internacionais, o plano trazia consigo reinterpretações das contribuições de Ulhôa Cintra com o Perímetro de Irradiação, de Saturnino de Brito e de engenheiros da Diretoria de Obras Públicas do Município, como Victor da Silva Freire e Arthur Saboya (CAMPOS, 1999).



FIGURA 95 - PRESTES MAIA COM SUAS FILHAS, ADRIANA E GENÍ, 1965. FONTE: ACERVO DA FOLHA DE SÃO PAULO (2019)

Será durante suas andanças pelo Rio de Janeiro no decorrer do congresso de arquitetos, que Prestes Maia conhecerá sua futura esposa, a portuguesa Maria de Lourdes Cabral, atriz e cantora influente na cena cultural do Rio de Janeiro e de São Paulo. Companheira de Maia, nos assuntos políticos, culturais e literários até o falecimento do urbanista em 1965. Maia e Maria de Lourdes terão duas filhas, Adriana Margarida e Genì Prestes Maia[67].

[66] LEME, et, al.; OLIVEIRA (op, cit); CAMPOS (1999)

[67] De acordo com (MATOS, op, cit) Maria de Lourdes foi professora de teatro no Teatro Municipal de São Paulo e no Instituto Brasil-Rússia, sendo professora de atores consagrados como, Sergio Cardoso, Madalena Nicol e Paulo Autran, além de apoiar movimentos teatrais emergentes na cidade, como o Teatro Oficina em 1961. A autora destaca também que a residência de Prestes Maia e Maria de Lourdes estava sempre repleta de amigos e convidados, em sua maioria políticos, artistas e intelectuais. Entre eles a autora destaca Juscelino Kubitschek e sua esposa Sara, o presidente do

Em 1930, Francisco Prestes Maia, em conjunto com outros engenheiros arquitetos, fundam o Instituto Paulista de Arquitetos, ocupando a posição de vice-presidente de 1930 a 1931. Em 1933, elabora um parecer técnico sobre o plano urbano de Recife, elaborado em 1932 pelo engenheiro arquiteto Nestor de Figueiredo, que por sinal, também havia apresentado o plano em conjunto com Prestes Maia no IV Congresso Brasileiro de Arquitetos no Rio de Janeiro. Com base no seu parecer para Recife, Prestes Maia publica em 1933 *"Os melhoramentos de Recife"*.

Em 1934, quatro anos após a publicação do *"Plano de Avenidas"*, Francisco Prestes Maia, então engenheiro da Diretoria de Obras Públicas do Estado, será contratado pela Prefeitura de Campinas para a realização do Plano de Melhoramentos Urbanos da cidade, projeto realizado entre 1934 e 1938. Trata-se do primeiro plano urbano da cidade de longo prazo, e de acordo com Badaró (1996) e Carpintero (1996), buscava-se uma renovação urbana moderna que preparasse a cidade para o desenvolvimento econômico e industrial.

Em setembro de 1935, como uma das poucas experiências em projeto de arquitetura, Francisco Prestes Maia representou o Estado de São Paulo, com o projeto do Pavilhão de São Paulo, na Exposição Farroupilha em Porto Alegre, que comemorava o primeiro centenário da Revolução Farroupilha e que contou com a participação de oito Estados: Rio Grande do Sul, São Paulo, Pará, Amazonas, Pernambuco, Minas Gerais, Santa Catarina e Paraná (FISCHER, 2005).



FIGURA 96 - PAVILHÃO DE SÃO PAULO, PROJETO DE FRANCISCO PRESTES MAIA, 1935. FONTE: CAMPOS (1999)

Também em 1935, em conjunto com Anhaia Mello, colabora na fundação da Sociedade Amigos da Cidade, sendo o seu primeiro presidente. A partir de reivindicações dessa sociedade, é organizada na prefeitura de São Paulo, em 1937, a Comissão do Plano da Cidade, que abriu caminho para a futura implementação do "Plano de Avenidas", cujas primeiras obras já se iniciam na gestão do prefeito Fábio Prado.

Francisco Prestes Maia será por duas ocasiões Prefeito de São Paulo, a primeira durante o Estado Novo de Getúlio Vargas, indicado pelo interventor de São Paulo Adhemar de Barros entre 1938 e

Egito, Abdel Gamal Nasser, o governador Jânio Quadros, os jornalistas Júlio de Mesquita Filho e Galeão Coutinho, os escritores Guilherme de Almeida e Menotti Del Picchia e o artista Di Cavalcanti. De acordo com a autora, Maria de Lourdes tinha uma afinidade pelo Partido Comunista Brasileiro (PCB) e o Partido Socialista Brasileiro (PSB), visto que Luiz Carlos Prestes era amigo de Maria de Lourdes, e por várias vezes *"esteve hospedado em sua residência, mesmo nos períodos de clandestinidade"* (MATOS, 2015 p. 119)

1945, e a segunda pelo voto direto entre 1961 e 1965. É durante sua primeira gestão que Prestes Maia coloca em prática seu projeto mais conhecido, o "Plano de Avenidas". Na aplicação desse projeto ele amadurece muitas das propostas dos urbanistas que o precederam na prefeitura, como o perímetro de irradiação da área central e as obras de retificação do Tietê propostos por Ulhôa Cintra, como também finaliza as obras do prefeito precedente, Fábio Prado[68].

> "Ao assumir o governo da cidade trazíamos com ela alguns compromissos morais, por lhe havermos feito, dez anos antes, um "plano de avenidas". Pecado de mocidade e justa atrapalhação a quem, ao compor para os outros, nunca imaginara ver-se um dia na contingência de executar (MAIA, 1945 p. 1)

De acordo com Leme (2010) no período em que esteve como prefeito em sua primeira gestão, Prestes Maia é convidado para elaborar planos urbanos e pareceres para muitas cidades brasileiras. Ele o faz, e essas atividades profissionais se dividem com o cotidiano da prefeitura e de seu escritório particular.



FIGURA 97 - FRANCISCO PRESTES MAIA COM ADHEMAR DE BARROS E GETÚLIO VARGAS, 1940. FONTE: CAMPOS (1999)

Como vimos ao longo da primeira parte da dissertação, após deixar a Prefeitura de São Paulo, entre 1946 e 1947, Prestes Maia, a convite da Sociedade Imobiliária Panorama Ltda., realiza o seu único projeto urbano para uma cidade nova, Panorama – SP, à beira do rio Paraná, na região da Alta Paulista, divisa de estado entre São Paulo e Mato Grosso.

A planta do patrimônio de Panorama foi apresentada e registrada em Lucélia-SP em julho de 1946. No mês seguinte, Francisco Prestes Maia, que na ocasião era diretor de obras públicas do Estado de São Paulo, em conjunto com os engenheiros Ariovaldo de Almeida Viana, diretor do DER - Departamento de Estradas de Rodagem do Estado e Jorge Whitaker da Cunha Lima, engenheiro que também trabalhava no DER, foram ambos, de acordo com informações do Jornal do Brasil, periódico do Rio de Janeiro, em agosto de 1946, por meio do Instituto de Assuntos Interamericanos, aos Estados Unidos e recebidos pelo prefeito de Nova Iorque William

[68] De acordo com Somekh e Campos (2002 p.68) a gestão de Fábio Prado (1934-1938), tendo como consultor urbanístico, Anhaia Mello, *"adiantou algumas obras previstas no plano (de Avenidas), enfatizando a melhoria dos acessos viários no vetor sudoeste, onde se situam os bairros-jardim da City (novo Viaduto do Chá, avenidas Rebouças e Nove de Julho"*

O'Dwyer[69]. Após o encontro com o Prefeito de Nova Iorque os engenheiros estiveram com Nelson A. Rockefeller, que os acompanharam em uma inspeção no sistema rodoviário do condado de Westchester a convite da General Motors. De acordo com a reportagem, os três engenheiros de São Paulo realizariam o estudo do sistema rodoviário, do "metrô" e da habitação norte americana, entendendo e aprofundando suas metodologias, afim de utilizá-las no município e no Estado de São Paulo, em futuros projetos rodoviários e metroviários[70].

Aqui trataremos com um pouco mais de detalhes essa anedota na trajetória de Prestes Maia, um fato ainda bastante desconhecido das bibliografias especializadas sobre o urbanista. Utilizaremos, além das reportagens encontradas no periódico Jornal do Brasil, as informações disponibilizadas no diário que Francisco Prestes Maia utilizou durante a viagem. Ao que tudo indica, essa foi a primeira viagem que Prestes Maia fez aos Estados Unidos.

O periódico, especificamente, não aponta a data clara da viagem de ida dos engenheiros. No diário pessoal Prestes Maia, disponível em sua biblioteca, a data mais antiga encontrada é a de 22 de agosto de 1946, ela aparece na sexta página do diário, que ao todo somam 161 páginas de registro. Tomamos aqui, essa como a possível data da chegada dos engenheiros em Nova Iorque. A data de regresso de Francisco Prestes Maia ao Brasil nós encontramos no respectivo periódico, é a de 16 de outubro de 1946, quando desembarcou no Rio de Janeiro[71]. Nesse sentido, aproximadamente, a viagem teria durado ao mínimo 56 dias. Depois de um período em Nova Iorque, que não sabemos ao certo quanto tempo durou, Francisco Prestes Maia partiu para Chicago, os outros dois engenheiros foram para Harrisburg na Pennsylvania.

Durante esse período aproximado da viagem, Francisco Prestes Maia entrou em contato com o sistema de transportes metropolitanos de Nova Iorque, além de visitar cidades, verificar suas habitações e seus respectivos planos urbanos nos Estados de Nova Iorque, Pensilvânia, Chicago e Michigan. Nesse último Estado, Prestes Maia esteve em Baltimore, Maryland e Dearborn, sendo que nessa última cidade compareceu na sede da Ford Motor Company.

No seu diário pessoal da viagem, encontramos rascunhos de plantas e soluções urbanísticas de muitas dessas cidades, além de anotações de uma quantidade significativa de palestras assistidas e

---

[69] ENGENHEIROS brasileiros em Nova York. Entre os visitantes que foram hóspedes do Conselho Interamericano, durante sua visita a essa cidade, figura o Sr. Francisco Prestes Maia, ex-prefeito de São Paulo. Jornal do Brasil, Rio de Janeiro, 1946, ano 51. n. 00225, 26 de setembro de 1946. p. 08

[70] Em relação ao município, a reportagem destaca um projeto de construção de estradas de rodagem de um "metrô", calculada a época em 13 milhões de cruzeiros e que estava em discussão. E em relação ao Estado, ressalta um programa rodoviário geral, orçado a época em 170 milhões de cruzeiros; tal plano rodoviário, de acordo com a reportagem, já previa uma nova estrada de rodagem entre São Paulo e Santos.

[71] DR. Prestes Maia. Seu regresso, hoje, de uma viagem de estudos aos Estados Unidos. Jornal do Brasil, Rio de Janeiro, 1946, ano 51. n. 00243, 16 de outubro de 1946. p. 06

encontros realizados. Nesse circuito entre as instituições de planejamento, planejadores, urbanistas e políticos dos Estados Unidos, Francisco Prestes Maia ampliou sua rede de contatos e de referenciais teóricos. E aqui destacamos o seu encontro com Robert Moses, Paul Lester Wiener e Josep Lluís Sert, esses dois últimos representantes da Regional Town Planning em Nova Iorque.

Durante sua viagem Prestes Maia também visitou os bairros periféricos das principais cidades, como o Harlem e Brooklim em Nova Iorque, e outro bairro, a qual não encontramos o nome no diário, visitado na data de 29 de agosto de 1946 em Washington. Resumidamente, Maia analisa a tipologia das edificações, os problemas de tráfego nesses bairros e a relação com o transporte público, além de apontar os principais parques públicos existentes.

De acordo com o seu diário, no dia 3 de setembro Francisco Prestes Maia deixa Chicago e retorna a Nova Iorque, e no dia seguinte esteve com Robert Moses, - carinhosamente apelidado de Bob Moses no diário em uma visita pela cidade. No dia 5 de setembro esteve em companhia de Maurice E. Gilmore na Port Authority (Autoridade portuária de Nova Iorque) como também nas obras do metropolitano da cidade encontrando-se com o engenheiro Alfred Brahdy.

No dia 13 de setembro, Prestes Maia esteve com os arquitetos Paul Lester Weiner, J.L Sert e Pinkney G. Davis em um jantar em Nova Iorque. Especificamente, Paul Lester Weiner e J.L Sert já eram, àquela época, arquitetos de grande importância no movimento moderno da arquitetura. Em 1943, esses arquitetos haviam projetado a Cidade dos Motores no Rio de Janeiro, e tiveram ao longo da década de 1940 contribuições urbanísticas significativas em outros em países da América do Sul. Paul Lester Weiner e J.L Sert eram representantes da Regional Town Planning em Nova Iorque, o que nos leva a entender os possíveis contatos de Francisco Prestes Maia com as discussões de Planejamento Urbano e Regional e de Arquitetura Moderna que estavam em voga nos Estados Unidos.

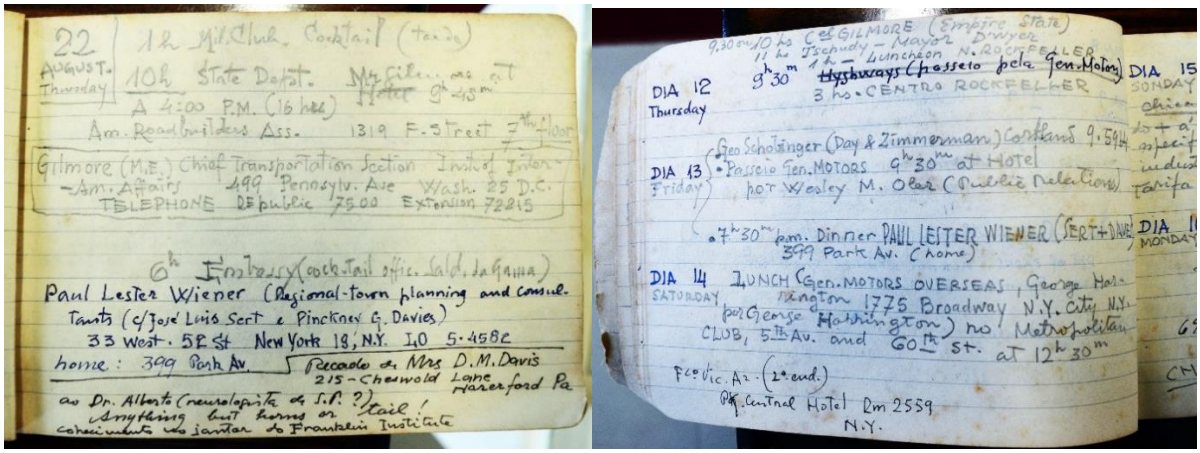


FIGURA 98 - DIÁRIO DE VIAGEM DE FRANCISCO PRESTES MAIA, 1946 - FOTOS DO AUTOR. FONTE: ACERVO DA BIBLIOTECA PREFEITO PRESTES MAIA (2018)

Temos que essa experiência internacional de estudo possa ter contribuído significativamente no seu referencial teórico. Ao longo do seu diário, vemos passagens onde Prestes Maia desenha "esquemas" e "croquis" das soluções técnicas adotadas nas experiências do planejamento urbano e de transportes dos Estados e cidades visitadas. O diário de Prestes Maia foi escrito majoritariamente em Inglês, no entanto em algumas passagens temos frases na língua portuguesa e na língua francesa. Como vimos anteriormente, Prestes Maia desembarcou no Rio de Janeiro em 16 de outubro de 1946. Em novembro do mesmo ano, até o momento sem uma data específica, realizou uma apresentação da sua viagem de estudos no Consulado dos Estados Unidos no Rio de Janeiro, além de receber um prêmio do Consul norte americano[72].

Com essa descrição buscamos lançar luz à essa anedota na trajetória de Francisco Prestes Maia. Não trata do nosso objetivo discutir pormenorizadamente essa viagem de estudo, no entanto, vemos que ela possa ter refletido no desenvolvimento técnico e científico do urbanista, sobretudo a partir de 1947, quando realiza o Plano Regional de Santos. Em nossas investigações, verificamos que ao longo do capítulo 7 do Plano Regional de Santos "Aeroportos e Planos de Viação", ao qual o urbanista apresenta um repertório de soluções viárias estrangeiras para Santos, faz referência à viagem que realizou aos Estados Unidos. De acordo com o urbanista, em comentário sobre a Via Anchieta:

> "Tivemos o prazer, em 1945 (apesar da reportagem e do diário de Prestes Maia indicar 1946), de minuciosamente percorrer, em companhia de dois diretores do DER paulista, muitas auto-estradas, vias-expressas e avenidas-parques americanas, em particular o sistema novaiorquino, que é esmagador, e certos "parkways" urbanos como o "Rock-creek", de Washington, e "Scuitkyll", de Filadélfia, que são maravilhosos. Nenhum reflexo dessa observação ainda surgiu na Via Anchieta, apesar das sugestões do magnífico cenário" (MAIA, 1950 p. 165)

Vemos que esse assunto, ainda não estudado e extremamente inédito, poderá ser discutido em novas dissertações e teses. O Instituto de Assuntos Interamericanos, na década de 1940, ao realizar o intercâmbio de Francisco Prestes Maia, ex-Prefeito da Capital, em conjuntos de outros engenheiros, associada à discussão sobre os problemas de habitação e dos transportes metropolitanos na Capital e no Estado, abre a possibilidade de novas discussões no âmbito do planejamento urbano e regional, da administração pública e do papel da cooperação interamericana, tão presente na América Latina nos anos 1940 e 1950. Fechamos aqui essa anedota.

Em 1947, Prestes Maia a convite do interventor Adhemar de Barros, realiza seu Plano Regional de Santos, publicado em 1950. Os estudos que precedem a publicação do relatório do plano regional

[72] O Sr. Prestes Maia vai ser homenageado. E nessa ocasião fará um relato da sua viagem aos Estados Unidos. Jornal do Brasil, Rio de Janeiro, 1946, ano 51. n. 00279, 28 de novembro de 1946. p. 06

são publicados no periódico Digesto Econômico entre 1947 e 1948. Nessas publicações, de acordo com Prestes Maia, o porto de Santos estava saturado, pequeno e não respondia de modo adequado com o crescimento industrial do Estado de São Paulo. Maia defende um adequado planejamento do porto e do centro da cidade em escala regional, envolvendo os municípios vizinhos, as companhias das docas, as companhias de estradas de ferro e a união.

Além de Panorama como uma cidade nova projetada e construída, temos também a participação de Francisco Prestes Maia, na década de 1950, no desenvolvimento de dois projetos para bairros novos que não chegaram a ser construídos, Jardim Umuarama em Goiás em 1958, no município de Luziânia e nas proximidades de Brasília, - que por sua vez estava sendo construída -, e Estância Cristo Rei das Agulhas Negras no município de Itamonte em Minas Gerais, também de 1958 (OLIVEIRA, 2008).

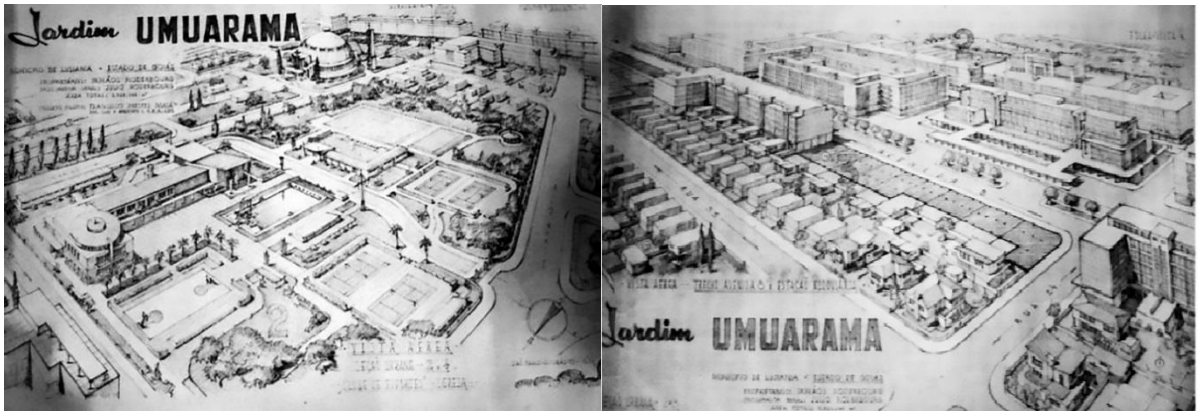


FIGURA 99 - PERSPECTIVAS DE JARDIM UMUARAMA, 1958. FONTE: OLIVEIRA (2008)

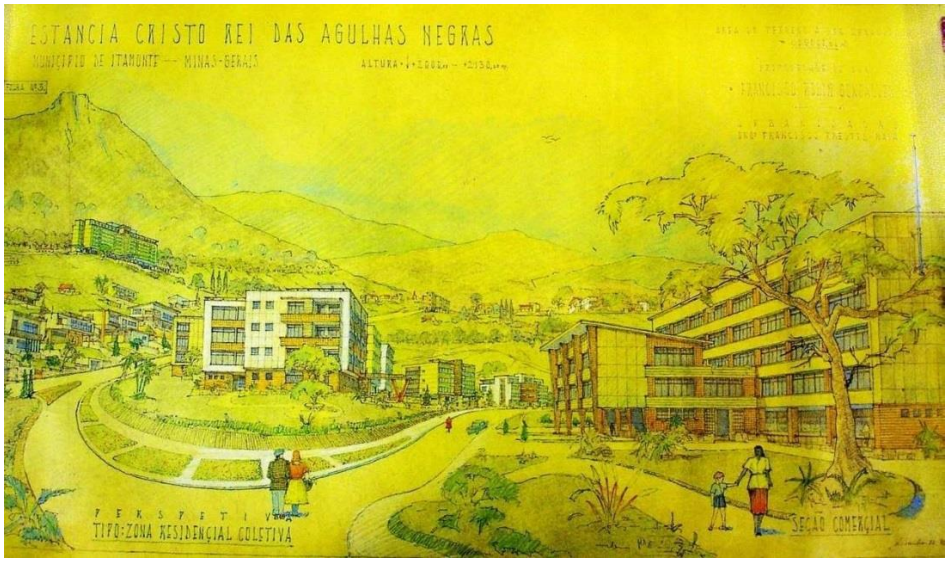


FIGURA 100 - PERSPECTIVA DE ESTÂNCIA CRISTO REI DAS AGULHAS NEGRAS, 1959. FONTE: OLIVEIRA (2008)

Prestes Maia disputou as eleições para o Governo do Estado em 1950 e 1954 e disputou para a Prefeitura em 1957. Foi eleito prefeito de São Paulo pelo voto direto em 1961, seu segundo

mandato, onde permanece até 1965. Francisco Prestes Maia faleceu aos 69 anos em decorrência de um câncer, em 26 de abril de 1965[73].

Ao longo da sua carreira Prestes Maia foi membro do Instituto de Engenharia, da Sociedade de Arquitetos do Uruguai e da Sociedade de Arquitetura de Lisboa (ABREU, 2001). Foi também presidente da Companhia Brasileira de Cimento Portland e colaborador das revistas *Arquitetura e Construções e Investigações* (LEME, 1999). Publicou além do "Plano de Avenidas" em 1930 e "Plano Regional de Santos" em 1950, as obras: *"Os Melhoramentos de Recife"* em 1933; "*O zoneamento urbano"* em 1936; "*Paulo, metrópole do século XX"* em 1942; "*Os melhoramentos de São Paulo"* em 1945.

A seguir, veremos como o urbanismo enquanto prática de atuação e campo de conhecimento veio se consolidando na Europa e nos Estados Unidos e sua ressonância em São Paulo, com a atuação do Setor de Obras Públicas na Prefeitura e o papel de Victor da Silva Freire Jr. no urbanismo da cidade.

3.2 A formação do urbanismo como campo de conhecimento e prática profissional: A primeira e a segunda geração de urbanistas em São Paulo.

3.2.1 Breve histórico sobre a circulação dos ideários urbanos.

Fundamentado em Birkholz (1967), Simões Júnior (1990), Toledo (1996), Cândido M.C Neto (1999) e Maria C.S Leme (2000) situamos a formação do urbanismo moderno como a prática de intervenção e fundamentação teórica das cidades inseridas no contexto da industrialização a partir da segunda metade do século XIX na Europa e que repercutirá nos anos posteriores no Brasil, com a chegada e circulação de profissionais especializados, nacionais e estrangeiros, especificamente em São Paulo, nas primeiras décadas do século XX.

Na Europa, as grandes transformações advindas da Revolução Industrial, com o êxodo rural e o crescimento populacional urbano, levaram a impactos diretos no funcionamento e na gestão das cidades. A caoticidade da concentração populacional, e a inexistência de políticas públicas urbanas e de direitos sociais, sejam por melhores condições de trabalho, como no acesso à moradia e transporte, levaram ao primeiro momento situado em meados século XIX, na qual o próprio desenvolvimento das técnicas e das complexidades das relações sociais trouxeram a Cidade, como conceito, ao centro do debate científico europeu. De acordo com Toledo (1996 p.240) "*Os críticos*

[73] MORREU Prestes Maia. Folha de São Paulo, São Paulo, 1965, ano 45 n. 13.089, 26 de abril de 1965 p.27

passaram a confrontar os valores do desenvolvimento tecnológico e do "progresso" com a condição miserável de trabalho, higiene e moradia dos operários."

À época, o cientificismo europeu, marcado pelo racionalismo advindo do iluminismo e do positivismo, estava propício a formação de novas ciências e campos disciplinares, como a própria sociologia, psicologia, epidemiologia, microbiologia, medicina e engenharia sanitarista, entre outras. É nesse período, a partir da segunda metade do século XIX ao início do século XX, que a cidade passa a ser problematizada com o advento de uma nova disciplina que tinha a "Cidade" e suas relações de expansão e salubridade como principal objeto de investigação. Trata-se do "Urbanismo", todavia, essa palavra como conceito ainda não existia.

> "Pelos fins do século XIX, a expansão da sociedade industrial dá origem a uma disciplina que se diferencia das artes urbanas anteriores por seu caráter reflexivo e crítico, e por sua pretensão científica." (CHOAY, 2005 p. 2)

Situado entre meados do século XIX ao início do século XX, a formação dessa nova disciplina na Europa, sobretudo na Inglaterra, Alemanha, França e Espanha, surge com um caráter reflexivo e crítico e por uma pretensão científica, que tinha a Cidade como principal objeto de investigação e laboratório de intervenção e proposição prática. Em cada país, essa disciplina adquirirá distintas nomenclaturas etimológicas. Sendo de fato, até os dias atuais, imprecisa uma datação e localização exata da origem desse campo de conhecimento. Alguns autores, como Piccinato (1974), indicam a Alemanha como berço originário da nova disciplina; outros como Arturo Soria y Puig (1996) apresentam a obra de Cerdà para Barcelona como sendo a origem do campo. Aqui, especificamente, não temos o objetivo apresentar ou contextualizar essa origem. Mas sim, apresentar minimamente, de que forma esse campo de conhecimento veio se constituindo em diferentes localidades, como um movimento articulado, e as vezes simultâneo em diferentes cidades.

Esse movimento de consolidação do campo pode ser entendido em três principais vetores: Em determinadas situações, se refere aos projetos elaborados e executados em algumas cidades europeias; em segundo, aos tratados "teorias" que buscavam consolidar esse novo campo disciplinar e auxiliar no desenvolvimento de novos projetos, discutindo desde planos para cidades existentes ao desenvolvimento de cidades novas; e por último, aos encontros temáticos e congressos que serviram para legitimar e espalhar esse novo conhecimento entre 1850 e 1913. Associados aos congressos, temos também os primeiros periódicos científicos que serviram como difusores desse novo campo disciplinar, e que começaram a circular pela Europa e fora dela a partir do início do século XX (SIMÕES JR., 2014).

Em relação aos projetos executados na Europa destacamos o Plano Haussmann para Paris (1853-1882), o projeto da Ringstrasse para Viena (1858), o plano Hobrecht para a expansão de Berlim (1858-1862) e o Plano Cerdà para a expansão de Barcelona (1859).

As obras urbanas empreendidas em Viena, Paris, Berlim e Barcelona obtiveram repercussão imediata nos primeiros teóricos desse novo campo, e foram referenciadas em várias cidades, tanto na Europa como além dela, repercutindo nos Estados Unidos e no Brasil. Aqui, especificamente, o Plano Haussmann será o principal paradigma para os primeiros planos urbanos, aparecendo sua ressonância no projeto de Aarão Reis para a cidade nova de Belo Horizonte em 1895 e na reforma de Pereira Passos no Rio de Janeiro a partir de 1903.

O Plano de Cerdá para Barcelona, especificamente, além de ser um projeto executado, foi também um tratado desse novo campo, apresentando, pela primeira vez o conceito de "urbanização" com a publicação da "Teoria Geral da Urbanização" em 1859. Em cada país vemos tratados serem desenvolvidos, e dentre eles, notamos nomenclaturas distintas sobre o mesmo campo.

Na Alemanha, por exemplo, a designação desse campo será *"Der Städtbau"* correspondente ao "a construção da cidade" em português[74]. Entre seus maiores teóricos destacamos o arquiteto urbanista alemão Joseph Stübben (1845 – 1936) que publicou a obra *"Der Städtebau"* (A Construção da Cidade) em 1890; além de Reinhard Baumeister (1833 – 1917), autor do projeto de extensão de Dortmund em 1858 e James Hobrecht (1825 – 1902) responsável pelo plano "Hobrecht" para a expansão de Berlim em 1862 (LERSH , 2014).

Também associado à gênese do pensamento urbanístico germânico, a contribuição de Camilo Sitte (1843 – 1903), arquiteto austríaco, com sua obra *"Der Städtebau nach seinen künstlerischen grundsätzen"* (A construção de cidades segundo princípios artísticos) publicada em 1889 como crítica às obras da *Ringstrasse* em Viena, - uma grande avenida envolvendo o centro histórico de Viena -, exercerá significativa influência na Europa e além dela, reverberando inclusive na cidade de São Paulo, nas primeiras discussões de urbanismo encabeçadas por Victor da Silva Freire a partir de 1911 nos "melhoramentos de São Paulo".

Na Inglaterra, local da gênese da Revolução Industrial, e no Reino Unido como um todo, designaram esse novo campo disciplinar por "Town Planning", e entre seus principais teóricos destacamos o criador do modelo de Cidade-Jardim, Ebenezer Howard (1850 – 1928) com a

[74] De acordo com Simões Jr. (2008), o "Der Städtbau" germânico terá influência *"expressa em planos e análises elaboradas"* de três grandes engenheiros que atuaram no Estado de São Paulo entre 1911 e 1930: Victor da Silva Freire com os "melhoramentos de São Paulo", de 1911; Francisco Saturnino de Brito com a "Planta de Santos, de 1916 e Francisco Prestes Maia, com o "Estudo de um Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo", de 1930.

publicação de *Garden of City Tomorrow* em 1902; Patrick Geddes (1854 – 1932), biólogo por formação, mas que terá grande contribuição no campo do planejamento urbano e regional ao publicar *"Cities in Evolution. An introduction to the Town-Planning movement"* em 1915. Além de Raymond Urwin (1863 – 1940) e Barry Parker (1867-1947), esses dois últimos discípulos diretos de Ebenezer Howard. Barry Parker, especificamente, a convite da Companhia City, entre 1917 e 1919, esteve em São Paulo e projetou o bairro do Jardim América.

Os Estados Unidos, por sua vez, contemporaneamente ao que acontecia na Europa, designaram esse novo campo disciplinar por "City Planning", e ali destacamos entre os principais teóricos, Nelson Peter Lewis (1856-1924) que publicou em 1916 *"The Planning of the Modern City"*, obra dedicada aos "engenheiros municipais" os responsáveis, de acordo com Lewis, pelo planejamento urbano e construção das cidades. De acordo com Leme (1990) essa obra terá grande influência na segunda geração de urbanistas em São Paulo, como Ulhôa Cintra e Prestes Maia.

> "To the Municipal Engineers of the United States, the first man on the ground in city planning as in city building in the hope that it may help them to realize their responsibilities and opportunities in determining the manner in which our cities will develop this volume is dedicated." (LEWIS, 1923 p.3)

Daniel Burnham (1846 – 1912) responsável em conjunto de Edward H. Bennet (1874 – 1954), pelo novo planejamento urbano de Chicago após o incêndio de 1871 também terá grande repercussão no desenvolvimento do novo campo disciplinar, além de Frederick Law Olmsted (1822 – 1903), arquiteto e paisagista responsável pelo projeto do Central Park em Nova York inaugurado em 1857, entre outros.

Na França o nome desse campo disciplinar será "Urbanisme", que dará origem ao "Urbanismo" em português. Donat Alfred Agache (1875 – 1959), Eugène Hénard (1849 – 1923), Joseph Antoine Bouvard (1840 – 1920) e o franco-suíço Le Corbusier (1887 – 1965), estão entre os maiores teóricos da disciplina na França, sendo o conceito "Urbanismo" usado até os dias atuais no Brasil e nos países de língua espanhola. Bouvard, especificamente, atuará em São Paulo em 1911, com o "Plano Bouvard" para o Vale do Anhangabaú; e Agache, desenvolverá o "Plano Agache" para o Rio de Janeiro na década de 1930. Etimologicamente, a palavra "Urbanismo" estabelece uma relação direta com a palavra "Urbanização", que como vimos, já havia sido utilizada pelo engenheiro catalão Cerdà em seu tratado sobre Barcelona.

Em relação ao conceito de "Urbanismo", Donat Alfred Agache será o primeiro teórico a desenvolver um conceito para essa prática profissional e campo de conhecimento, definindo o "Urbanisme" em 1913, como a *"nova ciência da construção e do planejamento das cidades... é uma ciência de*

aplicação, pois possui, essencialmente, uma utilidade prática: controlar o desenvolvimento e o crescimento das cidades" (AGACHE, 1913 Apud OLIVEIRA, 2008 p 54).

Além das obras executadas e dos tratados publicados, vemos grandes exposições internacionais e encontros temáticos servirem para legitimar e espalhar esse novo conhecimento. De acordo com Piccinato (1974 p.166) citado por Simões Júnior (2014) entre 1886 e 1900 foram realizados 853 encontros temáticos, e entre 1900 e 1913 esse número saltou para mais de 2.271 encontros. Dentre eles, talvez o mais significativo tenha sido a Town Planning Conference de Londres de 1911 e que contou com a participação do engenheiro brasileiro Victor da Silva Freire, Diretor de Obras Públicas do município de São Paulo. De acordo com Simões Júnior (2014), esse congresso terá a participação significativa de grandes urbanistas da época, com representantes da Grã-Bretanha, França, Alemanha, Bélgica, Holanda, Itália e Estados Unidos.

Ainda de acordo com o autor, na maioria desses encontros temáticos realizados na Europa referenciamos a presença de alguns brasileiros, como o engenheiro sanitarista Saturnino de Brito (1864-1929), o engenheiro Arthur Motta (1879-1936) e o engenheiro civil Victor da Silva Freire (1869–1951), representantes diretos, de acordo com Leme (2000), da primeira geração de urbanistas que atuaram nas cidades brasileiras até 1930, aproximadamente.

Ainda no contexto europeu, alinhado às correntes mais racionalistas e progressistas, os Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna (CIAM) fundado em 1928 pelo arquiteto Le Corbusier, iniciam a perspectiva do Urbanismo aliada à arquitetura como método de enfrentar os problemas urbanos no terceiro congresso realizado em Frankfurt em 1930 e que tinha como tema o desenvolvimento racional do lote. No entanto será no quarto CIAM realizado em Atenas em 1933 cujo tema será a Cidade Racional, que o urbanismo como método torna-se ferramenta necessária para solucionar os problemas das cidades. Desse congresso temos a publicação da Carta de Atenas, documento que vai influenciar o Urbanismo realizado entre as décadas de 1930 e 1960.

As obras teorizadas pelos urbanistas Camilo Sitte, Ebenezer Howard e Joseph Stübben, Eugène Hénard e de Le Corbusier, entre outros teóricos, se perpetuaram rapidamente pela Europa e levaram à novas posturas e abordagens sobre o urbanismo enquanto campo disciplinar na formação de conceitos e proposição prática sobre as cidades; mas sem deixar de lado os conflitos, oposições e ambiguidades inerentes ao movimento de consolidação do campo, como ressalta Secchi (2006). Entre os culturalistas e progressistas, como destaca Françoise Choay (2005), vemos uma gradação de paradigmas e de soluções adotadas sobre a cidade industrial.

No Brasil, nas primeiras décadas do século XX, onde as cidades começavam a sentir os primeiros efeitos da industrialização, as obras desses teóricos chegaram por meio da circulação e contratação de profissionais nacionais e estrangeiros especializados nas questões urbanas, como também, foram recebidas por meio de publicações científicas, debates e congressos.

3.2.2 O Urbanismo em São Paulo: Primeira e Segunda Geração de Urbanistas.

O urbanismo que nasce na Europa e nos Estados Unidos se imiscui nos trópicos da América do Sul. Aqui, especificamente no Brasil, desponta num contexto emblemático e de contradições, onde as velhas oligarquias agrárias do colonialismo se defrontam com a emergência da Velha República.

O urbanismo aqui, sentiu o tempero objetivo da construção de uma nação e dos tempos modernos que se almejavam (RIBEIRO & PECHMAN, 1996). O projeto para Belo Horizonte, de 1895, projetado por Aarão Reis (1853-1936) para ser a nova capital do Estado de Minas, é significativa desses novos tempos, e horizontes tão promissores que a ideologia estatal e capitalista aspirava. Além de Belo Horizonte, no Rio de Janeiro, capital da nova República, outra obra emblemática empreendida pelo engenheiro Pereira Passos (1836 – 1913) a partir de 1903, tornou-se um paradigma para os primeiros planos urbanos a serem realizados no Brasil. Os projetos de Belo Horizonte e do Rio de Janeiro, ambos com inspirações reformistas de Haussmann para Paris, foram as primeiras experiências desse novo campo que ainda viria a se desenvolver no país.

Não diferente do que ocorrera nos países europeus, no Brasil, a prática profissional de intervir sobre o espaço urbano da cidade, até o fim do século XIX, estava muito circunscrito em suas áreas mais urbanizadas e associado, de um lado, à formação de arquitetura e ao curso de engenheiro-arquiteto, e de outro, relacionado à engenharia civil e sanitarista, cujo conceito designado era "*Melhoramento Urbano"*.

A construção, ampliação e ordenação de vias, o embelezamento, e principalmente, o saneamento das cidades, tornaram-se, nesse sentido, as principais pautas das intervenções, cujo principal objetivo era criar melhores condições de vida para os habitantes, no combate às epidemias, e propiciar o adequado cenário para a expansão econômica e cultural da sociedade industrial, que começa a indicar seus sinais sobretudo em São Paulo. Associada a essas principais pautas, temos também o início das primeiras legislações urbanísticas que apresentavam regras para ocupação do solo.

Essa primeira geração de urbanistas realiza melhoramentos em partes da cidade, são formados nos primeiros cursos de engenharia do país, como o da Escola Central do Rio de Janeiro, e no exterior.

Destacam-se dentre eles Francisco Saturnino de Brito, Theodoro Sampaio e Lourenço Baeta Neves (LEME, 1999).

Verifica-se associado ao esquematismo geométrico dos primeiros planos urbanos no país a própria evolução conjugada da engenharia e da medicina sanitarista. De acordo com Birkholz (1967) o desenvolvimento das técnicas de distribuição de água potável, da coleta e destinação final dos esgotos e do lixo urbano, e o sanear as cidades tornaram-se a tônica do urbanismo no final do século XIX e começo do XX. Em São Paulo, nesse período, destacamos o papel do Setor de Obras Públicas da Prefeitura, que de acordo com Simões (1990) até o fim do século XIX, provia a cidade de infraestruturas e intervenções urbanas de caráter localizado.

Ainda de acordo com Simões Júnior (1990), a própria palavra *Urbanismo*, só aparece como um conceito no Brasil pela primeira vez em 1916 em um texto de Victor da Silva Freire sobre a cidade de Belo Horizonte. Victor da Silva Freire Júnior, filho de pais brasileiros, nasceu em Lisboa em 1869 e formou-se em engenharia de construções civis pela Escola Politécnica de Lisboa e pela Ecole Nationale des Ponts et Chaussées de Paris (TOLEDO, 1996). Victor da Silva Freire chegou em São Paulo em 1895 e passou a trabalhar na superintendência de Obras Públicas.

Após a experiência na superintendência, entre 1897 e 1898, Freire será comissionado na Comissão de Saneamento estadual, presidida por Saturnino de Brito, e passará a dar aulas na Escola Politécnica de São Paulo nos cursos de engenharia civil e de engenheiros arquitetos. Em 1900, com a transformação da Seção de Obras Públicas da Prefeitura em Diretoria, Victor da Silva Freire passou a ser Diretor de Obras Públicas Municipais (CAMPOS, 1999).

No começo do século XX, o papel da Diretoria de Obras Públicas, com a presença fundamental de Victor da Silva Freire, diretor até 1926, quando se aposenta, desempenha uma atuação mais abrangente nos planos urbanos, envolvendo estudos além do centro da cidade e propondo soluções a problemas com médio prazo. Inspirado nas discussões do pensamento urbanístico na Europa do início do século XX, Freire trouxe para a experiência paulistana referências que superavam o modelo "haussmaniano", até então protagonista e principal referência para os planos de melhoramentos no país. (CAMPOS, 1999).

Neste ínterim, vemos que o urbanismo começa a consolidar-se como ciência em São Paulo, consolidação que virá a ser efetiva de modo contundente com a segunda geração de urbanistas que trabalha na cidade entre as décadas de 1930 e 1950. A partir dos anos 20, vemos que o processo de urbanização da capital acentua a necessidade de articulação e desenvolvimento de novos planos

urbanos que equacionassem o expansionismo, rodoviarismo e a verticalização que começavam a dar seus sinais na cidade.

A segunda geração de urbanistas elabora planos mais amplos ao observarem a cidade como um conjunto integrado, *"Com uma visão de totalidade, são planos que propõem a articulação entre os bairros, o centro e a extensão das cidades através de sistemas de vias e de transportes"* (LEME, 1999 p. 25).

Nos projetos urbanos da segunda geração de urbanistas encontramos as questões econômicas e regionais discutidas de modo categórico: as aberturas de avenidas, sistemas radiais e periféricos, por exemplo, eram justificadas economicamente, e urbanisticamente previam-se o crescimento urbano das cidades. Esses planos estavam alinhados com os ideários econômicos e urbanísticos de época, propuseram novas tipologias de organização urbana e de estrutura para as cidades e implicaram em novas tipologias paisagísticas desses territórios, além de serem delineados nesse contexto a gestação das primeiras propostas de organizar e estruturar as cidades em setores de atividades específicas, posteriormente entendidas como zoneamento. Como destaca Campos (1999 p. 219-220)

> "(...)Tal movimento significava "a passagem para novas escalas de intervenção e adoção de perspectivas ampliadas na visão das necessidades e transformações urbanas. Articulações viárias, até então medidas em centenas de metros, passavam a ser concebidas em dezenas de quilômetros; os polos do quadro urbano não eram mais as estações ferroviárias, os terminais de bondes, ou as sedes centrais do poder público e iniciativa particular, mas os vastos subúrbios e bairros industriais da capital(...)."

Francisco Prestes Maia e João Florence de Ulhôa Cintra fazem parte do início dessa segunda geração de urbanistas que atua nas cidades brasileiras a partir dos anos 1920 e 1930. O Urbanismo dessa geração aparece como campo de conhecimento e prática profissional quase concomitantes. As cidades brasileiras, principais capitais, tornaram-se o laboratório para os projetos desses engenheiros, engenheiros arquitetos, sanitaristas e militares, que institucionalizam, em certa medida esse conhecimento no Brasil.

Outra característica da segunda geração de urbanistas é o papel público do engenheiro planejador. De acordo com Leme (2010) com influências diretas de Nelson Peter Lewis com a publicação da obra "*Planning the Modern City: A Review of the Principles Governing City Planning"* em 1916, - a qual vimos no subcapítulo anterior - devia ser o engenheiro urbanista, por ser mais capacitado, o responsável pelo urbanismo e planejamento das cidades, e ter a sua disposição os mecanismos necessários para colocar em prática tais projetos. Essa geração de urbanistas é engajada na política, Luís Inácio Romeiro de Anhaia Mello (1891-1974) e Francisco Prestes Maia, foram ambos prefeitos

de São Paulo. Outros tantos foram chefes de departamentos de Obras e Urbanismo e funcionários públicos.

Em São Paulo, um dos fatores que contribuíram para a consolidação do urbanismo da segunda geração foi trazê-lo no âmbito das disciplinas das escolas de engenharia. De acordo com Birkholz (1967) em 1928 a cadeira de Composição Geral do curso de engenheiro-arquiteto da Escola Politécnica de São Paulo, passou a denominar-se, após reforma de Anhaia Mello, "Estética, Composição Geral e Urbanismo" sendo que Estética e Composição Arquitetônica (1ª parte) era desenvolvida no quarto ano e Composição Arquitetônica (2ª parte) e o Urbanismo, no quinto ano da graduação.

De acordo com Birkholz, o ensino de urbanismo, especificamente, consistia na conceituação de urbanismo e urbanização; estudo da administração, das finanças e legislação das cidades. Contemplava: a rua, o sistema de vias, a circulação e os transportes, o quarteirão, os edifícios públicos e particulares, o centro das cidades, os bairros, os espaços livres e os serviços públicos, e finalizava com o estudo das Cidades-Jardins e dos planos regionais e nacionais.

O autor ainda destaca que nesse contexto, até a década de 1930, a posição do arquiteto como profissional independente ainda não estava consolidada no Brasil. O Decreto nª 23.569, de 11 de dezembro de 1933, regulou no Brasil o exercício profissional do engenheiro, do arquiteto e do agrimensor, organizando o Conselho Federal de Engenharia e Arquitetura (CONFEA) e os Conselhos Regionais de Engenharia e Arquitetura (CREA). Nesta lei, as atribuições ainda vigentes do urbanista eram reservadas exclusivamente aos arquitetos, aos engenheiros-arquitetos e aos engenheiros civis. Com o Decreto Lei n. 8.620, de 10 de janeiro de 1946, no Art. 16, criou-se então a profissão de Urbanista como atribuição das profissões civis de engenheiro e arquiteto.

Nesse período surgem as primeiras faculdades de arquitetura em São Paulo: A Faculdade de Arquitetura Mackenzie em 1947 e a Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo em 1948. A partir de 1950, surgem os primeiros cursos de Urbanismo, funcionando nas próprias faculdades de Arquitetura como cursos de pós-graduação. Eles apresentavam uma duração média de dois anos e eram reservados exclusivamente à arquitetos e engenheiros, que ao concluí-los, recebiam um diploma de "urbanista", uma prática que por sinal, já vinha acontecendo também nos países europeus, nos Estados Unidos e em outros países da América Latina.

Do início do século XX à segunda geração de urbanistas em São Paulo, encontramos uma circulação de ideias urbanísticas entre técnicos e profissionais por meio da circulação de conteúdos e manuais técnicos em revistas especializadas, congressos e experiências práticas. Como também,

na contratação de técnicos estrangeiros que trabalharam e trouxeram ao Brasil os debates presentes nos seus países de origem, como a vinda de Joseph-Antoine Bouvard em 1911 em São Paulo, na elaboração do "Plano Bouvard" para o Vale do Anhangabaú e por estar à frente da criação da *City Of San Paulo Improvements and Freehold Land Co. Ltd*, também conhecida como Companhia City, empresa loteadora responsável pelos bairros jardins: Europa, América, Pacaembu, entre outros. (D'ELBOUX, 2015)

Para o desenvolvimento do projeto urbano do bairro Jardim América, chegará em São Paulo, por meio da Companhia City em fevereiro de 1917, o arquiteto e urbanista Barry Parker (1867-1947), discípulo direto de Ebenezer Howard, o criador da Cidade-Jardim (ANDRADE, 1998). Temos também a presença de Donat Alfred Agache no Rio de Janeiro na proposição do "Plano Agache" em 1930 e de Le Corbusier, em duas ocasiões, 1929 e 1936, no Rio de Janeiro e em São Paulo. É igualmente sintomático nesse período dos entreguerras, que muitos dos referenciais teóricos dessa geração de urbanistas deslocam-se do contexto europeu, sobretudo da França, e recaem nas experiências estadunidenses, com o advento do *zooning*, *planning*, *Civic Art*, *City Beautiful*, etc.

Período singular para as cidades brasileiras será o que se inicia em 1930 e se estende até a década de 1950. Muitos planos regionais são elaborados, projetos para cidades novas e crença no planejamento com visão de totalidade e previsão, articulação e circulação. Apresentaremos a seguir um pouco desse período com a experiência de Francisco Prestes Maia em três situações distintas.

3.3 Anos de amadurecimento intelectual e profissional: Suas contribuições em São Paulo, Campinas e Santos

3.3.1 Plano de Avenidas para São Paulo

A partir dos anos 30 do século passado, a cidade de São Paulo começa a galgar o *status* de Metrópole sob o influxo crescente da industrialização, das atividades comerciais e financeiras e associado a um significativo aumento populacional. As imigrações que já se intensificavam desde o final do século XIX, em conjunto com as migrações nacionais marcam a multiplicidade étnica e cultural que passa a conformar a imagem paulistana, característica até os dias atuais. No senso da década de 1920, havia em São Paulo, aproximadamente, 579.033 habitantes, no entanto, entre 1920 e 1940 essa população mais que duplicou atingindo a cifra de 1.326.261 habitantes (MATOS, 2015). Como destaca Francisco Prestes Maia e Ulhôa Cintra nas publicações do Boletim de Engenharia:

> "A capital paulista sofre uma verdadeira crise de crescimento. Há pouco menos de duas décadas seus problemas edilitários eram simples – quanto podem ser os

> de uma cidade comum. De então, porém, um novo aspecto esboçou-se, tomou forma, e hoje levanta-se ante os olhos dos responsáveis pelo seu futuro: São Paulo marcha com passo mais rápido que o normal, e de tal modo se vai distanciando das suas congêneres deste e dos outros continentes, que não pode subsistir dúvida que ela está em uma fase decisiva da sua existência: a da sua passagem para o rol das grandes metrópoles. (MAIA; CINTRA. 1924, p.56)



FIGURA 101 - RUA QUINZE DE NOVEMBRO, 1929. COLEÇÃO THEODOR PREISING. FONTE: INSTITUTO MOREIRA SALLES (2019)

O crescimento da construção civil com as inversões imobiliárias em São Paulo também caracteriza o período dos anos 30 a 50. Vemos uma redefinição territorial com novas áreas comerciais, industriais, financeiras e de moradia na capital. Em 1930 São Paulo apresentava 3.922 novas construções; em 1940 esse número saltou para 12.490 e na década de 1950 chegou a 21.600 construções (MORSE, 1970).

A cidade apresentava uma multiplicidade de novos loteamentos, em sua maioria periféricos, o que trazia à gestão municipal a provisão de infraestrutura para esses novos bairros. A Light & Power, concessionária canadense que detinha o monopólio dos transportes por bondes e transmissão de energia elétrica na cidade, já não conseguia atender com suas estruturas os loteamentos mais distantes, e cada vez mais frequente tornou-se a necessidade da geração de energia elétrica para subsidiar o crescimento industrial e atender a população. Os "apagões" eram frequentes, e a cultura do automóvel já começava a dar seus sinais na cidade. Nesse cenário, a industrialização, verticalização e o rodoviarismo passaram a ser o tripé que constituiria os futuros planos urbanos para a cidade.

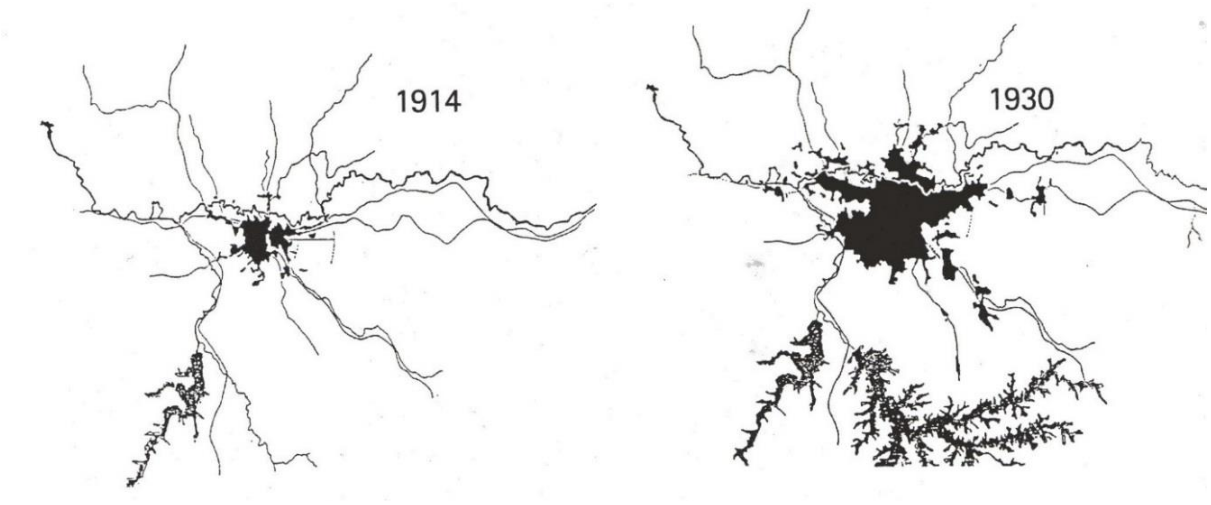


FIGURA 102 - ÁREA OCUPADA EM SÃO PAULO ENTRE 1914 E 1930. FONTE: GROSTEIN (1987)

Os problemas decorrentes dessa concentração populacional, geração de energia, crescimento da indústria e da construção civil, levou a políticas urbanas e de obras na capital que visavam o adequado crescimento urbano da cidade. Francisco Prestes Maia, em uma análise sobre a evolução urbana da capital, em texto de 1954[75], assinala que esses movimentos "*pró-urbanização"* correspondem aos surtos urbanísticos que existiram em São Paulo. Foram quatro *surtos* segundo Maia, todos eles após o advento da ferrovia. O primeiro por volta de 1875, no governo João Theodoro (1872-1875), O segundo no início do século XX na administração Antônio Prado (1899-1911) com o papel do Setor de Obras Públicas do município. O terceiro na administração de Raymundo da Silva Duprat (1911-1914), com obras pontuais na área central da cidade com o plano Bouvard de 1911 para o Vale do Anhangabaú e com as contribuições de Victor da Silva Freire, e o quarto, a qual o próprio Prestes Maia faz parte, de 1938 a 1945, em sua primeira gestão como Prefeito de São Paulo, quando aplica o seu "Plano de Avenidas" desenvolvido em 1930.

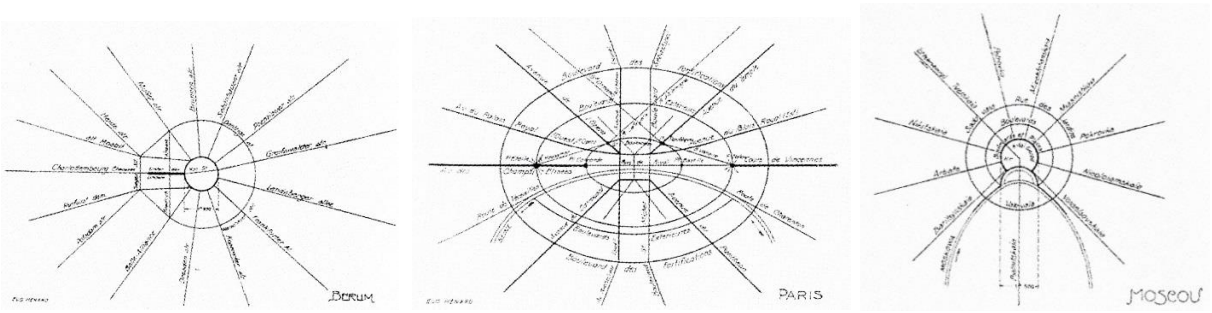
De acordo com Leme (1990) o Plano de Avenidas é resultado de um longo processo de desenvolvimento de ideias e propostas para o centro da cidade que vinham sendo discutidas por engenheiros e técnicos da Prefeitura de São Paulo desde 1910. A primeira proposta, e que será inclusive citada por Prestes Maia ao longo do Plano, será desenvolvida pelo Diretor de Obras Públicas do município, Victor da Silva Freire, em 1911 na ideia de "circuito exterior" nos "melhoramentos de São Paulo". Outras propostas, como o "Perímetro de Irradiação" presente no Plano de Avenidas, já estavam sendo trabalhadas por Ulhôa Cintra desde 1922 no *"projecto de irradiação e expansão"*. Em 1924 Ulhôa Cintra, aprofundando seus estudos iniciais, publica no Boletim do Instituto de Engenharia o *"Projecto de uma avenida circular constituindo perímetro de irradiação"* e justifica o sistema radial-perimetral para a cidade de São Paulo (CAMPOS, 1999).

De acordo com o urbanista, o sistema de viação de São Paulo desenvolveu-se de modo mais semelhante às cidades europeias do que às americanas; e apresenta como fundamentação teórica para o seu "Perímetro de Irradiação", o arquiteto e urbanista francês Eugène Hénard, que na comparação do traçado viário de três cidades europeias: Berlim, Paris e Moscou, percebe um elemento em comum:

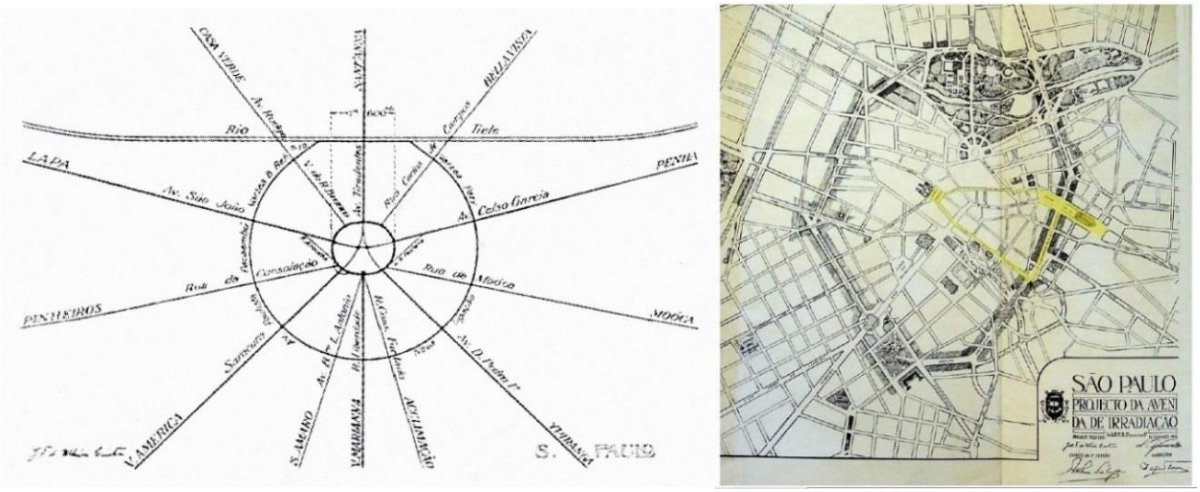
> "uma espécie de circuito fechado ou coletor, que nos propomos chamar perímetro de irradiação e que, traçado a uma certa distância do centro matemático da cidade (...) representa um grande papel no plano das três capitais; por assim dizer, o regulador da circulação convergente(...) É ele que recebe as correntes afluentes e que as distribui em seguida, com o auxílio das pequenas ruas

[75] Texto para abertura de um livro não publicado que pretendia ser um documento fotográfico de São Paulo (TOLEDO, 1996)

> secundarias até o edifício ou a casa que é o escopo do movimento individual de cada elemento da circulação" (CINTRA,1924, Apud CAMPOS, 1999 p 332)



FIGURAS 103, 104 E 105 - ESQUEMAS DE EUGÈNE HÉNARD PARA BERLIM, PARIS E MOSCOU. FONTE: SOMEKH; CAMPOS (2002)



FIGURAS 106 E 107 - PERÍMETRO DE IRRADIAÇÃO DE ULHÔA CINTRA PARA SÃO PAULO, 1924. FONTE: SOMEKH; CAMPOS (2002)

Como vimos anteriormente, entre 1924 e 1926 Prestes Maia e Ulhôa Cintra desenvolverão novas propostas para esse perímetro, aprofundando os estudos iniciais em um conjunto de artigos publicados no Boletim do Instituto de Engenharia com o título de *"Os Melhoramentos de São Paulo"*. Nessas publicações, os urbanistas adotam o conceito de perímetro de irradiação para o centro da cidade na proposição de uma via circular, no entanto para a expansão da cidade, eles apresentam o conceito de vias radiais do urbanista alemão Joseph Stübben. Esses dois conceitos são contraditórios. Enquanto o plano de Hénard converge as vias para o centro da cidade, Stübben promove uma expansão periférica por suas vias radiais.

Muitas das questões trabalhadas no perímetro de irradiação de Ulhôa Cintra, como também nos artigos de Maia e Cintra serão desenvolvidas posteriormente no Plano de Avenidas entre 1927 e 1930, sobretudo a proposição do modelo radial-perimetral, que será a base para a concepção de cidade implícita no plano de Francisco Prestes Maia.

O "Estudo de um Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo" está dividido em nove capítulos e um apêndice, apresentado na seguinte ordem: *Introdução, Desapropriações*, *Recursos Financeiros*, *Perímetro de irradiação*, *Radiais*, *Perimetrais do Tietê*, *Sistemas de transportes (estradas de ferro), Sistemas de transportes (metropolitano, bondes e ônibus*)e *Extensão*, além do *Apêndice,* formado pelos subcapítulos *Parques e Ponte Grande.* O plano apresenta duas apresentações iniciais, a primeira assinada pelo Engenheiro Arthur Saboya, que na época era Diretor do Departamento de Obras e Viação Pública da Prefeitura, e a segunda pelo próprio Prestes Maia intitulada "Duas palavras". Apesar de Prestes Maia assinalar em sua apresentação que tal plano seria um "livrinho", o mesmo apresenta 355 páginas com 234 ilustrações, com perspectivas elaboradas pelo próprio urbanista (LEME, 1990)

> "Este livrinho, originou-se de um estudo para ligação de diversas avenidas e logradouros, que a Prefeitura projetava. Estudo summario e despretensioso de repartição, como tantos que diariamente os archivos sepultam...merecidamente." (MAIA, 1930 Apud LEME, 1990 p.17)

Francisco Prestes Maia apresenta o "Plano de Avenidas" como um conjunto de projetos urbanos justificados financeiramente, além de sugestões possíveis de serem executadas pela Prefeitura. Prestes Maia tinha 34 anos quando publicou seu Plano de Avenidas, e revela que detinha um conhecimento avançado para além dos aspectos técnicos e urbanísticos, versando também sobre orçamento municipal, contabilidade, administração pública e direito.

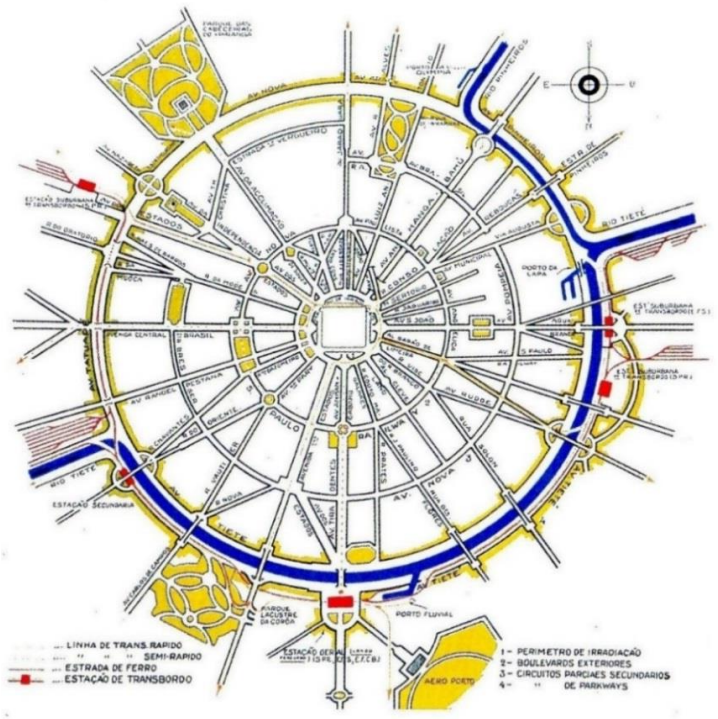


FIGURA 108 - MODELO RADIAL-PERIMETRAL "SCHEMA THEORICO" PROPOSTO POR PRESTES MAIA. FONTE: TOLEDO (1996)

Nos três primeiros capítulos do Plano de Avenidas: ***"Introdução"***, ***"Desapropriações"*** e ***"Recursos Financeiros"***, encontramos um conjunto de justificativas e objetivos que apresentam o alcance do plano para a cidade. Vemos que Maia aborda as necessidades de possíveis desapropriações em São Paulo afim de implementar o seu perímetro de irradiação, radiais e perimetrais; além de justificar as receitas necessárias para a implementação das obras e de como obtê-las por meio de novos dispositivos legais.

De acordo com Prestes Maia, seria conveniente, para o caso de São Paulo, o estudo dos processos verificados nas grandes cidades internacionais e aprender com eles a técnica urbanística adotada, a fim de saltar algumas etapas e evitar possíveis riscos. Não à toa, todo o conjunto do Plano de Avenidas esteja repleto de citações, em todos os seus capítulos, de práticas, técnicas e teorias urbanísticas desenvolvidas e implementadas em grandes cidades estrangeiras. Vemos que Prestes Maia apresenta a necessidade de um plano que preparasse São Paulo para a "modernidade", e encontrou na experiência internacional, um espelho e futuro próximo para a Capital.

> "Hoje possuímos (...) os ensinamentos de todo o movimento mundial de urbanismo dos últimos tempos, o que nos poderá evitar passos em falso a que outras cidades não escaparam" (MAIA, 1930 Apud OLIVEIRA, 2008 p.282)

Para o urbanista, qualquer projeto de rua apresenta uma concepção de cidade. Nesse sentido, o aspecto viário na composição do Plano de Avenidas seria o principal procedimento metodológico para o seu desenvolvimento. E de acordo com Leme (1990) nos temas mais custosos como desapropriações e recursos financeiros, Prestes Maia apresenta uma característica cuidadosa e conservadora. Para o urbanista, a legislação urbanística na cidade não deveria ser radical no momento da desapropriação, mas sim habilidosa afim de alcançar os objetivos do Plano, conciliando a necessidade das obras com os interesses imobiliários.

É apenas no quarto, quinto e sexto capítulos, ***"Perímetro de Irradiação", "Radiais" e "Perimetrais do Tietê"***, que Prestes Maia desenvolve urbanisticamente os aspectos técnicos do plano. No Perímetro de Irradiação, fundamentado em Eugène Hénard, encontramos a proposta de uma via circular em torno ao centro da cidade. Para o urbanista, o Vale do Anhangabaú de um lado, e de outro, a várzea do Carmo, eram obstáculos físicos para a expansão do centro. Assim, Maia recomenda o descongestionamento e a expansão do centro da cidade com sistemas de avenidas e viadutos que superassem essas barreiras (LEME, 1990). Tal sistema, de acordo com o urbanista, ampliaria a área central da cidade, descentralizaria a vida comercial, desviaria as correntes de passagem, distribuindo a circulação e integrando setores segregados.

E apoiado em Joseph Stübben, Prestes Maia propõe um sistema de vias radiais traçadas a partir do perímetro de irradiação em direção a todos os quadrantes da cidade e que estabelecesse as ligações viárias entre as outras duas perimetrais propostas: a "*boulevard exterior"* e o *"sistema de Parkways"*. Para Prestes Maia, o sistema radial proposto para São Paulo já existia implicitamente na cidade por suas vias naturais que convergiam para o centro, bastaria apenas melhorá-lo e qualificá-lo enquanto um sistema.

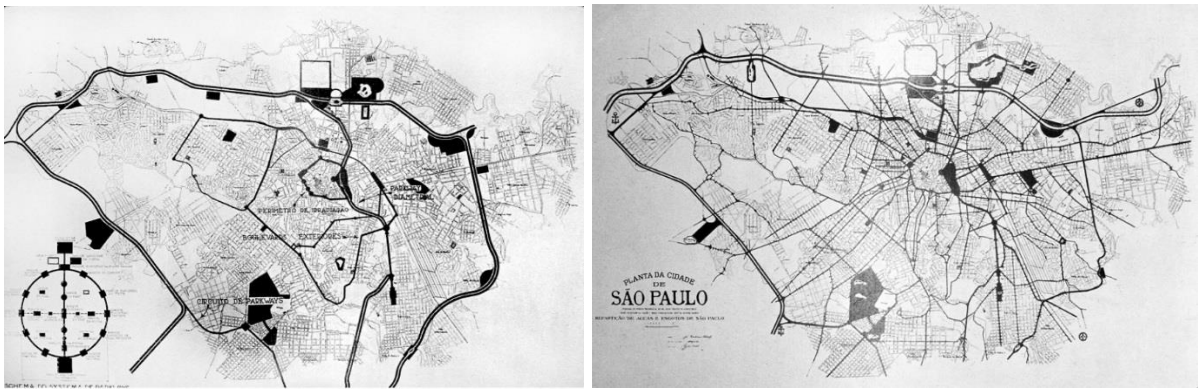


FIGURA 109 E 110 - AS PERIMETRAIS E RADIAIS PROPOSTAS POR PRESTES MAIA NO PLANO DE AVENIDAS. FONTE: OLIVEIRA (2008)

A segunda perimetral, *"boulevard exterior",* seria traçada sobre parte do leito das linhas férreas na cidade, da São Paulo Railway e da Sorocabana. E a terceira perimetral, chamada de *"sistema de Parkways",* seria composta pelas marginais do Tietê, traçadas à época por Ulhôa Cintra; e do Pinheiros, previstas pelos melhoramentos da Light & Power e Companhia City, seguindo pelas cabeceiras do Ipiranga e descendo o vale do Tamanduateí. Para Prestes Maia, seriam avenidas rápidas, amplas e com a presença abundante de vegetação arbórea inspirada nas experiências das *parkways* norte-americanas.

O tema do sétimo e oitavo capítulo do Plano de Avenidas, ***"Estradas de ferro"*** e **"*Metropolitano, tramways e omnibus*"**, contempla as recomendações para os sistemas de transportes da cidade, individuais e coletivos. Ao longo desses capítulos Maia propõe a recolocação das vias férreas que atravessavam a cidade para a margem esquerda do rio Tietê, de modo que ficassem adaptadas ao novo traçado viário, o urbanista se refere especificamente aos trilhos da São Paulo Railway e da Sorocabana, e propõe também a unificação de todos os terminais em uma única estação, nas proximidades da Ponte Grande (CAMPOS, 1999). Maia apresenta experiências nos transportes coletivos realizadas nos Estados Unidos e na Europa, e defende uma posição contrária a renovação do contrato de viação com a companhia Light & Power. De acordo com o urbanista, a renovação do contrato com a empresa canadense, que detinha o monopólio da concessão de transportes coletivos da cidade, ameaçava a execução das obras viárias presentes no Plano de Avenidas. De acordo com o urbanista:

> "Um systema de viação urbana não pode ser deixado ao sabor das empresas que o exploram. Elle constitue um elemento formidável e decisivo de vida e movimento. Maximé nas agglomerações em rápido desenvolvimento, e que é mister dirigir, esse instrumento de urbanização e não fugir a sério controle municipal" (MAIA, 1930 Apud LEME, 1990 p.43)

Apresentando informações sobre a legislação urbanística vigente, o tema do nono capítulo, ***"Extensão"*** é a expansão da cidade pelas radiais. De acordo com Cristina Leme (1990 p.15) Maia aborda a legislação específica de zoneamento e abertura de ruas, além de discutir a expansão da cidade *"em termos de estrutura viária e descentralização das atividades de comércio e serviços"*. De acordo com o urbanista:

> "(...)adaptado a topographia. As grandes radiaes de área urbana prolongar-se-ão em todas as direções e particularmente na das grandes estradas, parallelamente as vias férreas e na direção dos centros satellites" (MAIA, 1930 Apud LEME, 1990 pp.38-39)

Por fim, o ***apêndice*** do Plano é dividido em duas partes, ***"parques"*** na qual Maia apresenta os parques propostos e articulados aos sistemas de áreas verdes da cidade, e a ***"ponte grande"*** (atual Ponte das Bandeiras) com detalhes construtivos de uma ponte proposta sobre a margem do rio Tietê e que aparece na capa do Plano de Avenidas.

Notamos que mesmo trazendo uma racionalidade às vias de circulação na cidade, Prestes Maia não poupou dos aspectos estéticos com seus sistemas de áreas verdes nos espaços públicos. Como na interligação da Sé com o Parque Dom Pedro na área central e nas "*Parkways*" das vias marginais.



FIGURA 111 - INTERLIGAÇÃO DA SÉ COM O PARQUE DOM PEDRO. FONTE: TOLEDO (1996)

Os sistemas de áreas verdes urbanas em Francisco Prestes Maia têm clara influência estadunidense. Associadas aos sistemas de circulação, tornaram-se um instrumento de organização e embelezamento do espaço urbano. Nos Estados Unidos, desde o início do século XX a questão da circulação, atrelada à indústria automobilística, foi pauta dos planos e teorias urbanísticas difundidas nos centros e subúrbios. Elas utilizavam os espaços públicos, como parques de grandes

proporções e sistemas de áreas verdes – conjunto de parques ligados por avenidas -, como componentes estruturadores do traçado urbano e necessários à nova cidade em formação e ao viver urbano (LIMA, 2007). Encontramos essa fundamentação nos movimentos *Comprehensive City Planning, Civic Art* e *City Beautiful* difundidos nesse período e que se fizeram presentes nos planos de Francisco Prestes Maia.

O Plano de avenidas vai orientar as gestões dos prefeitos Fabio Prado e Prestes Maia no período de 1934 a 1945. Na sua primeira gestão como Prefeito de São Paulo, nomeado pelo Estado Novo, Prestes Maia centrou suas ações na finalização das obras que haviam sido iniciadas pelo seu predecessor, Fábio Prado. Nos aspectos viários priorizou o perímetro de irradiação, abrindo um conjunto de avenidas, além dos túneis da Avenida Nove de Julho e finalização das obras do novo Viaduto do Chá (CAMPOS, 1999). Maia remodelou a expansão do sistema viário da cidade assentadas nos princípios de centralização, expansionismo, verticalização e rodoviarismo (MATOS, 2015). Temos a inauguração da Biblioteca Municipal e do Estádio do Pacaembu, cujas obras haviam sido iniciadas na gestão Fábio Prado, como também um conjunto de novas praças e jardins públicos na cidade.



FIGURA 112 - PRAÇA DA SÉ EM 1940. COLEÇÃO HILDEGARD ROSENTHAL. FONTE: INSTITUTO MOREIRA SALLES (2019)

No contexto da implantação do Plano de Avenidas vemos uma cidade em transformação, que deixava o transporte coletivo sobre trilhos e adotava o transporte sobre pneus. Com o Plano de Avenidas, a interligação entre os bairros, e deles com o centro da cidade tornou-se mais eficiente. O vale do Anhangabaú foi remodelado, foi construída a Ponte Grande "Ponte das Bandeiras" transpondo o Tietê; além de iniciar obras que se completariam nas décadas seguintes, como a Avenida Itororó, atual Avenida 23 de Maio, Radial Leste, Avenida Rio Branco, Avenida Sumaré, entre outros. *"A execução das obras viárias transforma a estrutura urbana de São Paulo, preparam a cidade para o desenvolvimento econômico que se [concretizaria] nas décadas seguintes"* (LEME, 1990 p. 7)

No Plano Regional de Santos, que apresentaremos ao longo desse capítulo, Prestes Maia afirma que foram publicadas críticas positivas nos Estados Unidos em relação ao seu Plano de Avenidas

e às obras executadas em São Paulo durante a sua gestão (MAIA, 1950). Como a de Francis Violich, da Columbia Fundation de São Francisco, em livro publicado em 1944 "*cities in Latin América"* que após percorrer muitas cidades sul-americanas afirma:

> The city planning attack on São Paulo exhits a boldness of approach that no planner in any United States city has dared to show. São Paulo's program of modernization and reorganization of her civic facilities into an efficient, attractive scheme, stands as an example of what may be gained by city planners and city builders in the United States out of closer contact and cooperation with South American Technicians. (MAIA, 1950 p. 237)
>
> O ataque de planejamento urbano em São Paulo revela uma ousadia de abordagem que nenhum planejador em qualquer cidade dos Estados Unidos se atreveu a mostrar. O programa paulistano de modernização e reorganização de suas instalações cívicas em um esquema eficiente e atraente é um exemplo do que pode ser obtido pelos planejadores urbanos e construtores de cidades nos Estados Unidos, por meio de um contato mais próximo e cooperação com os técnicos sul-americanos. **Tradução do autor.**

Ao comentar sobre o Plano de Avenidas, Prestes Maia afirma que a formação intelectual e a prática profissional do urbanismo no Brasil tinham que responder com as necessidades locais, de cada cidade. De acordo com o urbanista, *"Os processos americanos, em verdade maravilhosos, mas de uma eficiência relativa mesmo lá, com mais forte razão só caberão aqui temperados com o molho nativo, isto é, mediante oficialização e direção forte"* (MAIA, 1950 p. 203)

Os referenciais teóricos caberiam na realidade brasileira na medida em que os problemas concretos das cidades fossem revelados. Para Prestes Maia, entre o discurso e a prática do urbanismo havia um longo processo de amadurecimento na formação, que seria atingido nas experiencias adquiridas em cada cidade, em cada particularidade. Como veremos a seguir, de modo bem resumido, esse olhar atento às características de cada território estará presente no Plano de Melhoramentos Urbanos para Campinas.

3.3.2 Plano de Melhoramentos Urbanos para Campinas

Após a publicação do Plano de Avenidas, Francisco Prestes Maia será convidado pela prefeitura de Campinas, em 1934, para a elaboração do Plano de Melhoramentos Urbanos para a cidade. Na década de 1930, Campinas era a cidade do interior paulista mais significativa economicamente, alcançando níveis crescentes de industrialização, e o intuito de remodelar a cidade já era pauta de debates na prefeitura e na câmara dos vereadores desde o final da década de 1920.

Cabe destacar que no final do século XIX a cidade de Campinas foi assolada pela febre amarela. Na época, Francisco Saturnino de Brito fora contratado pela prefeitura e iniciou as primeiras obras

de drenagem e canalização de córregos, abastecimento de água e tratamento do esgoto e do lixo na cidade. Já no início do século XX, as atividades industriais acompanhadas do crescimento populacional com as migrações e imigrações e do lançamento de novos loteamentos, dão a tônica de uma cidade que buscava sua modernização e desenvolvimento. De acordo com Badaró (1996) a partir de 1929, parte da classe econômica e política de Campinas reivindica a necessidade de um plano que orientasse o crescimento da cidade.

Entre as décadas de 1920 e 1930, o número de bairros novos construídos em Campinas, e sem planejamento em sua maioria, cresceu em direção às regiões mais periféricas do centro urbano, o que levou à problemas de conexão viária dos bairros entre si e deles com o centro. De acordo com Badaró (1996), as necessidades de novas habitações, a mobilidade proporcionada pelos automóveis e o apelo à bairros exclusivamente residenciais, foram os principais motivadores para a expansão desses bairros novos. De acordo com o autor:

> "As estreitas ruas centrais com suas edificações do século passado [XIX] representavam então a antítese do progresso. Tornou-se imperativa uma reforma radical que criasse amplas avenidas, possibilitasse a construção de prédios modernos à semelhança da capital e que obedecesse também aos preceitos do urbanismo moderno quanto às áreas de expansão urbana." (BARADÓ, 1996 p. 38)

Em 1928, os engenheiros Jorge Macedo Vieira[76] e Carl A.Oelsner, foram contratados pela Prefeitura de Campinas, na gestão de Orosimbo Maia, para a realização da Planta Cadastral da cidade que evidenciasse todos os novos loteamentos que estavam sendo aprovados (KROGH, 2018). A planta foi entregue em 1929, e foi utilizada como base para os projetos posteriores de planejamento urbano na cidade.

[76] Colega de turma de Prestes Maia, e autor dos projetos para as cidades novas de Maringá e Águas de São Pedro.

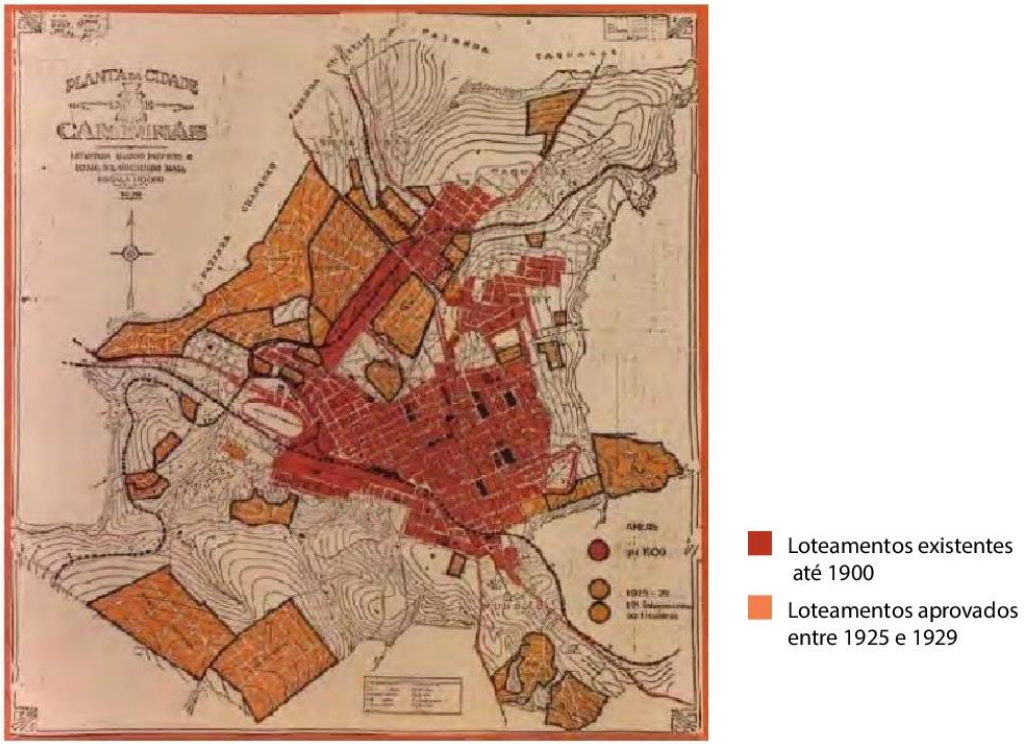


FIGURA 113 - EXPANSÃO DOS LOTEAMENTOS EM CAMPINAS. FONTE: BADARÓ (1996).

De acordo com Daniela Krogh (2018) em maio de 1929, o vereador Waldemar Rangel Belfort de Matos, trouxe o debate para o planejamento de Campinas na câmara dos vereadores, apontando para a necessidade de se elaborar um plano, de acordo com os preceitos do urbanismo, para a remodelação de Campinas e indicou o então urbanista paulista Luís Inácio Romeiro de Anhaia Mello para a execução do projeto.

Em outubro de 1929 Anhaia Melo apresentou uma proposta de projeto urbano no seu relatório entregue à câmara dos vereadores, proposta que não contemplava uma remodelação integral, eram diretrizes de projeto. No entanto, os desenlaces políticos com a Revolução de 1930, esvaziaram da Prefeitura e da Câmara campinense as discussões sobre o planejamento da cidade. Discussão que foi retomada em 1933, na gestão do prefeito indicado Perseu Leite de Barros através do engenheiro Carlos W. Stevenson em reunião realizada na Rotary Club de Campinas (KROCH, 2018). Em 1934, decidiu-se pela contratação de Francisco Prestes Maia para a elaboração do projeto, plano aprovado em 1938 pelo ato municipal nº 118 de 23 de abril. O plano teria uma execução gradativa, sem apresentar uma data de conclusão das intervenções[77]. No entanto, suas principais obras se estenderam até o final da década de 1960, aproximadamente.

[77] CAMPINAS. Ato n. 118 de 24 de março de 1938. Aprova o Plano de Urbanismo de Campinas. In: Atos promulgados no exercício de 1938. Campinas: Linotypia da casa Genoud, 1938.

No Plano de Campinas, Francisco Prestes Maia, explora os aspectos estéticos da cidade na valorização das paisagens urbanas. Em seus estudos preliminares, confere especial atenção às características do solo e da vegetação nativa na região. Os parques públicos existentes da cidade, como os propostos pelo urbanista, associados aos edifícios públicos são tomados no plano como símbolos monumentais. Todavia, o novo tratamento viário proposto para o centro da cidade, à exemplo do que propusera quatro anos antes para São Paulo, levará a demolição de edifícios históricos, como a Igreja do Rosário, situada no Largo do Rosário, que foi demolida e reconstruída em outra região.

Uma característica interessante no Plano de Melhoramentos é que a prefeitura é apresentada como isenta, ou realizadora das demandas da sociedade civil representada por membros de segmentos influentes da comunidade, como na Comissão de Urbanismo, que fora constituída com a função de julgar e aprovar, ou não, as medidas propostas pelo plano.

Para o urbanista, o plano para Campinas devia ser compreensivo, abrangendo os principais aspectos da vida da população e estendendo-se a todo o município[78]. E nos aspectos metodológicos, aponta também que o plano devia ser técnico "científico", apoiado em três bases principais: Em estatísticas e investigações mais ou menos minuciosas; fundamentado em critérios e análises precisas, e orientado pela experiência estrangeira no que fosse cabível. Em relação às experiencias internacionais, o urbanista cita o urbanismo alemão *"Der Stadtbau"* e o norte americano *"City Planning"*.

De acordo com Prestes Maia, o plano para Campinas seria desenvolvido em 10 etapas explicitadas ao longo do documento, e podemos sintetizá-las em 3 principais vetores que aferimos do conjunto**: Pesquisa histórica e documental sobre o objeto *(Surveys)***, discorrendo sobre a formação de Campinas, seu desenvolvimento e necessidades ao longo do tempo, bem como na consulta aos documentos de repartições públicas e instituições. Essas informações aparecem nas etapas: 1 "Coleta de dados" e 2 "Inquérito cívico e técnico". O segundo vetor, com base nas pesquisas anteriores, se refere aos **levantamentos primários e sugestões**, apresentando uma síntese dos dados obtidos e as primeiras sugestões técnicas do plano. Essas informações aparecem nas etapas: 3 "Elaboração e crítica dos resultados anteriores", 4 "Esboços preliminares" e 5 "Concursos auxiliares". O terceiro vetor se refere ao **urbanismo como resposta técnica definitiva**, discorrendo sobre as principais recomendações e propostas desenvolvidas para a cidade, bem como as desapropriações e receitas necessárias para o empreendimento e a necessidade da divulgação do

[78] RELATÓRIO da exposição preliminar. In: Relatório dos trabalhos realizados pela Prefeitura Municipal de Campinas durante o exercício de 1935. Campinas: Linotypia da Casa Genoud, 1934, p. 69 – 128.

plano para com a sociedade. Essas informações aparecem nas etapas: 6 "Plano propriamente dito", 7 "Exposição de recursos",8 "Exposição geral ou relatório", 9 "Propaganda" e 10 "Estudos complementares e eventuais".

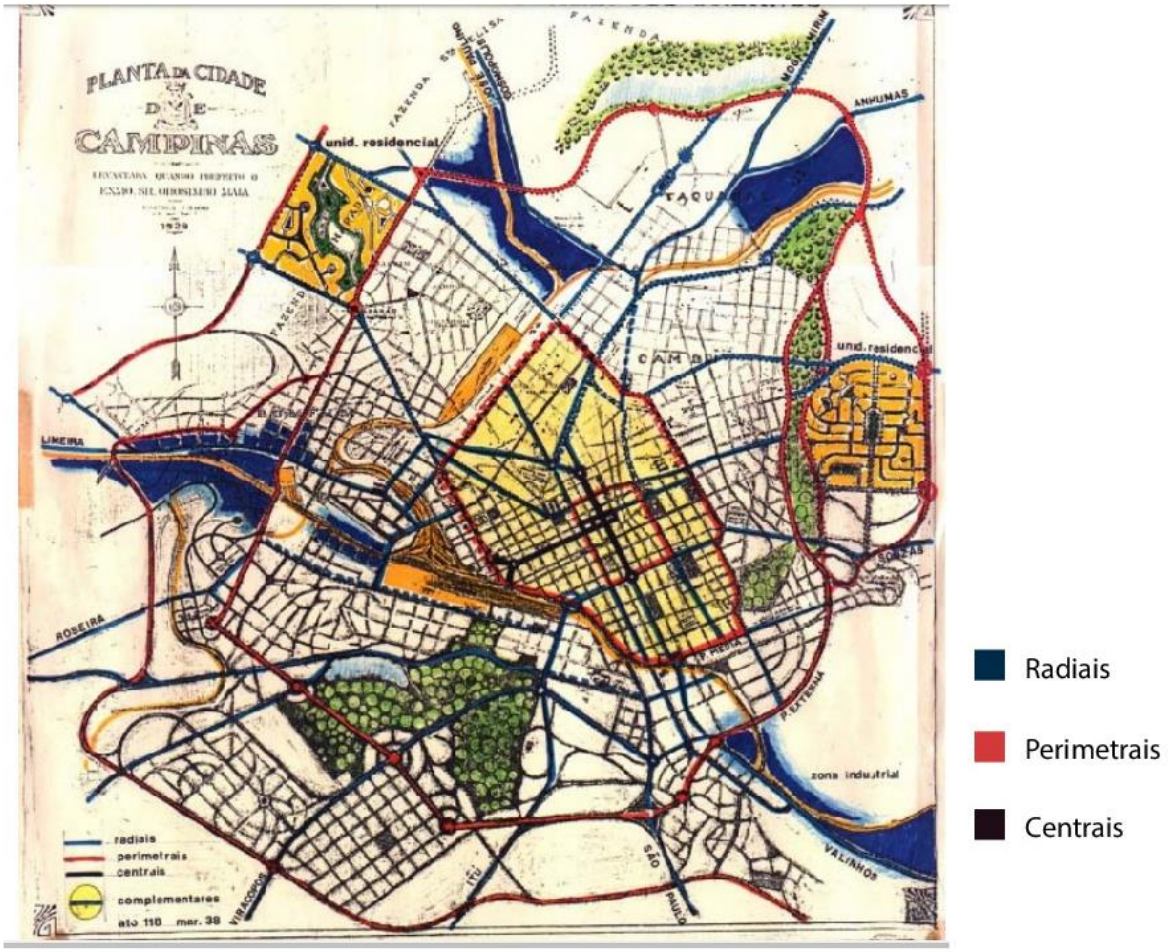


FIGURA 114 - MELHORAMENTOS URBANOS DE FRANCISCO PRESTES MAIA. FONTE: BADARÓ (1996)

O Plano de Prestes Maia, apoiado no sistema radial- perimetral que ele já havia utilizado em São Paulo, apresenta a cidade através de abertura e alargamento de grandes avenidas estruturadoras e na expansão e renovação da área central. A primeira perimetral proposta contornava o centro histórico de Campinas, e outras duas perimetrais (perimetral média e externa) envolviam a nova periferia em expansão. De acordo com Badaró (1996 p.72) o centro histórico de Campinas "*recebeu tratamento próprio sendo redesenhado com grande preocupação estética e cívica."* E nas áreas de expansão, o autor afirma que Prestes Maia

> "(...)além de planejar a circulação propôs reserva de áreas verdes para instalação de grandes parques, novos conceitos para bairros residenciais, com jardins, escolas, comércio e zoneamento próprios, além de estabelecer áreas preferenciais destinadas à instalação de indústrias" (BADARÓ, 1996 p.72)

Os principais objetivos das perimetrais externas estavam em liberar o tráfego nas regiões periféricas, permitindo velocidade e liberando o centro da cidade, bem como serviriam de passeio, integrando os parques propostos e os existentes no sistema de *Parkways*.

Na região central da cidade Prestes Maia indica duas grandes avenidas ortogonais, intitulada de "Avenidas Centrais". A primeira ligando o centro à estação de trem, e a outra perpendicular, atravessando o centro. Essas duas avenidas são as atuais Campos Salles e Francisco Glicério (BADARÓ,1996).

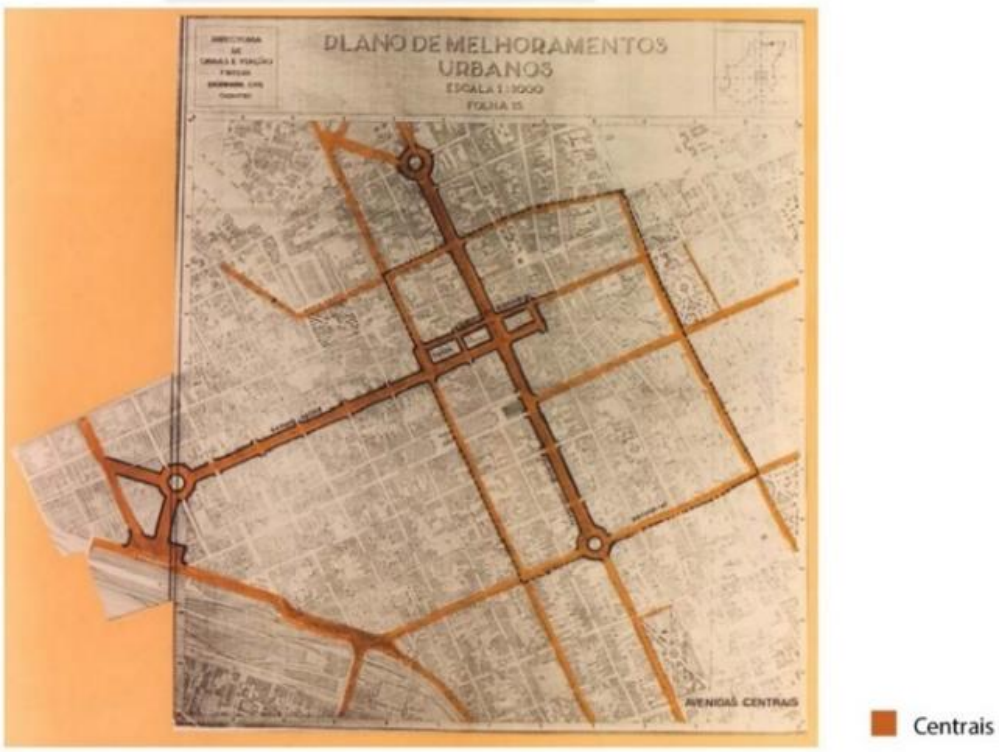


FIGURA 115 - AVENIDAS CENTRAIS. FONTE: BADARÓ (1996)

O plano para Campinas devia ser prático e objetivo, atendendo, entre outras, às possibilidades econômicas, à exequibilidade financeira e legal e às necessidades reais do município. Para o urbanista, o plano para a cidade devia visar um espaço de tempo dilatado entre 20 a 50 anos. Como assinala Badaró (1996 p.57)

> "(...)O plano de urbanismo, que se propunha implantar na década de 30, abrangeria um período de tempo situado entre 25 e 50 anos e previa que a cidade de Campinas, nesse período, teria sua população quadruplicada, isto é, atingiria cerca de 280 mil habitantes." (...) "Este crescimento, entretanto, estaria intimamente relacionado ao desenvolvimento industrial, já manifestado, que se pretendia acolher e mesmo estimular com as propostas urbanísticas."

Em relação à malha residencial, Prestes Maia apresenta para Campinas o conceito de "unidades de vizinhança", que havia sido desenvolvido para o Plano Regional de Nova York por Clarence Perry

em 1929. De acordo com Maia essas unidades seriam *"porções da cidade que, ao menos para as atividades do bairro"* funcionariam como unidades completas que preencheriam o vão *"da grande malha formada pelo reticulado das radiais e perimetrais"*.[79]

De acordo com o urbanista, as unidades de vizinhança permitiriam um zoneamento "permanente" para Campinas, não alterando suas características com o desenvolvimento da cidade ao longo dos anos, bem como um zoneamento "lógico", evitando a dispersão do comércio local das proximidades dos moradores e dispondo as escolas nos centros das unidades.



FIGURA 116 - CROQUI ELABORADO POR FRANCISCO PRESTES MAIA, ALARGAMENTO E CRIAÇÃO DA AVENIDA FRANCISCO GLYCÉRIO. FONTE: BADARÓ (1996)

Prestes Maia recomenda um conjunto de novos edifícios públicos e semipúblicos. De acordo com o urbanista seria preciso prever prédios necessários para a cidade tendo em vista os próximos 25 e 50 anos. Os edifícios públicos e semipúblicos deveriam sempre que possível *"ocupar pontos focais, eixos, praças, pontos dominantes"*, e entre eles o urbanista sugere a construção de um novo Paço Municipal, um fórum e repartições estaduais, correios e telégrafos, hotéis e centro de comunidade (formado por biblioteca pública, sala de conferências, reuniões, esportes, ginásio, piscina, museu), além de um matadouro e mercado municipal.[80]

[79] MAIA (1934 Apud BADARÓ, op, cit. pp. 77-79)
[80] MAIA (1934 Apud ANDREUCCI, 2009 p.163)

Ao longo do Plano, o urbanista recomenda a organização de bairros industriais nas proximidades dos eixos ferroviários de Campinas. O primeiro estaria localizado nas proximidades da ferrovia Paulista, visto que essa localização, distante da cidade, não teria o inconveniente dos ventos trazerem as fumaças liberadas sobre o centro urbano e zonas residenciais. O segundo bairro industrial, considerado menos importante pelo urbanista, estaria localizado nas proximidades de Vila Nova; e o terceiro, seria previsto a sudeste da cidade, *"servida pela Paulista, pela estrada de Valinhos (...) e por futuras rodovias"*[81]

Prestes Maia realiza uma comparação com dados estatísticos dos coeficientes de áreas verdes de cidades norte-americanas e europeias com São Paulo e Campinas relacionando a quantidade de área verde por habitante. De acordo com o urbanista, Campinas não ultrapassava *"3 metros quadrados de espaço livre por habitante, ao passo que as cidades alemãs apresentam corretamente coeficientes que vão de 11 a 22, e as americanas de 20 a 40 (...)"*[82]

O intuito de Maia ao utilizar esse método, de acordo com (LIMA, 2008), seria justificar os sistemas de áreas verdes de seus projetos aos bons exemplos estrangeiros, e apresentar esses dados com o uso de estatísticas era uma forma de convencer que o que estava sendo proposto era realmente bom e necessário.

No intuito de aumentar as áreas verdes e parques da cidade, Prestes Maia propõe para Campinas o uso de "Playground" de quarteirão que ficariam localizados no meio das habitações coletivas, além de jardins médios nas unidades residenciais que seriam exigidos nos futuros arruamentos do município e a criação de dois grandes parques pelo poder público, um na Vila Industrial e outro no Taquaral.

Ambos os parques ficariam em plena área urbana, *"acessíveis, a pé, um de cada lado da cidade"*. Prestes Maia argumenta que ao realizar os estudos preliminares de Campinas, deu especial atenção *"a muitos aspectos secundários, que à primeira vista nada tinha como urbanismo, em especial aos solos e a vegetação regional"*. De acordo com o urbanista, baseado nesses estudos, e na sua experiencia anterior, *"na prática e observação de 20 anos de jardinagem em São Paulo (parques da Avenida Independência, bosque do Museu, mata da água Funda, etc.)"* afirma ser viável e praticável as recomendações para a cidade.[83]

concluindo suas orientações a respeito das áreas verdes de Campinas, Prestes Maia argumenta que nas cidades do interior do Estado de São Paulo, deveriam ser notabilizados nos planos urbanos as paisagens naturais, aspectos pitorescos, caminhos para pedestres com arborizações e

[81] MAIA (1934 Apud BADARÓ, op, cit. pp. 77-79)
[82] MAIA (1934 Apud ANDREUCCI, op, cit p.149)
[83] MAIA (1934 Apud ANDREUCCI, op, cit p.150)

principalmente seus parques públicos. Essas características, como veremos no quarto capítulo desta dissertação, aparecerão no projeto desenvolvido para a cidade nova de Panorama entre 1946 e 1947.

> "Pessoalmente acho mesmo que as nossas cidades do interior podem se notabilizar muito mais pelos seus parques e por certas outras instituições que por suas avenidas, praças e edifícios centraes, campo em que nunca poderão luctar com a grandiosidade das grandes capitaes. (MAIA, 1934 Apud ANDREUCCI, 2009 p. 152)

Os primeiros alargamentos das novas avenidas foram estabelecidos na Lei n. 640 de 1951, surgindo as avenidas: Francisco Glicério, Dr. Campos Salles, Dr. Moraes Salles, Senador Saraiva, e o Viaduto Miguel Vicente Cury. A implantação do Plano de Melhoramentos se estendeu até o início da década de 1970, aproximadamente. Foram iniciadas as construções do Palácio dos Jequitibás e do Centro de Convivência Cultural, e em 1972, no governo do prefeito Orestes Quércia, na implantação do complexo de lazer "Parque Portugal" ambos previstos no Plano de Melhoramentos de Prestes Maia.

3.3.3 Plano Regional de Santos

Em 1947, no contexto ao qual o porto de Santos apresentava problemas relacionados ao sistema viário e de transporte de cargas, Adhemar de Barros, então governador de São Paulo, encarregou Francisco Prestes Maia para desenvolver um plano regional para a cidade. De acordo com (NUNES, 2001) os estudos iniciais de Maia sobre região e a questão portuária foram publicados entre 1947 e 1948 na revista Digesto Econômico. Em 1950, o conjunto desses artigos foi publicado em livro por Prestes Maia com o título "O Plano Regional de Santos".

> "O Engenheiro Francisco Prestes Maia, em sua atividade profissional, teve, por diversas vêzes, de estudar a zona santista e suas perspectivas de desenvolvimento. Resultou uma série de artigos, acolhidos em 1947-1948 pelo Digesto Econômico, e que, ligeiramente modificados e ampliados, agora se publicam em livro, sob o patrocínio de alguns amigos do autor e da Cidade de Santos". (MAIA, 1950 p.5)

No Plano Regional de Santos, Prestes Maia sustenta que o principal elemento de formação e de crescimento das cidades são suas vias de comunicação. Elas, nas palavras do urbanista, *"Distribuem, relacionam, modelam as populações, e influem consideravelmente no curso da história."* (MAIA, 1950 p.11)

Para o urbanista, a cidade de Santos se desenvolveu tanto do ponto de vista histórico como geográfico, pelo seu determinismo territorial e por suas vias de circulação, visto que a cidade esteve sempre atrelada à história do Brasil, seja nas primeiras ocupações no Estado de São Paulo, como também das relações e importância do porto durante a Colônia, Império e na República do Brasil.

Na apresentação do Plano Regional de Santos, Prestes Maia (1950 p. 39) afirma que a cidade *"ainda será por largo tempo o centro do comércio exterior do Estado e de vasta zona Sul-Americana"*, e sustenta que os objetivos do plano regional convergiam projetos portuários *"sem prejuízo para outros portos paulistas, de planos proporcionais aos seus interesses e papéis puramente locais"*. Para Prestes Maia, no porto de Santos, residia uma questão regional que envolvia todos os municípios vizinhos.

> "Este sumaríssimo estudo, ao contrário dos planos que partem do centro para a periferia, procede inversamente, pela consideração inicial da região, para depois, como num cerco gradual, encarar os problemas puramente urbanos e regionais". (MAIA, 1950 p.154)

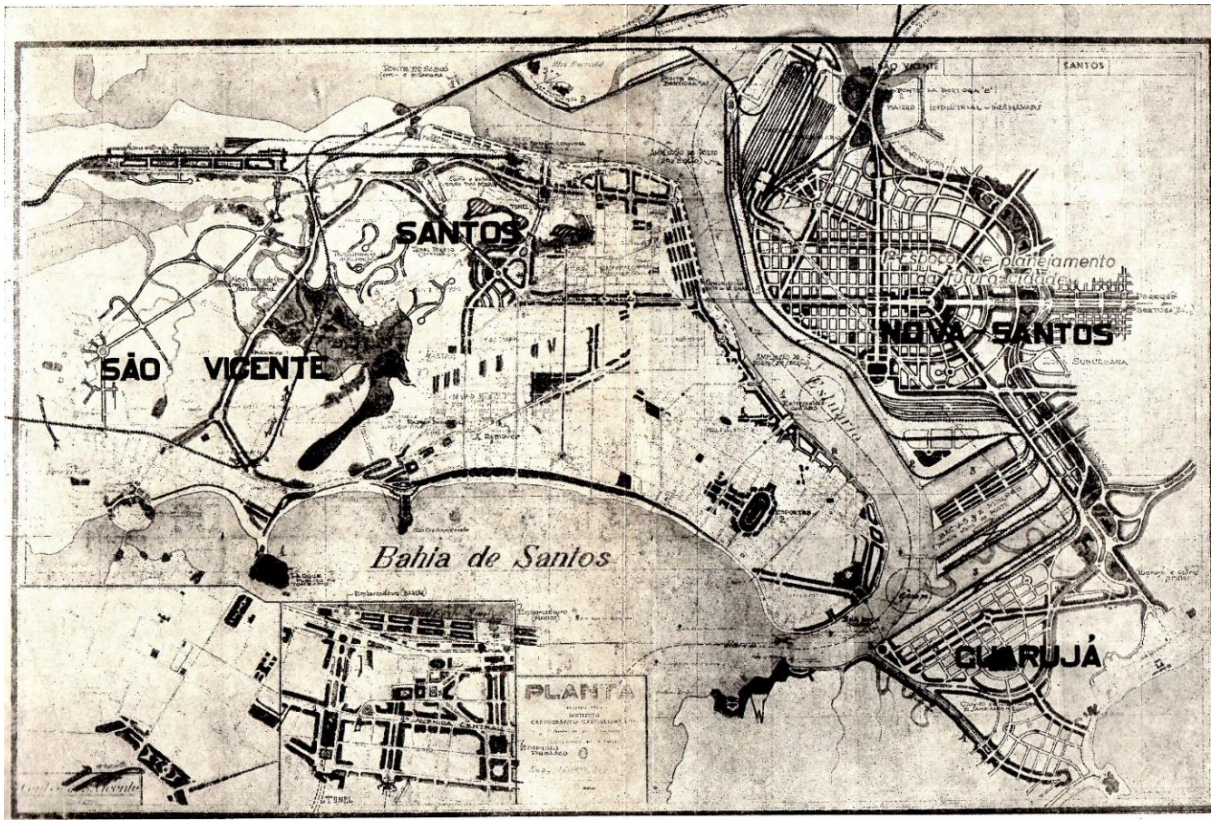


FIGURA 117 - PLANO REGIONAL DE SANTOS. FONTE: MAIA (1950)

Fazendo um retrospecto sobre a história do porto, Prestes Maia argumenta que até metade do século XIX o porto de Santos era um dos mais insalubres do mundo e em certa medida ainda insignificante, resumindo-se um conjunto de pontes, pontões e trapiches: *"23 pontes, das quais 2 da alfandega e 2 da "São Paulo Railway" e 100 pontões"*(MAIA, 1950 p. 39).

Segundo o urbanista, essa situação começou a mudar em 1869, quando o Governo Imperial, pelo Decreto nº 1.746 de 13 de outubro, começou a fiscalizar as construções, em todo o país, de docas, portos e armazéns para o comercio externo. Desde então, foram muitas as obras de melhoramentos, com financiamentos e assessoria externa que tinham em meta adequar as

condições portuárias da baixada santista[84], que, associada a expansão das estradas de ferro pelo Estado de São Paulo, tornou, já no fim do século XIX, Santos um dos principais portos da América do Sul.

Um dos principais portos, mas que já anunciava ser insuficiente e congestionado para o século XX. As exportações cafeeiras representavam em 1909, 95,8 % de toda movimentação portuária, proporção que se manteve pela década seguinte. A crise de 1929, no entanto, e o desencadeamento da Segunda Guerra Mundial retardaram em alguns anos a urgência de uma remodelação portuária. Remodelação que passou a ser pauta em 1944, pouco antes do fim da guerra, quando o porto de Santos já evidencia sinais de crescimento nas movimentações, visto que suas exportações nesse período se igualam a 1939 e ultrapassam entre 1945 e 1946. Prestes Maia (1950 p. 63) assinala que no Brasil, nesse contexto, associado ao crescimento industrial no Estado Novo, "*e as características do comércio renascente"*, tornaram o porto santos saturado e pequeno mediante o crescimento do Estado.

Nesse contexto, em 1947, temos a inauguração do primeiro trecho da rodovia Anchieta, conectando o planalto com o litoral, acentuando a necessidade de novas adequações rodoviárias, urbanas e portuárias. Como destaca o urbanista (MAIA, 1950 p. 164-165):

> "Outra questão rodoviária importante é a própria Via Anchieta, que requer diversos melhoramentos. O mais importante é a constituição de uma seção tripla na chegada a Santos, de modo a preservar as duas faixas laterais para o tráfego expresso, e acrescentar duas laterais para o tráfego local e os acessos(...) A Via Anchieta pede tratamento paisagístico, e transformação em verdadeiro "Parkway" nos trechos suburbanos"

Na década de 1940, o porto de Santos se limitava a margem direita do estuário com aproximadamente 3,5 km de extensão, partindo da região central da cidade até a ponta da praia. Nesse sentido, de acordo com Nunes (2001), a principal proposta desenvolvida no Plano Regional de Santos estaria embasada na circulação rodoferroviária, de veículos e cargas, com destaque para os acessos e a integração das margens direita e esquerda do estuário.

Prestes Maia propõe que a expansão da cidade e do porto sejam realizadas na margem esquerda do estuário, na Ilha de Santo Amaro. De acordo com o urbanista, a margem esquerda estava propícia à valorização e era a melhor opção para as futuras e inevitáveis ampliações do porto. A "Nova

[84] No início do século XX, entre 1905-1912, o engenheiro sanitarista Francisco Saturnino de Brito foi encarregado de realizar um plano de saneamento para Santos. Este plano estava fundamentado na construção de novos canais na cidade e foi implementado pela Comissão de Saneamento do Estado. Victor da Silva Freire Júnior, engenheiro citado no início desse capítulo, foi um dos funcionários no período em que Brito trabalhou na comissão.

Santos" como intitulou o urbanista, também seria a região indicada para novas zonas comerciais e residenciais, nesse sentido, seria fundamental a ligação entre Santos e a Ilha de Santo Amaro.

Assim como nas experiências precedentes, de São Paulo e Campinas, Prestes Maia adotou uma metodologia para desenvolver o Plano Regional de Santos. Aferimos essa metodologia, apesar da mesma não estar explícita nos documentos, tendo como base o a versão publicada do plano em livro em 1950.

Prestes Maia estruturou seu livro em 10 capítulos, - assim como no Plano de Campinas quando apresenta 10 etapas de desenvolvimento e no Plano de Avenidas quando apresenta 9 capítulos e 1 apêndice. Podemos sintetizá-lo em 3 principais vetores: **Pesquisa histórica e documental sobre o objeto *(Surveys)*,** levantando informações amplas sobre a origem da cidade de Santos e do porto, com destaque para projetos anteriores que foram desenvolvidos para a região portuária; essas informações aparecem nos capítulos: 1 "Histórico", 2 "O Porto", 3 "O problema do Porto", 4 "Solução Pluriportuária" e 6 "O Problema Portuário e Estaleiros". O segundo vetor, com base nas pesquisas anteriores, seriam **os levantamentos primários e sugestões** para a região portuária, destacando as conexões possíveis com o planalto "São Paulo" e "Ilha de Santo Amaro" por meio de rodovias e ferrovias, bem como as necessidades de novas soluções viárias para a cidade, com a abertura de novas vias, pontes e aeroportos apresentando os exemplos de soluções e conexões viárias internacionais mais indicadas; essas informações aparecem nos capítulos: 5 "Ligações com o Planalto", 7" Aeroportos e Planos de Viação", 8 "Pontes", e 9 "Clima - Circulação", nesse último capítulo especificamente, Maia trata de dois assuntos distintos; no primeiro destaca a importância de se realizar pesquisas completas e pormenorizadas *(Surveys)* sobre os aspectos: climáticos, geológicos, oceanográficos, florísticos, econômicos, turísticos e paisagísticos da região, e no segundo, justifica a adoção de vias perimetrais para a cidade e de um zoneamento. Por último, o terceiro vetor seria o **urbanismo como resposta técnica definitiva** recomendada para Santos e o porto, tendo em consideração o seu caráter "regional", destacando aspectos do plano ferroviário, estradas de rodagem, plano arterial, morros, parques e jardins, praias, edifícios públicos, extensão, habitações populares, monumentos e planejamento; essas informações aparecem no capítulo 10 "Urbanismo"(MAIA, 1950 pp. 196 -238)

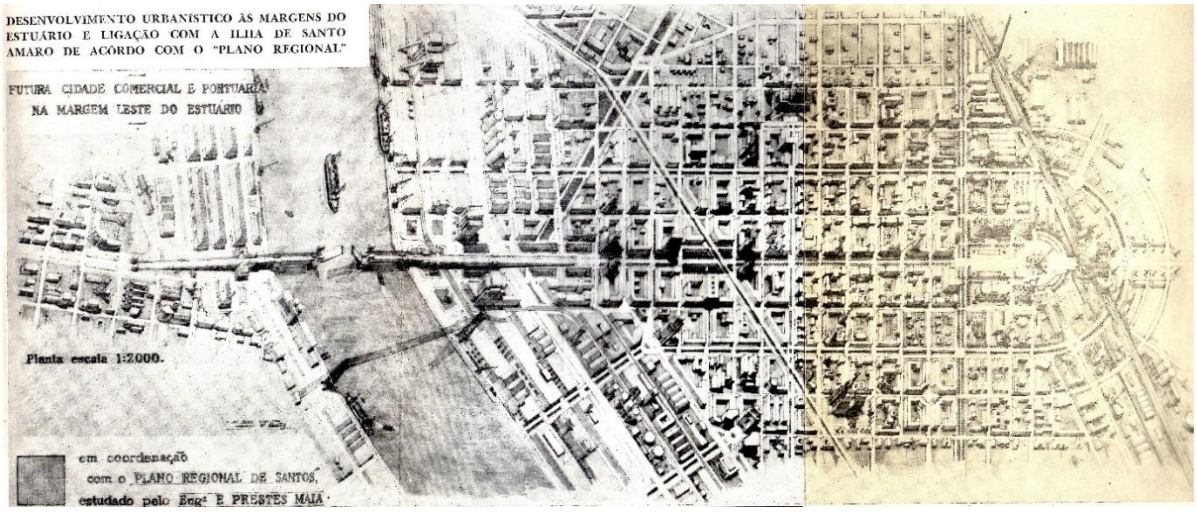


FIGURA 118 - PLANO REGIONAL DE SANTOS - EXPANSÃO DA CIDADE E PORTO NA MARGEM ESQUERDA DO ESTUÁRIO, NOVA SANTOS. FONTE: MAIA (1950)

De acordo com o urbanista, no caso de Santos, assim como em Campinas, o plano proposto para a cidade seria dilatado no tempo, abrangendo entre 30 e 60 anos.

De acordo com Maia (1950) o centro de Santos padecia de insuficiência de área, sobretudo dos logradouros. Nesse sentido, recomenda para o centro um perímetro de irradiação, mais ou menos retangular, associado a uma grande incisão longitudinal: avenida na direção Leste-Oeste, que seria ao mesmo tempo entrada da cidade e avenida central. Vemos também que Maia apresenta um conjunto de novas avenidas, com ligações, ampliações, abertura de túneis e criação de "*parkways*" sobre a malha urbana, tornando-a mais racionalizada e pautada na circulação automóvel, no intuito de desafogar os congestionamentos da área central e melhorar a rede viária.

Pela própria característica geográfica e topográfica, situada entre o mar e o morro, a cidade de Santos apresenta uma morfologia urbana mais horizontal. Ao propor sua grande avenida Leste-Oeste Prestes Maia intensifica essa horizontalidade, diferentemente das soluções radiais para São Paulo e Campinas que conformam um crescimento espraiado. Como argumenta o urbanista: *"(...) Santos não é, como São Paulo, cidade de desenvolvimento circular e livre em todas as direções, limitada como é de diversos lados pelo mar, pelos canais e pelos mangues(...)"* (1950 p. 218)

Ao longo do Plano Regional de Santos Prestes Maia recomenda a criação de parques e jardins pela cidade, a preservação das matas nativas e o aproveitamento dos morros para lazer, habitação de alta renda e turismo. Entre elas vemos a *"criação de um grande parque de montanha, abrangendo a região de Nova Cintra e Catupé"*; a transformação do pátio de manobras da ferrovia Sorocabana em grande parque urbano, *"a preservação da mata e dos aspectos pitorescos"* com *"a construção de acessos, caminhos de cornija e comodidades diversas(...)"; "a preservação dos ângulos e encostas mais interessantes, descobrindo-as e tratando-as com paisagismo, por exemplo junto às ruas Senador Queirós, Rangel Pestana e São Leopoldo";* temos

também a recomendação de *"regulamentação especial às construções, ao loteamento e às vegetações"*; *"a correção às favelas, simultaneamente com um programa de casas populares"*; a *"formação de áreas esportivas do lado da Ponta da Praia, da via Anchieta e futuramente na Ilha de Santo Amaro"*, além da criação de Balneários na cidade em três instalações públicas: Ponta da Praia, Boqueirão e São Vicente (MAIA, 1950 p. 209)

Em relação ao zoneamento, Prestes Maia pontua que a Prefeitura de Santos já havia elaborado, e que bastaria melhorá-lo e adaptá-lo visando o desenvolvimento da cidade. Todavia, ressalta que o zoneamento seria complementar, submetido aos projetos de viação e obras contidas no Plano Regional. Prestes Maia defende uma precaução na utilização do zoneamento nas áreas centrais, com um *"exame detido dos casos particulares"*, visto que o zoneamento devia ser razoável, de acordo com as *"perspectivas intrínsecas dos bairros ou locais"* (1950 p. 219).

No plano de Santos, assim como adotado em Campinas, o urbanista argumenta em favor das unidades residenciais (Unidades de Vizinhança) como alternativa para reduzir possíveis alterações no zoneamento e na morfologia urbana. Sem o devido cuidado, pontua que bairros residenciais ou comerciais poderiam se transformar ao longo do tempo, e argumenta que *"A coexistência de utilizações incômodas entre si desmoraliza o bairro, afugenta as famílias, acarreta a invasão por pensões e a transformação final destas em cortiços"*. (1950 p. 220). As unidades residenciais seriam destinadas para a Nova Santos, na Ilha de Santo Amaro. Na cidade de Santos, especificamente, o urbanista recomenda apenas algumas correções, visto que os canais projetados por Brito no início do século haviam estruturado sua malha urbana e residencial. Em relação às unidades residenciais o urbanista argumenta que seriam unidades autossuficientes:

> "(...) espécie de bairro contido num perímetro de artérias de primeira ordem, cobrindo uma área variável entre 600 x 600 e 1000 e 1000 metros, aproximadamente. Ao inverso das cidades-jardins, que dispõem o comércio no centro e as residências em redor, as unidades de que tratamos colocam o comércio na periferia, os apartamentos na zona média, e as residências no centro, onde também ficam o jardim, a escola e templo, o clube etc. As unidades residenciais coincidem com as unidades escolares e as crianças não precisam atravessar as ruas mais movimentadas e perigosas. Tiras verdes, às vezes com passagens em desnível nos cruzamentos internos, completam a segurança e a amenidade para os escolares e pedestres." (1950 pp. 220-221)

Prestes Maia apresenta também um zoneamento industrial para Santos na indicação de três principais regiões: O primeiro em Cubatão, o segundo na região Oeste ou Noroeste da Ilha de São Vicente, e o terceiro na região Noroeste da Ilha de Santo Amaro. Com exceção da Ilha de Santo Amaro, todas as outras regiões já apresentavam facilidades de comunicações rodoviárias e ferroviárias.

Entre outras recomendações, vemos que Prestes Maia apresenta a transferência da base-aérea de Santos, situada nas proximidades do Porto, para a Praia Grande; argumentando que sua localização originária dificultaria a implantação do plano regional e seria afetada pelo próprio crescimento urbano e industrial da cidade, acarretando problemas a longo prazo.

Em relação aos edifícios públicos, Prestes Maia recomenda demolir a antiga cadeia de Santos, a construção de uma nova Estação Ferroviária (unificada), a ampliação do Paço Municipal e construção de um novo fórum, situado num *"ponto focal, onde possa contribuir para o embelezamento urbano"*.



FIGURA 119 - PLANO REGIONAL DE SANTOS - EXPANSÃO DA CIDADE E PORTO NA MARGEM ESQUERDA DO ESTUÁRIO, NOVA SANTOS. FONTE: MAIA (1950)

Resumidamente, dentre as principais questões trabalhadas por Prestes Maia no Plano Regional de Santos encontramos o desenvolvimento e ampliação do porto, o desenvolvimento e integração dos sistemas ferroviários e rodoviários, e nesse aspecto a ligação fundamental entre Santos e a Ilha de Santo Amaro. O plano regional é bem detalhista nas recomendações e apresenta as possíveis viabilidades econômicas para a sua implantação. Muitos outros aspectos estão presentes em seu conteúdo, como a mudança da base aérea de Santos, a criação de parques e áreas verdes na região e a abertura e alargamento de diversas ruas e avenidas. Aqui não entraremos em todas as suas particularidades, nosso intuito foi destacar suas principais sugestões. O plano foi pensado a longo prazo, abrangendo um período de 60 anos, em que Santos, de acordo com as estimativas do

urbanista, baseado na curva de crescimento populacional das últimas décadas (1835-1940) deveria ter uma população aproximada de 1.458.000 habitantes[85].

> "Admitindo *grosso modo* uma população atual de 250.000 habitantes, teremos assim em 40 anos 810.000, e 1.458.000 em 60 anos. Ora, os planos urbanísticos visam prazos de 30 a 60 anos. Evidentemente a população concentrada transbordará então além das raias municipais, sobre São Vicente e Santo Amaro" (1950 p.218)

De acordo com Prestes Maia (1950 p. 234), a principal característica do plano de Santos é ser "regional" e não simplesmente "urbanístico". Sua unidade geográfica do planejamento se estendia da Praia Grande à Bertioga. Para Maia, uma vez assentadas as diretrizes gerais, os desenvolvimentos peculiares a cada território seriam autônomos e a coordenação aconteceria por um convenio dos participantes ou pelo predomínio do Estado. Para Prestes Maia, no caso de Santos, seria fundamental articular todos os modais de transporte: rodoviário, ferroviário, marítimo e de aviação.

Ao longo desse capítulo, nosso intuito foi apresentar, resumidamente, a trajetória profissional e intelectual de Francisco Prestes Maia, entre seus primeiros anos de formação e atividade profissional com a publicação do Plano de Avenidas em 1930, até o desenvolvimento do seu Plano Regional de Santos em 1947. Apresentamos também como se desenvolveu o Urbanismo, na Europa e sua ressonância nas Américas, especificamente em São Paulo, destacando sua primeira e a segunda geração de urbanistas. Nosso objetivo é preparar o leitor (a) para a apresentação empírica que realizaremos, no capítulo quatro, sobre o projeto urbano desenvolvido para Panorama entre 1946 e 1947.

Vimos que desde o início da sua atividade profissional, Francisco Prestes Maia participou ativamente do cenário urbanístico no Estado de São Paulo. Pela escolha das obras em São Paulo, Campinas e Santos, situamos o urbanista como uma peça de destaque no contexto de consolidação do urbanismo enquanto campo de conhecimento e prática de atuação profissional. Ao apresentar minimamente sua trajetória, conseguimos apreender dela as principais características que aparecem em seus planos desenvolvidos, e verificamos, sobretudo em Santos, que Prestes Maia amplia sua escala de projeto, apresentando uma perspectiva mais regional. Destacamos desse conjunto algumas características principais.

Em primeiro lugar, notamos que em todas as suas contribuições, Francisco Prestes Maia apresenta um método de trabalho. Como ressaltamos anteriormente na introdução do capítulo, em cada cidade trabalhada, encontramos um campo de investigação empírico para Prestes Maia e um

[85] No senso de 1940, a população de Santos era de 169.889 habitantes. No último senso de 2010, a estimativa foi de 419.400 habitantes, mais de 1 milhão de moradores a menos do que nos cálculos de Prestes Maia.

esforço do urbanista na formação de conceitos. Para cada cidade Prestes Maia desenvolverá métodos específicos trabalhando em distintas escalas de intervenção, aprofundando determinados aspectos para cidades metrópoles, como São Paulo, e destacando as peculiaridades regionais (interioranas) em Campinas e a característica regional (ampla) no Plano de Santos.

Em Campinas e Santos, especificamente, o urbanista desenvolve um roteiro metodológico para o desenvolvimento das propostas. A característica do *Survey*, com as pesquisas históricas aprofundadas sobre o objeto; além das pesquisas climáticas, geológicas, econômicas, paisagísticas, entre outras; revela uma peculiaridade do urbanista no desenvolvimento desses planos. Como destaca Prestes Maia no plano de Santos:

> "Do clima, o urbanismo e a arquitetura recebem influencias imediatas. O calor e a chuva sugerem galerias e arcadas nas ruas. Os prédios, os aeroportos, os jardins, a arborização, todos estão sujeitos às numerosas condições climáticas, frequentemente embaraçosas, mas também por vêzes úteis, porque inspiram soluções originais" (MAIA, 1950 p. 192)

Observamos que todos esses planos desenvolvidos apresentam uma abordagem compreensiva da cidade, em todos os aspectos urbanos, legais e de recursos para a sua implementação. Vimos também serem desenvolvidas propostas de zoneamento, mesmo que incipiente. E fundamentados em dados precisos, todos esses planos apresentam referências internacionais que justificariam, ou não, as recomendações indicadas.

Nas propostas de São Paulo e Campinas, vemos que Prestes Maia apresenta o conceito radial-perimetral para o crescimento da malha urbana. Em Santos vemos a indicação de um perímetro na área central, no entanto, pela peculiaridade da morfologia urbana horizontal, o urbanista apresenta a solução de uma grande avenida perpassando o perímetro, nas direções Leste-Oeste.

Verificamos também, que em todas as propostas desenvolvidas, Prestes Maia apresenta o uso de grandes vias de circulação associadas à parques e áreas verdes, avenidas *"Parkways"*. Que estruturam em grande medida a malha viária dessas cidades.

Nas experiências de Campinas e Santos, no intuito de manter a morfologia urbana e o zoneamento, Prestes Maia apresenta o conceito de Unidades de Vizinhança na estruturação da malha urbana e disposição dos lotes. E, na escala do edifício, apresenta em todas as suas propostas indicações para a construção ou demolição de edifícios significativos, sejam eles privados, públicos ou institucionais.

Como veremos no próximo capítulo, muito desses aspectos metodológicos de Prestes Maia também aparecerão no projeto urbano para a cidade nova de Panorama. É com base nessas

metodologias que identificamos, e com o suporte dos documentos primários de Francisco Prestes Maia e da Sociedade Imobiliária Panorama Ltda., que realizaremos a apresentação do projeto.

Nossa hipótese é de que em Panorama, na condição de uma cidade nova, Prestes Maia está aberto a possibilidades imaginativas e conceituais, a qual realiza uma síntese intelectual e aplica no projeto da cidade referências de suas experiências práticas precedentes como também, adota novas metodologias urbanísticas.

CAPÍTULO 4: O projeto de Francisco Prestes Maia para a cidade nova de Panorama: o urbanismo de uma cidade intermodal e sua ressonância com o repertório internacional.

Introdução

Como vimos anteriormente, Prestes Maia está mudando de escala. Na São Paulo da década de 1930 vemos sua primeira, e talvez mais conhecida, experiência propositiva. O Plano de Avenida é essencialmente um projeto de autor que discute e propõe novas soluções viárias para uma cidade que crescia em um ritmo inédito até então e que desafiava os urbanistas e planejadores, instituições e o poder público. Naquele contexto, seu plano, essencialmente viário, mas compreensivo ao abordar múltiplos aspectos da metrópole emergente, dialogava com os interesses imobiliários e econômicos de época, foi elogiado, recebeu prêmios, e tornou seu autor de 34 anos conhecido nacional e internacionalmente. Em Campinas vimos que Prestes Maia será confrontado com outra realidade, apesar da cidade também crescer em ritmos acelerados, sua intervenção requereria outra abordagem e postura. Diferentemente de São Paulo, Campinas da década de 1930 não apresentava congestionamentos expressivos em sua área central e sua ordem de problemas era reduzida quando comprada à capital do Estado. Prestes Maia, mais amadurecido, justifica seu plano de melhoramentos numa compreensão de longo prazo, até 50 anos. Discute e descreve sua metodologia, e a apresentação do plano é poética ao descrever as belezas intrínsecas da vegetação e da botânica campineira, abordagem que como veremos aparecerá também em Panorama. Em Santos vimos que o urbanista está atento as desigualdades regionais que estavam ficando cada vez mais evidentes e procura entender de que forma lidar com elas. O Porto estava pequeno e incompatível com as necessidades de importações e exportações do Estado. Maia propõe um plano para o Porto da cidade em escala regional, envolvendo Santos, os municípios vizinhos, a Companhia das Docas e a União. Articula os sistemas rodoviário, ferroviário e marítimo, sugere a abertura de parques significativos pela cidade e propõe expansão do porto e da "Nova Santos" na margem esquerda do estuário.

Neste último capítulo da dissertação apresentaremos o objeto da pesquisa, o projeto urbano desenvolvido por Francisco Prestes Maia para a cidade nova portuária de Panorama entre 1946 e 1947. Durante o desenvolvimento da pesquisa localizamos duas plantas fundamentais e que se complementam: a primeira, em tamanho reduzido voltado para a formação do Patrimônio em 1946, e a segunda definitiva, ao que tudo indica, confeccionada entre o segundo semestre de 1946 ao final de 1947 apresentando a cidade por completo. Essa segunda planta foi redesenhada pelo pesquisador desta dissertação, no intuito de enfatizar alguns aspectos do projeto, como o sistema viário, sistema de áreas verdes e a indicação de edifícios. Fechando nosso recorte histórico, finalizaremos com as primeiras modificações empreendidas no projeto pela diretoria da sociedade imobiliária em 1949. Essa terceira planta que aponta as modificações do projeto também foi

redesenhada pelo autor da pesquisa, com base em fotografias de plantas e rascunhos realizadas pelo pesquisador em visitas à arquivos de antigos moradores da cidade.

Não vimos ao longo da dissertação, como também não destacaremos nesse capítulo, o processo de construção da cidade ao longo das décadas, tema que poderá ser discutido em novas teses e dissertações; e detalhes mais próximos da Sociedade Imobiliária responsável pela cidade já sofram explicitados ao longo do segundo capítulo, ao qual situamos o processo de urbanização da Alta Paulista destacando a ação das empresas imobiliárias colonizadoras na região.

Na apresentação do projeto utilizaremos como suporte e fundamentação teórica os manuscritos realizados por Francisco Prestes Maia durante seu desenvolvimento: Relatório de Estudos e Projeto e o Memorial Descritivo de Panorama, ambos datam, aproximadamente, de 1946 e 1947. Tanto o Relatório como o Memorial estão disponibilizados no anexo desta dissertação.

Aqui, reiteramos que todas as documentações utilizadas no capítulo, como o relatório de estudo, o memorial descritivo e as plantas, são fontes primárias, e que apresentaram ao longo do trabalho dificuldades de leitura e interpretação pela idade avançada dos documentos, que por não estarem em arquivos para a melhor manutenção, em específico as plantas, foram encontradas com antigos moradores do município, que as guardaram ao longo dos anos em suas residências.

Prestes Maia realmente acreditava na potência criativa que haveria por detrás da concepção de uma cidade nova, no plano regional de Santos afirma que verdadeiras criações podem resultar em cidades novas.

> "Verdadeiras criações podem resultar nas cidades novas e nas grandes ampliações, mas o papel dessas ideias é quase sómente diretivo nas cidades já construídas." (1950 p. 200)

Para Prestes Maia, estava evidente que a formação intelectual e a prática profissional do urbanismo no Brasil tinham que responder com as necessidades locais, de cada cidade, e isso conseguimos observar no capítulo anterior com os seus projetos precedentes. Os referenciais teóricos caberiam na realidade brasileira na medida em que os problemas concretos das cidades fossem revelados. Para Prestes Maia, entre o discurso e a prática do urbanismo haveria um longo processo de amadurecimento na formação, que seria atingido nas experiências adquiridas em cada cidade, em cada particularidade.

No projeto desenvolvido para Panorama, Francisco Prestes Maia, em concordância com a Imobiliária Panorama S.A, readequou o Porto das Marrecas preexistente na bacia do rio Paraná à um complexo ferroviário incluindo pátio de manobras, terminal da ferrovia Paulista e armazéns em uma área de 238.000 m². Assim como em suas experiências precedentes, Prestes Maia utilizou-se

da tradição norte-americana de *parkways*, - avenidas arborizadas que conectavam os parques da cidade-, no projeto para a nova cidade.

Encontramos no projeto urbano avenidas cujas dimensões variavam de 15 a 60 metros de largura. Na avenida principal "A", em frente à estação ferroviária, vemos o principal eixo da cidade na integração das estações ferroviária e rodoviária com o centro cívico e paço municipal. A avenida "A" se iniciaria na praça "A", sendo essa a sala de visitas de Panorama.

Vemos a adoção do sistema radial-perimetral, tão difundido em São Paulo e Campinas. Na planta definitiva de Panorama encontramos três grandes perimetrais formadas por um conjunto de avenidas e ruas, bem como, a presença de radiais e diagonais.

Outras tantas avenidas largas e arborizadas, conectam o parque linear proposto à beira do rio Paraná com o cinturão verde que conforma a segunda perimetral da cidade; e no limite do perímetro urbano encontramos os lotes maiores destinados às agrovilas constituídas por chácaras e sítios de médio porte, conformando a zona rural da cidade.

A inclusão do campo e cidade está presente no projeto para Panorama. A fazenda São Marcos Evangelista tinha aproximadamente, 6534/6.575[86] hectares, dessas, a parte destinada à formação do patrimônio de Panorama em 1946 compreendia 121 hectares. Nós não encontramos dados que indiquem a área destinada a formação da cidade completa; no entanto, de acordo com as plantas confeccionadas na pesquisa e desenhas sobre a planta original encontrada em Panorama, constatamos uma área aproximada de 843,4 hectares reservadas para a cidade completa. As agrovilas propostas por Francisco Prestes Maia, situadas na zona rural, responderiam pelas demandas por alimentos da cidade, e ocupariam ao todo, de acordo com as nossas estimativas, aproximadamente 5.690,6 hectares.[87]

Tais características projetuais revelam o uso de um repertório técnico e urbanístico internacional adotado por Prestes Maia no desenvolvimento do projeto, característica absolutamente incomum quando pensamos nas cidades novas que surgiram no Oeste Paulista, bem como na Alta Paulista nas décadas de 1940 e 1950. A maioria dessas cidades, como vimos no segundo capítulo, não superaram a tradicional malha reticulada, com indicação de praças e espaços públicos.

---

[86] O Memorial Descritivo apresenta um total de 6.534 hectares. O nosso levantamento, baseado nas plantas confeccionadas sobre as plantas originais, apresentou um total de 6.575 hectares, uma diferença de 41 hectares. Tendo em vista as evidências materiais "Plantas" sofrerem com o passar dos anos dilatação no papel ou até mesmo certas modificações no desenho, consideraremos nesse trabalho a informação disponibilizada no Memorial Descritivo, com 6.534 hectares.

[87] Dados retirados da planta confeccionada pelo autor da pesquisa tendo como base as fotografias das plantas originais encontradas na cidade.

Ao desenvolver o Plano de Melhoramentos para Campinas, Prestes Maia (1934) observa que a maioria das cidades do interior de São Paulo apresentavam limites *"mais ou menos certos e estreitos de crescimento (função da importância econômica da zona de influência do município respectivo)*[88]. No entanto, de acordo com o urbanista, esse limite de crescimento poderia se dilatar, consideravelmente, *"no caso de cidades de interesse regional, cidades de entroncamento (tanto ferro – como rodoviário) e quando dotada de possibilidades industriais"*[89], e observamos a defesa dessas características quando desenvolve o projeto para Panorama.

Em Panorama, cidade portuária e intermodal na conexão hidroviária, ferroviária e rodoviária, e com setores industriais bem definidos pelo zoneamento urbano, vemos que o urbanista apresenta um otimismo para com o seu desenvolvimento. Argumenta que a cidade, em vista das projeções de crescimento econômico da Alta Paulista e da bacia do Prata, e associada ao contexto de Marcha para o Oeste poderia se tornar uma "Campinas do Oeste".

Apresentaremos o projeto para Panorama em quatro etapas: No primeiro momento, tendo em vista as principais características projetuais levantadas no capítulo anterior, destacaremos uma possível metodologia adotada pelo urbanista no desenvolvimento do projeto para a cidade. Nesse aspecto, veremos os dois principais documentos redigidos pelo urbanista, o "Relatório de Estudos e Projeto", manuscrito do Prestes Maia elaborado no período em que visitou a fazenda São Marcos Evangelista no primeiro semestre de 1946, e o Memorial Descritivo do Projeto Urbano, a qual foi encontrado tanto em manuscrito original manuscrito, como também no periódico *Folha da Manhã* em uma publicidade sobre o empreendimento publicada em 3 de agosto de 1946. Nessa publicação acreditamos que a Sociedade Imobiliária Panorama Ltda. tenha disponibilizado na íntegra o memorial descritivo para Panorama como fora originariamente escrito por Francisco Prestes Maia. Como não localizamos a versão "oficial" impressa do Memorial não pudemos ainda confirmar essa hipótese, no entanto, a versão publicada na publicidade do empreendimento é idêntica, em seu conteúdo, aos manuscritos do autor, o que nos leva a conjecturar sua validade histórica e documental.

Na segunda etapa apresentaremos a primeira planta desenvolvida para a cidade, destinada a formação do patrimônio em agosto de 1946. Destacando seu zoneamento proposto e os principais aspectos da morfologia urbana indicada no projeto.

Na terceira etapa veremos a versão final, ao que tudo indica finalizada entre o segundo semestre de 1946 ao final de 1947, destacando a expansão da cidade, o sistema de áreas verdes com os

[88] MAIA (1934 Apud ANDREUCCI, op, cit p.151)
[89] Idem, ibidem.

parques, *Parkways*, praças e jardins indicados. Veremos os edifícios públicos e institucionais que aparecem no projeto além dos aspectos portuários e ferroviários, sendo essas as premissas utilizadas pelo urbanista para o desenvolvimento do projeto; veremos a adoção do sistema viário radial-perimetral assim como os loteamentos da zona rural da cidade.

Por fim, a última etapa apresenta as alterações de projeto urbano que foram empreendidas pela diretoria da Sociedade Imobiliária Panorama S.A. Dentre essas alterações temos a abertura de uma pista de pouso para aeronaves e uma ampliação dos lotes agrícolas para dentro do perímetro urbano originariamente proposto.

Esperamos, por fim, que esse trabalho possa contribuir no debate urbanístico e da urbanização do Estado de São Paulo entre as décadas de 1940 e 1950. Até o momento, nenhuma pesquisa científica no Brasil se debruçou sobre a questão de Panorama. Esse foi um grande desafio para nós, e esperamos, minimamente, contribuir para que novas pesquisas e investigações sejam desenvolvidas.

Prestes Maia realizou o projeto para Panorama após deixar a prefeitura de São Paulo em seu primeiro mandato (1938-1945). No projeto da cidade, que teve sua primeira planta apresentada em agosto de 1946 e a planta definitiva entre 1946 e 1947, encontramos uma cidade repleta de praças e parques arborizados, edifícios públicos administrativos e bibliotecas, além de zonas residenciais, industriais, comerciais e turísticas.

4.1 O projeto urbano para a cidade nova de Panorama: O método

Como descrevemos ao longo do segundo capítulo, a primeira planta da cidade foi apresentada em agosto de 1946. Apresentava o título de Primeira Unidade Urbana e destinava-se à formalização do Patrimônio de Panorama no distrito de Gracianópolis, no município de Lucélia. A segunda planta, com todo o perímetro urbano finalizado, foi realizada posteriormente. Não encontramos uma data específica da finalização da segunda planta. No início dessa pesquisa acreditávamos que a mesma havia sido finalizada em 1948, quando a Sociedade Imobiliária Panorama Ltda tem sua abertura de capitais e a entrada de novos acionistas. Hoje levantamos a hipótese de que ela tenha sido realizada entre agosto de 1946 ao final de 1947, pois como vimos anteriormente, em 1948 Prestes Maia estava imerso no desenvolvimento do Plano Regional de Santos, que já havia sido iniciado em 1947 com as primeiras publicações no *Digesto Econômico*. Outro aspecto que justificaria o projeto completo finalizado antes da entrada dos novos acionistas refere-se ao fato da nova diretoria, em suas primeiras decisões, modificar o projeto de Prestes Maia em 1949, reduzindo, como veremos, o número de quadras residenciais e a grande perimetral (segunda perimetral) que serviria como *Parkway*; e propondo em contrapartida, a abertura de uma pista de pouso na cidade - que em nenhum momento apareceu no projeto original do urbanista-, e a disposição de lotes rurais de pequeno porte para dentro do perímetro urbano original.

O que sabemos é que antes da primeira planta urbana ser apresentada em agosto de 1946, durante sete meses, aproximadamente, de janeiro a julho de 1946, Francisco Prestes Maia realizou pesquisas na região da Fazenda São Marcos Evangelista, entendidas como *Surveys* pelo urbanista, e muitas das suas análises e conclusões estão registradas no seu "Relatório de Estudo e Projeto" e no "Memorial Descritivo."

Diferentemente das suas experiências precedentes, Francisco Prestes Maia não encontrou uma "evolução urbanística" em Panorama. Tratava-se de uma fazenda, em região de difícil acesso e transbordante de natureza virgem. A partir do seu projeto, uma cidade nova se desenvolveria, sendo fundamental um estudo das peculiaridades naturais do território.

Ao ler seus registros vemos que durante esse período de estudos Francisco Prestes Maia empreendeu um amplo reconhecimento do território, andando e registrando, por meio da geografia, da hidrografia, da geologia, vegetação e da botânica, aspectos da região da fazenda São Marcos Evangelista, como também da bacia do rio Paraná, visto que andou de barco pela região, do porto de Presidente Epitácio ao Porto das Marrecas, registrando a natureza em sua multiplicidade de características. Ao verificar seus registros vemos que urbanista descreve a

natureza, a paisagem e a morfologia do terreno mais apropriado para a nova cidade, e ao mesmo tempo, vai identificando suas potencialidades e lançando mão de opções e traçados urbanos mais indicados.

Prestes Maia realiza pesquisas sobre a região em uma escala mais regional, apresenta informações contundentes sobre as possibilidades de desenvolvimento regional, visto a cidade ter um porto no rio Paraná integrado à ferrovia Paulista no Estado de São Paulo. Como veremos, argumenta que não seria possível prever o crescimento da futura cidade, mas afirma que a região, em vista das suas facilidades de comunicação e integração regional, poderia levar a um grande crescimento de Panorama e impulsionar a ocupação da Alta Paulista.

Em segundo lugar, vemos que Prestes Maia empreendeu um estudo da cartografia da região, observando os movimentos do terreno: da barranca do rio Paraná, do Porto das Marrecas, como da região relativamente plana, nas proximidades do córrego das Marrecas, que seria destinada para o terminal da ferrovia Paulista. De acordo com Prestes Maia, o levantamento planialtimétrico completo da fazenda ainda seria desenvolvido pela Sociedade Imobiliária, e nesse aspecto, muito das suas observações *in loco* e desenhos, foram oriundas das suas impressões particulares do terreno, sua morfologia e córregos hídricos.

Ao iniciar sua proposta urbana tinha duas premissas fundamentais: a posição do porto fluvial e o traçado da ferrovia Paulista. O desejo da Sociedade Imobiliária Panorama Ltda. era formar uma cidade portuária intermodal, conectada à hidrovia no rio Paraná e aos trilhos da ferrovia Paulista, que integrado ao complexo ferroviário do Estado, se conectaria em Santos, no porto marítimo. A partir dessa premissa, e com base nas suas observações, Prestes Maia elabora uma quantidade significativa de textos, croquis e desenhos para a nova cidade, que deveria abranger, em média, uma população futura estimada em 30.000 habitantes.

O campo simbólico do urbanista revela o equilíbrio entre a técnica urbanística e o aspecto artístico ao se projetar uma cidade nova. Nos percursos realizados, Prestes Maia, como observador na região, detalha os caminhos e elementos pitorescos que haviam na fazenda, além da sua paisagem bucólica sobre o rio Paraná e às vastíssimas terras de mato grosso.

Na terceira e última etapa que identificamos, encontramos o plano urbano plenamente desenvolvido. Prestes Maia adota o modelo radial-perimetral no sistema viário; o sistema de *"Parkways"* parques, praças e jardins; o zoneamento urbano com a indicação das unidades residenciais, "Unidades de Vizinhança", e as indicações na planta dos principais edifícios públicos institucionais e privados.

Assim como em Campinas e Santos, identificamos três principais procedimentos metodológicos adotados por Francisco Prestes Maia no desenvolvimento do projeto urbano para Panorama. O primeiro deles é o ***Survey***, com uma pesquisa dos aspectos naturais na região; na sequência temos a ***aproximação da escala no território*** e as primeiras diretrizes projetuais tendo como premissa a integração entre o Porto das Marrecas com os trilhos da ferrovia Paulista, e por último, o ***projeto urbano*** realizado com a presença de um repertório internacional adotado pelo urbanista. Apesar de abordarmos separadamente, e não estarem explícitos ao longo dos documentos primários, esses procedimentos aparecem de forma articulada, e indica que ao mesmo tempo em que estuda a região, Prestes Maia está também projetando a futura cidade.

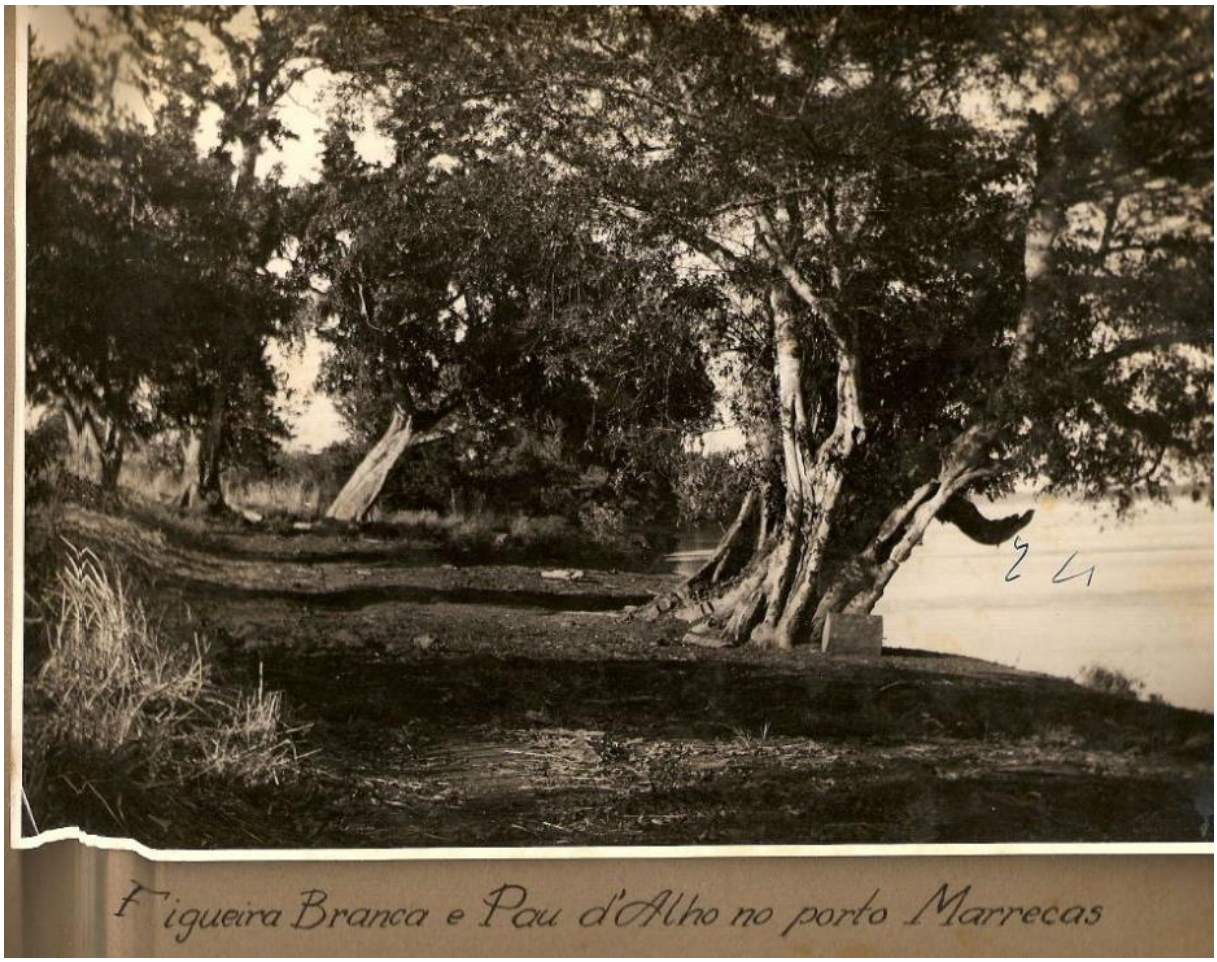


FIGURA 120 - VEGETAÇÃO TÍPICA DA BARRANCA DO RIO PARANÁ, 1945. FONTE: ACERVO CULTURAL E HISTÓRICO DE PANORAMA (2019)

4.1.1 Relatório de Estudo e Projeto de Francisco Prestes Maia

O "Relatório de Estudo e Projeto" para Panorama apresenta 18 páginas, é formado por uma introdução e seis tópicos: "premissas", "Grandeza de Cidade", "Disposição Geral", "Sistema de Ruas", "Ruas e Avenidas" e "Praças e Jardins". Nesse documento Prestes Maia apresenta as suas primeiras impressões sobre a região e elabora preliminarmente o partido urbanístico do projeto. Esse documento é o próprio manuscrito de Prestes Maia, e de forma geral, apresenta dificuldades na leitura e síntese das informações pela particularidade da sua caligrafia, que apresenta em determinados trechos rasuras e rabiscos.

Na introdução, Prestes Maia afirma que o relatório em questão se referia ao projeto preliminar da cidade de Panorama, baseado em suas viagens no local como nos dados e nas plantas oferecidas pela própria Sociedade Imobiliária Panorama Ltda. No entanto, de acordo com Maia, devido ao desejo dos proprietários da sociedade de se iniciar as vendas de alguns lotes, o estudo que ele estava realizando poderia fixar algumas diretrizes para as divisões e dimensões de lotes. De acordo com o urbanista:

> "Em rigor não deve cuidar-se ainda, nesta phase, dos lotes, entretanto, devido ao desejo dos proprietários, de iniciar algumas vendas fiz o estudo feito de modo que, em grande parte da cidade, poderão ser, desde hoje, fixadas as divisões e dimensões de numerosos lotes. A empresa deverá confeccionar em julho uma planta com cada quadra ou grupo de quadras, nessas irão sendo assignaladas os lotes e as medidas definitivas, e quaisquer ocorrências encontradas na locação, taes como arvores de vulto, construções que forem sendo elevadas, canalizações a medidas cotas, etc. **É este, um serviço de administração e não mais de projeção, e utilíssimo para a phase fluvial da cidade, quando adquirir aprovação municipal regular, e tiver necessidade de plantas cadastraes.**" (MAIA, 1946 p.1)

Destacamos nesse trecho, o que Prestes Maia subentende sobre "fase fluvial da cidade". De fato, e como já aludimos anteriormente, de 1946, ano de aprovação do projeto e formalização do patrimônio de Panorama, a 1963, ano em que a ferrovia Paulista chegou em Porto das Marrecas, foram 17 anos em que Panorama foi essencialmente uma cidade portuária.

No primeiro tópico, **"Premissas"**, encontramos duas questões trabalhadas pelo urbanista. No primeiro momento apresenta as principais balizas utilizadas para o estudo e desenvolvimento do projeto. E no segundo, expõe os seus estudos primários para a questão portuária e industrial da cidade.

Essas premissas, de acordo com Francisco Prestes Maia, seriam a posição do Porto das Marrecas e o traçado da ferrovia Paulista. Maia destaca que a informação sobre o traçado da ferrovia Paulista

e a indicação de ali ser o seu futuro terminal havia sido disponibilizada pela Sociedade Imobiliária Panorama Ltda.

> "(...)foram admitidas como principais premissas a posição do porto e o traçado de ferrovias (como comunicado pelos proprietários nos documentos oferecidos). Convirá oportuno atendimento com a Estrada de Ferro Paulista sobre a implantação certa, que até o momento, nada há positivo e preciso, oficialmente." (MAIA, 1946 p. 2)

Em relação ao terminal ferroviário, Francisco Prestes Maia indicou uma área, incluindo estação de trem e pátio de manobras, de 862 x 72 metros, aproximadamente 62.054 metros quadrados, mais um desvio, que atravessando a zona industrial, descesse até a margem do rio no Porto das Marrecas, com uma curva de 659 metros de raio e rampa inferior a 2 %, que de acordo com Maia, eram admissíveis na época.

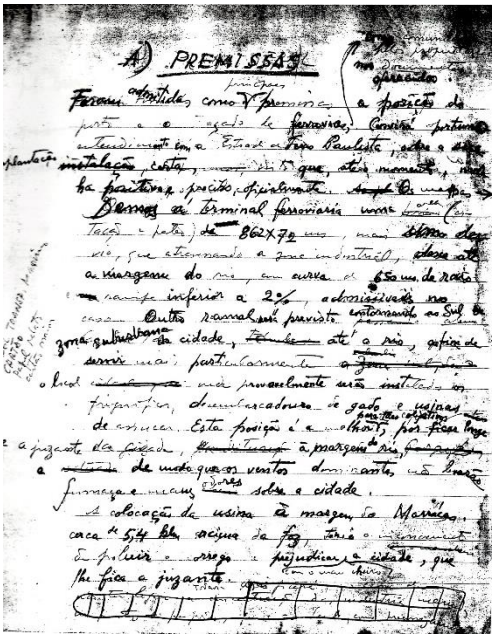


FIGURA 121 – "PREMISSAS" - RELATÓRIO DE ESTUDO E PROJETO PARA PANORAMA, FOTO DO AUTOR. FONTE: MAIA, (1946)

Um ponto interessante em relação ao traçado ferroviário, e que não chegou a ser projetado e executado, seria um segundo ramal previsto por Prestes Maia, que contornasse ao sul de toda zona suburbana da cidade, até o rio Paraná, e constituísse ali um segundo porto para a cidade. Nesse local seriam instalados os frigoríficos, o desembarcadouro de gado e a instalação das usinas de açúcar. De acordo com Prestes Maia:

> "(...)Esta posição é a melhor para taes objetivos por ficar longe e a jusante da cidade, à margem do rio, de modo que os ventos dominantes não levarão fumaça e maus odores sobre a cidade." (MAIA, 1946 p. 02)

Para Maia, se por acaso, as usinas pesadas de beneficiamento da cana de açúcar, assim como o embarque e o desembarque de gado fossem instalados no perímetro urbano da cidade, teriam como consequência a poluição dos recursos hídricos e do ar na cidade.

> "(...)A colocação da usina à margem do Marrecas, cerca de 5,4 metros acima da foz, teria o inconveniente de poluir o córrego e prejudicar com mau cheiro a cidade, que lhe fica a jusante." (MAIA, 1946 p.2)

De acordo com o urbanista, o Porto das Marrecas, dentro do perímetro urbano da cidade, não deveria ser utilizado para o desembarque de gado, mas sim, e unicamente, para os serviços básicos de navegação e transporte fluvial de pessoas ou cargas.

> "(...)Temos admitido que convém desembarcar o gado a jusante da cidade e não no porto, visto ser um serviço à parte da navegação normal e unicamente junto a cidade. Na parte para tal designado, ao Sul, haverá mais lugares e poderá o desembarque servir tanto o frigorífico como pastagens, depósitos especiais com acesso ou desvio ferroviário próprio." (MAIA, 1946 p. 3)

De acordo com Prestes Maia, esse segundo núcleo industrial e porto estariam distanciados do perímetro urbano por uma faixa ou cortina de vegetação, e teria habitações operárias próprias e próximas.

Para Prestes Maia, com um segundo porto ao Sul e o desvio ferroviário contornando o perímetro urbano a Oeste, as saídas Sul e Sudeste da cidade poderiam ser interseccionadas, mas que não teriam grandes inconveniências visto que nessas regiões os cruzamentos seriam reduzidos. A outra opção de acordo com Maia (1946 p. 03), seria traçar a ferrovia junto à margem do rio Paraná, no entanto tal opção *"prejudicaria a paisagem à marginal"*, além de *"percorrer sobre a encosta mais sujeita a erosão"*. A possível vantagem desse segundo traçado, segundo Maia, seria o futuro desenvolvimento da costa de Panorama e de sua zona suburbana.

No entanto, o urbanista pontua que nas regiões ao Sul do perímetro urbano, faltava ainda o levantamento cartográfico, o que impedia de dar continuidade aos estudos ou propor possíveis traçados. Essas recomendações de Maia não foram desenvolvidas nas versões finais do projeto, tanto do patrimônio como da cidade completa, ficando apenas em estudos elaborados.

> "O fato de cortar as saídas S e Se da cidade, não tem importâncias porque os cruzamentos serão poucos, e já fará da zona urbana, e susceptíveis de futuro tratamento caso a intensidade do tráfego venha um dia a aconselhá-lo. Não temos, todavia, levantamento cartográfico, o que impede fixar o traçado." (MAIA, 1946 p.3)

Um ponto importante e que aparece no final das "premissas" refere-se às estradas de rodagem que já existiam na fazenda São Marcos Evangelista. De acordo com Prestes Maia, haviam na fazenda três grandes rodovias para as saídas Sul, Leste e Norte, e que deveriam ser mantidas, coincidindo ou "indicando" o prolongamento das principais radiais propostas no plano urbano. Para o urbanista, essas estradas existentes, assim como a localização do Porto das Marrecas e do traçado da ferrovia Paulista, articulados com suas pesquisas no território, foram as principais diretrizes do desenvolvimento do projeto.

> "(...)As rodovias atuaes para o S, L e N são mantidas aproximadamente como futuras linhas principais das comunicações que fazemos coincidir com o prolongamento de algumas principaes radiaes urbanas." (MAIA, 1946 p. 4)

O segundo tópico, **"Grandeza da Cidade"**, apresenta muitas dificuldades de leitura. No entanto, grosso modo, Francisco Prestes Maia tece comentários de como a futura cidade poderia crescer e se desenvolver na região. De acordo com Prestes Maia:

> "É impossível prever, com precisão e tamanho, o gênero e o futuro remoto da cidade. É possível que a Marcha para o Oeste, a situação em rio navegável, o terminal ferroviário, o ponto de transbordo, o futuro comércio com o Paraguai e o sul de Mato Grosso, o desenvolvimento comercial, agrícola e até industrial da faixa (não esquecer que acima e abaixo há grandes quedas d'água em Urubupangá, Itapura e Sete Quedas) façam com que o crescimento atinja grandes proporções, fazendo de Panorama a Campinas do Oeste." (MAIA, 1946 p. 4)

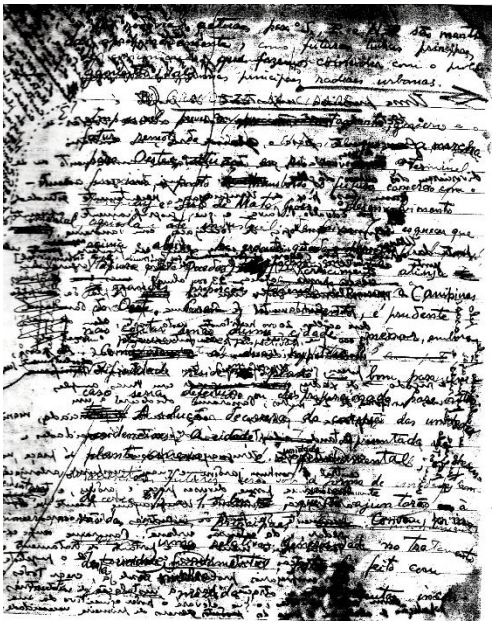


FIGURA 122 – "GRANDEZA DE CIDADE" - RELATÓRIO DE ESTUDO E PROJETO PARA PANORAMA, FOTO DO AUTOR. FONTE: MAIA (1946)

De acordo com Prestes Maia, a primeira planta de 1946 era menor e destinada a formação do "Patrimônio". A segunda planta, no entanto, apresentaria maiores dimensões contemplando a cidade integralmente. De acordo com o urbanista, a expansão urbana decorreria do crescimento da cidade e articulado diretamente às unidades residenciais, "Unidades de Vizinhança". Todavia esse assunto será melhor trabalhado pelo urbanista no quarto tópico, "sistema de ruas".

Prestes Maia argumenta também, quais seriam as principais vantagens ao se propor uma cidade nova. De acordo com o urbanista, tratando-se de uma cidade inteiramente nova, não haveriam os inconvenientes dos gastos excessivos em obras que existiam nas cidades antigas, principalmente com a expropriação de terra de alto custo. O principal custo de uma cidade nova seria a terraplenagem, sendo essa a categoria mais barata de serviços. Em relação aos custos da cidade nova de Panorama o autor continua:

> "(...)Não encarecerá as canalizações, e o próprio calçamento não será muito aumentado porque muitas ruas poderão receber caixas estreitas, ao menos provisoriamente. Tal tratamento da unidade urbana fundamental, evitará os inconvenientes que se verificam por exemplo, em Campinas, onde as soluções nunca remediarão de modo completo a mesquinheza primitiva" (MAIA, 1946 p.6)

De acordo com o urbanista (1946 p. 6), não se poderia esquecer que, ao lado de todas as vantagens na construção de uma cidade nova, haveria a esperança de que Panorama viesse a se tornar *"um centro de turismo, ponto de passagem para as cabeceiras e para os países limítrofes"* e tal característica, tornava importante o *"aspecto e certa largueza do plano"*.

O terceiro tópico, **"Disposição Geral"**, apresenta o futuro zoneamento e disposição geral da cidade. Prestes Maia aponta informações genéricas de como Panorama poderia ser organizada, e destaca também, alguns detalhes que não chegaram a ser desenvolvidos no projeto ou executados.

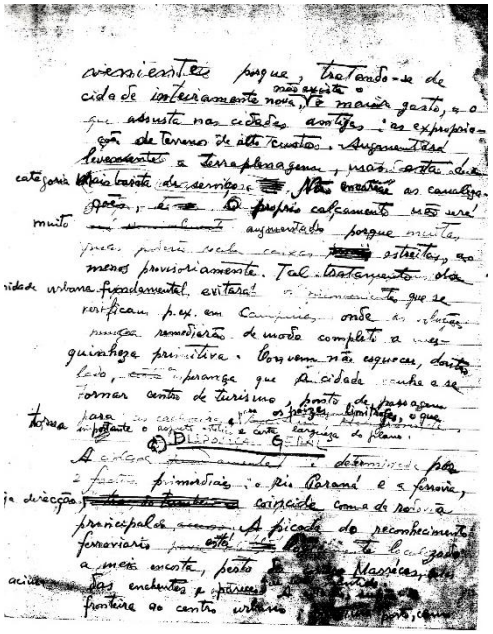


FIGURA 123 - "DISPOSIÇÃO GERAL" - RELATÓRIO DE ESTUDO E PROJETO PARA PANORAMA, FOTO DO AUTOR. FONTE: MAIA (1946)

Como enfatizado anteriormente nas "Premissas", Francisco Prestes Maia inicia o terceiro tópico argumentando que a cidade seria determinada por dois fatores primordiais: o rio Paraná e a ferrovia, cujo traçado e direção coincidia na época com o da estrada de rodagem. De acordo com Maia, seria conveniente também, que a estação ferroviária estivesse localizada à frente do centro urbano e próxima ao porto.

> "(...)A picada do reconhecimento ferroviário está logicamente localizada, a meia encosta, perto do córrego Marrecas, acima das enchentes e parece que será mantido. A estação, supõe-se fronteira ao centro urbano; próxima ao porto, com o qual se comunicará facilmente, quer pelos trilhos, quer diretamente por rampa." (MAIA, 1946 p. 6-7)"

De acordo com Maia (1946 p. 7), e isso não chegou a ser desenvolvido no projeto, seria recomendável para a cidade de Panorama a instalação de um plano inclinado mecânico, *"com cabo, para vencer mais comodamente o desnível da barranca"* entre a estação ferroviária e o porto. De acordo com o urbanista, o declive da barranca não era excessivo:

> "(...)admitindo mesmo simples aderência, pois é inferior ao de diversas ruas de São Paulo trafegada por bonde (Barranca 9 %; ladeira S. João, 14 %; Rua Bom Pastor, 9 %; Rua Major Sertório, 11 %; Ladeira Dr. Quirino, 9 %; etc." (MAIA, 1946 p. 7)

Além do acesso por Bonde partindo da estação de trem, Prestes Maia (MAIA, 1946 p.7) previu outros acessos ao porto, que seriam mais suaves e formados por *"simples e estreitas ruas typo jardim"* em frente ao futuro hotel principal da cidade, no grande parque marginal que seria proposto à beira do rio Paraná.

De acordo com Prestes Maia (1946 p.7), seria recomendável, em frente à estação ferroviária, a delimitação da futura zona comercial da cidade, *"sendo atacadista a faixa mais próxima (ruas 1 e 4) e varejista a seguinte, que será o centro propriamente".* Ainda de acordo com o urbanista, a avenida (A) que estaria na frente da estação ferroviária seria a principal artéria para o centro da cidade. Essa avenida (A) cruzaria com a avenida (J), sendo essa segunda avenida a estrada principal, paralela ao eixo ferroviário, que daria acesso para o hotel no parque marginal ao rio Paraná. *"Ambas cruzam-se*

ortogonalmente no centro comercial preciso da cidade (Praça B).” E a continuidade da avenida (A) levaria à zona cívica da cidade, localizada na parte mais alta topograficamente.

> “(..)A zona cívica fica logo a seguir, oferecendo localização às principais repartições públicas, estaduaes e federaes, e, em situação predominante, ao paço municipal.” (MAIA, 1946 p. 7)

De acordo com os estudos de Prestes Maia, o paço municipal estaria localizado na parte mais elevada da cidade, e nas suas proximidades seriam delimitadas as principais zonas residenciais e as áreas reservadas para os colégios públicos e particulares.

> “(...)contíguo ao centro cívico e a uma das zonas residenciais principaes, estende-se a “zona educacional”, onde estão reservados grandes áreas para colégios e escolas, tanto publicas como particulares, capazes de constituir uma das atrações futuras da cidade.” (MAIA, 1946 p.8)”

Em relação as zonas residenciais da cidade, Prestes Maia (1946 p. 8) recomenda que a principal zona residencial fosse pensada na extensão da barranca (parque marginal) subindo até a zona cívica da cidade. Já a zona residencial média, se estenderia *“do lado da principal entrada da cidade(...)e a residencial operária próximo à estrada de ferro e ao córrego, atraz do bairro industrial.”*

O urbanista (1946 p. 8) propõe que a zona industrial ficasse atrás da estação, *“separada do centro pelo próprio páteo ferroviário, e atravessada pelo desvio destinado a prolongar-se até o porto*”. Nos outros lados o bairro industrial estaria cercado pelo rio Paraná e pelo córrego Marrecas. De acordo com Maia,

> “(...)Deste modo ficam atendidas, todas as necessidades de isolamento, accesso ferroviário e escoamento pluvial ou sanitário. Os ventos dominantes não levarão gazes sobre o centro, nem sobre a zona residencial melhor.” (MAIA, 1946 p.8)
>
> “(...)a cidade assim descrita constitui a “unidade fundamental”, susceptível de receber em volta as unidades residenciais complementares ou posteriores, núcleo todavia tão grande, que a elle se reduzirá durante muito tempo o crescimento urbano.” (MAIA, 1946 p.9)”

Para Prestes Maia (1946 p. 9), o futuro crescimento urbano em derredor da *“unidade fundamental”* seria definido segundo a concepção das unidades residenciais, “unidades de vizinhança”, que mediriam entre 120 x 120 ou 600 x 600 metros[90]. Para o urbanista as principais atividades comerciais se concentrariam nos cruzamentos entre as radiais e perimetrais.

> “(...)Do lado esquerdo do Marrecas [Córrego Marrecas] preveem-se 4 unidades cercadas por radiaes e perimetraes (...) bem definidas” (...) “Cada unidade medirá entre 600 x 600 ou 120 x 120 metros(...). “O comércio localizar-se-á preferivelmente no cruzamento das radiaes e perimetraes” (MAIA, 1946 p.9)

[90] Essas unidades residenciais propostas por Prestes Maia dialogam com o conceito das unidades de vizinhança, que como vimos, já havia sido utilizado pelo urbanista nos projetos para Campinas e Santos.

De acordo com Prestes Maia (1946 p. 9 -10), nas zonas residenciais mais agradáveis, sob a forma de bairros-jardim, haveriam espaços internos, e "*longas faixas ajardinadas percorreriam ao interior dessas unidades no centro"*. E os lotes centrais seriam destinados aos usos escolares, sociais e recreativos. Na zona residencial operária ou popular, haveriam um parque infantil, creche e um posto de saúde.

> "(...)Estarão dispostos o agrupamento escolar, o clube do bairro, a igreja, etc. No bairro mais modesto haverá ainda um parque infantil, creche e um posto de saúde."

Todavia, o urbanista afirma que essas unidades residenciais, para além da *unidade fundamental,* só seriam devidamente projetadas com a base de uma planta topográfica completa, que na época a Sociedade Imobiliária Panorama Ltda. estava providenciando. No entanto, destacamos que só no período do segundo semestre de 1946 ao final de 1947, ainda sem data delimitada, que Prestes Maia terá acesso a todo levantamento topográfico da área destinada à formação da cidade completa. De acordo com Maia:

> "Será prematuro pormenorizar desde já estas unidades, apenas lançamos as linhas principaes, para evitar desenvolvimento inconveniente para o futuro da cidade" (MAIA, 1946 p. 10)

Para Prestes Maia (1946 p.10), toda a área circundante ao perímetro urbano seria retalhada em *"chácaras, clubes esportivos, hortas, etc."* e obedeceria *às "linhas do projeto futuro"*, com muitos jardins e área verde, *"necessariamente de acordo com o plano"*.

O quarto tópico, **"Sistema de Ruas"**, apresenta as diretrizes para o traçado urbano das ruas e avenidas. De acordo com Maia (1946 p.11), seria indicado para a zona comercial central o *"sistema xadrez-retangular, atenuado por algumas oblíquas ou diagonais, praças, e disposições focaes que introduzem graça e variedade"*. A zona industrial obedeceria ao mesmo sistema *"porem mais rígido, com quadras alargadas de modo a facilitarem a instalação de fábricas, oficinas e depósitos"*

Para o urbanista (MAIA, 1946 p.11), seria conveniente que os bairros residenciais fossem geralmente mais irregulares, com presença de jardins *"e ruas suavemente curvas"*. Já nos bairros populares e operários, Maia recomenda que eles fossem formados por *"pequenos conjuntos com recuos internos, junto ou em redor de jardinetas"*, tal situação conferiria um *"aspecto peculiar"* e distinto nesses bairros, cuja largura das quadras seria *"determinada pela profundidade dos lotes típicos"*.

No tocante à morfologia do traçado urbano, Prestes Maia (1946 p.11) argumenta que seriam evitados os extremos, *"o extremo geometrismo e a extrema irregularidade"*. O urbanista propõe que a irregularidade estivesse mais nas *"futuras unidades residenciais de acordo com a topografia"*. E que o revelo mais moderado nas regiões centrais não justificaria a adoção desse sistema. De acordo com os estudos de Maia, o sistema de ruas seria projetado:

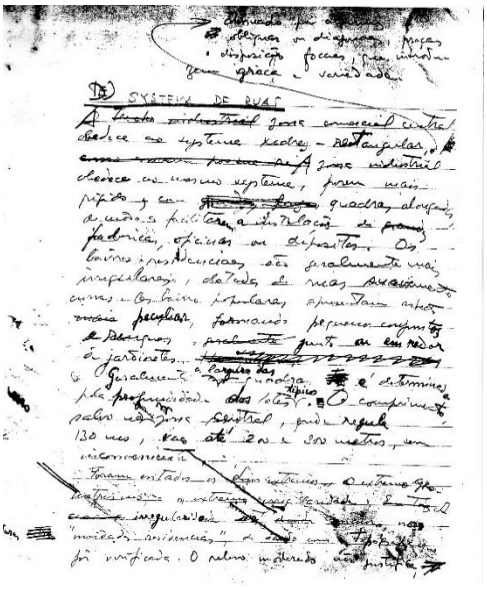


FIGURA 124 - "SISTEMA DE RUAS" - RELATÓRIO DE ESTUDO E PROJETO PARA PANORAMA, FOTO DO AUTOR. FONTE: MAIA (1946)

"(...)de forma a facilitar o escoamento pluvial e sanitário. Tanto o escoamento superficial, como as canalizações, encontrará traçados fáceis, com decliveis contínuos, e nenhum rincão ou valezinho é fechado por grandes aterros, quadras ou edificação" (MAIA, 1946 p.12)

De acordo com Prestes Maia, a principal zona de atração futura na cidade, sobretudo pelo *"ponto de vista recreativo",* seria a barranca do rio Paraná. *"Por isso, irradiariam dali, partindo das extremidades do jardim do hotel principal as duas avenidas B e D".* De acordo com Maia:

"(...)o vehiculo que chegar pela estrada principal tanto poderá atingir a barranca atravessando o centro pela avenida B", ou poderá contorná-lo subindo a avenida de thalveg G e descer qualquer artéria do centro". (MAIA, 1946 p.12)

Para Prestes Maia (1946 p.13), as avenidas radiais firmariam os traçados *"contornantes, desempenhando, até certo ponto o papel de "perímetro de irradiação",* sendo essa uma concepção que seria importante e indicada para a mobilidade de cidades pequenas.

O quinto tópico, **"Ruas e Avenidas"**, é uma continuação do anterior, nele encontramos as possíveis dimensões das ruas e avenidas da cidade. De acordo com Prestes Maia (1946 p.13), seria conveniente que *"as artérias principaes típicas"* medissem de 28 a 30 metros de largura, o que permitiria *"o amplo movimento e estacionamento nos trechos comerciais e ampla arborização com ajardinamento e gramado em trechos residenciais".* Excepcionalmente, poucas avenidas teriam largura maior do que 30 metros, como a avenida G (36 metros) e a L (45 metros), que desempenhariam, de acordo com o urbanista, *"o papel de verdadeiros jardins"*, funcionando como avenidas *Parways.*

De acordo com Prestes Maia (1946 p.15), as avenidas seriam classificadas de acordo com seus tipos, conforme suas secções. As avenidas principais mediriam de 18 a 20 metros; *"as médias 14 e 16 metros; as secundárias 11 metros."* Já nos bairros populares Maia recomendou que a largura das avenidas variasse de 8 a 10 metros.

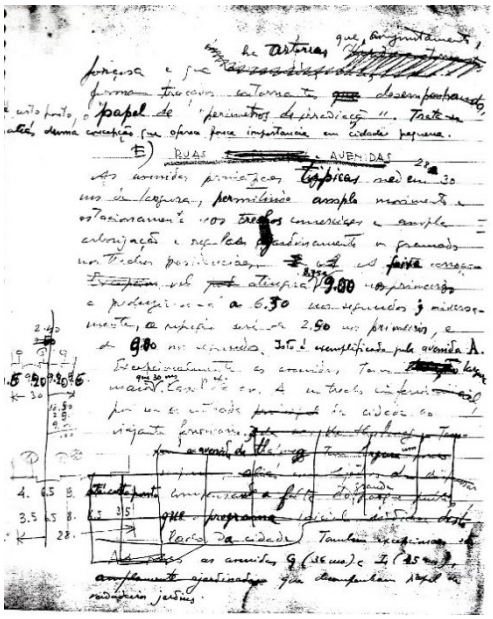


FIGURA 125 - "RUAS E AVENIDAS" - RELATÓRIO DE ESTUDO E PROJETO PARA PANORAMA, FOTO DO AUTOR. FONTE: MAIA (1946)

Na zona industrial Prestes Maia (1946 p.15) recomendou que as ruas fossem de tipo mais amplo, *"devido ao tráfego de pessoas, estacionamento e serviços de carga e descarga"* medindo de 18 a 20 metros de largura. E na avenida beira-rio, Maia propôs uma largura de 20 metros, o que seria *"compensado pela amplidão da barranca, mais ajardinada"*, visto que também funcionaria como uma *Parkway*.

O sexto e último tópico dos estudos de Prestes Maia, **"Praças e Jardins"**, apresenta os jardins, praças e áreas verdes para a cidade de Panorama. De acordo com o urbanista (MAIA 1946 p.16), seria fundamental que as praças estivessem *"dispostas em pontos lógicos"* na cidade. Maia destaca a necessidade de duas praças principais, uma defronte à estação ferroviária e outra no centro cívico da cidade, onde poderiam *"se acumular gente para festas e recepções"*.

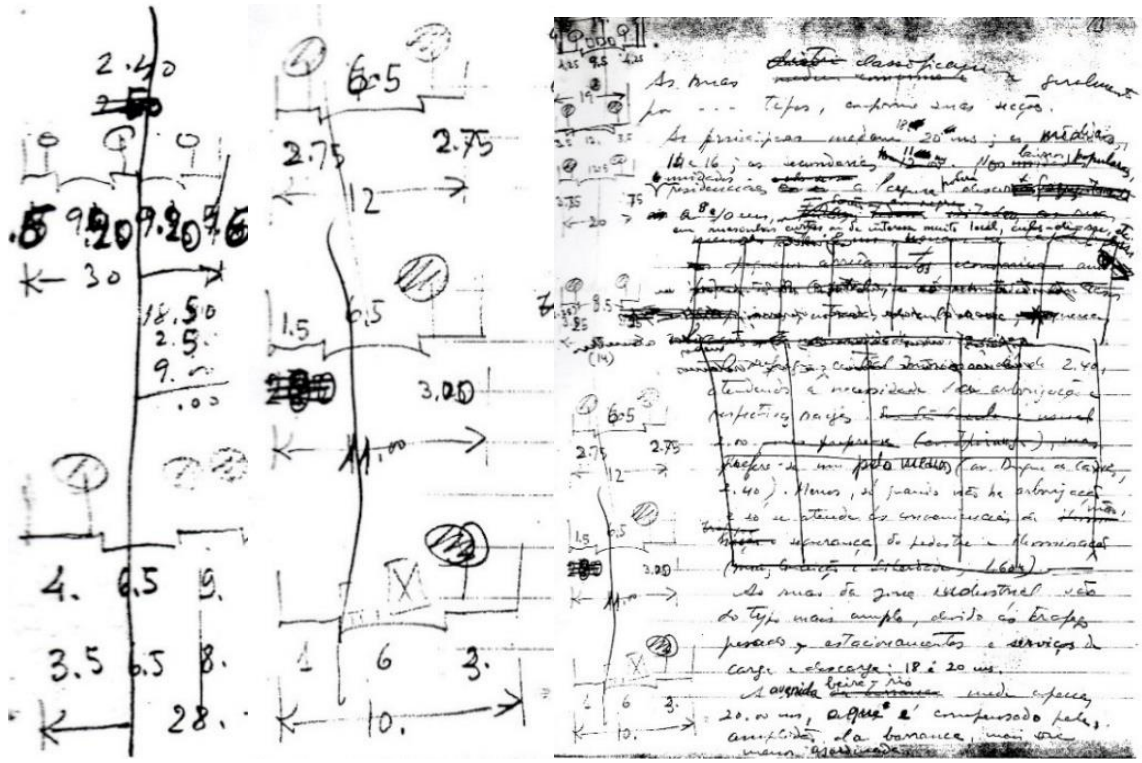


FIGURA 126 - CROQUIS E MANUSCRITOS - RELATÓRIO DE ESTUDO E PROJETO PARA PANORAMA, FOTO DO AUTOR. FONTE: MAIA (1946)

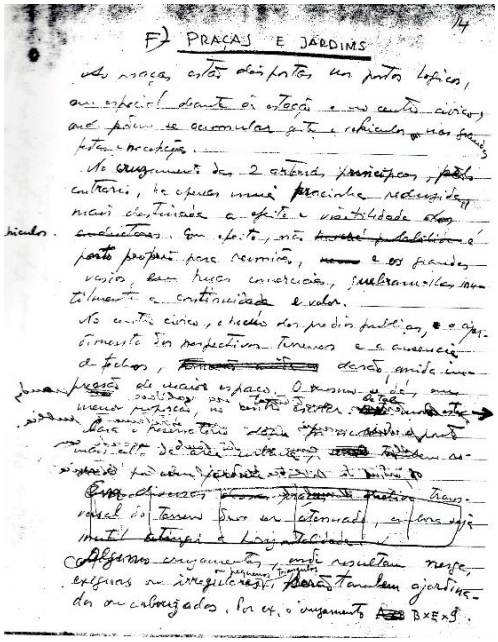

F) PRAÇAS E JARDINS

FIGURA 127 - "PRAÇAS E JARDINS" - RELATÓRIO DE ESTUDO E PROJETO PARA PANORAMA, FOTO DO AUTOR. FONTE: MAIA (1946)

No cruzamento das duas principais artérias da cidade, avenida A e avenida D, haveria *"uma pracinha reduzida, destinada a efeito e visibilidade dos vehiculos."* De acordo com Maia (1946 p.16), essa praça não seria *"ponto próprio para reunião"*, mas sim para situar o cruzamento. Essa situação estaria presente em outras praças pequenas formadas por cruzamentos, *"onde resultam em irregularidades em pequenos triângulos (...) por exemplo: o cruzamento B x E x 9"*.

O urbanista propôs que no centro cívico de Panorama houvesse o recuo dos prédios públicos nos lotes e o seu respectivo ajardinamento, conferindo a impressão de maior espaço na praça C.

De acordo com Prestes Maia (1946 p.17), constando desde o início no programa original proposto pela Sociedade Imobiliária Panorama Ltda., como um "*grande parque ou bosque a leste da cidade"*, a grande atração de Panorama residiria *"na Barranca do Paraná"* que seria devidamente tratada para o desenvolvimento de um parque marginal ao rio Paraná. Para a realização desse parque Maia propôs que fosse realizada uma sinuosa regularização da topografia e plantação de vegetação e arborização.

> "Para isso sofrerá uma regularização sinuosa da superfície, plantação de vegetação rasteiras, para formar o tapete protetor a fundo estético, e a arborização" (MAIA, 1946 p. 17)

De acordo com o urbanista, um grande espaço diante do hotel principal e da esplanada deveria ser mantido para a preservação da vista. Esse parque, de acordo com Prestes Maia (1946 p.17), seria florestado *"segundo as regras da arte conforme as indicações posteriores"* no desenvolvimento do projeto. Maia propõe algumas espécies arbóreas de mata temperada, o que ele entende como *"sistema europeu"*, que permitisse o recreio, a circulação e a vista para o rio Paraná. Ao sul do parque, Maia indica vegetação de impacto e tropical, *"atravessada por clareiras convenientemente baixadas para conceder "vistas" sobre o rio"*. De acordo com o urbanista, seria indicado que o parque marginal se expandisse até o córrego Marrecas, *"ocupando a faixa utilizável para construção"*. Entre as árvores indicadas para florestamento encontramos as espécies de eucaliptos, paineiras e chorões.

De acordo com Maia (1946 P.18), seriam admitidas construções isoladas no parque marginal, *"mediante projeto e harmonização especial"* com a paisagem e arborização. Essas construções seriam em especial clubes, restaurantes e creches.

Grosso modo, foram estas as informações retiradas nos estudos iniciais de Prestes Maia. Veremos na sequência, como foram desenvolvidos o Memorial Descritivo definitivo e o projeto urbano da primeira unidade urbana, ou *unidade fundamental,* destinada a formação do patrimônio, em agosto de 1946.

4.1.2 Memorial Descritivo do projeto urbano

O memorial descritivo para a cidade de Panorama é relativamente reduzido, apresenta 13 pontos principais que são trabalhados ao longo 6 páginas de manuscritos. Como já ressaltamos, encontramos ao longo da pesquisa o memorial descritivo manuscrito feito por Prestes Maia e o mesmo publicado em uma publicidade na *Folha da Manhã* em 03 de agosto de 1946.[91]



PANORAMA SERÁ MAIS UM MARCO DA CIVILIZAÇÃO BANDEIRANTE

Plano urbanistico do engenheiro Francisco Prestes Maia para a edificação da cidade planejada, às margens do Paraná, pela Sociedade Imobiliaria "Panorama" – Recursos naturais da privilegiada gleba que será dotada consoante as grandes conquistas sociais e tecnicas da atualidade – Empolgante empreendimento do sr. Quintino de Almeida Maudonnet, presidente da Sociedade – Outras notas

Foram surpreendidas à prefeitura municipal de Lucélia, na Alta Paulista, as plantas e memorial descritivo que habilitarão o registro do patrimonio Panorama com o fim da aplicação do grande plano urbanistico do Dr. Francisco Prestes Maia para a edificação da cidade de Panorama que, sem duvida, alguma será a mais perfeita do Estado de São Paulo e quiçá de todo o Brasil Para o planejamento da mesma contou o grande urbanista patricio com todos os recursos naturais da privilegiada gleba que lhe foi indicada pela Sociedade Imobiliaria "Panorama", a grande pioneira dessa grandiosa magnifica que é a planificação de cidades modernas de acordo com as grandes conquistas sociais e tecnicas da atualidade.

O memorial descritivo, assinado pelo Dr. Prestes Maia como engenheiro urbanista de Panorama e pelo sr Quintino de Almeida Maudonnet, diretor-presidente da Sociedade Imobiliaria "Panorama" consta dos seguintes itens:

2) A propriedade sede é o patrimonio de patrimonio "PANORAMA", visando criar uma cidade, em posição geografica muito indicada para tal sob os multiplos pontos de vista das comunicações, da economia regional da topografia e da salubridade. Os proprietarios, com tal iniciativa, feita em moldes amplos, modernos e novos no Estado, vem verdadeiramente ao encontro duma necessidade publica relevante integrando-se no progresso do país e na marcha para o Oeste.

2) A propriedade sede é o patrimonio "PANORAMA", que se estende à margem do Rio Paraná, na confluencia do ribeirão Marrecas subindo pela margem esquerda deste até o corrego Hamby (cerca de 2.800 ms.) e descendo o Paraná na extensão aproximada de 6.800 ms. A maior porção desta propriedade está assim retalhada em sitios. A parte topograficamente mais bem situada e junto à confluencia citada destina-se à formação da "cidade PANORAMA", que atenderá às atividades da região, colocará os produtos de venda e consumo, e constituirá o seu centro comercial, industrial, administrativo, turistico e veraneio. A realização de todas as atividades urbanas, industriais e agricolas, num unico plano e de maior interesse e correspondera as ultimas modernas de planificação geral.

3) A situação e futuro da zona permitiram prever o desenvolvimento duma cidade de grande importancia, antepasto comercial do Mato Grosso, Oeste Paranaense e até o Paraguai. A parte hoje aproveitada à agricultura e quanto municipal é a parte principal da cidade parte que, durante muito tempo ainda reservará espaço suficiente ao crescimento da nova entidade urbana. Oportunamente os proprietarios abrirão bairros ou unidades parciais, assim como os nucleos industriais e rurais complementares.

4) O arruamento era submetido está delimitado pelas ruas 18, 26, avenida 14, avenidas G, P, D, e rua 30. A pequena parte exterior a este perimetro está indicado a titulo meramente ilustrativo, desprovida ainda do levantamento altimetrico basico e portanto, sujeito a modificações. A area moderna de 2.000 ms. x 1.700 ms. = ... 3.400.000 m2. Para deste perimetro haverá, além das glebas agricolas e da faixa periferica urbana a que já aludimos, dois nucleos industriais e diversos pequenos nucleos residenciais de menor interesse no momento.

5) O arruamento obedece a um sistema misto, parte geometrico retangular, na zona industrial e central, parte mais irregular e curvilinea, na zona residencial conforme a topografia e os usos permanentes. A penetração da futura estrada de ferro e a direção original a esta orientam logicamente as principais arterias. Há diversas oblíquas, que obedecem a certas diretrizes topograficas (avenida marginal, avenida G de thalweg, etc.), assim como diagonais, que encurtam trajetos e introduzem ângulos de agradaveis. Os pontos e perspectivas focais são suficientemente aproveitados para a implantação de edificios importantes, tais como a estação, futuro paço municipal, igrejas etc.

O relevo relativamente moderado permitiu alguma ou mais de modo a garantir facil escoamento futuro, pluvial e sanitario, não dando oportunidade à obstrução de valas ou sarjetas por quedas de taludes, fonte habitual de despesas nos arruamentos deficientes.

6) As ruas normais medem 18 ms. de largura, subindo a 19 no bairro industrial e descendo a 11 ms. nos bairros operarios. Há diversas avenidas que medem 24 a 30 ms., excepcionalmente 45 e até 60 em trechos ajardinados. Há diversas praças e jardins, mas, como espaço livre, o caracteristico predominante notavel da PANORAMA é a ampla faixa externa verde marginal que dela cinge, com largura variavel entre 50 e 90 ms. Ela será tratada como elemento de chacaras, dando-se aí-quam belezinha e inserindo-se ainda sobre o rio Paraná que aí mede cerca de 1 quilometro de largura. Dessa circunstancia resultará o verde da cidade. PANORAMA. Há ainda os jardins do litoral principal. Reflexão para o grande rio, e de certas escadas à acesso habituais com tratar-se-ão publicos.

Todas as ruas serão arborizadas com especies surbeias e proprias As ruas de 11 ms. contam, em geral, apenas com um lado arborizado; as ruas comuns, com os dois lados; as avenidas, com 2 a 4 fileiras. A Sociedade proprietaria e [illegible] já está providenciando as viveiros e mudas.

7) Os lotes minimos na parte central medem 12,00 x 36,00 ms. quando internos e 14,00 x 36,00 nas esquinas. Nas passam a 14,50 x 40,00 em diversas arterias centrais e nas quadras residenciais medias; a 30,00 x 40,00 e 33,00 x 66,00 nas residenciais de luxo; descem a 8,00 x 25,00 e 8,00 x 30,00 nas quadras operarias. Estas ultimas são só vezes servidas por "play-ground" anexos, destinados às crianças. A zona industrial conta lotes comuns de 24.30x60,00 ms. Estas dimensões enunciam-se a titulo meramente ilustrativo, pois as necessidades industriais não se coadunam com padrões relativamente rigidos, como os bairros residenciais.

8) O terreno é suavemente ondulado; a propria barranca do Paraná (20 a 25 ms. de desnivel), não apresenta declive excessivo.

O solo da cidade é uma geral bom e seco, não sujeito a inundações.

A altitude maxima é de 353 ms. acima do nivel do mar.

9) A Sociedade proprietaria e arruadora reserva para a estrada de ferro, que virá atingir a cidade, uma faixa suficiente para estação, oficinas e armazens, assim como para o ramal industrial e portuario. Faz outro tanto em menor escala, para uma estação rodoviaria, logicamente junto à ferroviaria, assim como para a instalação do desembarcadouro.

10) Em regulamento anexo é estabelecido o zoneamento e o sistema das construções, complementado e reforçando as leis estaduais e municipais sobre o assunto, e ao mesmo tempo, orientando os primeiros adquirentes e construtores, evitando a anarquia habitual das formações urbanas rapidas.

11) As principais vias de comunicação que hoje e proximamente servirão o local são:

a) a via ferrea, com serviço de regular, ligando a Presidente Epitacio;
b) idem a Vila Lagoa (norte Jupiá);
c) a rodovia para Presidente Wenceslau;
d) a estrada de rodagem para Castilhopolis, Paraliba, Andradina etc.;
e) a estrada de rodagem para Paraviá e Tupã.

Diversas linhas de tendencia em via de estudo ou em vias de inauguração.

12) O abastecimento dagua será provisoriamente por [illegible] poços profundos, por canalização, qual com agua de rio tratada e escalada, atendido estudos [illegible] em andamento. O esgoto [illegible] far-se-á em [illegible] com [illegible] sistema absolutamente apropriado [illegible] comum, sob a constituição de [illegible] publica.

FIGURA 128 - MEMORIAL DESCRITIVO DO PROJETO PARA PANORAMA, 1946. FONTE: ACERVO DA FOLHA DE SÃO PAULO (2018)

A fazenda São Marcos Evangelista, de acordo com o Memorial Descritivo, tinha aproximadamente 6534 hectares e a parte destinada à zona urbana da nova cidade compreendia 121 hectares.

No primeiro ponto do memorial, Prestes Maia chama atenção para o desenvolvimento do projeto do patrimônio "Panorama", que tinha por finalidade principal *"criar uma cidade em posição geográfica muito indicada para tal sob os múltiplos pontos de vista das comunicações, da economia regional, da topografia e da salubridade."* Vemos que o aspecto territorial e geográfico, da localização e espacialização da cidade aparece determinante na tomada de decisões sobre o plano urbano. A fazenda São Marcos Evangelista e a posição do Porto das Marrecas, como já vimos anteriormente ao longo dessa dissertação, já estavam indicados como futuro terminal da ferrovia Paulista.

Em continuidade, Prestes Maia faz um comentário positivo em relação às ações da empresa imobiliária, afirmando que os mesmos *"com tal iniciativa, feita em moldes amplos, modernos e novos no Estado, vêm verdadeiramente ao encontro duma necessidade pública relevante integrando-se no progresso do país e na Marcha para o Oeste".* Como

[91] Esse memorial, na íntegra como fora publicado pela *Folha da Manhã*, está disponibilizado no anexo dessa dissertação.

discutimos anteriormente ao longo do primeiro e segundo capítulos, muito das empresas imobiliárias colonizadoras trouxeram o ideário de desenvolvimento para a região da Alta Paulista, e a Marcha para o Oeste, como uma postura do governo de Getúlio Vargas em desenvolver e integrar esses territórios, passou a ser abraçada e reiterada nas regiões pioneiras do Estado de São Paulo.

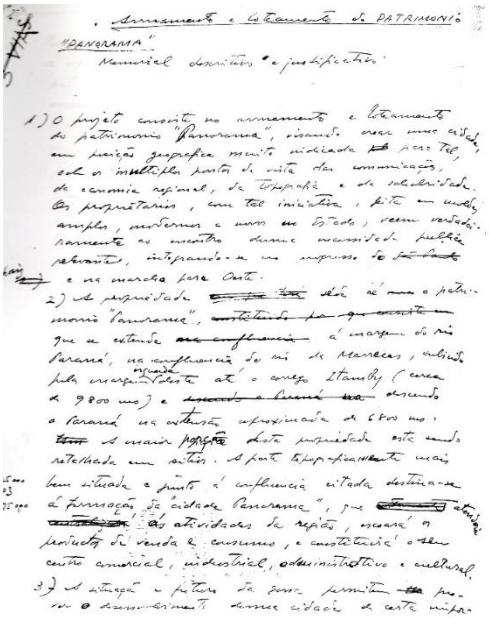


FIGURA 129 - MANUSCRITO "ARRUAMENTO E LOTEAMENTO DE PANORAMA" – MEMORIAL DESCRITIVO E JUSTIFICADO. FONTE: MAIA (1946)

O segundo ponto trabalhado por Prestes Maia é uma descrição física e geográfica da fazenda sede e do patrimônio destinado à formação da cidade de Panorama. De acordo com Maia, a fazenda se estendia *"a margem do rio Paraná, na confluência do ribeirão das Marrecas subindo pela margem esquerda deste até o córrego Itamby (cerca de 9800 metros) e descendo o Paraná na extensão aproximada de 6.800 metros"*.

De acordo com Prestes Maia a maior parte da fazenda estava sendo retalhada em sítios e *"a parte topograficamente mais bem situada e junto à confluência citada destina-se à formação da "Cidade Panorama"*. Para Prestes Maia, a cidade de Panorama atenderia as atividades da Alta Paulista escoando os produtos de venda e consumo, *"e constituiria o seu centro comercial, industrial, administrativo, turístico e venatório"*. Maia argumenta que a conjugação de todas as atividades urbanas, industriais e agrícolas em um mesmo plano urbano seria o de maior interesse na época, além de corresponder com as ideias mais modernas de planificação urbana e regional. Como vimos em suas experiências de São Paulo, Campinas e Santos, Prestes Maia apresenta uma abordagem compreensiva para a nova cidade, abordando todos os seus aspectos.

O terceiro ponto discutido por Prestes Maia seria o possível crescimento econômico e a importância regional da cidade de Panorama, mediante *"anteporto comercial com Mato Grosso, Oeste Paranaense e até o Paraguai"*. Maia argumenta que a planta anexada junto ao memorial estava sendo apresentada no intuito de se registrar a parte principal da cidade, parte que, *"durante muito tempo oferecerá espaço suficiente ao crescimento da nova entidade urbana."* No entanto, afirma que se caso fosse conveniente, os promotores poderiam abrir *"bairros ou unidades periféricas, assim como os núcleos industriais e rurais complementares."*

O quarto tópico discutido por Prestes Maia refere-se ao arruamento que estava sendo submetido à prefeitura de Lucélia. De acordo com o urbanista, o perímetro urbano da cidade estava delimitado

pelas ruas 18, 26, 36 e as avenidas L, G, P e D. Maia argumenta que a parte exterior a este perímetro estava indicado a título meramente ilustrativo, pois desprovia na época de levantamento altimétrico básico *"e, portanto, sujeito a modificações"*. De acordo com Maia, esse perímetro delimitado pelas ruas e avenidas mediam 2.000 x 1.750 metros, aproximadamente 3.500.000 m². Para o urbanista, fora desse perímetro haveriam*, "além das glebas agrícolas e da faixa periférica urbana a que já aludimos, dois núcleos industriais e diversos pequenos núcleos residenciais de menos interesse no momento"*.

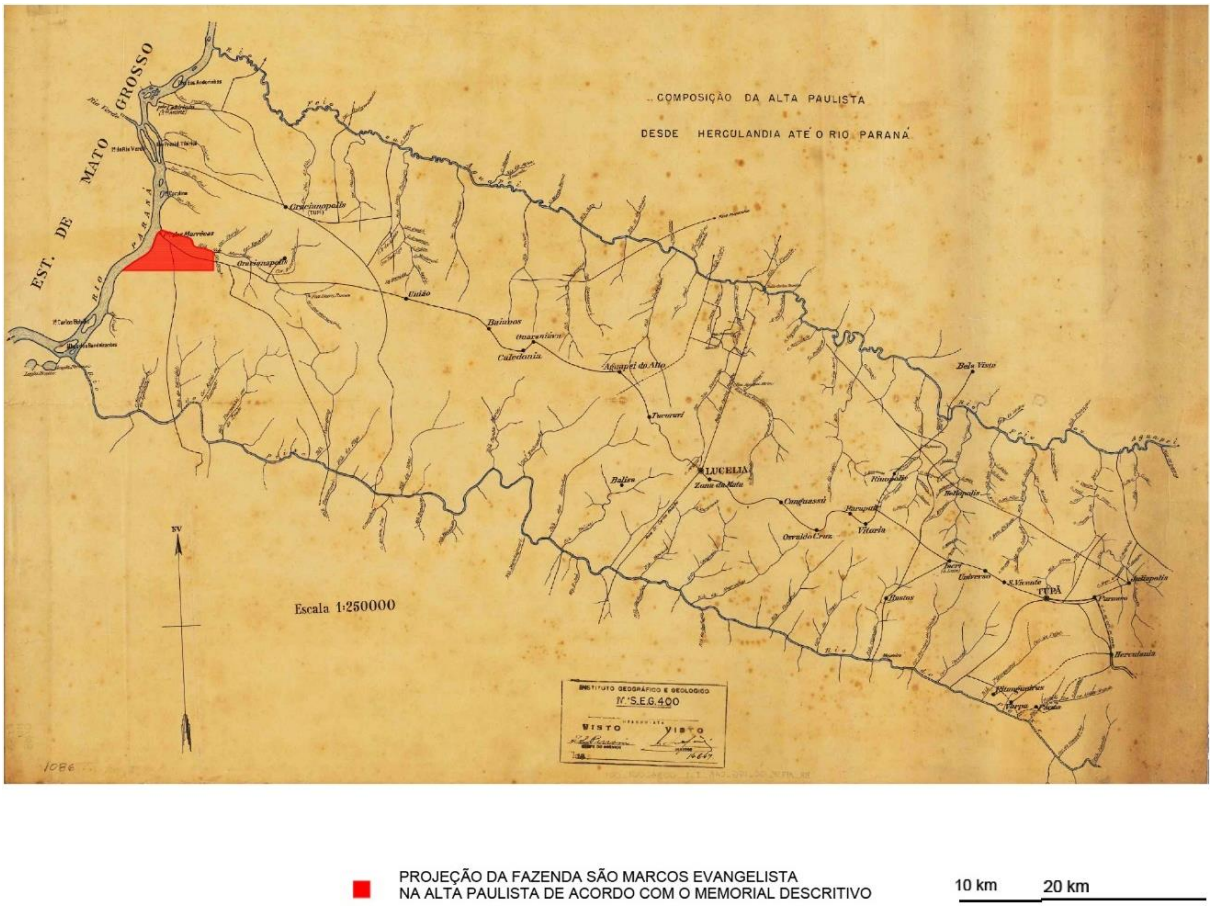


FIGURA 130 - PROJEÇÃO DA FAZENDA SÃO MARCOS EVANGELISTA NA ALTA PAULISTA. FONTE: MAPA DO AUTOR, ADAPTADO DA CARTOGRAFIA DO ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO COM DADOS DO MEMORIAL DESCRITIVO (2019)

No quinto ponto do memorial descritivo Prestes Maia apresenta maiores detalhes do seu arruamento proposto para todo o perímetro urbano da cidade. Assim como no "Relatório de Estudo e Projeto" propõe um sistema misto, *"parte geométrico retangular, na zona industrial e central, parte mais irregular e curvilínea, na zona residencial conforme a topografia e os usos presumíveis"*. De acordo com Prestes Maia, as principais artérias da cidade, assim como o próprio sistema de ruas, avenidas e alamedas, tiveram como orientação lógica o traçado da ferrovia Paulista. *"A penetração da futura estrada de ferro e a direção ortogonal a essa orientam logicamente as principais artérias"*. Sustenta que, por diretrizes topográficas, foram introduzidas algumas avenidas oblíquas no projeto, *"avenida marginal, avenida G de thalweg etc."* e algumas avenidas diagonais, que encurtariam trajetos e introduziriam

variedade de aspectos. Maia sustenta que os pontos e perspectivas focais foram suficientemente aproveitadas *"para a implantação de edifícios importantes, tais como a estação, futuro paço municipal, igrejas etc."* O urbanista tece comentários em relação ao relevo na proposição dos arruamentos:

> "(...)o relevo relativamente moderado permitiu dispor as ruas de modo a garantir fácil escoamento futuro, pluvial e sanitário, não dando oportunidade à obstrução de vales ou rincões por quadras ou aterros, fonte habitual de despesas nos arruamentos defeituosos".

No sexto ponto do memorial descritivo Prestes Maia apresenta as dimensões das ruas, avenidas e alamedas da cidade. Maia propôs que as ruas *"normais"* da cidade tivessem 15 metros de largura, *"subindo a 18 no bairro industrial e descendo a 11 nos bairros operários"*. Em relação às avenidas, propôs que a maioria delas tivessem de 24 a 30 metros de largura, *"excepcionalmente 45 e 60 metros nos trechos ajardinados"*. A avenida que apresenta 60 metros de largura é a avenida (A), localizada na frente da estação ferroviária e conecta o centro comercial e cívico da cidade. Como vimos anteriormente, essas larguras de 45 e 60 metros, respectivamente, não apareceram no "Relatório de Estudo e Projeto", sendo adotadas posteriormente pelo urbanista no Memorial Descritivo.

De acordo com o urbanista, diversas praças e jardins foram projetados para a cidade, no entanto *"como espaço livre, o característico verdadeiramente notável de Panorama é a ampla e extensa faixa verde marginal dos dois rios* (ribeirão Marrecas e rio Paraná) *com largura variável entre 50 e 250 metros."* Maia argumenta que esses dois parques seriam tratados com bosques entremeados por inúmeras clareiras e passeios de onde se alcançariam *"belíssimas e imensas vistas sobre o rio Paraná que aí mede 1 quilometro de largura. Dessa circunstância resultou o nome da cidade: PANORAMA."*

Para o urbanista, haveriam ainda os jardins do Hotel Principal, voltado para o grande rio e os jardins de certas escolas a serem mantidos com caráter semipúblico na cidade. Todas as ruas de Panorama seriam arborizadas *"com essências variadas e próprias"*. As ruas de 11 metros contariam, em geral, *"apenas com um lado arborizado; as ruas comuns, com os dois lados; as avenidas, com 3 e 4 fileiras"*. Maia argumenta que para a viabilização dessas árvores a Sociedade Imobiliária Panorama Ltda. já estava providenciando os viveiros e mudas.

No sétimo item do memorial Prestes Maia apresenta as dimensões dos lotes de Panorama. De acordo com o autor, os lotes mínimos na parte central da cidade teriam 13,00 x 36,00 metros quando internos e 14,00 x36,00 nas esquinas. Nas radiais centrais e nas quadras residenciais médias a dimensão mínima seria de 14,00 x 40,00 metros. Nas áreas mais caras da cidade os lotes teriam de 20, 33 ou 65 metros de frente por 40 de profundidade. Nas quadras operárias, no entanto, a proporção dos lotes diminuía para 8,00 metros de frente por 25 ou 30 metros de profundidade. De acordo com Maia, as quadras operárias seriam *"servidas por "play-ground" anexos, destinados às crianças"*.

Para a zona industrial o urbanista reservou lotes comuns com a dimensão de 24,60 por 80,00 metros, no entanto, afirma que:

> "(...)estas dimensões enunciam-se a título meramente ilustrativo, pois as necessidades industriais não se coadunam com padrões relativamente rígidos, como os bairros residenciais."

No oitavo item do memorial Prestes Maia apresenta mais detalhes sobre a condição topográfica da cidade. De acordo com o autor o terreno era suavemente ondulado, e a própria barranca do Paraná *"(20 a 25 metros de desnível) não apresentava declive excessivo"*. O solo da cidade era em geral bom e seco além de não apresentar riscos de inundações, e a altitude máxima da cidade estava a 383 metros acima do nível do mar.

No nono item do memorial Prestes Maia comenta sobre o espaço destinado para o pátio de manobras da ferrovia na cidade e sobre a futura estação rodoviária. De acordo com o autor, a Sociedade Imobiliária Panorama Ltda. reservou para a futura estrada de ferro:

> "(...)uma faixa suficiente para entrada, estação, pátio e armazém, assim como para o ramal industrial e portuário. Faz outro tanto em menor escala, para uma estação rodoviária, logicamente perto à ferrovia, assim como para a instalação de desembarcadouro."

No décimo item do memorial Prestes Maia comenta sobre o regulamento anexo do projeto. De acordo com o urbanista, esse documento estabeleceria o zoneamento e o padrão das construções para Panorama, *"orientando os primeiros adquirentes e construtores e atenuando a anarquia habitual das formações urbanas rápidas",* no entanto, não encontramos até o momento esse documento impresso como fora relatado por Prestes Maia. As informações sobre o zoneamento, de forma resumida, foram encontradas na planta de topografia de Panorama, que analisaremos na sequência a essa apresentação do memorial.

O décimo primeiro item apresenta as principais vias de comunicação que serviriam a cidade. De acordo com Maia, a futura cidade de Panorama teria conexão fluvial, com serviço regular, ligando a Presidente Epitácio e a Três Lagoas (Porto Jupiá) em Mato Grosso. Teria também conexão por rodovia até Presidente Wenceslau e por estradas de rodagem para Gracianópolis, Darcilandia, Andradina, Lucélia e Tupã, que era terminal dos trilhos da ferrovia Paulista.

No último item do memorial descritivo Prestes Maia comenta sobre as instalações hidrossanitárias de Panorama. De acordo com o urbanista o abastecimento de água seria inicialmente servido por poços *"(perfuração provável até 150 palmos) e posteriormente por canalização geral com água do rio tratada e recalcada"*. Em relação ao esgotamento da cidade, o urbanista argumenta que o mesmo seria

inicialmente realizado por *"fossa com tanque séptico domiciliar sempre que necessário, até a constituição de canalizações públicas"* adequadas para a cidade.

Apresentamos os principais pontos discutidos no Memorial Descritivo do projeto para Panorama. Constatamos que algumas questões que apareceram no "Relatório de Estudos e Projeto" para a cidade não foram desenvolvidas no projeto definitivo. Entre elas, o desvio ferroviário e a instalação de um novo porto ao Sul da cidade, como também, a instalação de um plano inclinado "bonde" que conectasse a estação ferroviária com o Porto das Marrecas. Veremos na sequência uma análise da planta definitiva da primeira unidade urbana, que acompanhou esse memorial descritivo quando o patrimônio de Panorama foi registrado na cidade de Lucélia em 1946.



FIGURA 131 - TOPOGRAFIA DA ÁREA DESTINADA AO PATRIMÔNIO DE PANORAMA, 1946. FONTE: ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO (2019)



FIGURA 132 - PLANTA DO PATRIMÔNIO DE PANORAMA, 1946. FONTE: ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO (2019)

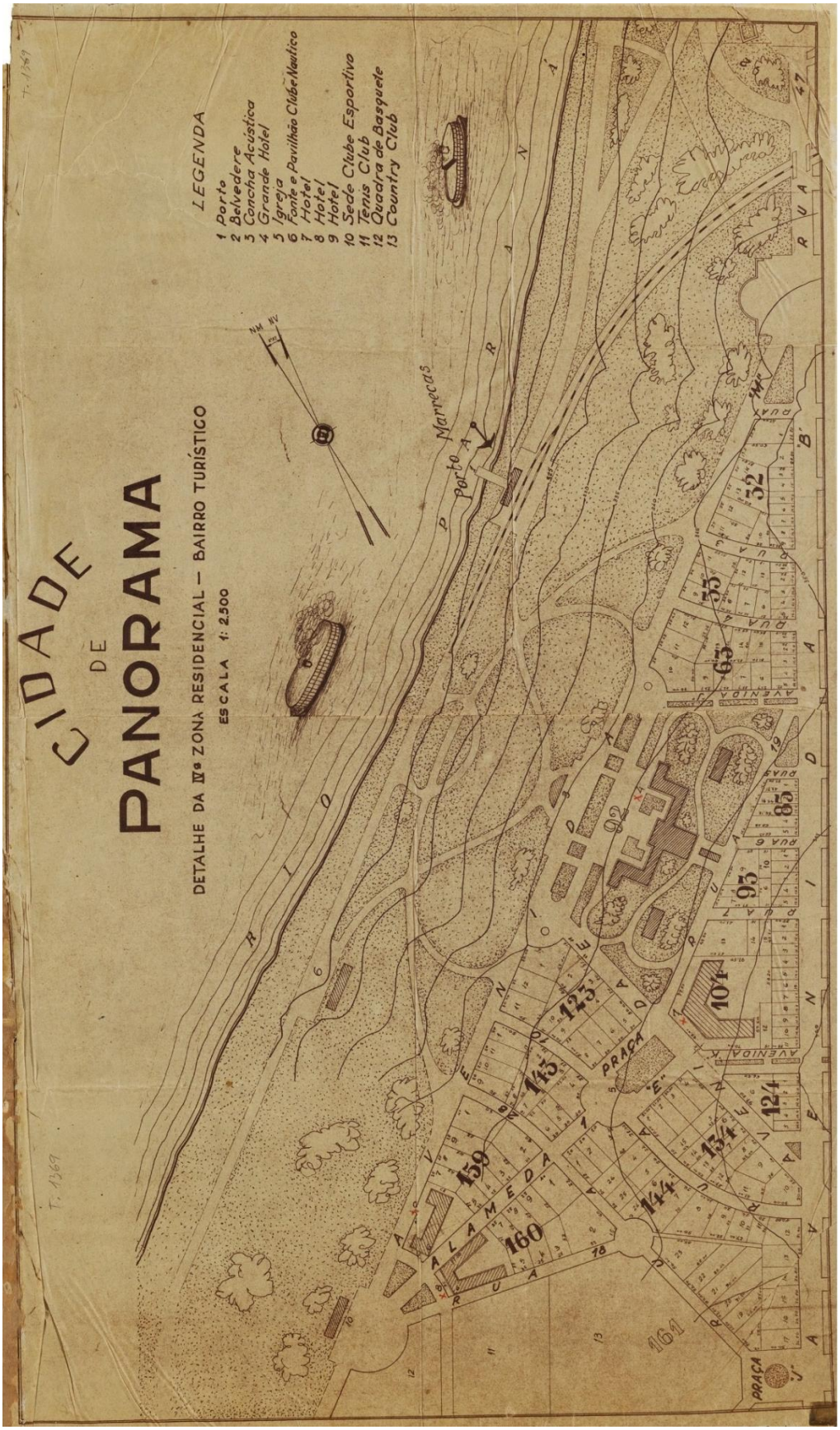


FIGURA 133 - DETALHE DA ZONA RESIDENCIAL IV - BAIRRO TURÍSTICO, 1946. FONTE: ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO (2019)

4.2 Planta para a formação do Patrimônio de Panorama de 1946.

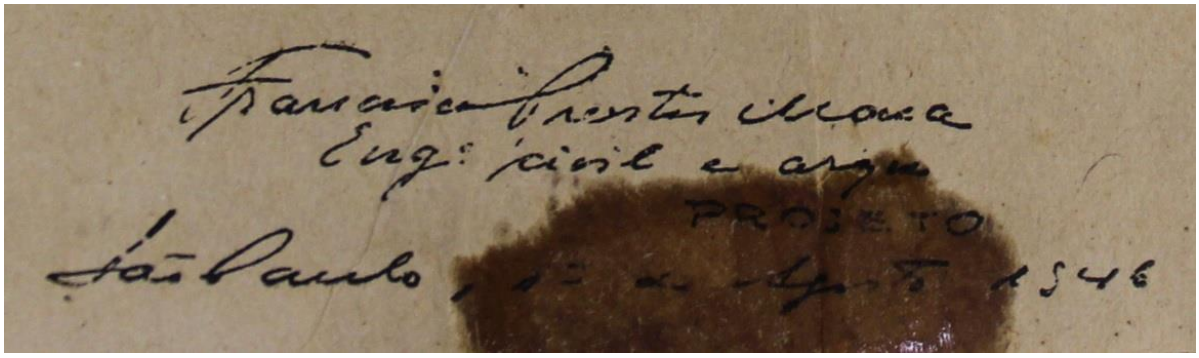


FIGURA 134 - CARIMBO E ASSINATURA DE FRANCISCO PRESTES MAIA NA PLANTA PARA O PATRIMÔNIO DE PANORAMA, 1946. FOTO DO AUTOR. FONTE: ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO (2019)

O Plano de loteamento de Prestes Maia para a primeira unidade urbana compreende, em linhas gerais, a abertura de 47 ruas, 13 avenidas, 2 alamedas, 11 praças e 2 parques.

Na região próxima ao ribeirão Marrecas, estão desenhadas 8 quadras curvilíneas que formam o bairro operário e popular da cidade, suas ruas estão associadas a praças com paisagismo e passeios, concepção muito próxima dos "bairros jardins" desenvolvidos em São Paulo. Em direção ao centro da cidade, ao lado do "bairro operário", encontram-se os maiores lotes do município formado por 24 quadras e destinados às atividades industriais. Transpassando o pátio de manobras encontramos o núcleo residencial da nova cidade, em uma malha reticulada entre um semicírculo viário formado por 156 quadras. Na orla do rio Paraná foi pensado em grande parque com passeios e paisagismo trabalhado. Esse parque está inserido no bairro turístico que Prestes Maia desenhou para a cidade, com hotéis, pousadas, clubes e serviços.

As ruas dos bairros populares apresentam a largura de 11 metros e as das demais zonas as medidas de 15, 18, e 20 metros. As avenidas apresentam a largura de 20, 30, 45 e 60 metros. Os lotes na zona mista, comercial-residencial central, medem 13 x 36 metros, em sua maioria, os de esquina 14,40 x 36 metros. Na zona residencial, os lotes medem, pelo menos, 14,40 x 40 metros no centro e 15 x 40 nas esquinas. Os lotes mínimos admissíveis eram de 13 x 36 metros, ou seja, 432 metros quadrados. Na zona residencial, por excelência, os lotes teriam 20 metros de frente, indo a sua profundidade até 65 metros. Os lotes nos bairros operários mediam de 8 x 25 a 10 x 36 metros.

Na zona "industrial", situada à direita da estrada de ferro onde se localizam as pequenas indústrias (máquinas de arroz, máquinas de café, torrefações, marcenarias, etc.) bem como os grandes armazéns e depósitos, teriam lotes de 25 x 80 metros. De acordo com Maia, foram deixados alguns

lotes com dimensões e disposições diversas, destinados à estabelecimentos especiais como bombas de gasolina, postos de serviço de autos e outros.

4.2.1 Zoneamento do Patrimônio.

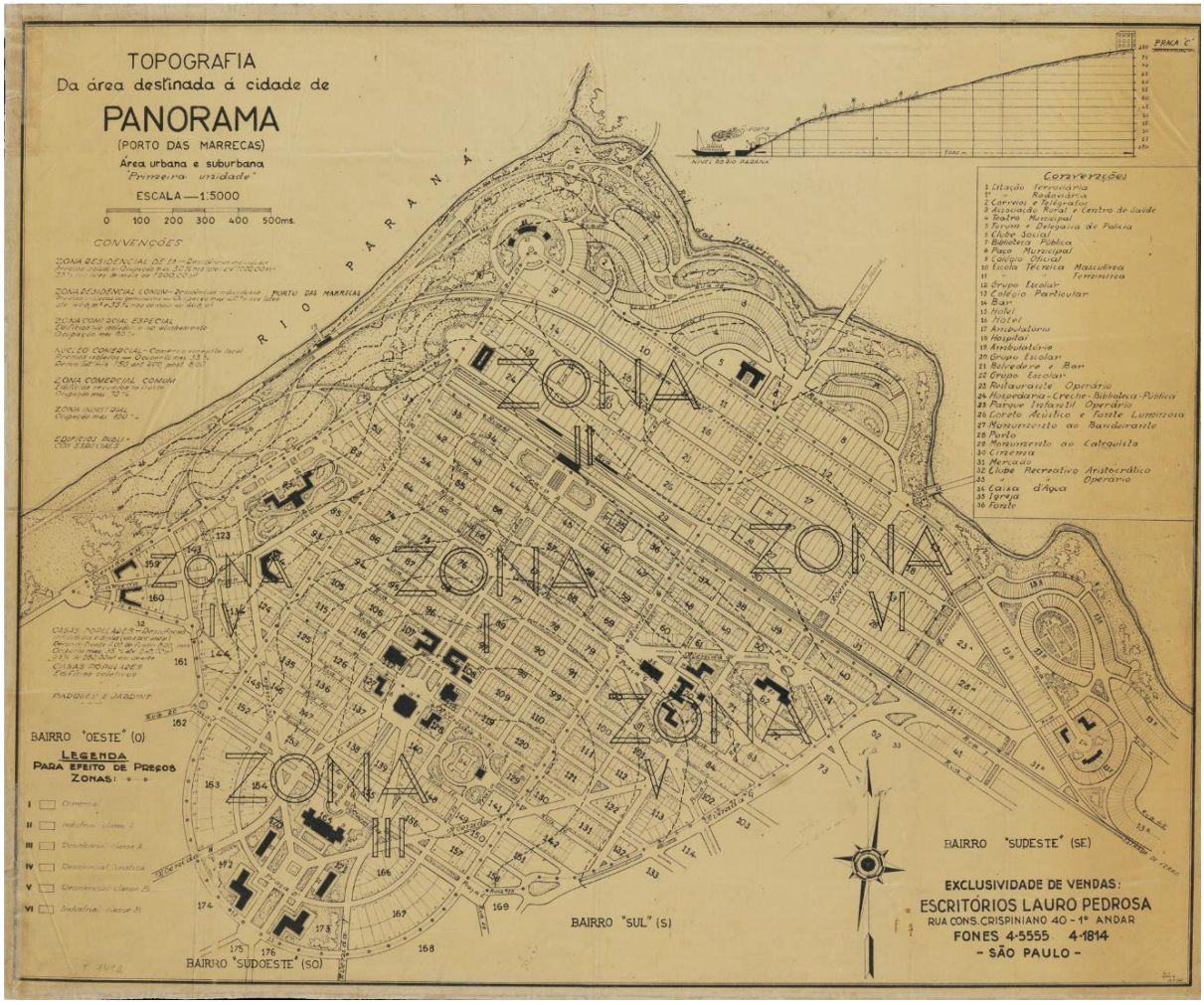


FIGURA 135 - PLANTA PARA O PATRIMÔNIO DE PANORAMA, ZONEAMENTO E TOPOGRAFIA, 1946. FONTE: ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO (2019)

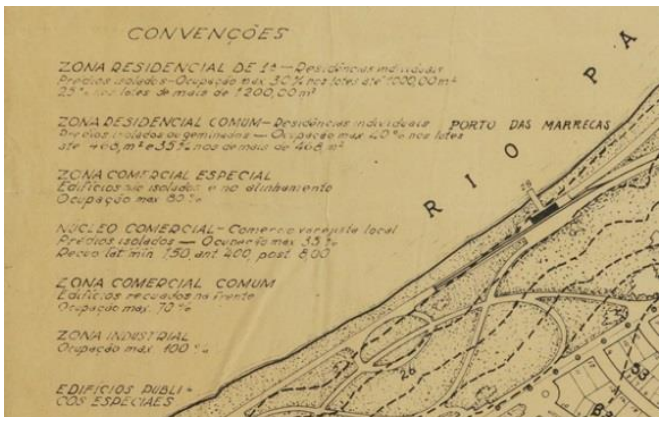
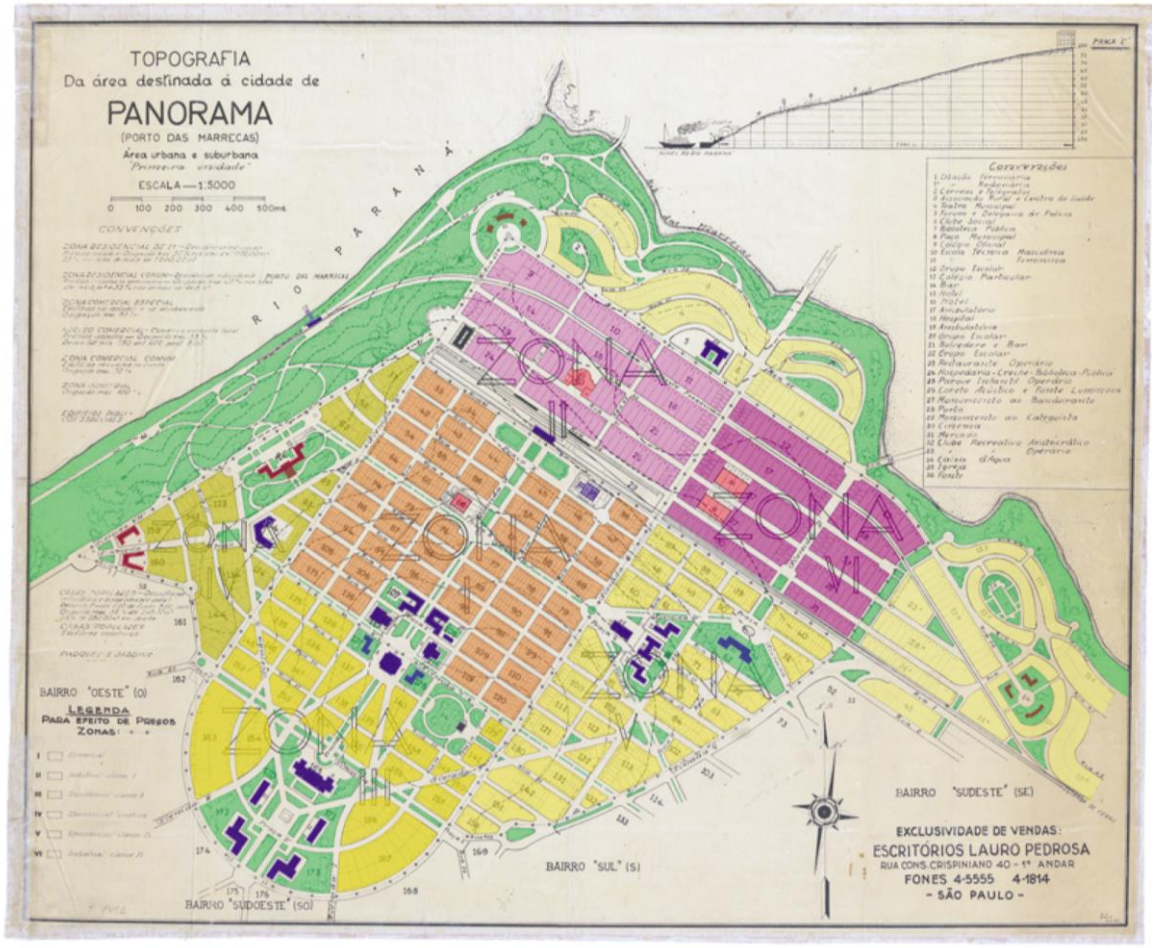


FIGURA 136 – DETALHE NA PLANTA DE PANORAMA, ZONEAMENTO E TOPOGRAFIA, 1946. FONTE: ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO (2019)

A planta de Panorama foi dividida em seis grandes zonas: A Zona residencial "A" formada por residências individuais, com prédios isolados cuja ocupação máxima seria de 30 % nos lotes até 1.000 m² e 25 % nos lotes com mais de 1.200 m². A Zona Residencial "B" formada por residências individuais, com prédios isolados ou geminados, cuja ocupação máxima seria de

40 % nos lotes até 468 m² e 35 % nos lotes com mais de 468 m². O Núcleo Comercial era formado pelo comércio varejista local, os prédios deviam ser isolados com uma ocupação máxima de 35 %, e os recuos mínimos laterais eram de 1.5 m, 8 m de frente e 4 m aos fundos.

Na "Zona Comercial Especial" os edifícios estavam alinhados e geminados, com ocupação máxima de 80 %. Na "Zona Comercial Comum" os edifícios deviam ser recuados 8 m na frente dos lotes com a ocupação máxima de 70 %. Na "Zona Industrial", os edifícios deviam ocupar 100% dos lotes.



Parques lineares e praças ajardinadas
Zona industrial "B"
Zona industrial "A"
Zona residencial turística
Zona residencial "A"
Zona residencial "B"
Zona residencial operaria
Zona mista (residencial + comercial)
Edifícios institucionais
Edifícios comerciais

FIGURA 137 - PLANTA TOPOGRÁFICA E ZONEAMENTO EM PANORAMA, MAPA DO AUTOR COM BASE NA PLANTA TOPOGRÁFICA DE PANORAMA, 1946. FONTE: ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO (2019)

4.2.2 Morfologia urbana do Patrimônio.

Francisco Prestes Maia adotou as linhas curvas das quadras residenciais operárias nas proximidades do córrego das Marrecas por uma razão topográfica, as linhas curvas seguem a curvas de nível do terreno e se assentam de forma natural sem a necessidade de grandes movimentações de terra. No interior das quadras "2", "7","13 d" e "13 e", Prestes Maia projetou jardins internos públicos, abertos para fins dos lotes e para os transeuntes, e ocupando a quadra "5" Prestes Maia desenhou a projeção de uma escola cercada de jardins. De mesmo modo, o desenho do parque linear ao ribeirão Marrecas acompanha a sinuosidade do percurso d'agua, apresenta elementos pitorescos como pequenos monumentos, belvederes e bares. Sobre o ribeirão da Marrecas, Prestes Mais projetou duas vias de acesso à cidade, a radial principal posteriormente chamada de "Avenidas Prestes Maia" e a rua 36.

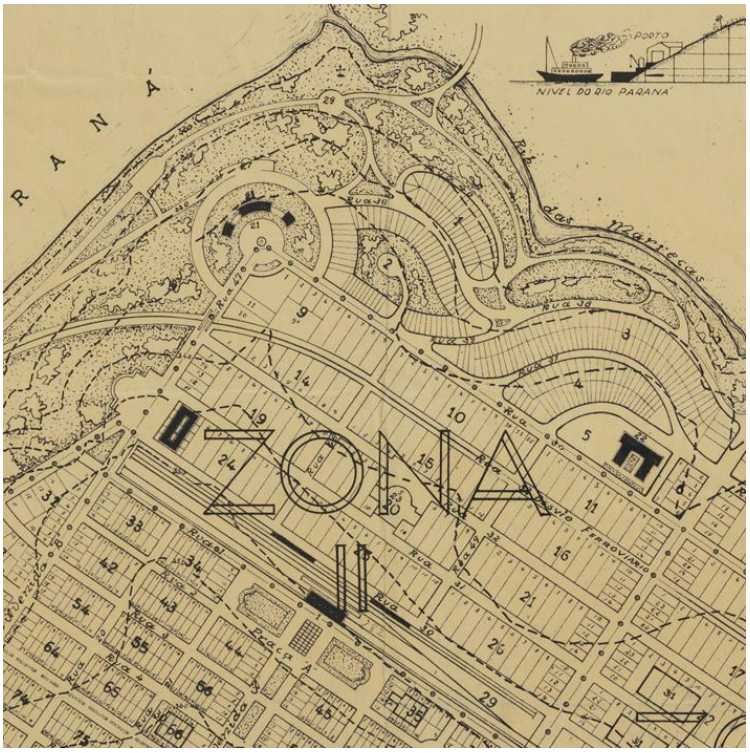


FIGURA 138 – DETALHE, APROXIMAÇÃO NA PLANTA TOPOGRÁFICA DE PANORAMA, 1946. FONTE: ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO (2019)

No projeto apresentado em 1946, haviam projeções nos lotes destinado à estação ferroviária e rodoviária nas proximidades do pátio de manobras. Os correios e telégrafos, associação rural e centro de saúde, teatro municipal, fórum e delegacia de polícia, clube social, biblioteca pública e paço municipal tinham projeções nos lotes nas proximidades da praça "C", região mais alta topograficamente e local do centro cívico da cidade. Nas proximidades da praça "K" encontramos

as projeções de um colégio oficial, escola técnica masculina e feminina, colégio particular e grupo escolar.

No bairro turístico, de frente com o parque linear proposto à beira do rio Paraná, Prestes Maia desenhou as projeções de um grande hotel e uma igreja. Nas proximidades da praça "G", encontramos as projeções dos serviços ligados à saúde, com 2 ambulatórios e 1 hospital. E adjunto à praça "F" está localizado a implantação de outra escola. O Porto das Marrecas está localizado no limite do parque à beira do rio Paraná e está integrado com os trilhos de ferrovia Paulista. Ainda na região central temos as projeções de um cinema municipal, mercados e clubes recreativos.

Nas proximidades da zona industrial, encontramos as projeções de um restaurante operário, hospedaria, creche, biblioteca pública e parque infantil operário. No projeto de Prestes Maia, as habitações destinadas aos operários seriam próximas dos seus locais de trabalho, seriam casas populares, residências individuais e duplas (uma por andar). Para essas residências os recuos mínimos de frente seriam de 4 metros e 8 metros de fundo. A ocupação máxima seria 35 % para lotes até 240,0 m² e 53 % para os de 280,00 m² em diante.

A topografia de Panorama é relativamente equilibrada na formação de um aclive, o ponto mais alto da cidade, a praça "C", onde encontramos o centro cívico municipal, está na altitude de 380 metros. O Porto das Marrecas, sendo o ponto mais baixo da cidade apresenta uma altitude de 320 metros. Considerando a distância aproximada de 1 km entre esses pontos há uma inclinação média de 6 % na cidade.

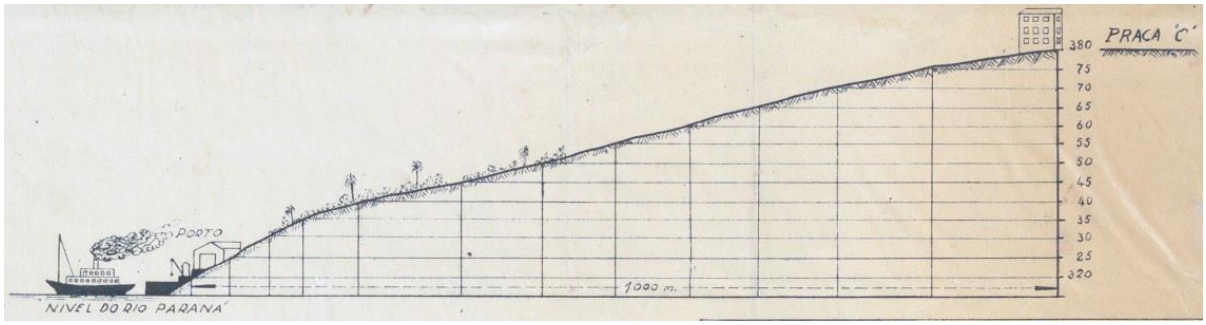


FIGURA 139 - CORTE ESQUEMÁTICO DA PLANTA PARA O PATRIMÔNIO DE PANORAMA, 1946. FONTE: ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO.

A localização da linha férrea e o pátio de manobras acompanham a curva de nível na cota 340 e 345 metros, sem grandes aclives ou declives, a não ser na integração com o Porto das Marrecas quando trilho acompanha a cota de 320 metros. Inserida na paisagem natural do rio Paraná, a própria condição do território facilitava a observação e contemplação do espaço. O projeto de Prestes Maia ensejava essa vocação que o território teria: a Paisagem sobre o Rio Paraná, e nesse

aspecto, o apego estético da qualidade cênica na conformação de paisagens urbanas e naturais apareceu determinante e prevaleceu na tomada de decisões no plano urbano.

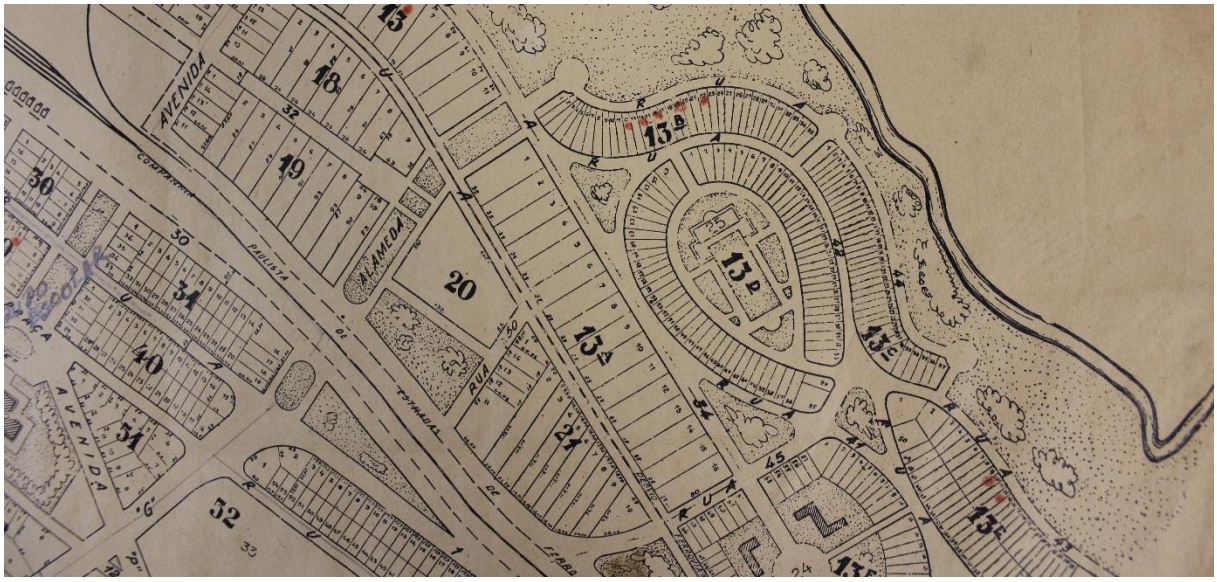


FIGURA 140 - UNIDADES RESIDENCIAIS OPERÁRIAS, 1946. FONTE: ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO (2019)

4.3 Planta finalizada da cidade de Panorama desenvolvida entre 1946 e 1947.

4.3.1 Planta de Expansão da zona urbana:

No projeto finalizado e que prevê a expansão urbana da cidade encontramos uma ampliação significativa em relação ao projeto de 1946, com novas áreas de lazer, clubes, um cinturão de vegetação e a abertura de novas quadras. Prestes Maia utiliza do sistema em "Y" como vias arteriais, conectando as áreas residenciais, o centro da cidade e o limite do perímetro urbano, bem como adota diagonais que interrompem a ortogonalidade do traçado.

No entanto, apesar da proximidade entre o pátio de manobras da ferrovia Paulista e o Porto das Marrecas, nós não encontramos na planta definitiva a conexão dos mesmos, mas verificamos que o projeto resguarda um possível caminho e extensão dos trilhos até o porto. Aqui, não encontramos a informação que justifique esse desenho, todavia especulamos que uma possível integração entre o trem e a ferrovia caberia aos desígnios da Companhia Paulista, e que bastaria ao projeto urbano indicar essa possibilidade.

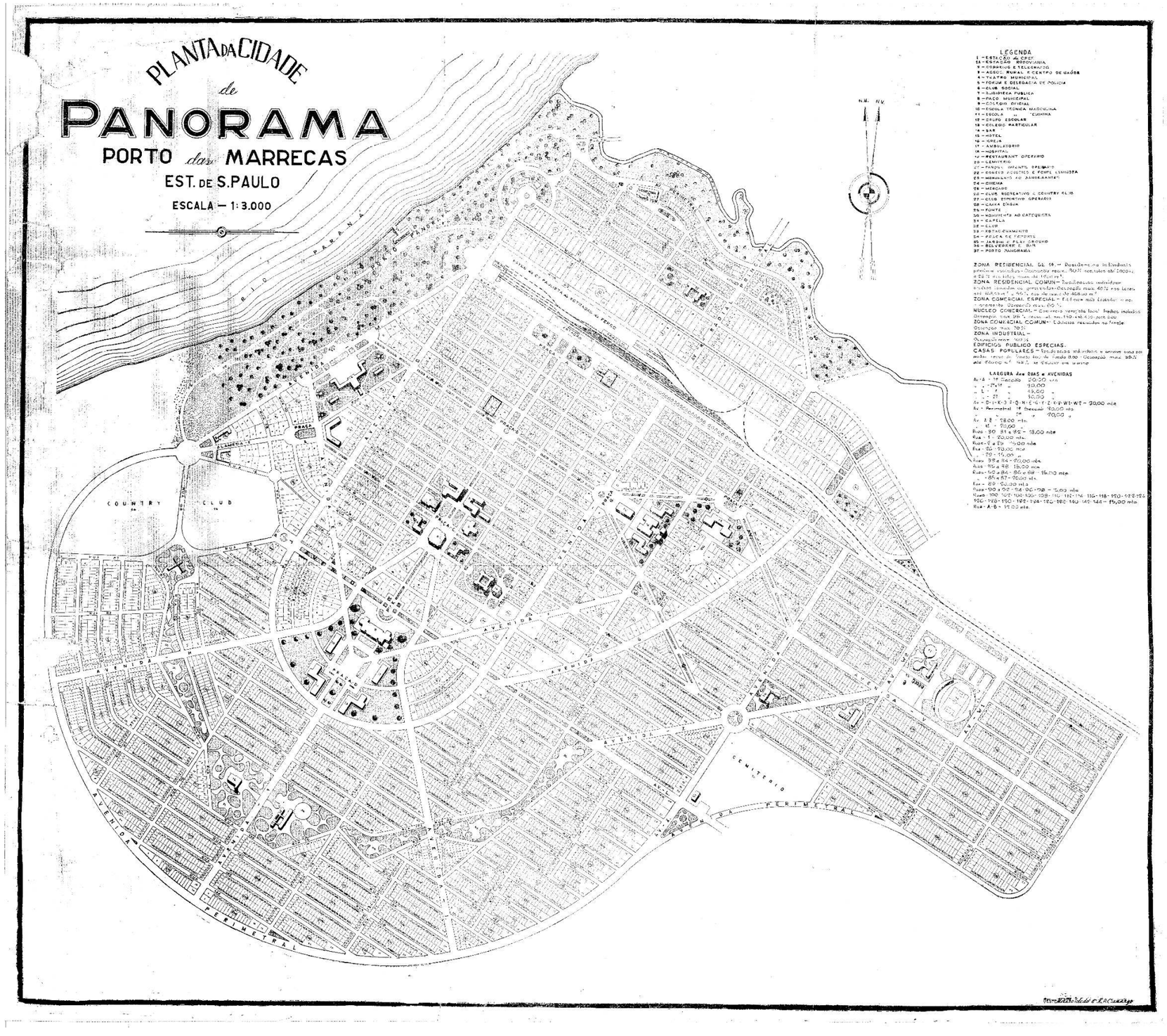


FIGURA 141 - PLANTA PARA A CIDADE DE PANORAMA, 1947. FONTE: ARQUIVO PESSOAL DE MARCO ANTÔNIO TORRES, MORADOR DE PANORAMA (2019)

No limite do perímetro urbano encontra-se a avenida perimetral, um semicírculo viário de transição do espaço urbano para o rural, a partir dele concentram-se os lotes e quadras com maiores dimensões, como chácaras e ranchos, que conformariam a zona rural da cidade.[92]

Ao todo, o projeto finalizado para a nova cidade apresenta 344 quadras que variavam de 1 a 72 lotes, distribuídas em uma área de aproximadamente 8.439.937 metros quadrados. Somadas todas as quadras encontramos no projeto 7914 lotes. Se adotássemos como referência o número de quatro moradores por lote teríamos um contingente populacional urbano de aproximadamente 31.656 moradores, contingente próximo dos 30.000 habitantes originariamente imaginados para o projeto.

Assim como na planta anterior desenvolvida para a formação do Patrimônio de Panorama, do lado direito do pátio da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, Francisco Prestes Maia delimitou os lotes com dimensões maiores que seriam destinados às atividades industriais na cidade. São ao todo 15 quadras que conformam 208 lotes, uma média de 13,8 lotes por quadra. Além dos lotes industriais encontramos nessa região, assim como na planta anterior, um restaurante operário e duas escolas técnicas: uma masculina e outra feminina. Próximo a esses lotes industriais estão os loteamentos populares que conformam o bairro operário do município.



FIGURA 142 - UNIDADES RESIDENCIAIS OPERÁRIAS, 1946. FONTE: ARQUIVO PESSOAL DE MARCO ANTÔNIO TORRES, MORADOR DE PANORAMA (2019)

Prestes Maia reservou 517 lotes divididos em 21 quadras para o bairro operário, conferindo uma média de 24,6 lotes residenciais por quadra. Nessa região, além dos lotes residenciais, temos um grupo escolar, um mercado, a presença de pequenas praças e canteiros, além de dois monumentos: um em homenagem aos "Bandeirantes" e outro em homenagem ao "Catequista". O bairro popular está inserido entre os lotes industriais e o parque linear que acompanha o córrego das Marrecas, e que por sua vez, está integrado com o parque "beira rio" nas margens do rio Paraná. Todavia, diferentemente do projeto

[92] A planta situando o perímetro urbano de Panorama e o loteamento da zona rural será apresentada ao longo desse subcapítulo.

desenvolvido para a formação do Patrimônio, o desenho adotado para o bairro operário não seguiu tão rigorosamente as curvas de nível do terreno.

Do lado esquerdo do pátio de manobras e de frente à estação ferroviária encontramos a zona central da cidade de Panorama, inserida na primeira perimetral da cidade e delimitada entre as avenidas "B" e "C". A região central do projeto final não difere da planta desenvolvida para o Patrimônio. Prestes Maia reservou para essa região a quantidade de 1249 lotes distribuídos em 93 quadras, uma média de 13,4 lotes por quadra. Além dos lotes residenciais e comerciais, encontramos um conjunto de espaços públicos na região. Prestes Maia propôs a instalação de 6 grandes praças: as praças "A, "B", "C", "D", "K" e "M". Na praça "A", que seria a "entrada da cidade", encontramos a estação rodoviária e a estação ferroviária; na praça "B" encontramos o cinema municipal; na praça "C", intitulado "centro cívico" pelo urbanista e situada na região mais alta topograficamente, como vimos no projeto para o patrimônio anteriormente, encontramos os seguintes edifícios: Correios e Telégrafos, Associação Rural e Centro de Saúde, Teatro Municipal, Fórum e Delegacia de Polícia, Club Social, Biblioteca Municipal e o Paço Municipal; na praça "K" encontramos o Colégio Oficial, e nas proximidades da praça "D" encontramos os principais equipamentos educacionais da cidade: Escola Técnica Masculina, Escola Técnica Feminina, Grupo Escolar e Colégio Particular; na praça "M" encontramos a principal caixa d'água do município e um grande edifício comercial. Além de todos esses equipamentos verificamos a existência de áreas verdes formadas por jardins e canteiros nas proximidades dos principais edifícios. Mais detalhes sobre as praças e áreas verdes do projeto serão apresentados no próximo item 4.3.2.

À oeste do núcleo central, situado entre as avenidas "C" e "G", encontramos uma região do projeto composta por duas praças, equipamentos públicos e lotes residenciais. Ao todo Prestes Maia reservou para essa região 41 quadras que apresentam ao todo 543 lotes, uma média de 13, 2 lotes por quadra. Na praça "G" encontramos os principais equipamentos assistenciais no município: Igreja, dois ambulatórios e um hospital, e na praça "F" encontramos um grupo escolar.

À leste do núcleo central, situado entre a avenida "B" e a avenida "M", encontramos o "bairro turístico" em frente ao parque na orla do rio Paraná. Esse bairro não difere do anterior proposto por Prestes Maia para a formação do patrimônio. O urbanista reservou 14 quadras que apresentam 162 lotes, uma média de 11,5 lotes por quadra. Além dos lotes residenciais, Prestes Maia concentrou na região os serviços de hotéis e de hospitalidade da cidade. Encontramos dois hotéis de médio porte, o Grande Hotel da cidade e uma Igreja.

Situado entre a avenida "G", circundando a primeira perimetral e a segunda perimetral composta pelo grande cinturão verde do município, encontramos o início da grande expansão urbana da

cidade, que diferencia o projeto final do projeto desenvolvido para o patrimônio. Prestes Maia reservou para essa região 65 quadras que apresentam ao todo 2128 lotes. Encontramos nessa região apenas um equipamento público: uma Igreja situada no final do cinturão verde.

Situado entre a segunda e a terceira perimetral encontramos a última região do perímetro urbano composta por lotes residenciais e equipamentos de uso público. Prestes Maia reservou 95 quadras com um total de 3108 lotes, uma média aproximada de 32,7 lotes por quadra. Encontramos nessa região, além dos lotes residenciais, o cemitério municipal e uma capela nas suas instalações; além do complexo esportivo do município, formado por uma quadra poliesportiva, club e estacionamento.

4.3.2 Sistema de áreas verdes: "Parkways", parques, praças e jardins.

Antes de apresentarmos o sistema de áreas verdes do projeto para Panorama, consultamos uma bibliografia especializada sobre o padrão das praças públicas e jardins que surgiram no Oeste Paulista na primeira metade do século XX. A principal obra consultada foi o trabalho de Marta Enokibara *"Praças e Jardins do Oeste Paulista – A formação e transformação do espaço público com a introdução da ferrovia"*, décimo quinto capítulo do livro *"Da Construção do Território ao Planejamento das Cidades: competências técnicas e saberes profissionais na Europa e nas Américas (1850-1930)* organizado pelos professores Angelo Bertoni e Ivone Salgado e publicado em 2010.

Como ressalta Marta Enokibara (2010) até a década de 1950, é comum encontrarmos nos primeiros traçados urbanos das cidades que surgiram no Oeste Paulista áreas destinadas a formação de futuras praças e jardins. De acordo com a autora, que orientou pesquisas sobre praças e jardins de 23 cidades dos troncos ferroviários da Sorocabana, Paulista, Noroeste e Araraquarense [93], na maioria dos casos, as praças e jardins foram construídas após a chegada das ferrovias, eram sumariamente regulares, como uma "*decorrência do desenho da quadrícula"* e variavam *"de 80 x 80 m a 100 x 100 m"*. Em determinados casos, a autora aponta que houveram a junção de quadrículas na formação de praças; e em outros, mais raros, destacaram-se os *"formatos irregulares frente ao cruzamento de vias em diagonal ou mesmo na função da particularidade do traçado urbano proposto".* (ENOKIBARA 2010 p.190).

De acordo com os levantamentos da autora, de todas as 23 cidades pesquisadas no Oeste Paulista, a cidade de Panorama foi a que apresentou o maior número de praças, com cinco ao todo. Todavia, em nossa pesquisa de campo e na leitura da planta definitiva encontramos, ao invés de cinco, oito

[93] Foram quatro pesquisas de Iniciação Científica vinculadas ao Projeto Temático FAPESP "Saberes eruditos e técnicos na configuração e reconfiguração do Espaço Urbano. Estado de São Paulo, séculos XIX e XX (2006-2010), subtema 3 (equipe Unesp-Bauru) (ENOKIBARA 2010)

praças projetadas: Praças "A", "B", "C", "K", "D", "M", "G" e "F", isso sem levarmos em consideração os dois grandes parques ao longo dos cursos d'agua e integrados, um acompanhando o córrego das Marrecas e outro o rio Paraná, os *clubs*, as *parkways*, os *Playgrounds,* o cinturão de vegetação na segunda perimetral e os jardins que compõem o projeto e que não aparecem no levantamento da autora.

Os dados de Enokibara (2010), associado às descobertas desta pesquisa, reforçam a nossa argumentação de que o projeto para Panorama estava sintonizado com o diálogo internacional de urbanismo e planejamento na figura chave de Francisco Prestes Maia. E essa questão por sua vez, reforça o trânsito de profissionais técnicos de urbanismo na região entre as décadas de 1940 e 1950. Cidades mais expressivas a época, seja no número de moradores como no desenvolvimento das atividades agrícolas e pecuárias, como Presidente Prudente na Sorocabana, São José do Rio Preto na Araraquarense, Piratininga na Paulista e Araçatuba na Noroeste, apresentavam ambos, uma quantidade menor de praças e jardins em seus primeiros projetos e traçados urbanos quando comparados ao projeto de Panorama.



FIGURA 143 – SISTEMA DE ÁREAS VERDES EXISTENTES NO PROJETO. FONTE: DESENHO DO AUTOR SOBRE PLANTA ORIGINAL (2019)

O Cinturão Verde que compõe a segunda perimetral apresenta uma extensão aproximada de 2.549 metros em uma área total de 222.180 m². Ao longo dele encontram-se equipamentos públicos, como jardins e playgrounds, um grupo escolar e uma igreja.

Atualmente no Brasil, damos o nome de parques lineares a áreas verdes lindeiras à rios e córregos nas cidades. No projeto para Panorama, apesar de não haverem esses conceitos na época, e também não querendo aqui incorrer em anacronismos, vemos que Prestes Maia propõe os parques ao longo dos cursos d'água com o objetivo de proporcionar espaços recreativos e qualidade de vida à população, valorizando a vegetação nativa, integrando espaços, como também protegendo os cursos d'água.

Historicamente, na década de 1940, as principais referências teóricas do urbanismo e que propunham a defesa de áreas verdes na cidade e nos cursos d'água aparecem na arquitetura da paisagem de Frederick Law Olmsted e na Cidade-Jardim de Ebenezer Howard. Veremos a seguir o desenho proposto por Prestes Maia para as oito praças de Panorama e a indicação dos principais edifícios públicos, privados e institucionais que as circundavam.

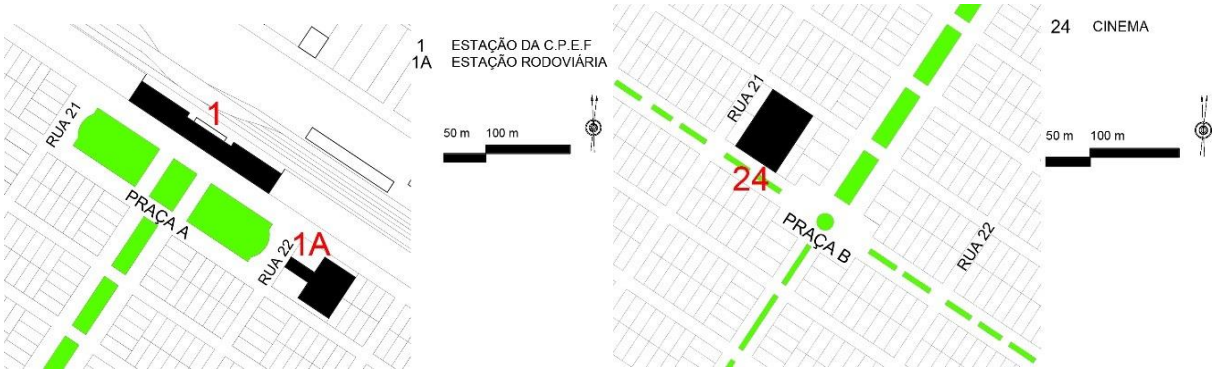


FIGURA 144 - PRAÇA "A". FONTE: DESENHO DO AUTOR SOBRE A PLANTA ORIGINAL (2019)

FIGURA 145 - PRAÇA "B". FONTE: DESENHO DO AUTOR SOBRE A PLANTA ORIGINAL (2019)



FIGURA 146 - PRAÇA "C". FONTE: DESENHO DO AUTOR SOBRE A PLANTA ORIGINAL (2019)

FIGURA 147 - PRAÇA "D". FONTE: DESENHO DO AUTOR SOBRE A PLANTA ORIGINAL (2019)

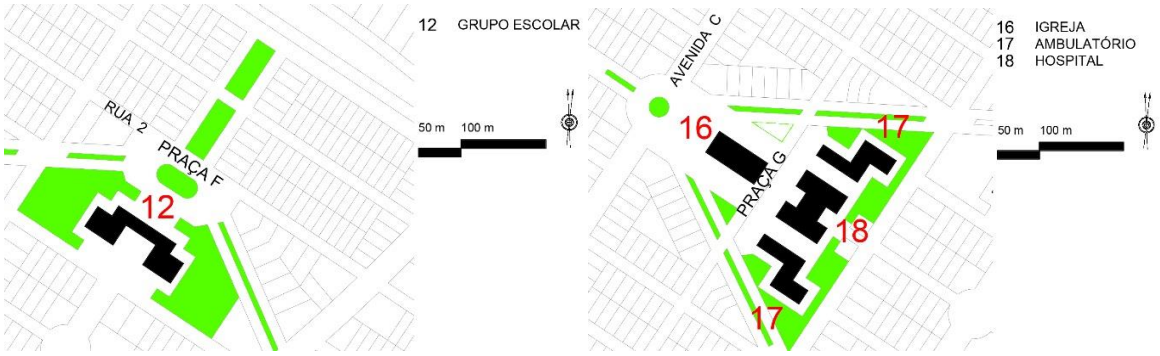


FIGURA 148 - PRAÇA "F". FONTE: DESENHO DO AUTOR SOBRE A PLANTA ORIGINAL (2019)

FIGURA 149 - PRAÇA "G". FONTE: DESENHO DO AUTOR SOBRE A PLANTA ORIGINAL (2019)

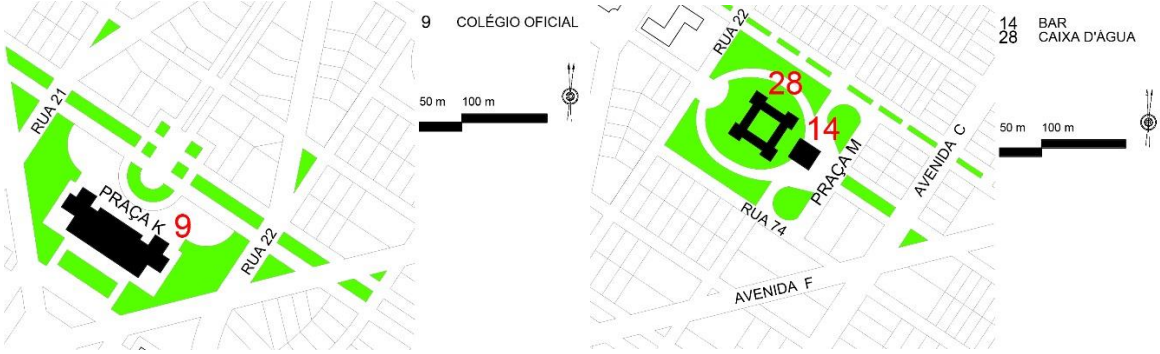


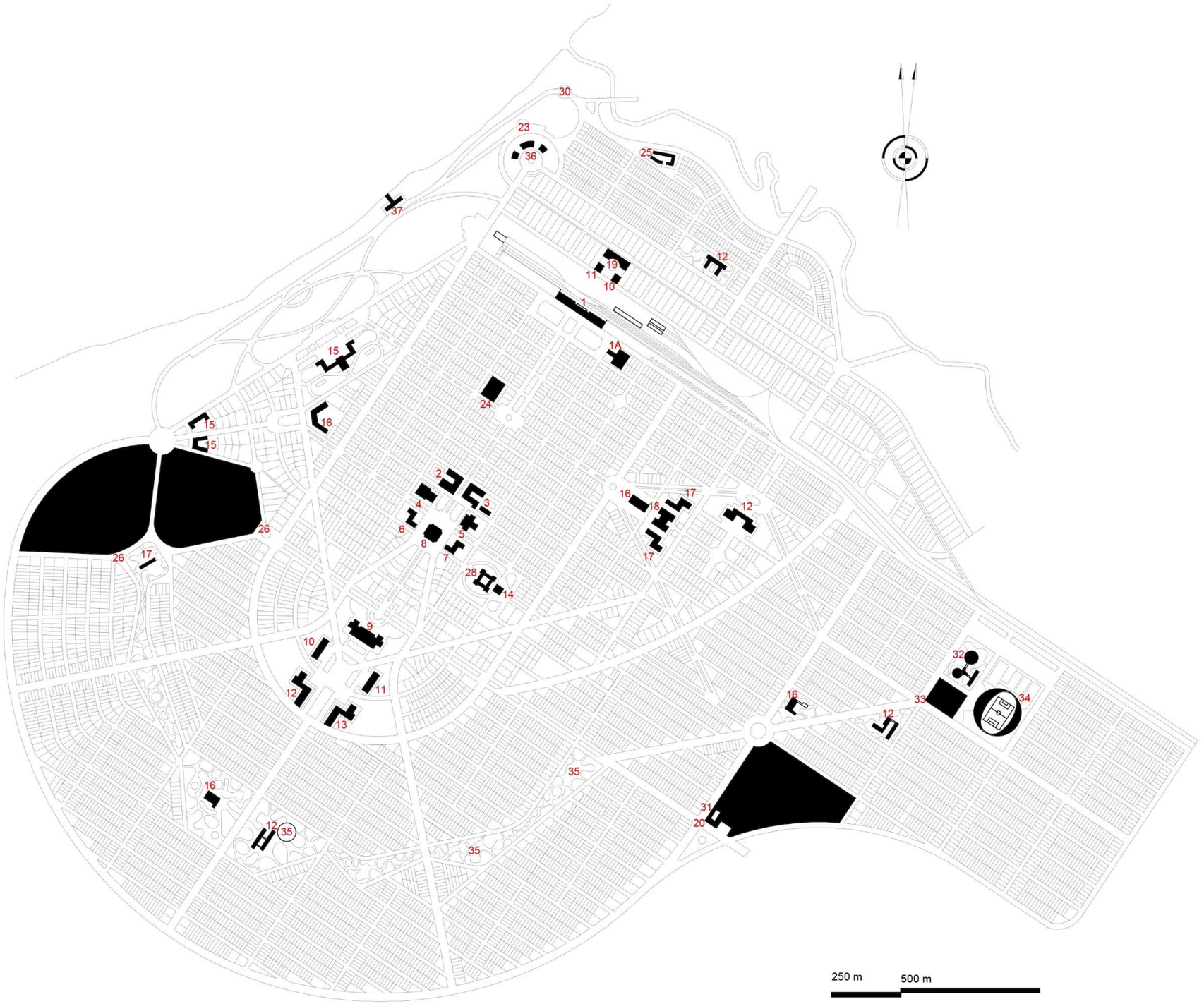
FIGURA 150 - PRAÇA "K". FONTE: DESENHO DO AUTOR SOBRE A PLANTA ORIGINAL (2019)

FIGURA 151 - PRAÇA "M". FONTE: DESENHO DO AUTOR SOBRE A PLANTA ORIGINAL (2019)

4.3.3 Indicação de edifícios públicos, privados e institucionais.

Encontramos no projeto para Panorama a indicação de 34 edifícios na planta. Como já enfatizamos anteriormente, são edifícios de uso privado e comercial, institucional e público, e a maioria deles estão localizados no entorno das praças e espaços públicos da cidade.

Nas comunicações terrestres e fluviais temos o Porto das Marrecas no rio Paraná e as estações rodoviária e ferroviária; entre os edifícios públicos encontramos o "Correios e Telégrafos", "Associação Rural e Centro de Saúde", "Fórum e delegacia de polícia", "Biblioteca Pública", "Paço Municipal", "Ambulatório", "Hospital" e a "Praça de Esportes"; entre os privados encontramos o "Club Social", "Colégio Particular", "Bares e Mercados", "Hotel", "Cinema" e "Restaurantes"; entre os institucionais encontramos "Igrejas", "Teatro Municipal", "Colégio Oficial", "Escola Técnica Masculina", "Escola Técnica Feminina", "Grupo Escolar" entre outras edificações; além de alguns monumentos espalhados pela malha urbana e o espaço destinado ao cemitério da cidade.



LEGENDA

1	ESTAÇÃO DA C.P.E.F
1A	ESTAÇÃO RODOVIÁRIA
2	CORREIOS E TELÉGRAFOS
3	ASSOC. RURAL E CENTRO DE SAÚDE
4	TEATRO MUNICIPAL
5	FÓRUM E DELEGACIA DE POLÍCIA
6	CLUB SOCIAL
7	BIBLIOTECA PÚBLICA
8	PAÇO MUNICIPAL
9	COLÉGIO OFICIAL
10	ESCOLA TÉCNICA MASCULINA
11	ESCOLA TÉCNICA FEMININA
12	GRUPO ESCOLAR
13	COLÉGIO PARTICULAR
14	BAR
15	HOTEL
16	IGREJA
17	AMBULATÓRIO
18	HOSPITAL
19	RESTAURANTE OPERÁRIO
20	CEMITÉRIO
21*	PARQUE INFANTIL OPERÁRIO
22*	CORETO ACÚSTICO E FONTE LUMINOSA
23	MONUMENTO AOS BANDEIRANTES
24	CINEMA
25	MERCADO
26	CLUB RECREATIVO E COUNTRY CLUB
27*	CLUB ESPORTIVO OPERÁRIO
28	CAIXA D'ÁGUA
29*	FONTE
30	MONUMENTO AO CATEQUISTA
31	CAPELA
32	CLUB
33	ESTACIONAMENTO
34	PRAÇA DE ESPORTE
35	JARDIM E PLAY GROUND
36	BELVEDERE E BAR
37	PORTO PANORAMA

* Informação não localizada na planta

■ EDIFICAÇÕES INDICADAS NO PROJETO

FIGURA 152 - EDIFICAÇÕES INDICADAS NO PROJETO. FONTE: DESENHO DO AUTOR SOBRE PLANTA ORIGINAL (2019)

4.3.4 Sistema viário: Adoção do modelo radial-perimetral e sistema "Y"

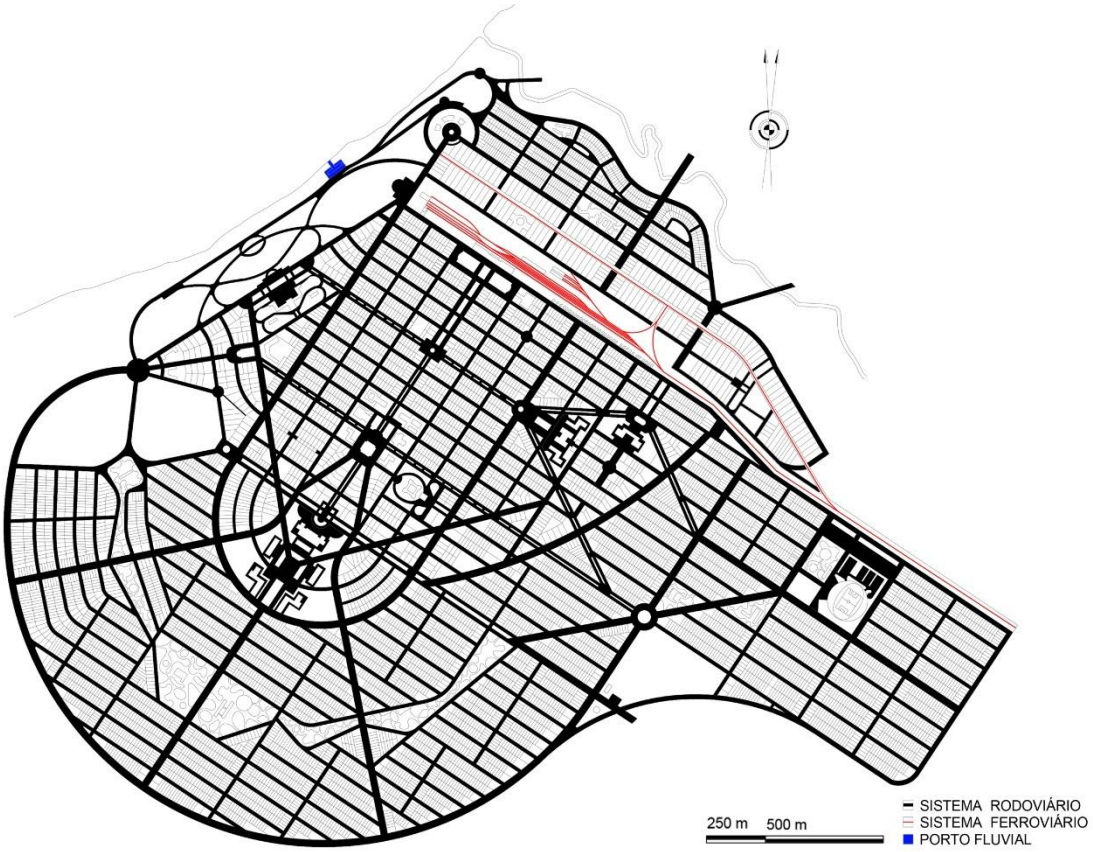


FIGURA 153 - SISTEMA VIÁRIO DO PROJETO PARA PANORAMA. FONTE: DESENHO DO AUTOR SOBRE PLANTA ORIGINAL (2019)

Assim como em suas experiências precedentes em São Paulo, Campinas e Santos, encontramos em Panorama a adoção do modelo radial-perimetral na estruturação da expansão viária e do sistema "Y" nas principais radiais da cidade.

Encontramos três grandes perimetrais na cidade: a primeira contornando o eixo central formado pelas avenidas "B" e "C"; a segunda que conforma o cinturão de vegetação na cidade constituída pelas ruas 91, 77, 138, 78, 67, 63, 66, 124, 126 e avenidas "Z" e "X"; e a terceira, formada pela grade avenida Perimetral que circunda todo o perímetro urbano. Entre as radiais destacamos 12 grandes avenidas: "A", "E", "F", "H", "I", "L", "K", "J", "O", "V", "P" e "Q". O sistema "Y" é formado pela bifurcação das avenidas "I" e "H", "F" e "E" e "P" e "Q".

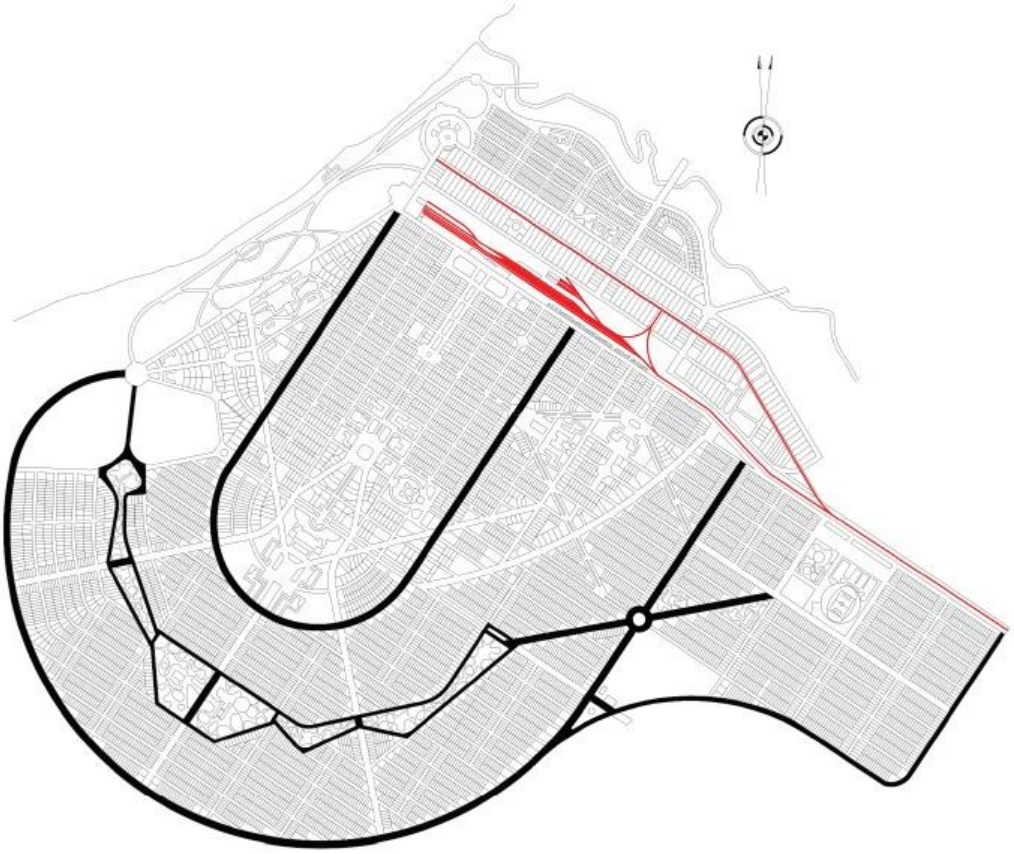


FIGURA 154 - AS TRÊS PERIMETRAIS PROPOSTAS NO PROJETO. FONTE: DESENHO DO AUTOR SOBRE PLANTA ORIGINAL (2019)

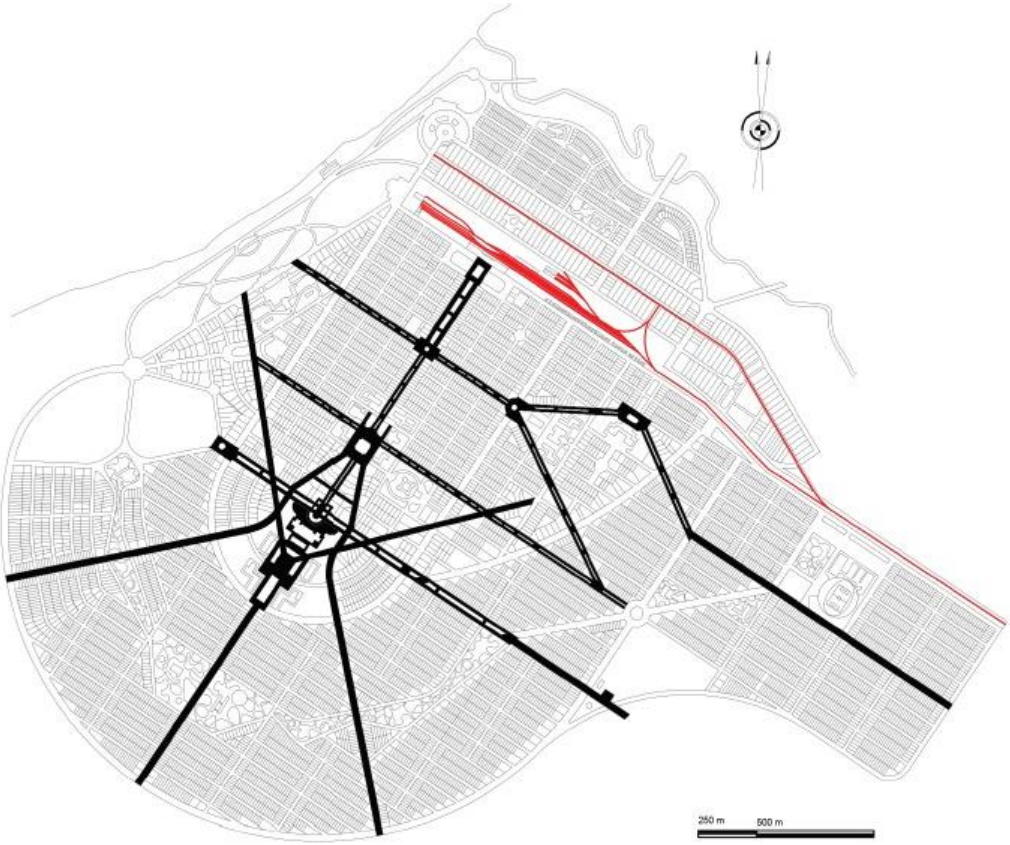


FIGURA 155 - AS PRINCIPAIS RADIAIS EXISTENTES NO PROJETO. FONTE: DESENHO DO AUTOR SOBRE PLANTA ORIGINAL (2019)

4.3.5 Agrovilas, chácaras e sítios na zona rural da cidade.

O loteamento da zona rural de Panorama não foi realizado por Francisco Prestes Maia, mas sim pelo engenheiro civil Emílio de Noronha Figueiredo, que foi contratado pela Imobiliária Panorama S.A em 1948. Localizamos na planta reconstituída e redesenhada com base nas fotografias das plantas originais localizadas no município, o número de 313 lotes agrícolas dos mais distintos tamanhos, que variavam de 1 a 56 alqueires.

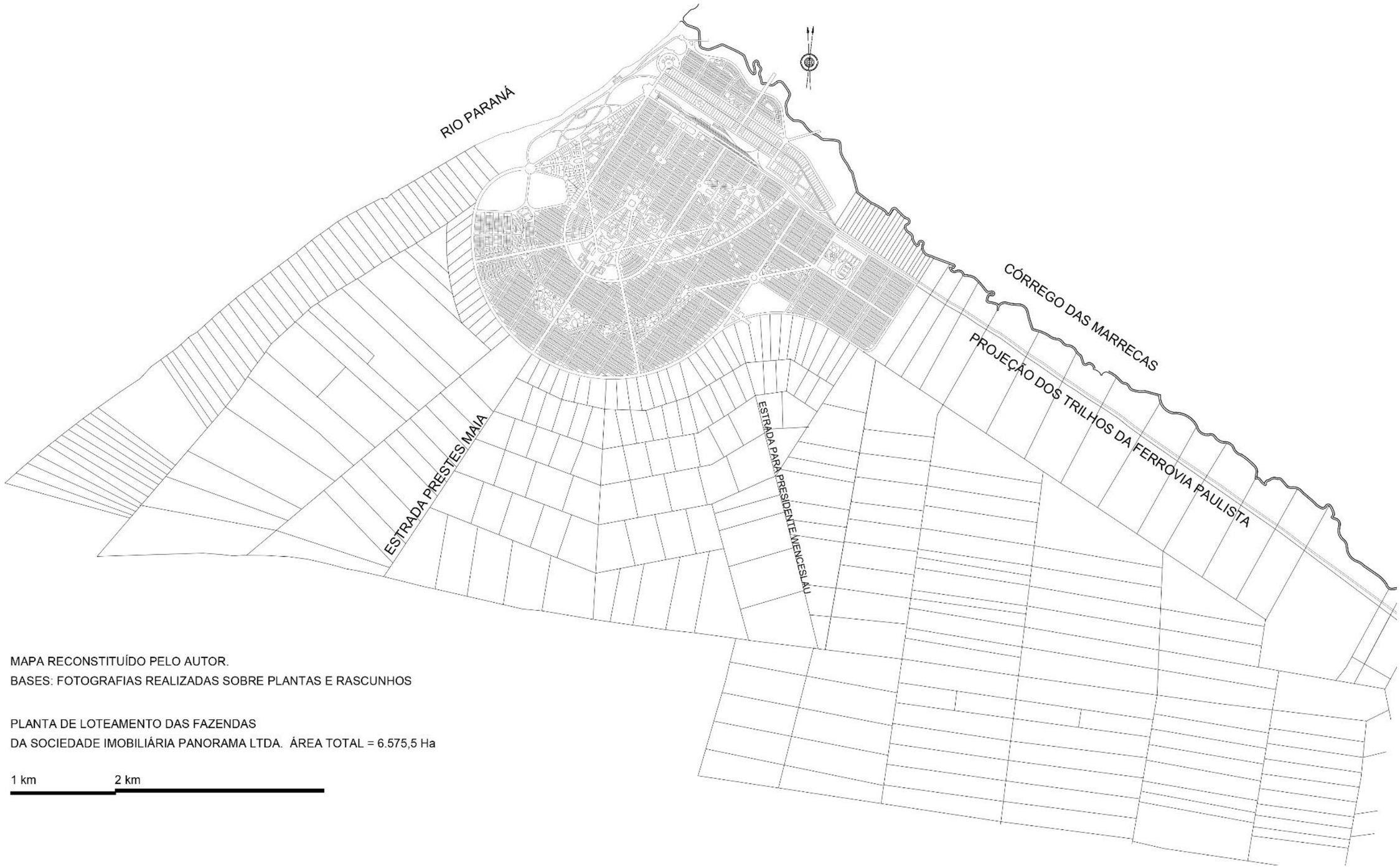


FIGURA 156 – PLANTA DE LOTEAMENTO DAS FAZENDAS DA SOCIEDADE IMOBILIÁRIA PANORAMA LTDA. FONTE: DESENHO DO AUTOR SOBRE PLANTA ORIGINAL (2019) E PLANTA DE LOTEAMENTO RURAL QUE PERTENCE AO ENG. ÍDOLO GUASTALDI JR., MORADOR DE PANORAMA (2019)

4.4 Primeiras alterações do projeto urbano e indicação do loteamento rural de 1949.

Como vimos ao longo do segundo capítulo, com a abertura de capitais e a entrada de novos acionistas na Imobiliária Panorama S.A em 1948, a diretoria da sociedade passa a ter novos diretores, e entre as principais medidas tomadas foi a alteração no projeto original da cidade proposto por Prestes Maia nos anos anteriores. Como veremos, todas essas modificações estão inseridas na zona de expansão da cidade, entre a segunda e a terceira perimetral. Esse projeto de loteamento, como vimos anteriormente, foi realizado pelo engenheiro Emílio de Noronha Figueiredo.

Foram retirados uma série de equipamentos públicos, parques, edifícios institucionais e quadras. Sobre essa região foi realizado um loteamento rural, com a abertura de lotes destinados à pequenas chácaras e sítios. Tal modificação reduziu o perímetro urbano da cidade. Aproximadamente, foram retiradas 65 quadras que apresentavam ao todo 2128 lotes.

Entre os equipamentos públicos retirados destacamos o complexo esportivo formado pela quadra poliesportiva, o clube e área de estacionamento; o cinturão verde, que conformava a segunda perimetral, também foi removido, bem como os equipamentos que haviam no interior dele, como jardins e *playgrounds*, dois grupos escolares, uma igreja e um ambulatório.

Essa planta de alteração urbanística foi desenvolvida pelo autor da pesquisa com base em fotografias realizadas na cidade de Panorama no acervo do engenheiro Ídolo Guastaldi Júnior. As bases encontradas foram rascunhos e plantas antigas dos lotes projetados e vendidos pela Imobiliária Panorama S.A. Essas bases foram redesenhadas e integradas pelo autor com o projeto desenvolvido em 1948. Na planta final, no traçado da cor vermelho estão as alterações propostas pela empresa imobiliária.

No novo loteamento, encontramos ao todo 203 novos lotes agrícolas e que apresentavam entre 10 mil e 12 mil m², destinados à pequenas chácaras e sítios. Da área total da cidade a gleba destinada aos novos loteamentos rurais compreendia, aproximadamente, 2.634.367 m². Também foi adicionada uma Pista de Pouso para aeronaves na região que apresentava 1.089 metros de comprimento por 75 metros de largura, e que em nenhum momento apareceu no projeto original de Francisco Prestes Maia. A princípio, o restante do traçado urbano proposto pelo urbanista, assim como os equipamentos públicos e edifícios indicados no projeto foram mantidos pela empresa imobiliária.



FIGURA 157 - PROJETO ALTERADO PELA IMOBILIÁRIA PANORAMA S/A. FONTE: DESENHO DO AUTOR SOBRE PLANTA ORIGINAL (2019) E PLANTA DE MODIFICAÇÃO DE LOTEAMENTO QUE PERTENCE AO ENG. ÍDOLO GUASTALDI JR., MORADOR DE PANORAMA (2019)

Sobre as cidades novas e primeiros patrimônios que surgiram no Brasil republicano por meio da sociedade civil, o geógrafo francês Pierre Deffontaines (1894-1978), aponta no artigo *Como se constituiu no Brasil a Rede das Cidades*[94], que as empresas loteadoras, a exemplo das companhias urbanizadoras do norte do Paraná e do interior Oeste de São Paulo, apresentam características similares de desenho urbano na implantação de novos patrimônios e cidades, ele sustenta que "*todas essas cidades-patrimônios, desde as mais antigas às mais recentes, se parecem e dão ao Brasil uma vestimenta urbana desesperadamente monótona*" (DEFFONTAINES,1938 p.303). O autor argumenta que raras foram as cidades novas e patrimônios que se libertaram da quadrícula típica em seus projetos urbanos.

No mesmo raciocínio, o historiador francês Yves Bruand em seu livro *"Arquitetura contemporânea no Brasil"* [95], sustenta que as cidades novas nas primeiras décadas do século XX eram implantadas na maioria das vezes como "*fruto de improvisações rápidas e não de uma planificação cuidadosamente preparada*" (BRUAND,2005 p.345) e argumenta que por sua falta de identidade, essas novas cidades "*acabam parecendo-se estranhamente em sua monotonia*".

No entanto, Trevisan (2009) sustenta que esse tipo urbanístico mais simples poderia ser contraposto no mesmo contexto, à alguns projetos urbanísticos mais sofisticados como o de Luiziânia-GO (1941), Panorama-SP (1946), Maringá-PR (1945) e Cianorte-PR (1955). Para Trevisan, essas cidades, em conjunto, apresentavam "*maior adequação ao sítio, arborização, zoneamento completo e saneamento.* (TREVISAN, 2009 p. 98)

A cidade nova de Panorama apresentava uma qualidade técnica e projetual superior quando a comparamos com outras cidades novas que surgiam no Oeste Paulista, e na Alta Paulista especificamente.

Leme (1990) sustenta que no *Plano de Avenidas,* o desenho da avenida marginal ao rio Tietê apoiava-se na tradição norte-americana de *parkways* - avenidas que conectavam os parques propostos para a cidade. Essa característica, pode ser notada nas avenidas estruturais para a cidade de Panorama, principalmente na Avenida "A" que apresentava em projeto uma largura de 60 metros e repleta de arborização. Outras avenidas arborizadas em Panorama conectam o parque proposto à beira do rio Paraná com o cinturão verde que conforma a segunda perimetral da cidade, bem como a avenida diagonal "G" de *Thalveg* que interrompe a ortogonalidade do traçado.

---

[94] DEFFONTAINES,P. Como se Constituiu no Brasil a Rêde de Cidades. Boletim Geográfico do Conselho Nacional de Geografia, Rio de Janeiro, v 2, n 14-15,1944.

[95] BRUAND,Y. Arquitetura Contemporânea no Brasil. 4ed. São Paulo: Perspectiva,2005.

No projeto da cidade, a zona rural, formada por sítios e chácaras de pequeno e médio porte, conformaria uma "zona de contenção" no perímetro urbano, limitando a mancha de crescimento da cidade e possibilitando novos cenários e paisagens campestres.

O apego estético à qualidade cênica, na conformação de paisagens urbanas e rurais em Panorama, vem de encontro com o conceito de "individualidade urbana" defendido por Raymond Unwin em seu tratado de desenho urbano "La practica del urbanismo". Segundo (REGO, 2001), Unwin acreditava que a "individualidade urbana" era uma característica importante que deveria ser trabalhada nas cidades. Seriam peculiaridades oriundas da própria natureza do cenário urbano, conferindo distinção e ao mesmo tempo particularidade ao território. No mesmo raciocínio, o paisagismo trabalhado na orla do rio Paraná pode ser relacionado com os Green Fingers "faixas verdes" do paisagista Frederick Law Olmsted (1822-1903) no intuito de proteger os corpos fluviais separando-os de áreas urbanas.

Com as bases de um planejamento setorizado, o projeto para Panorama -SP defendia espaços à moradia, ao lazer, ao comércio, às atividades rurais e industriais com índices urbanísticos definidos à priori.

Conclusão da pesquisa

Aquela terra distante, margeada pelo tom azul claro das águas do rio Paraná, entre paisagens reluzentes do nascer ao pôr do sol, tem dentro de si uma força emancipadora. Panorama, uma cidade nova portuária e intermodal projetada por Francisco Prestes Maia. Esse politécnico, urbanista e gestor natural de Amparo, responsável por planos que alteraram estruturas urbanas de São Paulo, Campinas, Santos, entre outras cidades; de natureza metódica, avesso à projetos utópicos e pautado sempre em uma característica e excessiva racionalidade, desenha, projeta, justifica e assina uma nova cidade, um novo conjunto de espaços para a sociedade e suas atividades.

Para Prestes Maia, verdadeiras criações podem resultar em cidades novas[96], desvendar esse passado, situando Panorama em seu contexto histórico, e entender como é para Francisco Prestes Maia fazer uma cidade nova foram os maiores desafios dessa pesquisa de mestrado. Fazer uma leitura dessa história, que em 2020 completa 74 anos, foi a maior das contribuições que pudemos podemos oferecer. Apesar de acidentes de percurso na pesquisa, com assuntos e temas que não foram bem explorados, tendo em vista curto período de dois anos para desenvolver o mestrado, buscamos, minimamente, introduzir na pesquisa acadêmica nacional em história da urbanização e do urbanismo um fato desconhecido das bibliografias. Panorama, projeto de 1946, precedente à muitas cidades novas no Brasil republicano, não teve até o momento o devido estudo nas escolas de arquitetura e urbanismo, sendo essa uma pesquisa inédita no país em programas de pós-graduação *stricto sensu.*

Olhamos para o passado e buscamos respostas para o contemporâneo, e não é fácil. Muitas teorizações, longos debates, questões econômicas, políticas e culturais conformam o cenário da gênese e amadurecimento do urbanismo como ciência desde a segunda metade do século XIX até hoje. Muitas características estão presentes na geração de urbanistas a qual Francisco Prestes Maia faz parte e que caracterizam o desenho dos seus projetos; identificá-las, entendê-las, relacioná-las a partir do contemporâneo é ainda mais complexo, mas é o primeiro passo para nos aproximarmos. É evidente, e o grande Bernard Lepetit[97] já nos exortava, não conseguiremos apreender todo o passado, visto que necessitamos de uma escala e perspectiva de aproximação.

A história é uma ciência peculiar, teus livros são os mais instáveis. A natureza da história é ser contemporânea, um devir que se transforma a cada leitura, releitura. Nós carregamos no

---

96 MAIA, F. Prestes. Plano Regional de Santos. São Paulo, Editora Melhoramentos. (1950 p.200)

97 LEPETIT, Bernard. Por Uma Nova História Urbana; Seleção de textos, revisão crítica e apresentação Heliana Angotti Salgueiro; tradução Cely Arena. – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2001

desenvolvimento da pesquisa a certeza que tratamos de um fato novo, em devir e aberto a contribuições, agora como no futuro.

A partir de meados do século XIX até as primeiras décadas do século XX, conforma-se o desenvolvimento de uma mentalidade técnica e científica, com o desenvolvimento da engenharia, dos instrumentos utilizados, das relações capitalistas e dos enfrentamentos urbanos com o advento dos "melhoramentos urbanos" e do urbanismo no país, sobretudo em suas capitais mais desenvolvidas economicamente. Pelo composto "café e ferrovias", todo esse processo será acentuado no Estado de São Paulo, com a abertura de instituições de pesquisa e ensino voltadas à formação e desenvolvimento de pessoal, como a Escola Politécnica de São Paulo e a Comissão Geográfica e Geológica. Nesse contexto o Estado de São Paulo realizou um conjunto de expedições científicas para explorar o seu extremo oeste, regiões que até então eram entendidas como *"terrenos despovoados"*, delimitando as bacias hidrográficas, espigões, a qualidade do solo para a ampliação da cafeicultura e a cartografia para a extensão dos trilhos da Sorocabana, Paulista e da Noroeste. Nesse mesmo período datam as primeiras medidas para a navegação fluvial no rio Paraná, dando origem à uma grande empresa colonizadora na região, a Companhia de Viação São Paulo – Mato Grosso.

A navegação fluvial ao longo do rio Paraná, até a primeira metade do século XX, possibilitou a comunicação e a circulação de pessoas e capitais na região, além de viabilizar também, a exportação de seus principais produtos: a erva-mate e o gado bovino. Na década de 1940, vimos que Getúlio Vargas nacionalizou todo o sistema de navegação da bacia, por meio da autarquia federal Serviço de Navegação da Bacia do Prata. E nos anos 1950, novas discussões reacendem o desenvolvimento e integração regional do Vale do rio Paraná por meio da organização e atuação da CIBPU – Comissão Interestadual da Bacia Paraná-Uruguai, nas propostas para urbanização e fundação de cidades novas, geração de energia, transporte fluvial, entre outras.

Após a chegada das ferrovias Noroeste em 1912 e Sorocabana em 1922 no rio Paraná, vimos serem abertas as primeiras estradas de rodagem associada ao uso do automóvel no extremo oeste paulista, majoritariamente caminhão e ônibus/jardineiras para os transportes das mercadorias e moradores entre os centros e núcleos produtores com as estações de trem mais próximas. Nesse contexto assistimos uma rede de municípios se formarem ao longo da Noroeste e da Sorocabana.

A partir de 1919, entre a Sorocabana e a Noroeste, os trilhos da ferrovia Paulista, partindo do ramal de Agudos, partem em direção ao rio Paraná. O avanço contínuo dos trilhos, aliado à abertura de estradas de rodagens, à crise do café de 1929, e à conjuntura favorável do Estado Novo, marcada pelos discursos e políticas que buscavam integrar e ocupar as regiões "vazias" do interior nacional

por meio da "Marcha para o Oeste", impulsionou a ação de empreendedores imobiliários privados no extremo oeste paulista na exploração econômica da região, por meio da policultura, extração de madeira e atividades agrícolas, na abertura de estradas de rodagem e nos loteamentos rurais e urbanos com a fundação de patrimônios e cidades novas.

Em 1941 os trilhos da Paulista alcançam a cidade de Tupã, nesse contexto verificamos o processo de urbanização da Alta Paulista, com a chegada de empresas imobiliárias colonizadoras na derrubada das matas nativas, aberturas de novas estradas de rodagem e fundação de patrimônios laicos.

Um conjunto de infraestruturas passam a compor o cenário da Alta Paulista entre Tupã e a divisa de Estado de São Paulo no rio Paraná entre as décadas de 1940 e 1950. O desenvolvimento da articulação e integração da região, pautado sistema viário das estradas de rodagem, impulsionou o transporte de pessoas e capitais; vimos também novas estruturas de saneamento, energia, escolas, abastecimento: mercados, farmácias, postos de combustível, finanças e cultura. Todas essas características acentuou o processo de urbanização daquela região pautado em uma estrutura agrária e rural.

O grande motor desse processo: o prolongamento dos trilhos da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, por meio da atuação da sua subsidiária, CAIC – Companhia Agrícola de Imigração e Colonização, buscou o desenvolvimento econômico e social dos principais patrimônios e cidades novas para depois expandir os trilhos e tornar o empreendimento viável financeiramente. A presença da empresa imobiliária canadense Boston Cattle Company Limited, que havia chegado na região na década de 1930, indica a presença do capital estrangeiro na especulação daquelas terras, questão ainda aberta na historiografia da urbanização do extremo oeste paulista.

Nesse sentido, concluímos que o projeto desenvolvido para Panorama entre 1946 e 1947, integrando um porto fluvial no rio Paraná com a ferrovia Paulista e projetado por Francisco Prestes Maia, estava inserido no contexto histórico onde o poder público, Estado de São Paulo e União, por meio de suas ações planejadoras, estavam olhando o extremo oeste do estado e o Vale do rio Paraná, pelas perspectivas de novas infraestruturas regionais para o desenvolvimento, com as ferrovias, rodovias, hidrovias e hidrelétricas.

As empresas imobiliárias que atuaram na Alta Paulista encomendaram a maioria dos projetos urbanos para profissionais de topografia e engenharia. Projetos rápidos de serem implantados em concordância com os objetivos dos empreendedores: facilitando um traçado urbano geométrico na utilização de malhas reticuladas seguindo a topografia do espigão entre os rios do Peixe e

Aguapeí, reservando à priori os lotes destinados à estação de trem, Igreja Católica, cemitério, hotéis, praças, centros cívicos, entre outros. Apresentamos a experiência da CAIC empreendendo a cidade de Adamantina e da Empresa de Melhoramentos da Alta Paulista na cidade de Tupã. Bem como consultamos as plantas urbanística de Dracena, Junqueirópolis, Parapuã e Tupi Paulista e constamos que o desenho urbano não muda de regra. Contemporâneo a esse processo, o projeto urbano para Panorama será o único que destoará do conjunto de cidades novas implementadas na Alta Paulista, visto que a empresa imobiliária responsável dará total liberdade propositiva para o seu autor.

Em nosso recorte de pesquisa de 1945 a 1949, realizamos um breve resumo da trajetória da Sociedade Imobiliária Panorama Ltda., passando por suas transformações internas na modificação para sociedade anônima, discorrendo sobre a participação de Francisco Prestes Maia como o autor do projeto urbano e da trajetória de dois ex-funcionários que participaram do empreendimento: Augusto Nadalutti e Nelson Noronha Gustavo Filho.

Na segunda parte da dissertação, voltada ao *Urbanismo*, nos dedicamos à trajetória profissional e intelectual de Francisco Prestes Maia, entre 1917, data da sua formação na Escola Politécnica de São Paulo, até a realização do projeto urbano para Panorama, entre 1946 e 1947. Vimos suas contribuições urbanísticas em São Paulo, Campinas e Santos. Vimos também a circulação dos ideários urbanos entre Europa, Estados Unidos e Brasil, destacando a primeira e a segunda geração de urbanistas em São Paulo e o processo de institucionalização da ciência urbana no Brasil como campo de conhecimento e prática de atuação profissional.

Situamos as relações de trocas e ressonâncias urbanísticas quando Prestes Maia viajou aos Estados Unidos e se encontrou com grandes nomes da arquitetura e do urbanismo moderno internacional. Um fato ainda bastante inédito nas principais bibliografias do urbanista.

Ao estudarmos suas contribuições em São Paulo, Campinas e Santos, situamos Prestes Maia no contexto de consolidação do urbanismo no Estado de São Paulo. Apreendendo delas o seu contexto histórico, suas principais características e metodologias adotadas, e verificamos, em Santos, que Prestes Maia amplia sua escala de atuação ao desenvolver uma perspectiva regional de intervenção.

Observamos que o urbanista em suas propostas adota um método de trabalho, por vezes explícito no caso de Campinas, e em outros momentos subjetivos, como em Santos e São Paulo. Cada cidade é única e apresenta características distintas de intervenção para o urbanista. As características do *Survey*, com pesquisas históricas aprofundadas sobre o objeto, além estudos sobre a geografia, clima,

economia, paisagismo, botânica, entre outras, nos revelou uma abordagem peculiar do urbanista no desenvolvimento dos seus projetos, que apresentam uma compreensão da cidade em todos os seus aspectos: naturais, urbanos, legais e de recursos para implementação. Verificamos, em São Paulo, Campinas e Santos, que Prestes Maia se utiliza de grandes vias de circulação associadas à parques e áreas verdes. O urbanista defende, em Campinas e Santos, o conceito de "Unidades de Vizinhança" no intuito de manter a morfologia e o zoneamento urbano, além de apresentar, em todas as suas propostas, na escala do edifício, a indicação lotes destinados aos espaços públicos, praças, parques, edifícios públicos, institucionais e privados.

Com suporte dessa metodologia apreendia de Francisco Prestes Maia, apresentamos o projeto desenvolvido para a cidade nova de Panorama, e chegamos à conclusão, que na condição de cidade nova, o urbanista encontrou um campo aberto para possibilidades imaginativas e conceituais, aplicando na cidade referência dos seus projetos anteriores, bem como adotou novas posturas metodológicas e referências do urbanismo internacional.

Francisco Prestes Maia viajou para a Alta Paulista e realizou estudos *in loco* na fazenda São Marcos Evangelista, uma região repleta de mata nativa e distante do terminal da ferrovia Paulista. O urbanista andou pela região e registrou, por meio da geografia, da hidrografia, da geologia, botânica, entre outras disciplinas, aspectos da natureza regional e da bacia do rio Paraná. Constatamos que ao mesmo tempo em que estuda a região, a paisagem e a morfologia do terreno mais indicado para a nova cidade, o urbanista vai ao mesmo tempo projetando, identificando suas potencialidades e possibilidades de traçado. Ao iniciar sua proposta tinha duas premissas fundamentais outorgadas pela diretoria da Sociedade Imobiliária Panorama Ltda.: integrar a posição do porto fluvial existente no rio Paraná com o traçado da ferrovia Paulista. A partir dessa premissa, e com base nas suas observações, Prestes Maia projeta a nova cidade uma população futura estimada em 30.000 habitantes.

O urbanista adota algumas características no projeto: modelo radial-perimetral no sistema viário; o sistema de *"Parkways"*; o zoneamento urbano com a presença de unidades de vizinhança e as indicações dos principais espaços e edifícios públicos, institucionais e privados.

Pelo nosso recorte histórico delimitado até o final de 1950, não tratamos do crescimento urbano de Panorama ao longo das décadas. Vemos que essa questão poderá ser discutida em novas pesquisas, dissertação e teses.

Concluímos que o projeto urbano desenvolvido para Panorama por Francisco Prestes Maia entre 1946 e 1947 estava articulado entre três principais protagonistas e que procuramos desenvolver ao

longo da dissertação. De um lado o poder público, ao engendrar ações planejadoras para a integração e desenvolvimento do extremo oeste paulista e do rio Paraná, do início do século XX à década de 1950 com as ações da CIBPU fechando nosso recorte histórico; das empresas imobiliárias colonizadoras que atuaram especificamente na região da Alta Paulista empreendendo cidades novas, e como estudo de caso, o papel da Sociedade Imobiliária Panorama Ltda; e por último o papel do *Urbanismo*, sendo o seu representante Francisco Prestes Maia projetando a cidade nova de Panorama.

Como pesquisador, concluo essa dissertação de mestrado com alguns resultados obtidos, a metodologia adotada foi coerente com a pesquisa e conseguiu revelar alguns fatos inéditos na bibliografia especializada sobre Francisco Prestes Maia, história do urbanismo e da urbanização no Estado de São Paulo. No entanto, é sempre difícil concluir uma pesquisa, e muitas questões permaneceram abertas, como problemas e espinhos agudos aguardando respostas ao longo desses capítulos.

Ao longo do primeiro capítulo, entre as décadas de 1940 e 1950, o que estaria de fato acontecendo no campo do urbanismo e do planejamento? Se a década de 1950 é destacada como a da crença no planejamento estatal nas palavras de Feldman (2009), qual característica definiria a década de 1940 no Estado Novo, e sobretudo a partir do pós-Segunda Guerra Mundial? Seria o entendimento das diferenças regionais e o que se fazer com elas? ou já se tem uma dimensão mais próxima do planejamento regional? Essas e outras questões mobilizam perguntas inerentes a urbanização do extremo oeste paulista e dos primórdios do desenvolvimento regional no país.

No segundo capítulo, em si tratando da viagem aos Estados Unidos de Francisco Prestes Maia. O Instituto de Assuntos Interamericanos, na década de 1940, ao realizar o intercâmbio de Francisco Prestes Maia, ex-Prefeito da Capital, em conjuntos de outros engenheiros do Departamento de Estradas e Rodagem, associada à discussão sobre os problemas de habitação e dos transportes metropolitanos na Capital e no Estado, abriria a possibilidade de novas discussões no âmbito do planejamento urbano e regional, da administração pública e do papel da cooperação interamericana, tão presente na América Latina nos anos 1940 e 1950?

O que mudou em relação ao planejamento regional? A geografia humana parece bem atenta àquelas transformações, entende o processo articulado e integrado entre capital privado e o poder público, como observamos em Monbeig (1985) e Deffontaines (1944). Os geógrafos foram os que primeiro enxergaram o que estava acontecendo na região do extremo oeste paulista e levantaram as primeiras hipóteses e interpretações. Sendo a geografia humana a primeira ciência a entender esse processo, como aparecerá o urbanismo nesse contexto em Panorama, fruto de visão empreendedora e

visionária de Prestes Maia e da empresa imobiliária colonizadora? Ou como um chamariz para vender mais rapidamente e com melhores preços os lotes urbanos? Nesse aspecto eu fico com a primeira hipótese.

Existiria algo implícito em uma região que potencializasse o direcionamento de políticas públicas e investimentos privados? Esse "algo" ou "vocação" estaria na própria natureza da região? Ou seria produzido, "inventado", "direcionado" pela ação humana? No caso específico de Panorama e da urbanização da Alta Paulista com a atuação significativa do capital privado, de que forma estaria engendrado, imbricado a atuação do poder público e das empresas colonizadoras? Pode-se dizer de uma relação entre o poder público e do capital privado no extremo oeste paulista e no Vale do rio Paraná?

Atualmente, de acordo com o IBGE[98], o município de Panorama não ultrapassa os 16 mil habitantes, com uma população estimada em 15.777 residentes no ano de 2019, um pouco mais da metade dos 30.000 que havia previsto Francisco Prestes Maia quando projetou a cidade entre 1946 e 1947. Que acidente ocorreu no percurso dessa cidade, dessa região, e do Vale do rio Paraná, que frustrou as grandes expectativas depositadas em uma das regiões *"mais ricas do nosso país (...)* e promissoras para o desenvolvimento econômico nas palavras de Lucas Nogueira Garcez? (CONFERÊNCIA, 1951 p.11).

O desenvolvimento da navegação na Bacia do Prata associada a uma integração Sul-Americana parecia ser a maior aposta para o desenvolvimento regional e econômico, e naquele contexto os relatórios da CEPAL evidenciavam evidenciam o papel das hidrovias para o crescimento das exportações atrelada à substituição das importações e ao desenvolvimento industrial (CHIQUITO, 2009).

Todavia, para além das décadas de 1940 e 1950, vemos que a cidade de Panorama repercute como uma região estratégica e intermodal nas políticas públicas, ações planejadoras e capital privado nos dias atuais.

A Lei nº 11.772, de 17 de setembro de 2008, sancionada pelo Governo Federal, apresentou novas diretrizes em relação ao Plano Nacional de Viação originariamente proposto em 1973. No tocante a EF-151, Ferrovia Norte-Sul, sua titularidade e desenvolvimento passou à VALEC – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A, e o trajeto da ferrovia se estendeu entre os municípios de Belém, no Estado do Pará, até a cidade de Panorama, no Estado de São Paulo; e partindo de Panorama, uma

[98] https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/panorama/panorama, acesso em 29 de janeiro de 2020.

outra ferrovia, a EF-267 - Ferrovia do Pantanal, conectaria essa cidade até Porto Murtinho no Mato Grosso do Sul.

No âmbito do Plano de Aceleração do Crescimento 2 – PAC 2, a partir de 2011, encontramos a expansão da Ferrovia Norte Sul, para além de Panorama, chegando até o Rio Grande do Sul. De acordo com seus relatórios e mapas desenvolvidos, o município de Panorama em conjunto com os municípios de Estrela do Oeste e Teodoro Sampaio, seriam os únicos no estado de São Paulo a receberem os trilhos da ferrovia; no entanto, Panorama diferentemente deles, constituiria um pátio intermodal da Ferrovia Norte Sul integrado ao rio Paraná. Os objetivos da VALEC inserido no conjunto de ações planejadoras do PAC 2, parecem refletir aquela história da década de 1940, quando empresários de Campinas fundam a cidade de Panorama com o intuito de integrar a hidrovia no rio Paraná com os trilhos da ferrovia Paulista.



FIGURA 158 – PLANO FERROVIA NORTE-SUL, APROXIMAÇÃO NO EXTREMO OESTE PAULISTA. FONTE. HTTP://WWW.VALEC.GOV.BR/IMAGES/FERROVIAS-MAPAS/FNS/ESTRELADOESTE-PANORAMA.JPG. ACESSO EM 2019

No final de 2019 e início de 2020, o Governo do Estado de São Paulo, por meio do Governador João Dória e seu plano de concessões, realizou a maior concessão pública rodoviária do país, trata-se da Rodovia Pi-Pa, com aproximadamente 1.273 km e conectando as cidades de Piracicaba a Panorama. De acordo com informações obtidas no *"O Estado de São Paulo"*[99] a concessão pública de 30 anos prevê investimentos da ordem de 14 bilhões de reais, que serão direcionados à infraestrutura, duplicações, construções de viadutos e pontes. O grupo vencedor da licitação foi o Fundo Soberano de Cingapura associado ao Consórcio Infraestrutura Brasil, e dos 14 bilhões de investimentos previstos nos 30 anos de contrato, aproximadamente 1,5 bilhão já serão movimentados nos dois primeiros anos da concessão.

[99] FAVARO, Cristian. *Maior leilão rodoviário do país e teste de Dória, lote PiPa deve movimentar a bolsa.* São Paulo, O Estado de São Paulo. Economia & negócios. 7 de janeiro de 2020. https://economia.estadao.com.br/noticias/geral,maior-leilao-rodoviario-do-pais-e-teste-de-doria-lote-pipa-deve-movimentar-a-bolsa,70003146766. Último acesso em 07 de fevereiro de 2020.



FIGURA 159 - PROJEÇÃO DA RODOVIA PIPA – PIRACICABA – PANORAMA. FONTE: JORNAL O ESTADO DE SÃO PAULO (2020)

Que futuro espera a cidade de Panorama? Quais projeções vislumbram o poder público e as iniciativas privadas com a região? Aqui, não conseguiremos retratá-las, o que nos cabe é esperar os investimentos serem implementados e as ações planejadoras serem efetivadas. E não obstante, averiguarmos como uma postura crítica os reflexos regionais e intraurbanos.

Como vimos, essa pesquisa histórica abre novas interpretações para o contemporâneo. Um desafio realizado em 2 anos de mestrado em que tratamos de muitas fontes primárias. Apesar de alguns problemas de ordem estrutural que acredito, estarem ao longo da dissertação, esperamos, minimamente contribuir no debate da *urbanização* e do *urbanismo* no Estado de São Paulo, mais especificamente da Alta Paulista entre as décadas de 1940 e 1950, bem como buscamos contribuir em uma nova área de investigação teórica na trajetória de Francisco Prestes Maia em seus projetos de cidades novas, algo ainda desconhecido em grande parte das suas bibliografias especializadas.



FIGURA 160 – FOTO AÉREA DE PANORAMA EM 2015. FONTE: INSTITUTO GEOGRÁFICO E CARTOGRÁFICO (2015)



FIGURA 161 - MARGEM DO RIO PARANÁ, PANORAMA, 2019. FONTE: FOTO DO AUTOR (2019)



FIGURA 162 - ESTAÇÃO DE TREM DE PANORAMA DESATIVADA, 2019. FONTE: FOTO DO AUTOR (2019)



FIGURA 163 - AVENIDA PRESTES MAIA, PANORAMA, 2019. FONTE: FOTO DO AUTOR (2019)

Referências bibliográficas

Artigos científicos publicados em congressos e periódicos

ABREU, Diores Santos. **O Desbravamento da Alta Sorocabana por um bandeirante moderno: Capitão Francisco Whitaker**. In: Revista de História, Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, V.30 n.62, pp. 447 – 462, 1965. Disponível em: <https://doi.org/10.11606/issn.2316-9141.rh.1965.123434> Acesso em: 12 dez. 2019

DEFFONTAINES, Pierre. **Como se constituiu no Brasil a rede de cidades***?* In: Boletim Geográfico do Conselho Nacional de Geografia, Rio de Janeiro, v 2, n 14-15, 1944.

FELDMAN, Sara. 1950*:* **A década da crença no planejamento regional no Brasil**. In: ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL. 2009. Florianópolis. Anais... Florianópolis: Ceap, 2009.

LEME, Maria Cristina da Silva. **Francisco Prestes Maia e o urbanismo como campo de conhecimento e de atuação profissional**. In. I ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO - ANPARQ, Rio de Janeiro, 2010. Disponível em: <https://www.anparq.org.br/dvd-enanparq/simposios/34/34-296-1-SP.pdf> Acesso em: 12 dez. 2019

LIMA, Siomara Barbosa de. **A influência Norte-Americana no sistema de áreas verdes do urbanista Francisco Prestes Maia**. In. Paisagem em debate, revista eletrônica da área de Paisagem e Ambiente, FAU-USP – nº5, dezembro, 2007.

LUCCHESE, Maria Cecília. **João Florence de Ulhôa Cintra: influências, amizades e profissão**. Risco Revista De Pesquisa Em Arquitetura E Urbanismo (Online), v. 14, n. 1, p. 99-105. 2016. Disponível em: <https://doi.org/10.11606/issn.1984-4506.v14i1p99-105>. Acesso em: 12 dez. 2019

MAIA, Francisco Prestes; CINTRA, João Florence de Ulhôa. – **Um problema atual. Os grandes melhoramentos**. Boletim do Instituto de Engenharia, n.26-27, 1924.

MATOS, Maria Izilda Santos de. **Maria Prestes Maia, "A Primeira Operária" de São Paulo: trajetória, política e cultura**. Cordis: Revista eletrônica de História Social da Cidade, [S, L], n. 12, 2015. Disponível em: <https://revistas.pucsp.br/cordis/article/view/21937/16118>. Acesso em: 12 dez. 2019

REGO, Renato Leão. **O desenho urbano de Maringá e a idéia de cidade-jardim**. Acta Scientiarum. Technology, v.23, p.1569-1577. 2001. Disponível em: <http://www.periodicos.uem.br/ojs/index.php/ActaSciTechnol/article/view/2801>. Acesso em: 12 dez. 2019

SIMÕES JR, José Geraldo. **A urbanística germânica (1870-1914). Internacionalização de uma prática e referência para o urbanismo brasileiro**. Arquitextos, São Paulo, ano 09, n. 097.03, Vitruvius, 2008. Disponível em: <https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/09.097/134>. Acesso em: 12 dez. 2019

_____. **Town Planning Conference, Londres, 1910. Intercâmbios internacionais nos primórdios do urbanismo moderno e seus reflexos no Brasil**. Arquitextos, São Paulo, ano 15, n. 170.01, Vitruvios, 2014. Disponível em: <https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/15.170/5272>. Acesso em: 12 dez. 2019

TOPALOV, C. **Os saberes sobre a cidade: tempos em crise?** Tradução: Maria Cristina da Silva Leme. In. Conferência apresentada no IV Encontro Nacional da ANPUR, Salvador. 1991.

Relatório de iniciação científica

TREVISAN, Ricardo. **Cidades novas de colonização e expansão territorial no noroeste do estado de São Paulo (1930-1964)**. Relatório final de pesquisa de Iniciação Científica – FAPESP, Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Carlos, 1998.

SERAFIM, Rafaela Maria. **Conformação da estrutura agrária na formação do tecido urbano das cidades do oeste paulista – Linha Alta Paulista**. Relatório final de pesquisa de Iniciação Científica – FAPESP – Projeto Temático: Saberes eruditos e técnicos na configuração e reconfiguração do espaço urbano – Estado de São Paulo, séculos XIX e XX. Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação, Universidade Estadual Paulista, Bauru, 2007.

Dissertações de mestrado

ANDREUCCI, Renata Azevedo. **O urbano e o sanitário na transformação do espaço em Campinas**. 2009. 191 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2009. Disponível em: <http://tede.mackenzie.br/jspui/handle/tede/2643>. Acesso em: 12 dez. 2019

CARNEIRO, Honório de Souza. **A CAIC-Companhia de Agricultura, Colonização e Imigração**. 1985. Dissertação (Mestrado em História) - Fundação Escola de Sociologia e Política de São Paulo, São Paulo, 1985. Disponível em: <http://biblioteca.fespsp.org.br:8080/pergamumweb/vinculos/000003/0000036c.pdf>. Acesso em: 12 dez. 2019

COSTA, Georgia Carolina Capistrano da. **As cidades da Companhia Bata (1918-1940) e de Jan Antonin Bata (1940-1965): relações entre a experiência internacional e a brasileira**. 2012. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2012. Disponível em: <https://teses.usp.br/teses/disponiveis/102/102132/tde-24012013-154637/pt-br.php>. Acesso em: 12 dez. 2019

DINIZ FILHO, Luiz Lopes. **Território e destino nacional: ideologias geográficas e políticas territoriais no Estado Novo (1937-45)**. 1993. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1993.

FIGUEIROA, M. S. F. M. **Modernos Bandeirantes: a Comissão Geográfica e Geológica e a Exploração Científica do Território Paulista (1886-1931)**. 1987. Dissertação (Mestrado em História Social) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1987.

MOI, Cláudia. **Explorações do olhar: ciência e arte nas fotografias da Comissão Geográfica e Geológica de São Paulo**. 2005. Dissertação (Mestrado em Multimeios) - Instituto de Artes,

Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2005. Disponível em: <http://repositorio.unicamp.br/jspui/handle/REPOSIP/284808>. Acesso em: 12 dez. 2019

NUNES, L. A. P. **Saber Técnico e Legislação – A formação do urbanismo em Santos – 1894 – 1951**. 2001. Dissertação (Mestrado em Estruturas Ambientais Urbanas) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2001

SILVA, Rubens Galdino da. **Incorporação da Nova Alta Paulista ao setor produtivo do Estado de São Paulo: município de Adamantina (1937 a 1955)**. 1989. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Ciências e Letras, Universidade Estadual Paulista, Assis, 1989.

SIMÕES JR., José Geraldo. **O Setor de Obras Públicas e as Origens do Urbanismo na Cidade de São Paulo**. 1990. Dissertação (Mestrado em Administração Pública e Governo) – Escola de Administração de Empresas de São Paulo, Fundação Getúlio Vargas, São Paulo, 1990. Disponível em: <http://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/handle/10438/5211>. Acesso em: 12 dez. 2019

Teses de doutorado

ANDRADE, Carlos Roberto Monteiro de. **Barry Parker: um arquiteto inglês na cidade de São Paulo**. 1998. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1998.

BERNARDINI, Sidney Piochi. **Construindo infra-estruturas, planejando territórios: A Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas do Governo Estadual Paulista (1892-1926)**. 2007. 616p. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007. Disponível em: <https://teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16133/tde-16092010-112031/pt-br.php>. Acesso em: 12 dez. 2019

CAMPOS, Candido Malta. **Os Rumos da Cidade: Urbanismo e modernização em São Paulo**. 1999. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1999.

CONSTANTINO, Norma Regina Truppel. **A construção da paisagem de fundos de vale: o caso de Bauru**. 2005. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2005.

CHIQUITO. Elisângela de Almeida. **A Comissão Interestadual da Bacia Paraná-Uruguai: Do planejamento de vale aos polos de desenvolvimento**. 2011. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2011. Disponível em: <https://teses.usp.br/teses/disponiveis/18/18142/tde-04042013-101944/pt-br.php>. Acesso em: 12 dez. 2019

D'ELBOUX. Roseli Maria Martins. **Joseph-Antoine Bouvard no Brasil. Os Melhoramentos de São Paulo e a criação da Companhia City: ações interligadas**. 2015. 792p. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2015. Disponível em: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16139/tde-27012016-111315/pt-br.php>. Acesso em: 12 dez. 2019

GIL, Izabel Castanha. **Nova Alta Paulista, 1930 – 2006: entre memórias e sonhos. Do desenvolvimento contido ao projeto político de desenvolvimento regional**. 2007. 395 f. Tese (Doutorado em Geografia) Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2007. Disponível em: <https://repositorio.unesp.br/handle/11449/101449>. Acesso em: 12 dez. 2019

GRANDI, Guilherme. **Estado e capital ferroviário em São Paulo: a Companhia Paulista de Estradas de Ferro entre 1930 e 1961**. 2010. Tese (Doutorado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010. Disponível em: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8137/tde-19092011-133824/pt-br.php>. Acesso em: 12 dez. 2019

GUIRARDELLO, Nilson. **À Beira da Linha: Formações Urbanas da Noroeste Paulista**. 1999. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1999.

KROGH, Daniela da Silva Santos. **O debate sobre o urbanismo em Campinas: do Relatório de Anhaia Mello ao Plano de Melhoramentos urbanos (1920-1940)**. 2018. 320p Tese (Doutorado em Urbanismo) – Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologias, Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Campinas, 2018. Disponível em: <http://tede.bibliotecadigital.puc-campinas.edu.br:8080/jspui/handle/tede/1102>. Acesso em: 12 dez. 2019

LEME, Maria Cristina da Silva. **Formação do Urbanismo em São Paulo como campo de conhecimento e área de atuação profissional.** 2000. Tese (Livre Docência em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2000. Disponível em: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/livredocencia/16/tde-25112019-142257/pt-br.php>. Acesso em: 12 dez. 2019

_____. **Revisão do Plano de Avenida: estudo sobre o planejamento urbano em São Paulo, 1930**. 1990. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1990.

LERSCH, Inês Martina. **A busca de um ideário urbanístico no início do século XX: Der Städtebau e a escola de engenharia de Porto Alegre**. 2014. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional) – Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 2014. 420f. Disponível em: <https://lume.ufrgs.br/handle/10183/115560>. Acesso em: 12 dez. 2019

LUCIO, Silvana Tercila Maria Pettinato. **João Pedro Cardoso e a Ação da Comissão Geográfica e Geológica na apropriação e produção do território Paulista, 1905-1931**. 2014. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014. Disponível em: <https://teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16133/tde-19122014-134113/pt-br.php>. Acesso em: 12 dez. 2019

OLIVEIRA, Fabiano Lemes de. **Modelos Urbanísticos Modernos e Parques Urbanos: As relações entre urbanismo e paisagismo em São Paulo na primeira metade do século XX**. 2008. Tese (Doutorado em Teoría e Historia de la Arquitectura) – Departamento de Composición Arquitectónica, Universitat Politècnica de Catalunya, Barcelona, 2008.

TAVARES, Jeferson Cristiano. **Polos Urbanos e Eixos Rodoviários no Estado de São Paulo**. 2015. 231p. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2015. Disponível em: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/102/102132/tde-01022016-181133/pt-br.php>. Acesso em: 12 dez. 2019

TREVISAN, Ricardo. **Cidades Novas**. 2009. 338f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília, 2009. Disponível em: <https://repositorio.unb.br/handle/10482/11454>. Acesso em: 12 dez. 2019

Livros

ANDRADE, Theóphilo de. **O Rio Paraná no roteiro da Marcha para o Oeste**. Rio de Janeiro. Irmão di Giorgio Ed. 1941.

BADARÓ, Ricardo. **Campinas, o despertar da modernidade**. Campinas, Editora Unicamp, 1996.

BÍBLIA, N.T. Romanos: **As provas e a certeza do amor de Deus**. p. 1488. In: Bíblia Sagrada. Tradução de João Ferreira de Almeida. Revista e Atualizada. 2ªed. Barueri: Sociedade Bíblica do Brasil, 2011.

BIRKHOLZ. Lauro Bastos. **O Ensino do Planejamento Territorial no Brasil**. Ed: Do autor, 1967.

BORGES, Fernando T. M. **Do extrativismo à pecuária: algumas observações sobre a história econômica de Mato Grosso (1870 a 1930)**. 2. ed. São Paulo: Scortecci, 2001.

BRASIL. Conselho Nacional dos Transportes. **Planos de Viação: Evolução Histórica**. Rio de Janeiro. 1974.

BRUAND, Yves. **Arquitetura Contemporânea no Brasil**. São Paulo, Editora Perspectiva, 2005.

CARPINTERO, Antonio Carlos Cabral. **Momento de ruptura, as transformações no centro de Campinas na década dos cinquentas**. Campinas, Editora Unicamp, 1996.

CHOAY, Françoise. **O Urbanismo**. São Paulo, Editora Perspectiva, 2005.

COMISSÃO Interestadual da Bacia Paraná - Uruguai. **Normas Gerais de Construção e Urbanismo para Cidades do Interior**. São Paulo: CIBPU, 1955.

CONFERÊNCIA DOS GOVERNADORES. **(1ª: 06 A 08 set. de 1951: São Paulo)** Ata: São Paulo: CIBPU, 1951.

CUNHA, Euclides da. **À Margem da História. III Parte. Da Independência à República**. São Paulo: Martins Fontes. 1999.

ENCICLOPÉDIA dos municípios brasileiros. Rio de Janeiro: IBGE - Vol. XXVIII, 1957a.

ENCICLOPÉDIA dos municípios brasileiros. Rio de Janeiro: IBGE - Vol. XXIX, 1957b.

ENCICLOPÉDIA dos municípios brasileiros. Rio de Janeiro: IBGE - Vol. XXX, 1957c.

FARIA, Rodrigo de; JOSIANNE Cesaroli; LIRA Flaviana (Orgs). **Urbanistas e urbanismo no Brasil: Entre trajetórias e biografias**. 1ªed. São Paulo, Editora Alameda, 2014.

FISCHER, Sylvia. **Os Arquitetos da Poli, Ensino e Profissão**. São Paulo: Edusp, 2005

FURTADO, Celso. **Formação Econômica do Brasil**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1971.

HOLANDA, Sergio Buarque de. **Monções e capítulos de expansão paulista**. Laura de Mello Souza, André Sekkel Cerqueira (Organizadores). 4ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2014.

INSTITUTO Geológico. **Os 120 anos de criação da Commissão Geográfica e Geológica 1886 – 2006**. Fernando Cilento Fittipaldi (Coord.), Mirian Ramos Gutjahr (Tradutor), São Paulo: Instituto Geológico, 2006. Disponível em:

<https://www.infraestruturameioambiente.sp.gov.br/wp-content/uploads/sites/233/2017/03/IG_120_anos_Criacao_CGG_1886-2006.pdf>. Acesso em: 12 dez. 2019

LEÃO, Luiz de Souza. **A fundação de Tupan: brasão de armas do município de Tupan**. Tupã: [s. n.], 1968.

LEME, Maria Cristina da Silva. (Coord.) **O Urbanismo no Brasil – 1895 – 1965**. São Paulo: Studio Nobel; FAUUSP; FUPAM, 1999

LEWIS, Nelson P. **Planning the Modern City: A Review of the Principles Governing City Planning**. First edition. John Wiley &Sons,Inc. New York. 1916.

LEPETIT, Bernard. **Por Uma Nova História Urbana**; Seleção de textos, revisão crítica e apresentação Heliana Angotti Salgueiro; tradução Cely Arena. – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2001.

MAIA, Francisco Prestes. **Estudo de um plano de avenidas para a cidade de São Paulo.** São Paulo: Melhoramentos, 1930.

MAIA, Francisco Prestes. **Os melhoramentos de São Paulo**. São Paulo, Prefeitura Municipal de São Paulo, 1945.

MAIA, Francisco Prestes. **Plano Regional de Santos.** São Paulo: Melhoramentos. 1950.

MARQUES, João Batista. **E o burgo se moderniza**. Dracena, Editora Jóia. 2011

MILLIET, Sérgio. **Roteiro do Café e Outros Ensaios**. São Paulo: Hucitec, 1982.

MORSE, Richard. **Formação histórica de São Paulo**. São Paulo: Difel, 1970.

MONBEIG, Pierre. **Pioneiros e fazendeiros de São Paulo**. Tradução de Ary França e Raul de Andrade e Silva. São Paulo: Hucitec, 1984.

ODALIA, Nilo e CALDEIRA, João R. de Castro (org). **História do Estado de São Paulo: a formação da unidade paulista.** Vol.3 Governo e Municipalidade. Editora Unesp/Imprensa Oficial. 2010c.

OTONI, Cristiano. **O Futuro das Estradas de Ferro no Brasil**. Rio de Janeiro, Typ Nacional. 1859. Disponível em: <https://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/220537>. Acesso em: 12 dez.2019

PICCINATO, Giorgio**. La costruzione dell'urbanistica Germania 1871-1914**. Roma. Officina Edizione, 1974.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **Aspectos da história da engenharia civil em São Paulo 1860/1960**. São Paulo: Livraria Kosmos Ed. 1989.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **Dois séculos de projetos no estado de São Paulo: grandes obras e urbanização.** São Paulo: Edusp: Imprensa Oficial, Vol.1, 2 e 3 2010.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **Memória do transporte rodoviário: desenvolvimento das atividades rodoviárias de São Paulo.** São Paulo: CPA, 1993.

RELATÓRIO. N.º 69 da Diretoria da Companhia Paulista de Estradas de Ferro para a sessão de Assembléa geral em 30 de junho de 1918. São Paulo: Casa Vanorden. 1918. Disponível em:

<http://200.144.6.120/uploads/acervo/periodicos/relatorios_cia_paulista_estr_ferro/BR_APESP_BIBLIO_CPEF_REL_1917_0.pdf>. Acesso em: 12 dez. 2019

RICARDO, Cassiano. **Marcha Para o Oeste: a influência da bandeira na formação social e política do Brasil**. Rio de Janeiro: J. Opylpio. 1940.

ROBEIRO; PECHMAN. **Cidade, povo e nação: Gênese do Urbanismo Moderno**. Rio de Janeiro. Ed: Civilização Brasileira.1996

ROSSI, Paolo. **Francis Bacon: da magia à ciência**. Tradução Aurora Fornoni Bernardini. Londrina: Eduel, Curitiba: Editora da UFPR, 2006.

SAES. Flávio Azevedo Marques. **As Ferrovias de São Paulo 1870 – 1940: Expansão e declínio do transporte ferroviário em São Paulo.** São Paulo: Hucitec/INL-MEC: 1981.

SECCHI, Bernardo. **Primeira lição de urbanismo**. Tradução de Maria Barba e Pedro M.R. Sales. São Paulo: Perspectiva, 2006.

SINGER, Paul. **Desenvolvimento econômico e evolução urbana**. São Paulo, Ed: Nacional, 3ªEd. 1977.

SOMEKH, Nadia, CAMPOS, Candido Malta (Org.) **A Cidade que não pode parar: Planos urbanísticos de São Paulo no século XX**. São Paulo: Editora Mackenzie, 2002.

SORIA Y PUIG, Arturo. **Compilación, estruturación y comentários. Cerdà: las cinco bases de la teoría general de la urbanización**. Madrid: Electra,1996.

TELLES, P.C da S. **História da Engenharia no Brasil (séculos XVI ao XIX)**. Rio de Janeiro. Editora LTC, 1984.

TOLEDO, Benedito Lima de. **Prestes Maia e as origens do urbanismo moderno em São Paulo**. São Paulo, Empresa das Artes, 1996.

VARGAS, Getúlio. **A Nova Política do Brasil**. v.5. Rio de Janeiro, Livraria José Olympio Editora, 1938.

VIOLICH, FRANCIS. **Cities of Latin America: Housing and Planning to the South**. New York: Reinhold Publishing Corporation, 1944.

Capítulos de livros

CONSTANTINO, Norma Regina Truppel. **A Estrutura Agrária na Formação do Tecido Urbano das Cidades do Oeste Paulista**. In: Da Construção do Território ao Planejamento das Cidades: Competências técnicas e saberes profissionais na Europa e nas Américas (1850-1930). Organizado por Ivone Salgado e Angelo Bertoni – São Carlos: RiMA Editora; FAPESP, 2010.

ENOKIBARA, Marta. **Praças e Jardins do Oeste Paulista – A formação e transformação do espaço público com a introdução da ferrovia**. In: Da Construção do Território ao Planejamento das Cidades: Competências técnicas e saberes profissionais na Europa e nas Américas (1850-1930). Organizado por Ivone Salgado e Angelo Bertoni – São Carlos: RiMA Editora; FAPESP, 2010.

GOMES, Angela de Castro. **Ideologia e trabalho no Estado Novo**. In: Repensando o Estado Novo. PANDOLFI, Dulci (Org). Rio de Janeiro: Ed. FGV, 1999.

LEME, Maria Cristina da Silva. **Prefácio. Sobre biografias e trajetórias** In. FARIA, Rodrigo de; JOSIANNE Cesaroli; LIRA Flaviana (Orgs). Urbanistas e urbanismo no Brasil: Entre trajetórias e biografias. 1ªed. São Paulo: Alameda, 2014.

NAGAMINI, M. **Engenharia e técnicas de construções ferroviárias e portuárias no Império**. In História da Técnica e da Tecnologia no Brasil. VARGAS, M (Org) São Paulo. Ed: Unesp/Ceeteps 1994.

SALGADO, Ivone. **A Construção do Saber Urbano e a Sua Matriz Sanitária**. In: Da Construção do Território ao Planejamento das Cidades: competências técnicas e saberes profissionais na Europa e nas Américas (1850-1930). Organizados por Ivone Salgado e Angelo Bertoni – São Carlos: RiMa Editora, 2010.

VARGAS, Milton. **Construção de Portos**. In. História da Técnica e da Tecnologia no Brasil. VARGAS, M (Org) São Paulo. Ed: Unesp/Ceeteps 1994.

Leis e decretos consultados

BRASIL (IMPÉRIO) Lei de 29 de agosto de 1828. Estabelece regras para a construção das obras públicas, que tiverem por objeto a navegação de rios, abertura de canais, edificação de estradas, pontes, calçadas ou aquedutos.

_____. Decreto nº 101, de 31 de outubro de 1835. Autoriza o Governo a conceder a uma ou mais Companhias, que fizerem uma estrada de ferro da Capital do Império para as de Minas Gerais, Rio Grande do Sul, e Bahia, o privilégio exclusivo por espaço de 40 anos para uso de carros para transporte de gêneros e passageiros, sob as condições que se estabelecem.

_____. Lei nº 581, de 04 de setembro de 1850. Estabelece medidas para a repressão do tráfico de africanos neste Império.

_____. Lei nº 601, de 18 de setembro de 1850. Dispõe sobre as terras devolutas no Império, e acerca das que são possuídas por título de sesmaria sem preenchimento das condições legais, bem como por simples título de posse mansa e pacífica; e determina que, medidas e demarcadas as primeiras, sejam elas cedidas a título oneroso, assim para empresas particulares, como para o estabelecimento de colônias de nacionais e estrangeiros, autorizado o Governo a promover a colonização estrangeira na forma que se declara.

_____. Decreto nº 987, de 12 de junho de 1852. Concede a Irineu Evangelista de Souza privilégio exclusivo por 10 anos para a navegação por vapor entre esta Cidade e o ponto da praia do mar do Município da Estrela, em que começar o caminho de ferro, que ele se propõe construir no mesmo Município até a Raiz da Serra.

_____. Decreto nº 641, de 26 de junho de 1852. Autoriza o Governo para conceder a uma ou mais companhias a construção total ou parcial de um caminho de ferro que, partindo do município da Corte, vá terminar nos pontos das Províncias de Minas Gerais e S. Paulo, que mais convenentes forem.

_____. Decreto nº 1.030, de 7 de agosto de 1853. Concede a Eduardo de Mornay e Alfredo de Mornay o privilégio exclusivo pelo tempo de 90 anos para a construção de um caminho de ferro na Província de Pernambuco, entre a cidade do Recife e a Povoação denominada Água Preta.

_____. Decreto nº 1.299, de 19 de dezembro de 1853. Concede a Joaquim Francisco Alves Branco Muniz Barreto, privilégio exclusivo pelo tempo de noventa anos para a construção de uma estrada de ferro na Província da Bahia, partindo da cidade de S. Salvador, ou de qualquer ponto do litoral ou de rio navegável próximo dela, e terminando na Vila do Joazeiro, ou em outro lugar na margem do Rio de S. Francisco, que se julgar mais conveniente.

_____. Decreto nº 1.759, de 26 de abril de 1856. Autoriza a incorporação de uma Companhia para a construção de uma Estrada de ferro entre a Cidade de Santos e a Vila de Jundiahy, na Província de S. Paulo.

_____. Decreto nº 1.746, de 13 de outubro de 1869. Autorisa o Governo a contractar a construcção, nos differentes portos do Imperio, de dócas e armazens para carga, descarga, guarda e conservação das mercadorias de importação e exportação.

_____. Decreto nº 8.799, de 9 de dezembro de 1882. Concede permissão a Thomaz Laranjeira para colher erva-matte na província de Mato Grosso.

_____. Lei nº 3.353, de 13 de maio de 1888. Declara extinta a escravidão no Brasil.

BRASIL. CONSTITUIÇÃO DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL DE 24 DE FEVEREIRO DE 1891.

BRASIL (REPÚBLICA) Decreto nº 862, de 16 de outubro de 1890. Concede privilégio, garantia de juros e mais favores para o estabelecimento de um sistema de viação geral ligando diversos Estados da União à Capital Federal.

_____. Constituição de 1891. Art. 64. Pertencem aos Estados as minas e terras devolutas situadas nos seus respectivos territórios, cabendo à União somente a porção do território que for indispensável para a defesa das fronteiras, fortificações, construções militares e estradas de ferro federais.

SÃO PAULO (PROVÍNCIA) Lei-Provincial nº 9, de 27 de março de 1886. Art 1º O governo da província fica autorizado, desde já, a despender até a quantia de cinquenta contos de réis (rs. 50.000$00O), com a iniciação de trabalhos de levantamento de cartas geográficas, topográficas, itinerárias, geológicas e agrícolas da mesma província.

MATO GROSSO (ESTADO) Lei nº 369, de 19 de maio de 1903.

SÃO PAULO (ESTADO) Lei nº 913-A, de 26 de julho de 1904. Autoriza o Governo do Estado a contratar a construção de uma estrada de rodagem que partindo do rio São Matheus, vá terminar nas proximidades da foz do rio Santo Anastácio.

BRASIL (REPÚBLICA) Decreto nº 5.349, de 30 de julho de 1904. Autoriza a revisão das concessões das Estradas de Ferro de Uberaba a Coxim e de Catalão a Palmas.

SÃO PAULO (ESTADO) Decreto nº 1.278, de 23 de março de 1905. Aprova as instruções para o levantamento geográfico do extremo sertão do Estado.

_____. Decreto nº 7.995, de 12 de maio de 1910. Transfere para o Porto Tibiriçá, no rio Paraná, o ponto terminal de uma das linhas férreas da Estrada de Ferro Sorocabana, e dá outras providências.

BRASIL (REPÚBLICA) Decreto nº 9.582, de 15 de maio de 1912. Autoriza o contrato para o serviço de navegação do rio Paraná e seus afluentes.

SÃO PAULO (ESTADO) Lei nº 1.406, de 26 de dezembro de 1913. Estabelece o regimento penitenciário no Estado de S. Paulo.

_____. Decreto nº 3.102, de 16 de outubro de 1919. Concede à Companhia Paulista de Estradas de Ferro, licença para a construção, uso e gozo de uma estrada de ferro que, partindo da cidade de Piratininga, ponto terminal do ramal de Agudos, pertencente à mesma companhia, se dirija às cabeceiras do rio Tibiriçá.

_____. Decreto nº 3.391, de 9 de setembro de 1921. Concede à Companhia Paulista de Estrada de Ferro licença para a construção uso e gozo de uma estrada de ferro que, partindo do ponto extremo do prolongamento do ramal de Agudos já concedido pelo Decreto n. 3.102, de 16 de outubro de 1919 e em prolongamento desse ramal, tenha o desenvolvimento aproximado de 30 km, até encontrar a estrada de rodagem de Presidente Penna a Platina.

_____. Lei nº 1835-C, de 26 de dezembro de 1921. Providencia sobre estradas de rodagem.

BRASIL (REPÚBLICA) Decreto nº 22.366, de 17 de janeiro de 1933. Autoriza o Ministério de Viação e Obras Públicas a contratar, com quem maiores vantagens oferecer, mediante concorrência pública., o serviço de navegação do alto paraná, pelo prazo de 10 anos, com a subvenção máxima de 150:000$000, por ano.

SÃO PAULO (ESTADO) Decreto nº 6.126, de 25 de outubro de 1933. Concede à Companhia Paulista de Estradas de Ferro licença para a construção, uso e gozo de uma estrada de ferro entre as cidades de Marília e Pompéia.

BRASIL (REPÚBLICA) Decreto nº 23.569, de 11 de dezembro de 1933. Regula o exercício das profissões de engenheiro, de arquiteto e de agrimensor.

_____. Decreto nº 24.497, de 29 de junho de 1934. Aprova o plano geral de viação nacional e dá outras providências.

SÃO PAULO (ESTADO) Decreto nº 6.720, de 2 de outubro de 1934. Crea no municipio de Glycerio, comarca de Pannapolis, o distrito de paz de Tupan.

BRASIL (REPÚBLICA). Constituição de 1937. Art. 159. É vedada a acumulação de cargos públicos remunerados da União, dos Estados e dos Municípios.

SÃO PAULO (ESTADO) Decreto nº 8.349, de 11 de junho de 1937. Concede à Cia. Paulista de Estradas de Ferro licença para a construção, uso e gozo de uma estrada de ferro de bitola de 1 metro, entre Pompéia e Tupan, passando por Sant'Anna.

CAMPINAS (MUNICÍPIO) Ato nº 118, de 24 de março de 1938. Aprova o Plano de Urbanismo de Campinas.

BRASIL (REPÚBLICA) Decreto Lei nº 677, de 12 de setembro de 1938. Autoriza a celebração de contrato, mediante concorrência pública, para o serviço de navegação do médio Paraná e dá outras providências.

SÃO PAULO (ESTADO) Decreto estadual nº 9.775, de 30 de novembro de 1938. Fixa o novo quadro de divisão territorial do Estado, que vigorará de 1º de janeiro de 1939 a 31 de dezembro de 1943, e dá outras providências.

BRASIL (REPÚBLICA) Decreto Lei nº 2.009, de 9 de fevereiro de 1940. Dá nova organização aos núcleos coloniais.

_____. Decreto Lei nº 3.059, de 14 de fevereiro de 1941. Dispõe sobre a criação de Colônias agrícolas nacionais.

_____. Decreto Lei nº 3.100, de 7 de março de 1941. Cria a Comissão de Marinha Mercante e dá outras providências.

_____. Decreto Lei nº 5.252, de 16 de fevereiro de 1943. Institue com personalidade própria, de natureza autárquica, o Serviço de Navegação da Bacia do Prata, e dá outras providências.

SÃO PAULO (ESTADO) Decreto Lei nº 14.334, de 30 de novembro de 1944. Divisão Administrativa e Judiciária do Estado.

_____. Decreto Lei nº. 14.916, de 06 de agosto de 1945. Dispõe sobre as terras devolutas e dá outras providências.

BRASIL (REPÚBLICA). Decreto Lei n.º 8.620, de 10 de janeiro de 1946. Dispõe sobre a regulamentação do exercício das profissões de engenheiro, de arquiteto e de agrimensor, regida pelo Decreto n. 23.569, de 11 de dezembro de 1933, e dá outras providências. Art. 16. Fica autorizado o Conselho Federal de Engenharia e Arquitetura a proceder à consolidação das atribuições referidas no capítulo IV do Decreto n. 23.569, de 11 de dezembro de 1933, como as das suas Resoluções, bem como a estabelecer as atribuições das profissões civis de engenheiro naval, construtor naval, engenheiro aeronáutico, engenheiro metalúrgico, engenheiro químico e urbanista.

SÃO PAULO (ESTADO) Decreto nº 17.504-A, de 20 de agosto de 1947. Concede à Companhia Paulista de Estradas de Ferro licença para construção, uso e gozo de uma estrada de ferro de bitola de 1 metro entre Tupã e Adamantina.

_____. Lei nº.1, de 18 de setembro de 1947. Dispõe sobre a organização dos municípios.

PARECER n. 1.142, de 1948 da Comissão de estatística sobre o requerimento n. 348 de 1948, sobre a elevação da cidade Panorama, no distrito de Gracianópolis, município e comarca de Lucélia, a categoria de município. Diário Oficial do Estado de São Paulo, São Paulo, ano. 58. n. 205. Domingo, 12 de setembro de 1948. p. 17

SÃO PAULO (ESTADO) Lei nº 233, de 24 de dezembro de 1948. Fixa o quadro territorial, administrativo e judiciário do Estado, a vigorar no quinquênio 1949 – 1953.

CAMPINAS (MUNICÍPIO). Lei nº. 640, de 28 de dezembro de 1951. Aprova a revisão do Ato nº. 118, de 23 de abril de 1938, que dispõe sobre o plano de melhoramentos urbanos da cidade.

SÃO PAULO (ESTADO) Decreto nº 21.663-A, de 19 de agosto de 1952. Concede à Companhia Paulista de Estradas de Ferro licença para construção, uso e gozo de uma estrada de ferro de bitola de 1 metro entre Adamantina e Panorama.

_____. Lei nº 2.018, de 23 de dezembro de 1952. Dá organização à Comissão Interestadual da Bacia Paraná-Uruguai, aprova as suas deliberações e dá outras providências.

_____. Lei nº. 2.456, de 30 de dezembro de 1953. Dispõe sobre o Quadro Territorial, Administrativo e Judiciário do Estado, para o quinquênio 1954/1958 e dá outras providências.

_____. Lei nº 5.285, de 18 de fevereiro de 1959. Dispõe sobre o Quadro Territorial, Administrativo e Judiciário do Estado, para o quinquênio 1959-1963 e dá outras providências.

BRASIL (REPÚBLICA) Lei nº 11.772, de 17 de setembro de 2008. Acrescenta e altera dispositivos na Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação; reestrutura a VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.; encerra o processo de liquidação e extingue a Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes - GEIPOT; altera as Leis nºs 9.060, de 14 de junho de 1995, 11.297, de 9 de maio de 2006, e 11.483, de 31 de maio de 2007; revoga a Lei nº 6.346, de 6 de julho de 1976, e o inciso I do **caput** do art. 1º da Lei nº 9.060, de 14 de junho de 1995; e dá outras providências.

Entrevistas

ENTREVISTA com Augusto Nadalutti, realizada em 18 de setembro de 2018.

Documentos

DOCUMENTOS da Imobiliária Panorama S.A disponível em Junta Comercial do Estado de São Paulo.

MEMORIAL de Nelson Noronha Gustavo Filho (Acervo de Augusto Nadalutti) 1998.

MEMORIAL de Augusto Nadalutti (Acervo Augusto Nadalutti) 2000.

MAIA, Francisco Prestes. Plano de Aulas: Desenho de Perspectiva. II ano do curso de engenheiros arquitetos da Escola Politécnica. S/D. Cf.: Acervo Prestes Maia, Biblioteca Prefeito Prestes Maia. 2018

PLANTA Urbanística para formação do patrimônio de Panorama (Acervo: Arquivo Público do Estado de São Paulo) 1946.

PLANTA Urbanística para a formação do bairro turístico de Panorama (Acervo: Arquivo Público do Estado de São Paulo) 1946.

PLANTA Urbanística para a formação do patrimônio de Panorama com zoneamento e levantamento topográfico (Acervo: Arquivo Público do Estado de São Paulo) 1946.

PLANTA Urbanística para a formação da cidade de Panorama (Acervo: Marco Antônio Torres) 1947.

PLANTA Urbanística com as alterações de projeto realizadas pela Imobiliária Panorama S.A (Acervo: Eng. Ídolo Guastaldi Júnior) 1949.

PLANTA Urbanística com a indicação da fazenda São Marcos Evangelista loteada em pequenos sítios e chácaras (Acervo: Eng. Ídolo Guastaldi Júnior) 1949.

MAIA, Francisco Prestes. Relatório de Estudo e Projeto (manuscrito) 1946.

MAIA, Francisco Prestes. Memorial Descritivo do projeto para Panorama (manuscrito) 1946.

RELATÓRIO da exposição preliminar. In: Relatório dos trabalhos realizados pela Prefeitura Municipal de Campinas durante o exercício de 1935. Campinas: Linotypia da Casa Genoud, 1934, p. 69 – 128.

Jornais e periódicos

A Cia. Paulista inaugura hoje a bitola larga até Paderneiras. Será inaugurado, também hoje, o prolongamento Quitana-Tupã, na Alta Paulista – Os diretores da Companhia Paulista viajarão no Trem Azul para participar das grandes festas que lhe são preparadas. **O Estado de São Paulo**, São Paulo, 1941, ano 67.n. 22.147. 15 de novembro de 1941. Notícias do Interior. p. 05

AGRICULTURA. Atos do Poder Executivo, expediente do dia 19 de outubro de 1904. Contrato que assina o Dr. Francisco Tibiriçá para a abertura, construção e conservação de uma estrada de rodagem que partindo do rio São Matheus no município de São José dos Campos Novos, vá terminar à margem esquerda do rio Paraná em ponto que encontre a estrada que vem de Mato Grosso, partindo de Vacaria. **Diário Oficial do Estado de São Paulo**, São Paulo, ano 14, n. 231, Sexta Feira, 21 de outubro de 1904 p. 2092-2093

APRESSANDO a marcha de Panorama! Constituída a nova diretoria da Imobiliária Panorama S/A. **Folha da Noite**, São Paulo, 1948, ano 27. n. 8.379. Segunda feira, 17 de agosto de 1948. Caderno único p. 08

CAMPINAS. Ato n. 118 de 24 de março de 1938. **Aprova o Plano de Urbanismo de Campinas. In: Atos promulgados no exercício de 1938**. Campinas: Linotypia da casa Genoud, 1938.

COMPANHIA Imobiliária Campineira. Escritura de constituição definitiva no valor de Cr$ 6.000.000,00. **Diário Oficial do Estado de São Paulo**, São Paulo, 1946, ano 56. n. 182. Domingo, 18 de agosto de 1946 pp. 18-24

DEPOIS da remodelação de São Paulo realizada sem desfalecimento pela visão magnífica de um homem, agora Panorama, cidade do futuro. **Folha da Manhã**. São Paulo, 1947. Ano 22. n.7.121. Domingo, 22 de junho de 1947. Caderno 2. p.04

DR. Prestes Maia. Seu regresso, hoje, de uma viagem de estudos aos Estados Unidos. **Jornal do Brasil**, Rio de Janeiro, 1946, ano 51. n. 00243, 16 de outubro de 1946. p. 06

ENGENHEIROS brasileiros em Nova York. Entre os visitantes que foram hóspedes do Conselho Interamericano, durante sua visita a essa cidade, figura o Sr. Francisco Prestes Maia, ex-prefeito de São Paulo**. Jornal do Brasil**, Rio de Janeiro, 1946, ano 51. n. 00225, 26 de setembro de 1946. p. 08

FAVARO, Cristian. **Maior leilão rodoviário do país e teste de Dória, lote PiPa deve movimentar a bolsa**. São Paulo, O Estado de São Paulo. Economia & negócios. 7 de janeiro de 2020. Disponível em: <https://economia.estadao.com.br/noticias/geral,maior-leilao-rodoviario-do-pais-e-teste-de-doria-lote-pipa-deve-movimentar-a-bolsa,70003146766>. Acesso em 07 fev. 2020.

IMOBILIÁRIA Panorama S.A. Escritura de transformação de Sociedade por quotas de responsabilidade limitada em Sociedade Anônima, que fazem: Quintino de Almeida Maudonnet e outros. **Diário Oficial do Estado de São Paulo**, São Paulo, 1948, ano 58. n. 91. Sábado, 24 de abril de 1948 p. 49

MORREU Prestes Maia. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 1965, ano 45 n. 13.089, 26 de abril de 1965 p. 27

O maior planejamento urbanístico até hoje levado a efeito no Estado de São Paulo. Um empreendimento que marcará um novo ciclo na epopeia bandeirante. Um plano de caráter técnico e econômico de marcante significação para a civilização brasileira. A reportagem do "Diário de S. Paulo" ouve, em Campinas, Diretores da Sociedade Imobiliária "Panorama". **O Diário de São Paulo**, São Paulo, 1947, ano 63. 10 de abril de 1947. p.08

O Sr. Prestes Maia vai ser homenageado. E nessa ocasião fará um relato da sua viagem aos Estados Unidos. **Jornal do Brasil**, Rio de Janeiro, 1946, ano 51. n. 00279, 28 de novembro de 1946. p. 06

PANORAMA será mais um marco da civilização bandeirante. Plano urbanístico do engenheiro Francisco Prestes Maia para a edificação da cidade planejada às margens do Paraná. **Folha da Manhã**, São Paulo, 1946, ano 22. n. 6.853. Sábado, 3 de agosto de 1946. Caderno Único. p. 03

PARECER n. 1.142, de 1948 da Comissão de estatística sobre o requerimento n. 348 de 1948, sobre a elevação da cidade Panorama, no distrito de Gracianópolis, município e comarca de Lucélia, a categoria de município. **Diário Oficial do Estado de São Paulo**, São Paulo, ano. 58. n. 205. Domingo, 12 de setembro de 1948. p. 17

PRESTES Maia*,* quatro anos de administração eficiente e honesta. **Folha da Manhã**, São Paulo, 1950, ano 26. n. 8.105, 31 de agosto de 1950.p.8

SOCIEDADE Imobiliária Panorama Ltda. Contrato particular da fundação da empresa. **Diário Oficial do Estado de São Paulo**, São Paulo, 1945, ano 55. n. 274. Sábado, 15 de dezembro de 1945 pp. 38-39.

Webgrafia

ABREU, A.A. (Coord.). **Dicionário Histórico Biográfico Brasileiro pós 1930**. Verbete: Prestes Maia. 2ªed. Rio de Janeiro: Ed. FGV, 2001. Disponível em: <http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/francisco-prestes-maia>. Acesso em: 12 dez. 2019

https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/adamantina/historico. Acesso em 12 dez. 2019.

http://www.codasp.sp.gov.br/historico/. Acesso em 12 dez. 2019.

https://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/JK/artigos/Brasilia/ConquistaOeste. Acesso em 12 dez. 2019.

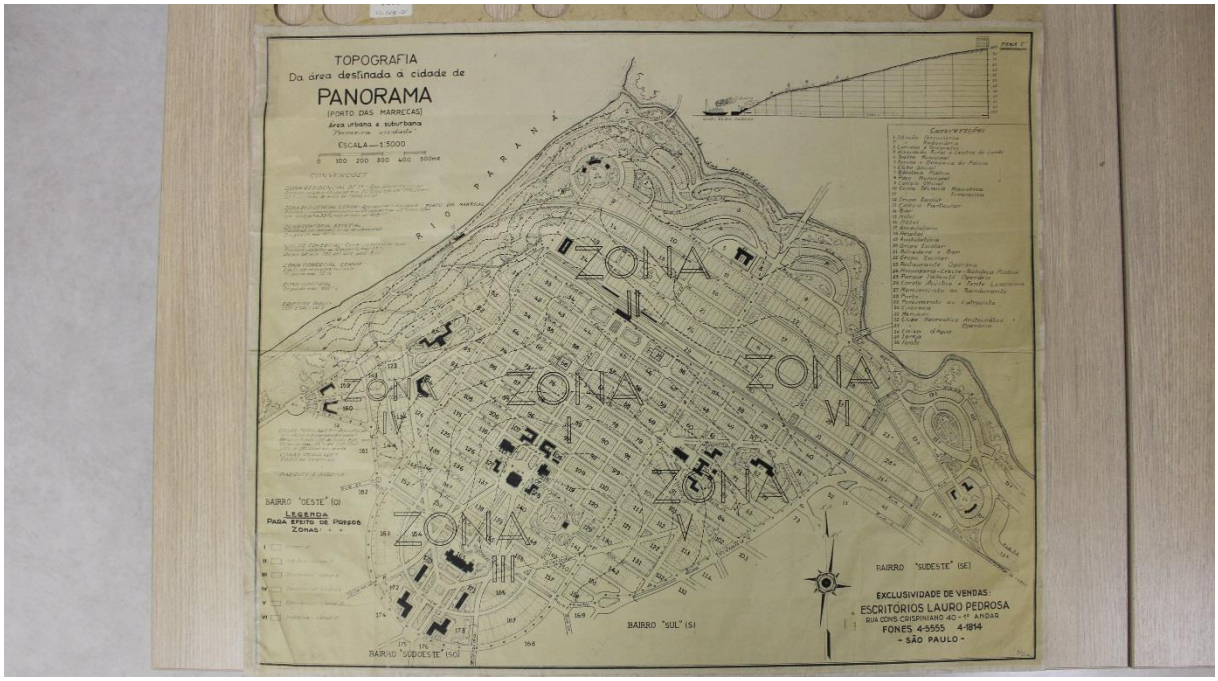
http://www.memorialdosmunicipios.com.br/fotos.asp?prod_id=284&tipo_id=334. Acesso em 12 dez. 2019.

http://portotibirica.blogspot.com/. Acesso em 12 dez. 2019.

http://vm136.lib.berkeley.edu/EART/maps/goianix.gif. Acesso em 12 dez. 2019.

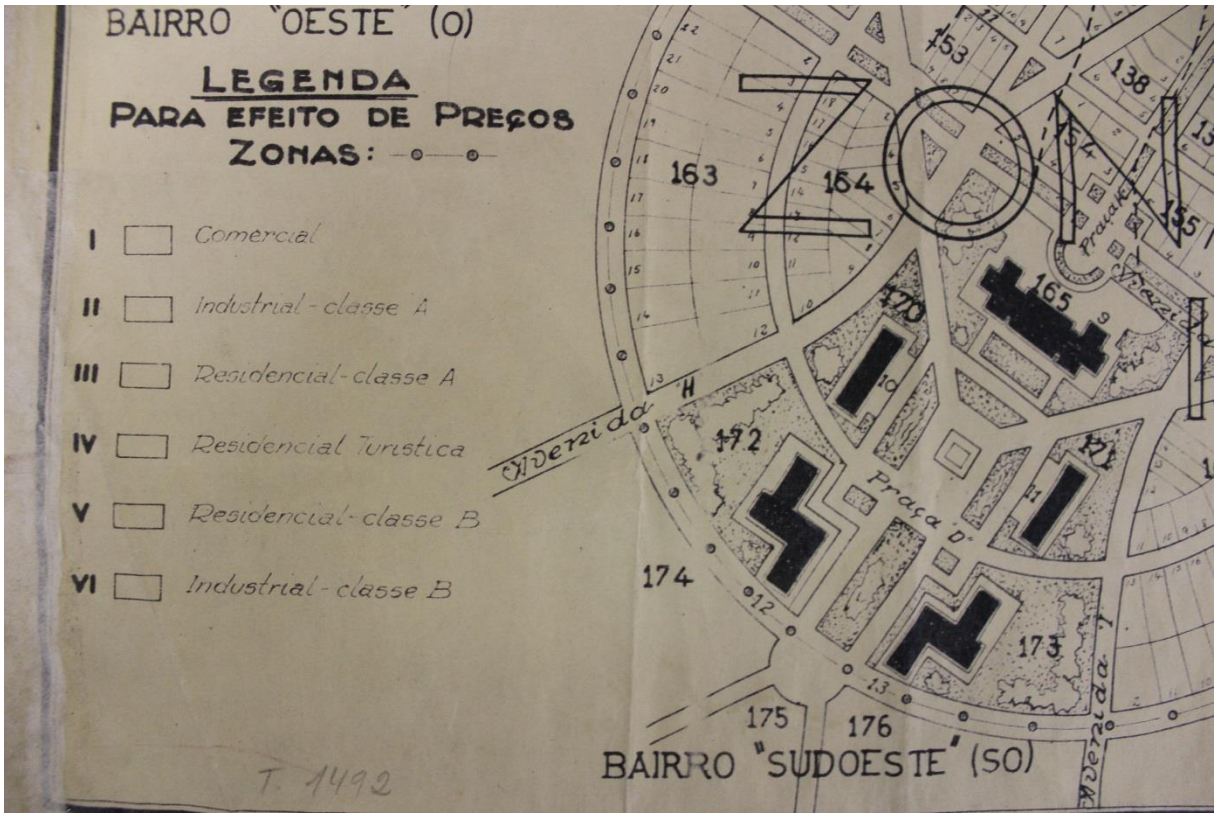
Anexos

Fotografias do pesquisador. Plantas originais do projeto urbano (Arquivo Público do Estado de São Paulo)

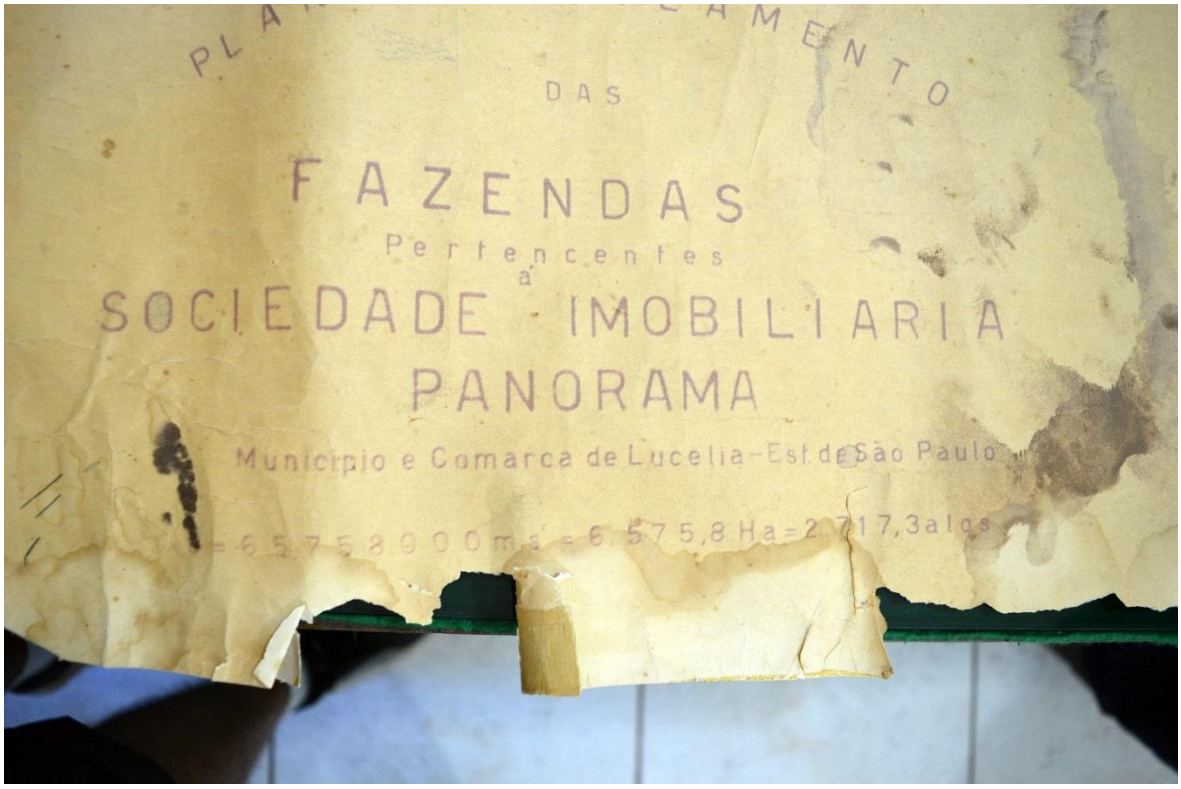





BAIRRO "SUDESTE" (SE)
PLANTA MOSTRANDO A DISPOSIÇÃO GERAL DA CIDADE (Doc. gráfico nº 1A)
- Para pormenores, medidas e modificações, ver as plantas e desenhos anexos e os que forem sendo apresentados à medida da execução. -


BAIRRO "OESTE" (O)
LEGENDA
PARA EFEITO DE PREÇOS
ZONAS:
I Comercial
II Industrial - classe A
III Residencial - classe A
IV Residencial Turistica
V Residencial - classe B
VI Industrial - classe B
Avenida H
Praça D
BAIRRO "SUDOESTE" (SO)
T. 1492

Fotografias do pesquisador. Plantas originais da fazenda loteada. (Acervo do Eng. Agrimensor Ídolo Guastaldi Júnior)

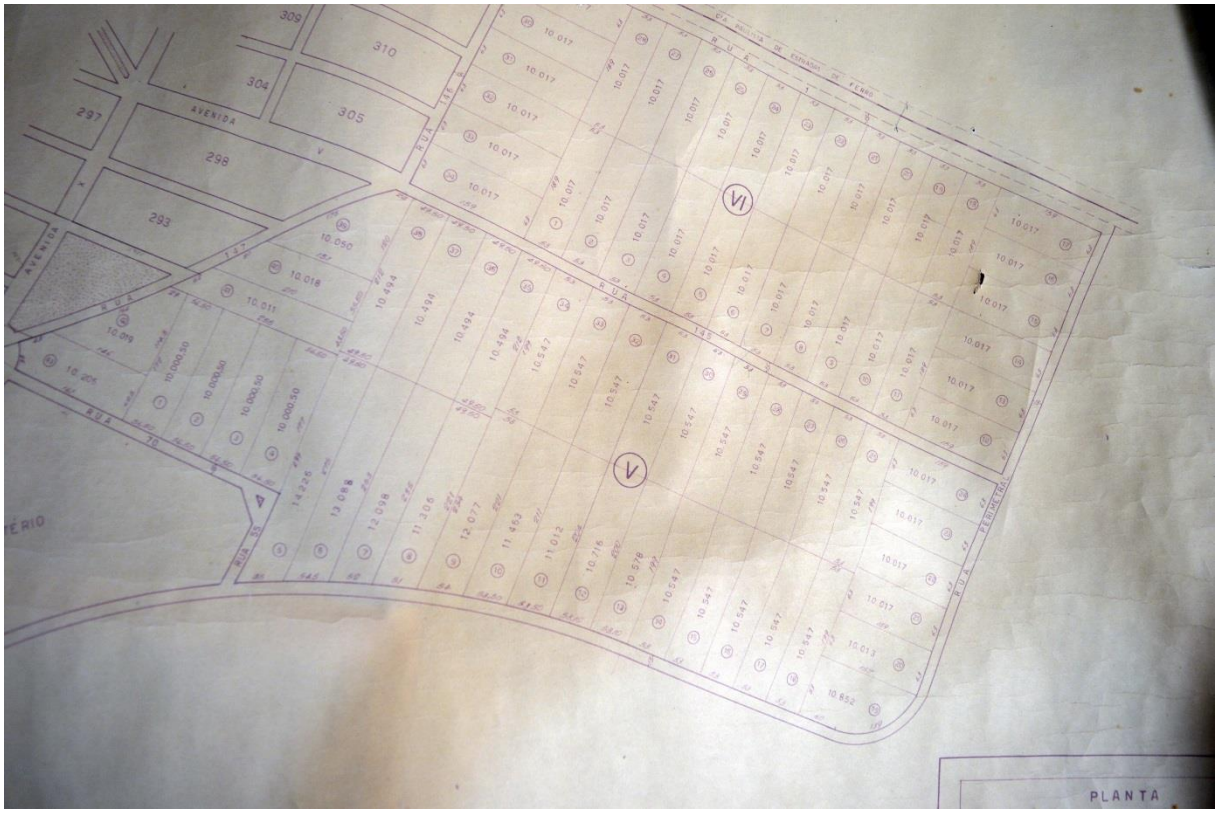








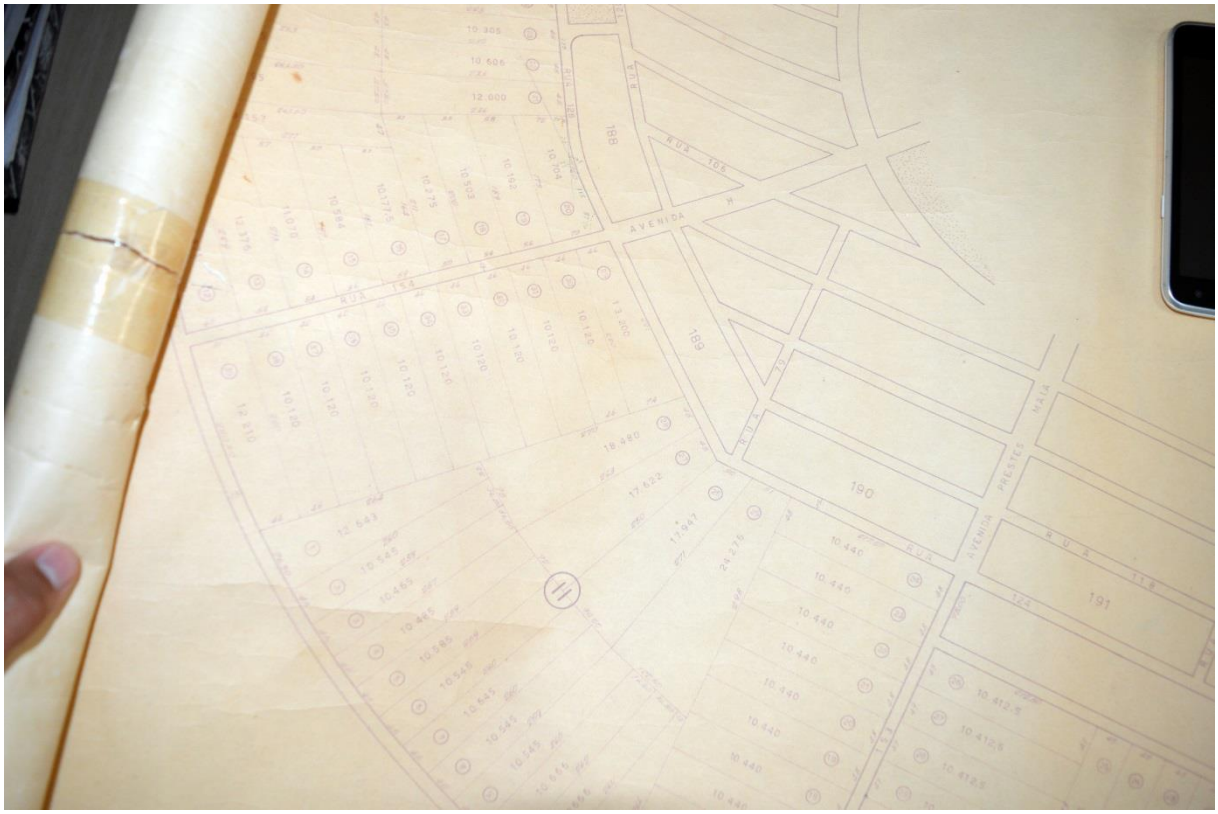
Fotografias do pesquisador. Plantas originais com as alterações da Imobiliária Panorama S/A. (Acervo do Eng. Agrimensor Ídolo Guastaldi Júnior)






256
252
248
245
192
RUA 98
RUA 104
RUA 110
AVENIDA
RUA 125
RUA 150
RUA 151
PISTA DE POUSO
PERIMETRAL
RUA 152
IV
III


256
252
248
245
190
191
192
RUA 98
RUA 104
RUA 110
AVENIDA
RUA 118
RUA 124
RUA 125
RUA 150
RUA 151
PISTA DE POUSO
PERIMETRAL
III


AVENIDA
188
189
190
191
RUA 106
RUA 104
RUA 102
AVENIDA PRESTES MAIA


HOTEL
ESTRADA DO CANGUIRA
RUA 80
RUA 82
RUA 84
RUA 86
RUA 88
RUA 90
RUA 92
RUA 94
RUA 96
RUA 98
RUA 100
RUA 102
RUA 104
AVENIDA
188
189

Fotografias antigas de Panorama (Acervo Cultural e Histórico de Panorama)






ESTRADA MUNICIPAL
ESTRADA DE FERRO





PRIMEIRA IGREJA DE PANORAMA

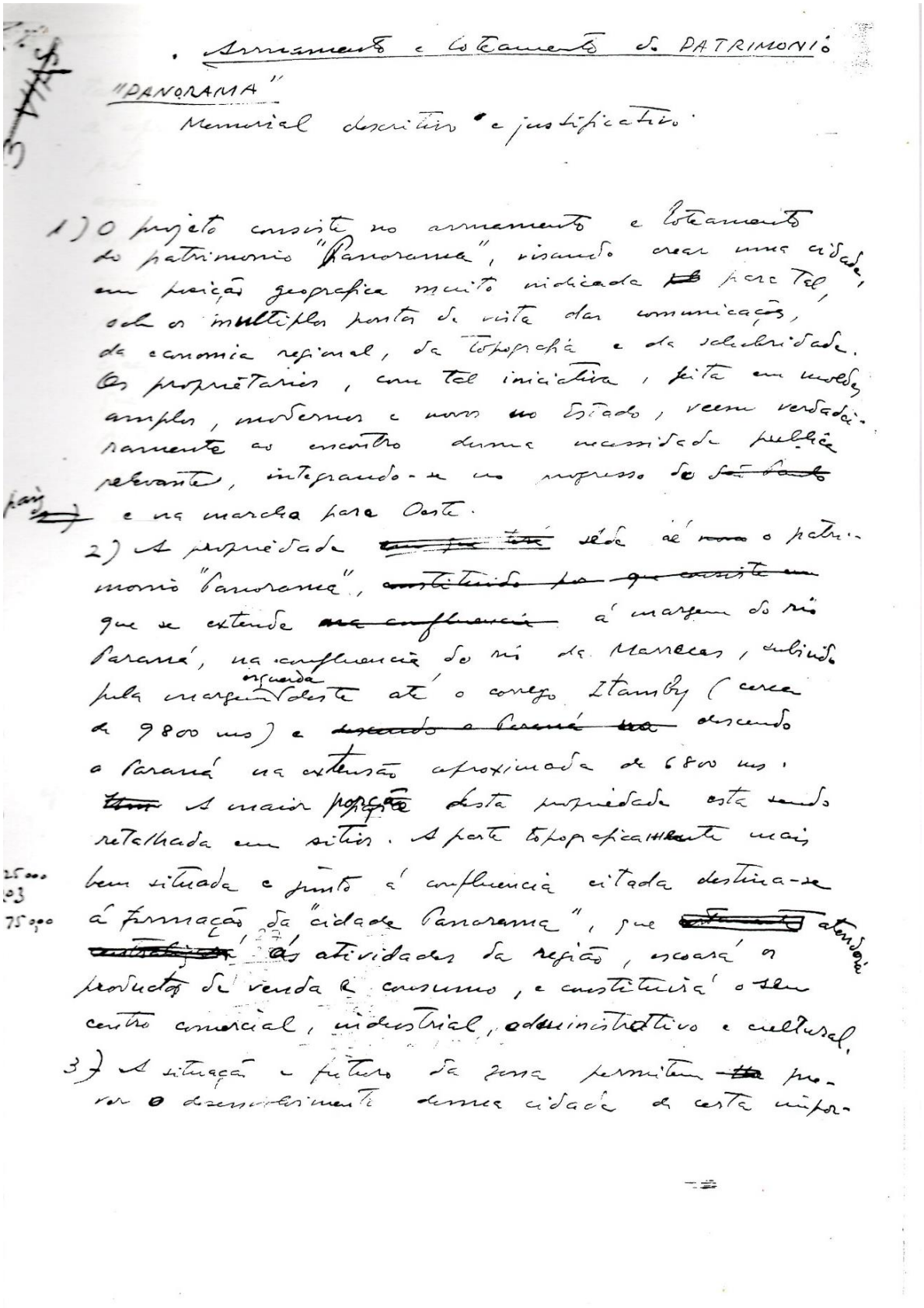




ABERTURA DA ESTRADA E RUAS BARRACÃO
DOS TRABALHADORES 1953



Manuscritos do Francisco Prestes Maia – Memorial Descritivo



. Armamento e Loteamento do PATRIMONIO

"PANORAMA"

Memorial descritivo e justificativo.

1) O projeto consiste no armamento e loteamento do patrimonio "Panorama", visando crear uma cidade, em posição geografica muito vidicada ~~[illegible]~~ para Sul, sob os multiplos pontos de vista das comunicações, da economia regional, da topografia e da salubridade. Os proprietarios, com tal iniciativa, feita em moldes amplos, modernos e novos no Estado, veem verdadeiramente ao encontro duma necessidade publica relevante, integrando-se no progresso do ~~[illegible]~~ país e na marcha para Oeste.

2) A propriedade ~~[illegible]~~ séde é o patrimonio "Panorama", ~~[illegible]~~ que se extende ~~na confluencia~~ á margem do rio Paraná, na confluencia do rio de Marrecas, subindo pela margem esquerda deste até o corrego Itamby (cerca de 9800 ms) e ~~descendo o Paraná~~ descendo o Paraná na extensão aproximada de 6800 ms. ~~Uma~~ A maior parte desta propriedade esta sendo retalhada em sitios. A parte topograficamente mais bem situada e junto á confluencia citada destina-se á formação da "cidade Panorama", que ~~[illegible]~~ atenderá ~~[illegible]~~ ás atividades da região, escoará os productos de venda e consumo, e constituirá o seu centro comercial, industrial, administrativo e cultural.

25 000
03
75 000

3) A situação e futuro da zona permitem ~~[illegible]~~ prever o desenvolvimento dessa cidade de certa impor-

Tarefa, ~~ao contrário do mais~~ A parte hoje apresentada à aprovação e registro municipal é a parte principal da cidade ~~Oportunamente~~ os ~~futuros~~ promotores ~~encarregados~~ que ~~lhe~~ dirigirão, durante muito tempo, terão espaço suficiente a nova ~~expansão~~ criação urbana. Portanto e oportunamente os ~~seus~~ promotores apresentarão planta das ~~novidades~~ áreas ou localidades residenciais periféricas, assim como as ~~suas~~ modificações eventuais que a locação, as obras e as transações aconselharem para a maior perfeição dos objetivos visados.

4) O arruamento ora submetido está representado na planta anexa e é delimitado ~~compreendido~~ pelas ruas 18 ~~(atual)~~ 26, avenida I, avenidas "G", P, D e rua 36. A restante parte exterior a este perímetro está indicada a título meramente ilustrativo, sujeito e desprovido ainda de levantamento altimétrico básico e, portanto, sujeito a modificações. A área mede cerca de 2000 × 1750 ms = 3.500.000 ms²

Fora desse perímetro haverá, além das propriedades agrícolas ~~rústicas~~ e da ~~faixa~~ periférica urbana que já aludimos, ~~teremos núcleos~~ dois núcleos industriais e diversos pequenos núcleos residenciais, sem interesse no momento,

5) O arruamento obedece a um sistema misto parte geométrico retangular, parte mais irregular e curvilíneo, conforme a topografia e os usos presumíveis. A penetração ~~com destaque~~ da futura estrada de ferro ~~Bauru~~ e a diretriz axial a essa orientam ~~naturalmente~~ as principais artérias. Há vários ~~cruzamentos~~ diversos topograficamente, que ~~interrompem~~ ~~continuidade~~

3

~~real a satisfazer as~~ ~~exigencias~~ ~~do terreno~~, tudo obedecem a certas directrizes Topograficas (~~margem~~ avenida ~~do rio~~. ~~Na margem do rio~~ marginal, avenida 9 de Janeiro, etc), assim como ligações, que encontram certos trajectos e ~~dão~~ ~~encaminham~~ introduzem variedade. Os ~~pontos~~ pontos e perspectivas focaes são suficientemente aproveitados para a implantação ~~demarcação~~ de edificios importantes.

O relevo relativamente moderado permitte ~~facil~~ ~~escoamento~~ dispõe as ruas de modo a garantir facil escoamento ~~pluvial~~ futuro, pluvial e sanitario; não ~~ha~~ ~~ha~~ ~~ha~~ opportunidade a obstrucção dos vales, ou ~~ribeiras~~ por quedras ou aterros, fonte de ~~grandes~~ despezas nos arruamentos ~~mal pensados~~ ~~os~~ defeituosos.

6) As ruas normaes medem 15 metros de largura, subindo a 18 no bairro industrial e descendo a 11 nos bairros operarios. Este minimo é superior ao usual no urbanismo moderno e ao da Capital, que é 8 ms. Ha diversas avenidas, que ~~medem~~ ~~de~~ 24 ~~a~~ a 30 ms, excepcionalmente 45 e até 60 ms ~~separam~~ certos trechos ajardinados. ~~As~~ ~~margens~~ Ha diversas praças e jardins, mas, como espaço livre, o caracteristico verdadeiramente notavel de panorama, ~~é~~ é a ampla e extensa faixa ~~marginal~~ verde marginal dos dous rios, com largura variavel de 50 a 250 metros. Ella destina-se a tratamento como bosque ~~dos~~ ~~de~~ ~~clareiras~~ entremeiado de clareiras, donde se alcançam ~~perspectivas~~ perspectivas e immensas vistas sobre o rio Paraná, que ali mede mais de 1 kilometro de largura e ~~aspectos~~

4

~~pitorescos sobre o Atlantico~~, ~~Cabina Cabo~~ D'Oro circunstancia resumem o nome da cidade; Panorama, ~~os jardins~~ ~~em redor do Theatro~~ Todas as ruas são arborisadas, com essencias ~~escolhidas~~ proprias. As ruas de 11 ms. contam em geral ~~apenas~~ com um lado arborisado; as ruas centraes, com os dous lados; as avenidas, com 3 e 4 ~~fileiras~~. A sociedade proprietaria e arruadora já está providenciando os viveiros para mudas.

7) Os lotes minimos na ~~minima~~ parte ~~do plano~~ central medem 13,0 X 36.00 ms quando internos e 14,0 X 36.00 nas esquinas. Elles passam a 14.40 X 40.00 em diversas ~~ruas~~ avenidas centraes; a 14.00 X 40,00 nas quadras residenciaes medias; a 20.00 X 40,00 a 33.00 X 65.00 nas residencias de luxo; descendo a ~~8.00 X~~ ~~tendo como minimo~~ a 8.00 X 25.00 nas ~~ultimas~~ ~~quadras~~ e 8.00 X 30.00 nas quadras operarias. Estas ultimas são por vezes ~~servidas~~ servidas por playgrounds annexos, destinados ás creanças. A zona industrial consta lotes communs de 25 X 80 ms. Estes, porem são a titulo meramente ~~illustrativo~~, pois as necessidades industriaes são se coadunam com ~~os lotes~~ ~~de area~~ medidas ~~fixas~~ relativamente rigidas, como são nossas nas ruas residenciaes.

8) A Topographia altimetrica do Panorama consta da planta annexa, ~~relativa a area~~ restringida á area na

em aprovação. Della constam curvas de nível de metro em metro.

O terreno é suavemente ondulado; a primeira barranca do Paraná fica a 20 a 25 mts de desnível, não apresentando declive excessivo; cerca de 10%, isto é, menos que qualquer rua de Ramos, porem menos que muitas ruas da Capital.

O solo da cidade é em geral bom e sêco, e não sujeito a inundações.

A altitude maxima é de 383 mts.

9) A sociedade proprietaria e a municipalidade reservarão para a estrada de ferro que vier atingir a cidade, uma faixa suficiente para a estrada, estação, pateo e armazem, assim como zonas industriaes e portuarias. Fará o mesmo, em menor escala, para a estação rodoviaria, junto á ferroviaria logicamente proxima á ferroviaria; e para a instalação do porto.

10) Um regulamento opportuno será estabelecido o zoneamento e as edificações essenciaes ás construcções, urbanas e rurais, de accôrdo com as disposições minimas a adoptar em um Codigo de Obras, de accôrdo com as leis estaduaes e os exemplos dos melhores codigos municipaes, convenientemente adaptados.

Reforçando e completando as leis estaduaes e municipaes sobre o assumpto, e, ao mesmo tempo, orientando os primeiros adquirentes e constructores, e

Atestando a ~~[illegible]~~ ausência ~~[illegible]~~ habitual das ~~[illegible]~~ formações urbanas rapidas, como ~~[illegible]~~ estão tendo logar no Oeste paulista,

11) As principaes vias ~~[illegible]~~ de communicação, que hoje ~~servirão~~ proximamente e o local são:

a - via fluvial, com serviço regular, ligando á Presidente Epitacio;

b - idem, ~~communicando~~ a Tres Lagoas (Porto Jupiá);

c - rodovia para Presidente Venceslau (saida pelas avenidas "I" e "Q");

d - ~~rodovia~~ estrada de rodagem para Graciosopolis, Mercilandia ~~Tupã~~, Andradina, etc (saida pela av. G);

e - estrada de rodagem para Lucelia e Tupã.

~~Diversas~~ Linhas de jardineiras estão em via de inauguração.

12) O abastecimento dagua ~~[illegible]~~ será inicialmente por poços (perfuração provavel até 150 palmos) e posteriormente por ~~[illegible]~~ canalização geral, com agua ~~colhida~~ do rio tratada e decantada, segundo estudos ainda em andamento. O esgoto inicial ~~[illegible]~~ em fossas, com tanque septico sempre que necessario, até a domiciliar constituição de canalizações publicas.

PATRIMONIO "PANORAMA"
Memorial Descritivo

O patrimônio "PANORAMA", de propriedade da Sociedade Imobiliária PANORAMA Limitada, está situado junto ao porto Marrecas, no distrito de Gracianópolis, município de Lucélia.

A sua área é de, aproximadamente, 121 hectares.

O plano de loteamento compreende, em linhas gerais, a abertura de 47 ruas, 13 avenidas, 2 alamedas, 11 praças e 2 parques.

As ruas dos bairros populares terão a largura de 11m e as das demais zonas terão as larguras de 15,18m e 20m. As avenidas terão larguras de 20, 30, 45 e 60m.

Os lotes na zona mixta, comercial-residencial central, medirão 13m x 36m, em sua maioria, medindo os de esquina 14,40m x 36m. Na zona residencial, os lotes medirão, pelo menos, 14,40m x 40m (centro) e 15m x 40m (esquina). Os lotes mínimos serão, pois, de 13m x 36m ou seja 432 metros quadrados. Na zona residencial, por exelência, os lotes terão 20m e mais, de frente, indo a sua profundidade até 65m.

Os lotes dos bairros operários medirão de 8m x 25m a 10m x 36m.

Na zona chamada "industrial", situada à direita da estrada de ferro onde se localizarão as pequenas indústrias (máquinas de arroz, máquinas de café, torrefações, marcenarias, etc.) bem como os grandes armazens e depósitos, terá lotes de 25m x 80m.

Foram deixados alguns lotes com dimensões e disposição peculiares que possam facilitar a localisação conveniente de estabelecimentos especiais como bombas de gazolina, postos de serviço de autos e outros.

A topografia do patrimônio "PANORAMA" é a que consta da planta anexa levantada em escala de 1:5.000 de metro em metro.

O patrimônio "PANORAMA" está servido por um quási perfeito sistema hidrográfico: o ribeirão Marrecas e o Rio Paraná. Para abastecimento da sua população a água será obtida, inicialmente, por poços cuja perfuração atinje no máximo 150 palmos. Futuramente a população será servida por uma "estação de tratamento" com água do Rio Paraná.

As vias de comunicação serão as seguintes:

a) Presidente Epitácio por via fluvial com serviço de navegação regular;
b) com Três Lagoas (Porto Jupiá) idem, idem;
c) com Presidente Venceslau por estradas de rodagem;
d) com Darcilândia, Gracianópolis e Tupi, por estradas de rodagem, em demanda de Lucélia, com serviço de jardineira prestes a ser inaugurado.

A altitude máxima do patrimônio 383m.

As divisas do patrimônio "PANORAMA" são: ao Norte o ribeirão Marrecas separando terras de propriedade dos herdeiros de Carlos Ferrari; a Leste e Sul terras da Fazenda "S.Marcos", de propriedade da Sociedade Imobiliária "PANORAMA" Limitada e a Oeste o Rio Paraná.

Memorial Descritivo de Panorama publicado na *Folha da Manhã* em 3 de agosto de 1946.

PANORAMA SERÁ MAIS UM MARCO DA CIVILIZAÇÃO BANDEIRANTE

Plano urbanistico do engenheiro Francisco Prestes Maia para a edificação da cidade planejada, às margens do Paraná, pela Sociedade Imobiliaria "Panorama" – Recursos naturais da privilegiada gleba que será dotada consoante as grandes conquistas sociais e tecnicas da atualidade – Empolgante empreendimento do sr. Quintino de Almeida Maudonnet, presidente da Sociedade – Outras notas

Foram apresentadas à prefeitura municipal de Lucelia, na Alta Paulista, as plantas e memorial descritivo que habilitarão o registro do patrimonio Panorama com inicio da aplicação do grande plano urbanistico do Dr. Francisco Prestes Maia para a edificação da cidade de Panorama que, sem duvida alguma será a mais perfeita do Estado de São Paulo e quiçá de todo o Brasil Para o planejamento da mesma contou o grande urbanista patricio com todos os recursos naturais da privilegiada gleba que lhe foi indicada pela Sociedade Imobiliaria "Panorama", a grande pioneira dessa cruzada magnifica que é a planificação de cidades modernas de acordo com as grandes conquistas sociais e tecnicas da atualidade.

O memorial descritivo, assinado pelo Dr. Prestes Maia como engenheiro urbanista de Panorama e pelo sr. Quintino de Almeida Maudonnet, diretor-presidente da Sociedade Imobiliaria "Panorama" consta dos seguintes itens:

2) A propriedade sede é o pamento do patrimonio "PANORAMA", visando criar uma cidade, em posição geografica muito indicada para tal sob os multiplos pontos de vista das comunicações, da economia regional, da topografia e da salubridade. Os proprietarios, com tal iniciativa, feita em moldes amplos, modernos e novos no Estado, vêm verdadeiramente ao encontro duma necessidade publica relevante integrando-se no progresso do país e na marcha para o Oeste.

2) A propriedade sede é o patrimonio "PANORAMA", que se estende à margem do Rio Paraná, na confluencia do ribeirão Marrecas subindo pela margem esquerda deste até o corrego Itamby (cerca de 9.800 ms.) e descendo o Paraná na extensão aproximada de 6.800 ms. A maior porção desta propriedade está sendo retalhada em sitios. A parte topograficamente mais bem situada e junto á confluencia citada destina-se à formação da "cidade PANORAMA", que atenderá às atividades da região, escoará os produtos de venda e consumo, e constituirá o seu centro comercial, industrial, administrativo, turistico e veraneio. A conjugação de todas as atividades urbanas, industriais e agricolas, num unico plano é de maior interesse e corresponde as idéias modernas de planificação geral.

3) A situação e futuro da zona permitem prever o desenvolvimento duma cidade de grande importancia, anteporto comercial de Mato Grosso, Oeste Paranaense e até o Paraguai. A parte hoje apresentada à aprovação e registro municipal é a parte principal da cidade parte que, durante muito tempo oferecerá espaço suficiente ao crescimento da nova entidade urbana. Oportunamente os promotores abrirão bairros ou unidades perifericas, assim como os nucleos industriais e rurais complementares.

4) O arruamento ora submetido está delimitado pelas ruas 18, 26, avenida L, avenidas G. P. D. e rua 36. A pequena parte exterior a este perimetro está indicado a titulo meramente ilustrativo, desprovida ainda do levantamento altimetrico basico e, portanto, sujeito a modificações. A area mede de 2.000 ms. x 1.750 ms. = ... 3.500.000 m2. Fora desse perimetro haverá, alem das glebas agricolas e da faixa periferica urbana a que já aludimos, dois nucleos industriais e diversos pequenos nucleos residenciais de menor interesse no momento.

5) O arruamento obedece a um sistema misto, parte geometrico retangular, na zona industrial e central, parte mais irregular e curvilinea, na zona residencial conforme a topografia è os usos presumiveis. A penetração da futura estrada de ferro e a direção ortogonal a essa orientam logicamente as principais arterias. Há diversas obliquas, que obedecem a certas diretrizes topograficas (avenida marginal, avenida G de thalweg, etc.), assim como diagonais, que encurtam trajetos e introduzem variedade de aspectos. Os pontos e perspectivas focais são suficientemente aproveitados para a implantação de edificios importantes, tais como a estação, futuro paço municipal, igrejas etc.

O relevo relativamente moderado permitiu dispôs as ruas de modo a garantir facil escoamento futuro, pluvial e sanitario, não dando oportunidade à obstrução de vales ou rincões por quadras ou aterros, fonte habitual de despesas nos arruamentos defeituosos.

6) As ruas normais medem 15 ms. de largura, subindo a 18 no bairro industrial e descendo a 11 ms. nos bairros operarios. Há diversas avenidas que medem 24 a 30 ms., excepcionalmente 45 e até 60 em trechos ajardinados. Há diversas praças e jardins, mas, como espaço livre, o caracteristico verdadeiramente notavel de PANORAMA é a ampla e extensa faixa verde marginal dos dois rios, com largura variavel entre 50 e 250 ms. Ela será tratada com bosque entremeado de clareiras, donde se alcançam belissimas e imensas vistas sobre o rio Paraná que ai mede mais de 1 quilometro de largura. Dessa circunstancia resultou o nome da cidade: PANORAMA. Há ainda os jardins do Hotel principal, voltado para o grande rio, e os de certas escolas a serem mantidos com caráter semipublico.

Todas as ruas serão arborizadas com essencias variadas e proprias As ruas de 11 ms. contam, em geral, apenas com um lado arborizado; as ruas comuns, com os dois lados; as avenidas, com 3 a 4 fileiras. A Sociedade proprietaria e arruadora já está providenciando os viveiros e mudas.

7) Os lotes minimos na parte central medem 13,00 x 36,00 ms. quando internos e 14,00 x 36,00 nas esquinas. Eles passam a 14,00 x 40,00 em diversas arterias centrais e nas quadras residenciais medias; a 20,00 x 40,00 e 33,00 x 65,00 nas residenciais de luxo; descem a 8,00 x 25,00 e 8,00 x 30,00 nas quadras operarias. Estas ultimas são às vezes servidas por "play-grounds" anexos, destinados às crianças. A zona industrial conta lotes comuns de 24,50x80,00 ms. Estas dimensões enunciam-se a titulo meramente ilustrativo, pois as necessidades industriais não se coadunam com padrões relativamente rigidos, como os bairros residenciais.

8) O terreno é suavemente ondulado; a propria barranca do Paraná (20 a 25 ms. de desnivel), não apresenta declive excessivo.

O solo da cidade é uma geral bom e seco, não sujeito a inundações.

A altitude maxima é de 333 ms. acima do nivel do mar.

9) A Sociedade proprietaria e arruadora reserva para a estrada de ferro, que vier atingir a cidade, uma faixa suficiente para entrada, estação, patio e armazem, assim como para o ramal industrial e portuario. Faz outro tanto em menor escala, para uma estação rodoviaria, logicamente perto à ferroviaria, assim como para a instalação do desembarcadouro.

10) Em regulamento anexo é estabelecido o zoneamento e o padrão das construções, completando e reforçando as leis estaduais e municipais sobre o assunto, e ao mesmo tempo, orientando os primeiros adquirentes e construtores, e atenuando a anarquia habitual das formações urbanas rapidas.

11) As principais vias de comunicação que hoje e proximamente servirão o local são:

a) a via fluvial, com serviço regular, ligando a Presidente Epitacio;

b) idem a Três Lagoas (porto Jupiá);

c) a rodovia para Presidente Wenceslau;

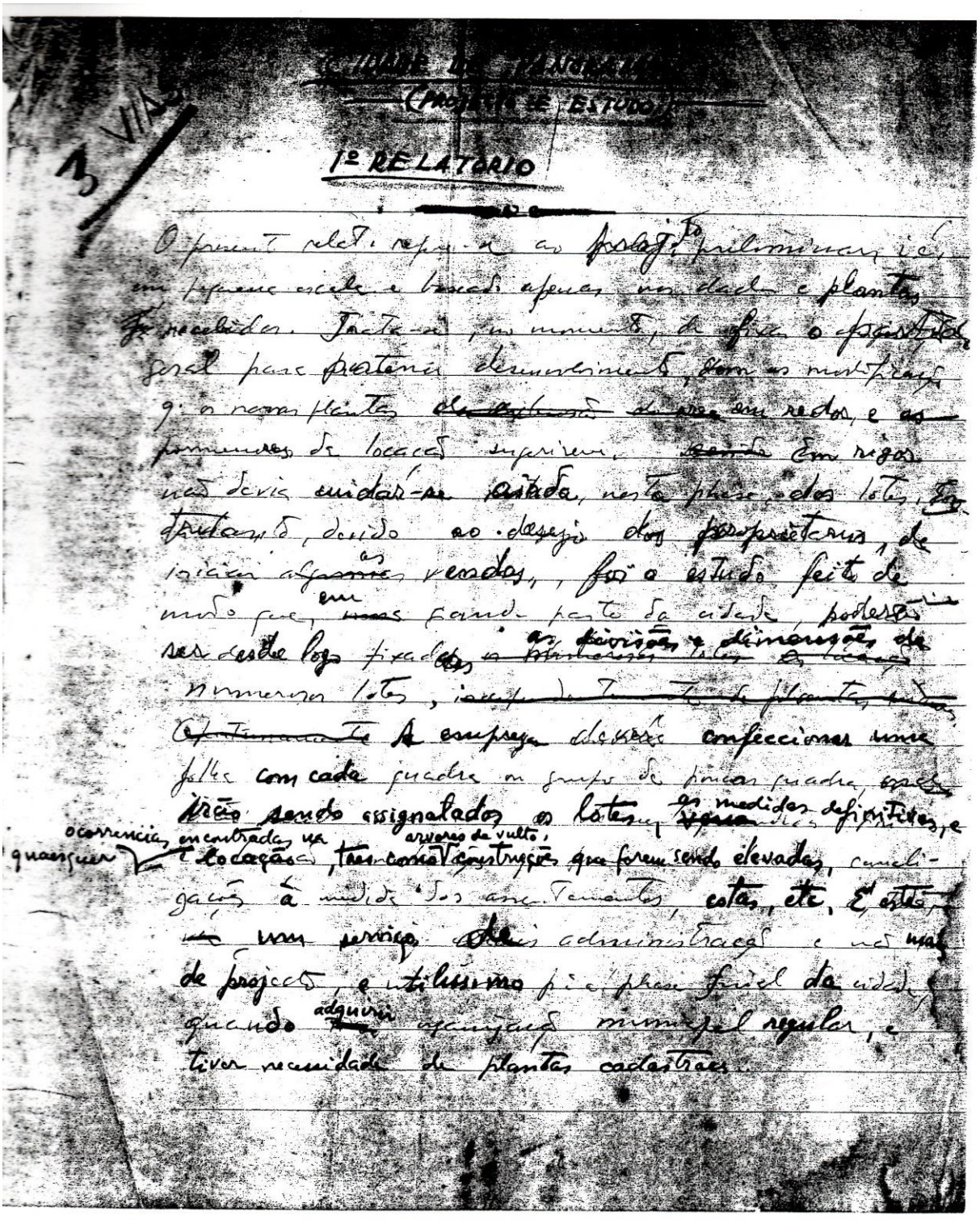
d) a estrada de rodagem para Gracianopolis, Darcilandia, Andradina etc.;

e) a estrada de rodagem para Lucelia e Tupã.

Diversas linhas de jardineiras estão em estudo ou em vias de inauguração.

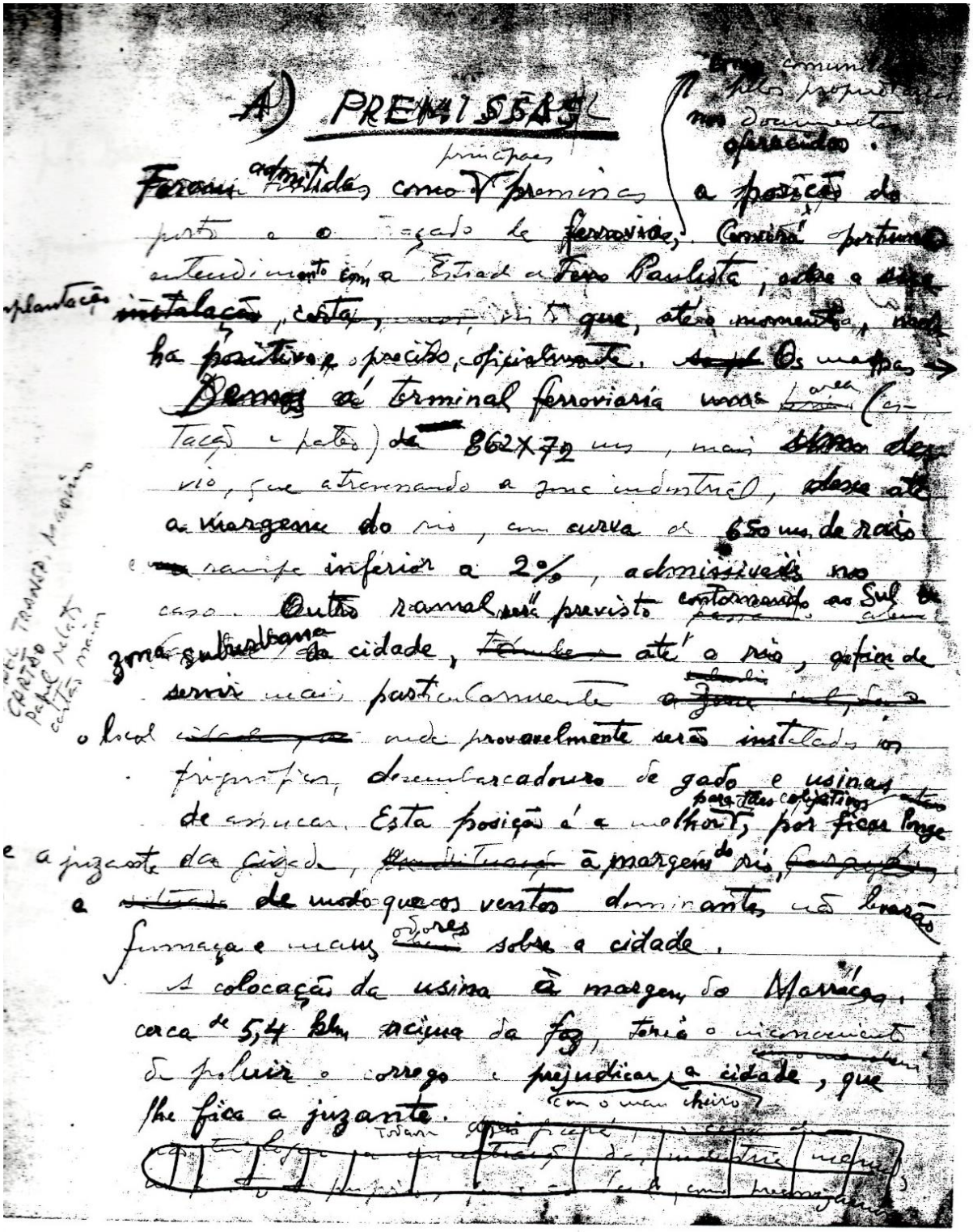
12) O abastecimento dagua será inicialmente por poços (perfuração provavel até 150 palmos) e posteriormente por canalização geral com agua de rio tratada e recalcada, segundo estudos already em andamento. O esgoto inicialmente far-se á em fossas, com tanque séptico, domiciliar sempre que necessario, até a constituição de canalizações publicas.

Manuscritos do Francisco Prestes Maia – Relatório de Estudo e Projeto



1º RELATÓRIO

O presente relat. refere-se ao trabalho preliminar isto é, em épuras escalas e baseado apenas nos dados e plantas já recebidas. Trata-se, por emquanto, de fixar o esquema geral para posteriores desenvolvimentos, bem como marcar o nº e as plantas de conjunto e seus pedaços, e as normas de locação superiores. Em regra não deve cuidar-se ainda, nesta phase, dos lotes, seu traçado, devido ao desejo dos proprietários de iniciar as vendas, mas o estudo feito de modo que, em qualquer parte da cidade, poderão ser desde logo fixados as divisões e dimensões dos numerosos lotes, isoladamente. A empreza deverá confeccionar uma folha com cada quadro ou grupo de poucos quadros, onde serão assignalados os lotes, as medidas definitivas, e quaesquer occurrencias encontradas na locação, taes como construcções que forem sendo elevadas, canalisações á medida dos arruamentos, etc. E esta folha será uma das administração e uma de projectos, e utilissima para a fiscalisação da cidade, quando adquirir algum vulto, e tiver necessidade de plantas cadastraes.

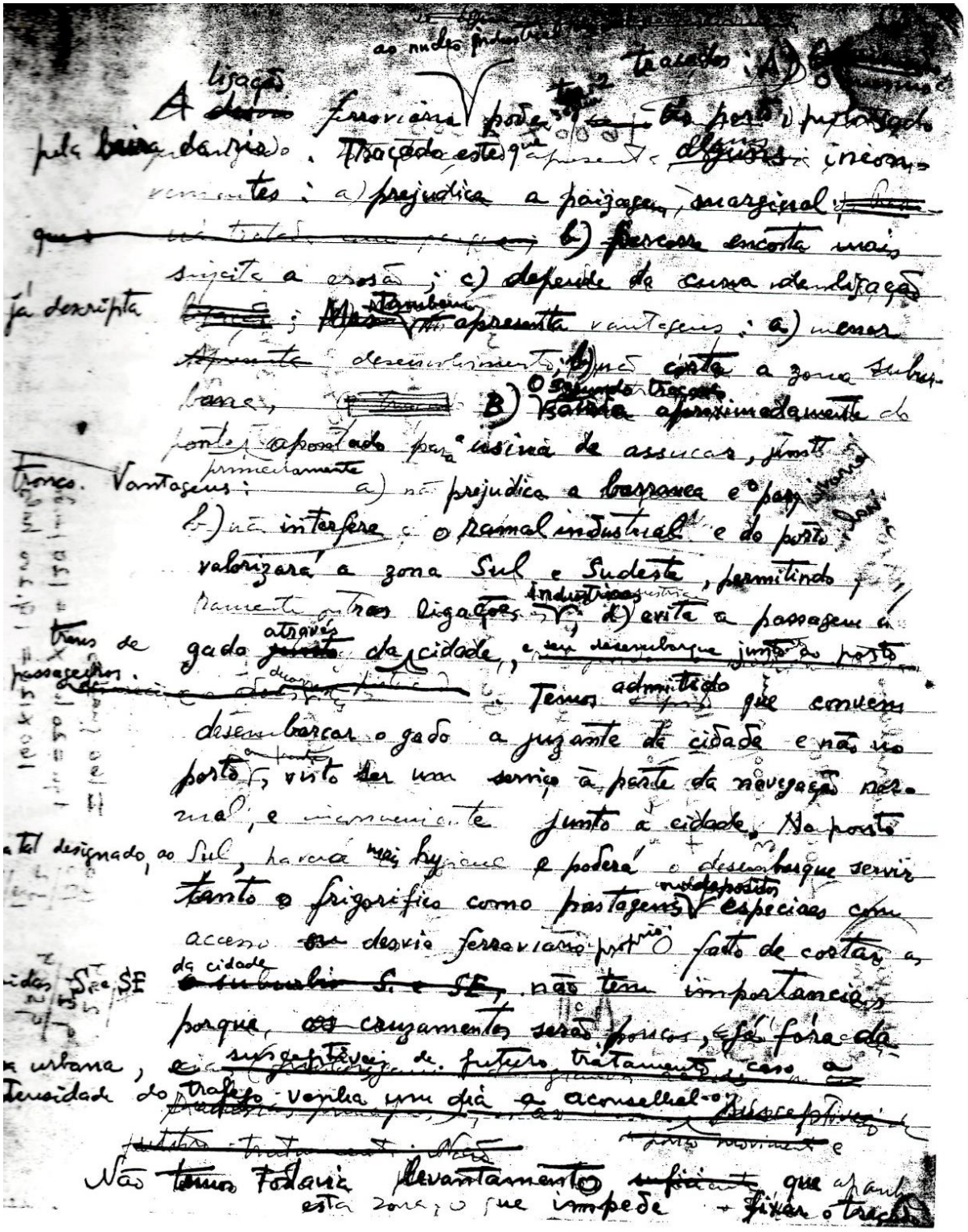


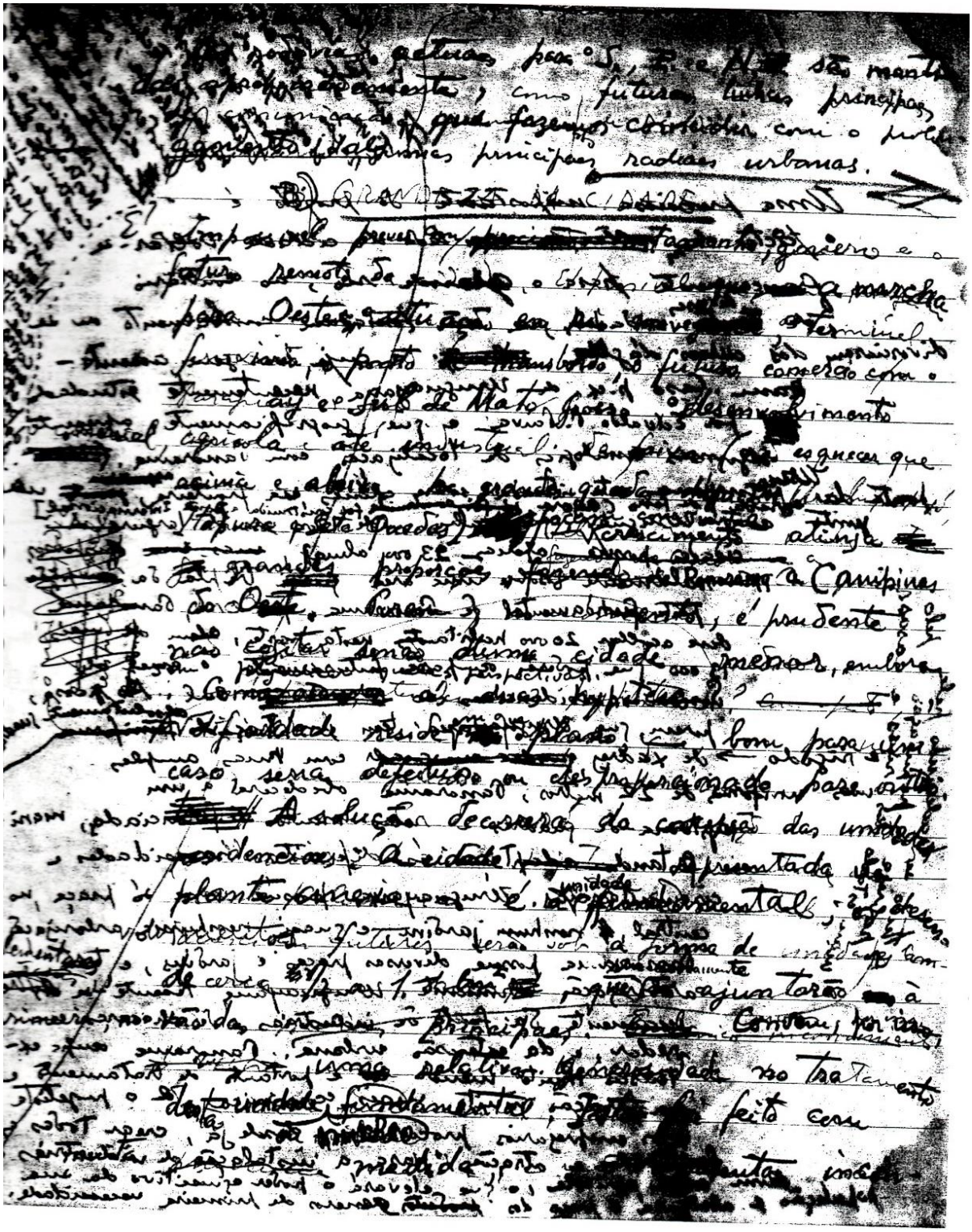
A) PREMISSAS principais

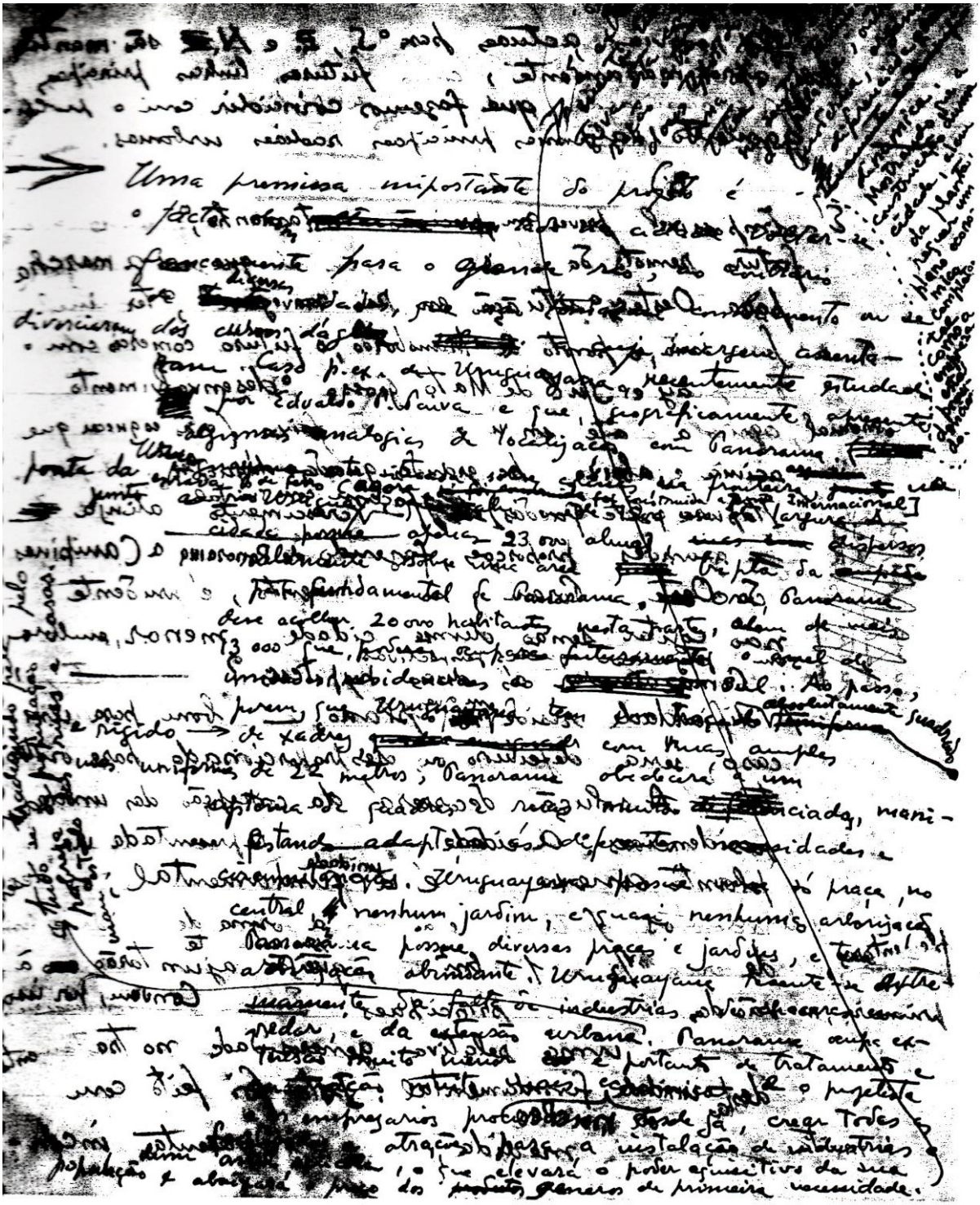
Foram admitidas como premissas a posição do porto e o traçado da ferrovia. Consta informação entendimento com a Estrada de Ferro Paulista, sobre a instalação, esta, no que, até o momento, não há positivo e preciso oficialmente. Os mapas → Deverão a terminal ferroviária numa área (Estação e pátio) de 862 x 72 ms, mais desvio, que atravessando a zona industrial, desce até a margem do rio, em curva de 650 ms de raio e rampa inferior a 2%, admissível no caso. Outro ramal será previsto contornando ao Sul da zona suburbana da cidade, até o rio, afim de servir mais particularmente a zona industrial e o local onde provavelmente serão instalados os frigoríficos, descarcadouro de gado e usinas de açucar. Esta posição é a melhor, por ficar longe e a jusante da cidade, à margem do rio, de modo que os ventos dominantes não levem fumaça e maus odores sobre a cidade.

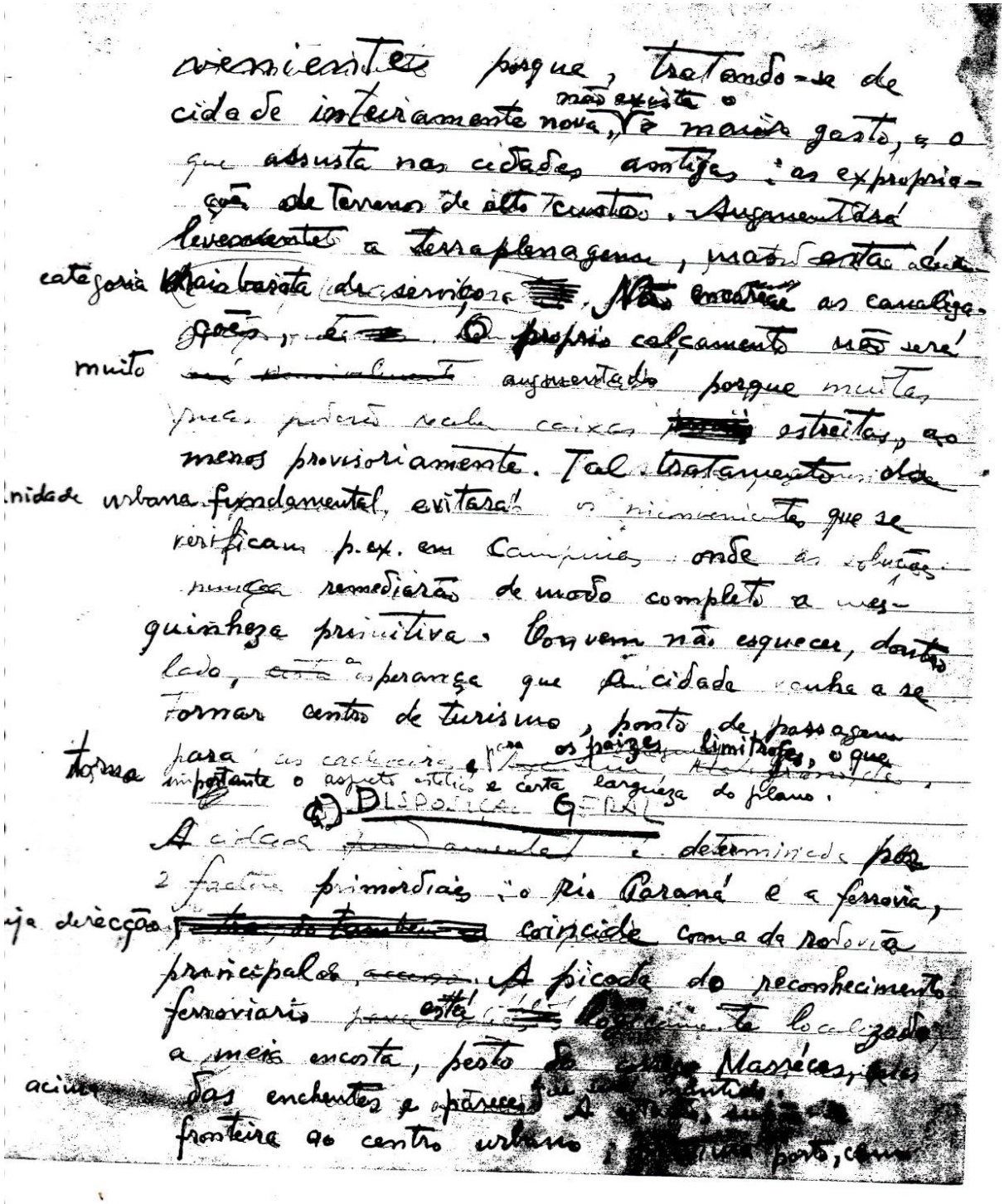
A colocação da usina à margem do Marrecas, cerca de 5,4 Km acima da foz, terá o inconveniente de poluir o corrego e prejudicar a cidade, que lhe fica a jusante. Com o mau cheiro?

Todavia, [illegible]









desnecessário porque, tratando-se de cidade inteiramente nova, não existe o maior gasto, e o que assusta nas cidades antigas: as expropriações de terrenos de alto custo. Augmentará levemente a terraplenagem, mas dentro da categoria mais barata de serviços. Não encarece as canalizações, etc. O próprio calçamento não será muito aumentado porque muitas vias poderão ter caixas estreitas, ao menos provisoriamente. Tal tratamento da unidade urbana fundamental, evitará os inconvenientes que se verificam p. ex. em Campinas, onde as soluções nunca remediarão de modo completo a mesquinhez primitiva. Convem não esquecer, dentro lado, a esperança que a cidade tenha a se formar centro de turismo, ponto de passagem para as cachoeiras, para os países limítrofes, o que torna importante o aspecto estético e certa largueza do plano.

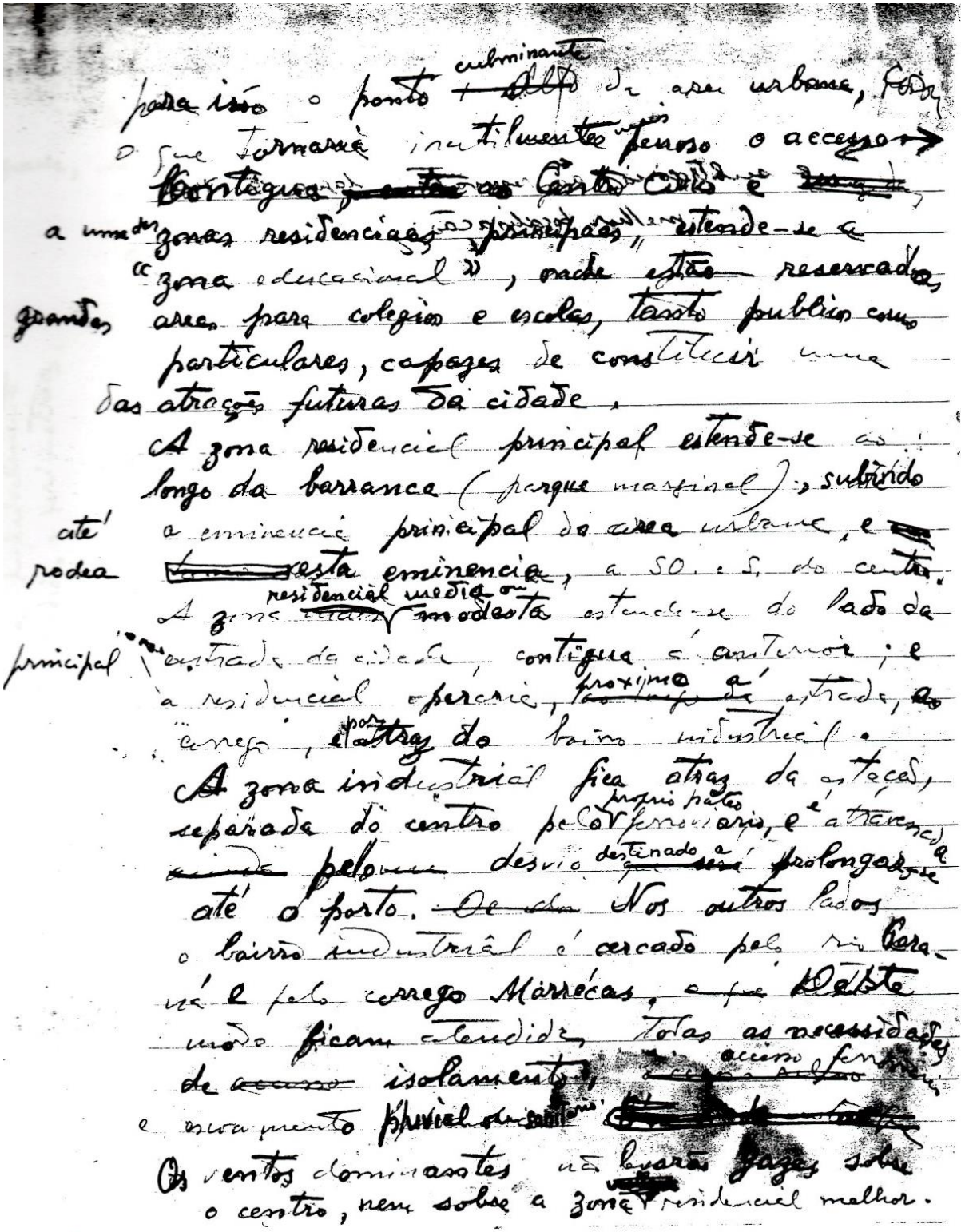
DISPOSIÇÃO GERAL

A cidade é determinada pelos 2 factores primordiais: o Rio Paraná e a ferrovia, cuja direcção coincide com a da rodovia principal. A escala do reconhecimento ferroviário está localizada a meia encosta, junto do Morro Massécas, fora das enchentes e aparece [illegible] fronteira ao centro urbano [illegible] porto, como



. o qual se communicará facilmente, quer pelos trilhos, quer diretamente por rampa onde se poderá futuramente estabelecer uma plano inclinado mecanico, com cabo, para vencer mais commodamente o desnivel da barranca. É porem de notar que o declive maximo da barranca nada tem de excessivo, reduzindo-se mesmo simples aderencia, pois é inferior ao de diversas ruas de S. Paulo, percorridas por bonde (barranca 9% ; ladeira S. João, 14%; Rua Dom Costa, 8% ; Rua Maj. Sertorio, 11%; ladeira Dr. Quirino, 9% ; etc.) Previnem ainda o accesso ao hotel, mais proximo, fronteiro ao hotel. Inicialmente poderão absolutamente resumir-se a simples e estreitas ruas typo jardim. Fronteira á entrada estende-se a zona commercial, sendo (mas 1 ou 2 ?) attacadista a feira mais proxima, e vantajosa a seguinte, que será o centro propriamente dito. Duas outras principaes assignalam o centro : a avenida A, que parte de [illegible] e a avenida B, [illegible] a estrada principal de accesso (por que) até o hotel, parallelamente á ferro-via. Ambas cruzam-se ortogonalmente no "commercial" centro preciso da cidade (praça B). É natural que estas sejam as dos bancos e maiores estabelecimentos [illegible]

A [illegible] civica fica logo [illegible] localização [illegible] repartições publicas, federaes, e, em situação predominante, [illegible] o Paço Municipal. [illegible] Lojas [illegible] relativamente elevado, sem todavia ter-se procurado



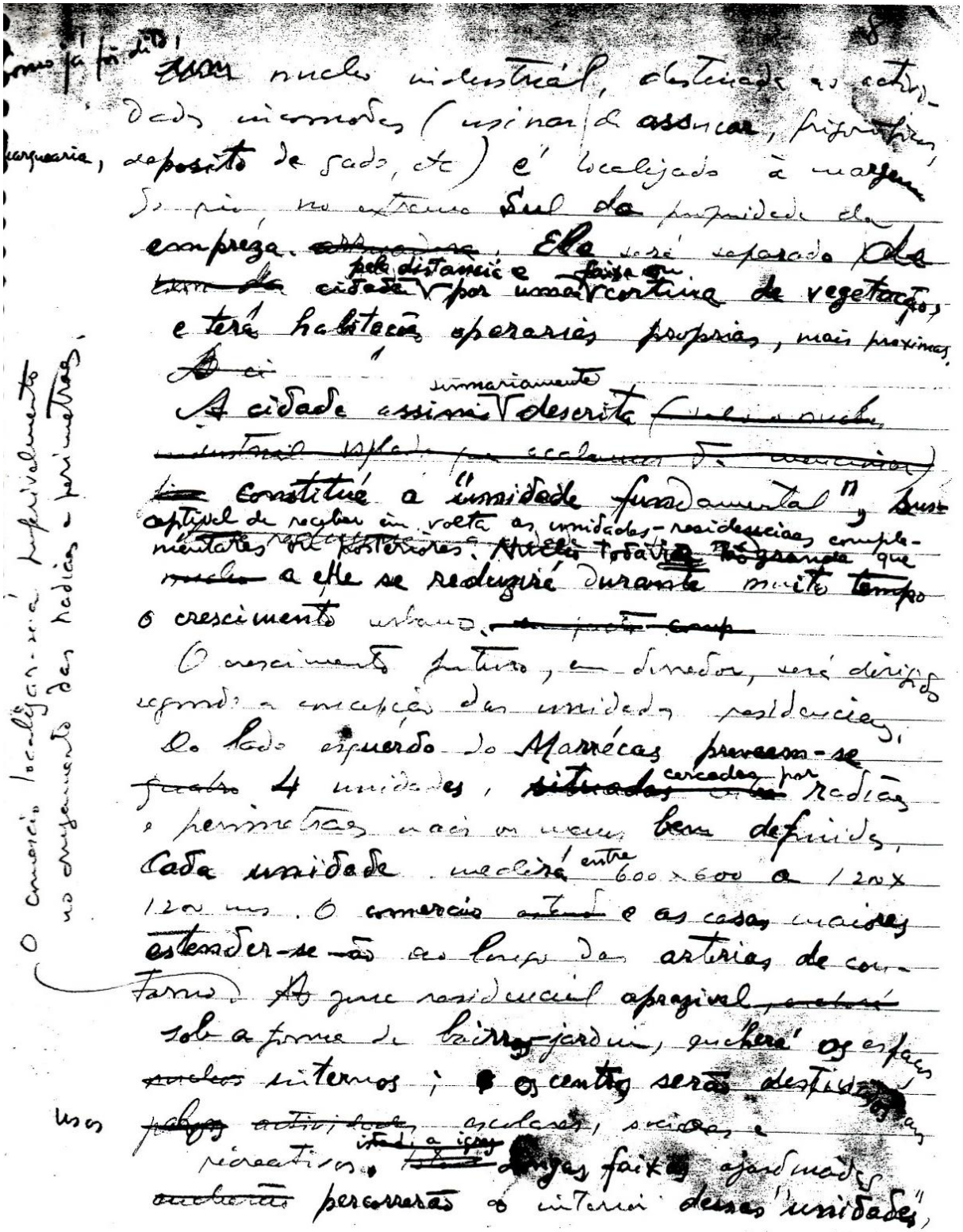
para isso o ponto culminante de area urbana, cuja formação inutilizou tenroso o acesso → Bonfiglio, ~~entre~~ os Corte Cima e ~~Morro~~, a uma das zonas residenciais principais, estende-se a "zona educacional", onde estão reservadas grandes áreas para colegios e escolas, tanto publicos como particulares, capazes de constituir uma das atrações futuras da cidade.

A zona residencial principal estende-se ao longo da barranca (parque marginal), subindo até a eminencia principal da area urbana, e rodea esta eminencia, a SO. e S. do centro.

A zona residencial media ou modesta estende-se do lado da principal entrada da cidade, contigua á anterior; e a residencial operaria, proxima á entrada, ao corrego, por detraz do bairro industrial.

A zona industrial fica atraz da estação, separada do centro pelos ferrocarris, e é atravessada pelo desvio destinado a prolongar-se até o porto. ~~De um~~ Nos outros lados o bairro industrial é cercado pelo rio Barará e pelo corrego Marrécas, e assim ficam attendidas todas as necessidades de isolamento, acesso ferroviario e movimento fluvial.

Os ventos dominantes não levarão fumaças sobre o centro, nem sobre a zona residencial melhor.



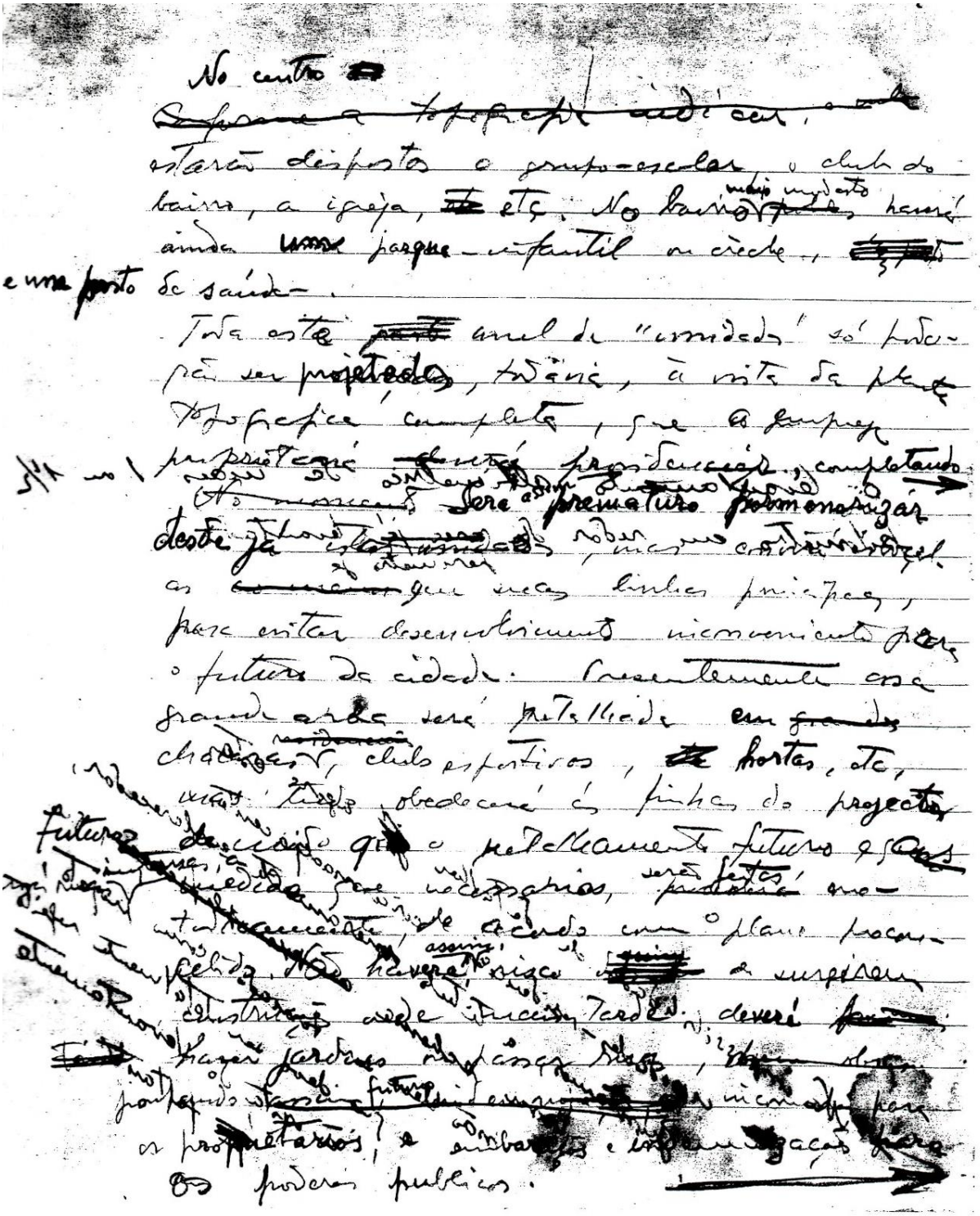
O comércio localizar-se-á preferivelmente nas confluências das radias e perimetrais.

Como já foi dito, esse núcleo industrial, abrigando as actividades incómodas (usinas de assucar, frigoríficos, farinheira, depósito de sal, etc) é localizado à margem do rio, no extremo Sul da cidade. Ele será separado da cidade pela distância e pela existência de uma cortina de vegetação, e terá habitações operarias proprias, mais proximas.

A cidade assim sumariamente descrita constitue a "unidade fundamental", apta a receber em volta as unidades-residenciais complementares posteriores. Nesse sentido a tarefa programa que a ella se reduzirá durante muito tempo o crescimento urbano.

O crescimento futuro, em direção, será dirigido segundo a concepção das unidades residenciais.

Do lado esquerdo do Marrécas prevêem-se 4 unidades, cercadas por radias e perimetrais mais ou menos bem definidas. Cada unidade medirá entre 600 x 600 a 1200 x 1200 ms. O comercio e as casas maiores estender-se-ão ao longo das arterias de contorno. A zona residencial propriamente dita será sob a forma de bairro-jardim, que terá os esportes internos; os centros serão destinados aos usos publicos, activos, todos escolares, sociaes e recreativos. Longas faixas ajardinadas percorrerão o interior destas "unidades",



No centro ~~[illegible]~~
~~[illegible]~~ estarão dispostos o grupo-escolar, o club de bairro, a igreja, ~~[illegible]~~ etc. No bairro mais afastado haverá ainda um parque infantil ou creche, ~~[illegible]~~ e um posto de saúde.

Toda esta ~~[illegible]~~ zona de "unidade" só poderá ser projetada, todavia, à vista de planta topografica completa, que a Prefeitura deverá providenciar, completando os ~~[illegible]~~ levantamentos já existentes. Será prematuro fixar desde já ~~[illegible]~~ todas as construções, mas é conveniente as ~~[illegible]~~ que nas linhas principais, para evitar desenvolvimento inconveniente para o futuro da cidade. Finalmente essa grande área será provida de ~~[illegible]~~ churrascarias, clubs esportivos, ~~[illegible]~~ hortas, etc, tudo obedecendo às linhas do projecto [illegible] que o melhoramento futuro e as [illegible] necessarias, serão feitas, gradativamente, de acordo com o plano preconcebido. Não haverá [illegible] a surpreender construções [illegible] deverá [illegible] fazer jardins [illegible], [illegible] os proprietarios, e embaraços e inconvenientes para os poderes publicos.

→ diminuido por alguns [illegible]
obliquas ou diagonais, praças
e disposição focaes, que introduzem
graça e variedade.

SYSTEMA DE RUAS

A zona commercial central obedece ao systema xadrez – rectangular, A zona industrial obedece ao mesmo systema, porem mais rigido e com quadras, alargando de modo a facilitar a installação de fabricas, officinas ou depositos. Os bairros residenciaes são geralmente mais irregulares, dotados de ruas sinuosas e curvas. Os bairros populares apresentam aspecto mais pacifico, formando pequenos conjuntos de habitações, reunidos em redor de jardinetes.

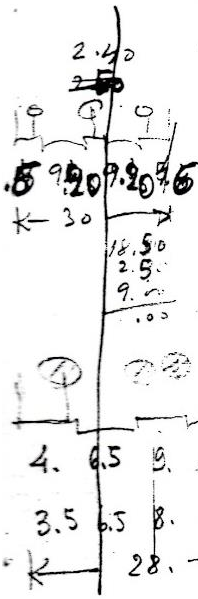
Geralmente a largura das quadras é determinada pela profundidade dos lotes typicos. O comprimento das quadras na zona central, onde regula 130 mts, vae até 200 e 300 metros, sem inconveniente.

Foram evitadas as duas extremas, o extremo geometrico e o extremo irregularidade. A irregularidade só deve ser admittida nos "bairros residenciaes", de accordo com a topographia, que for verificada. O relevo moderado não justifica

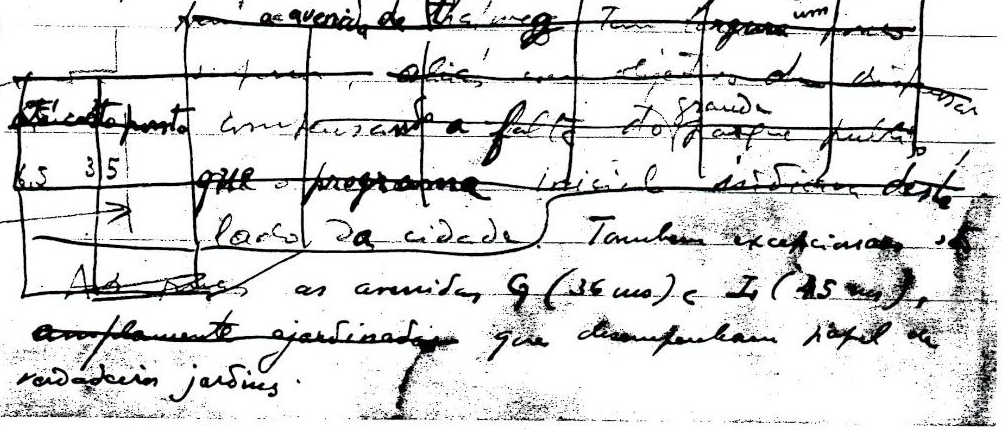
que originalmente
as artérias ~~[illegible]~~
fonteira e que ~~[illegible]~~
formam traçados contornantes ~~que~~ desempenhando,
certo ponto, o papel de "perímetros de circulação". Trata-se
aliás duma concepção que oferece pouca importância em cidades pequenas.

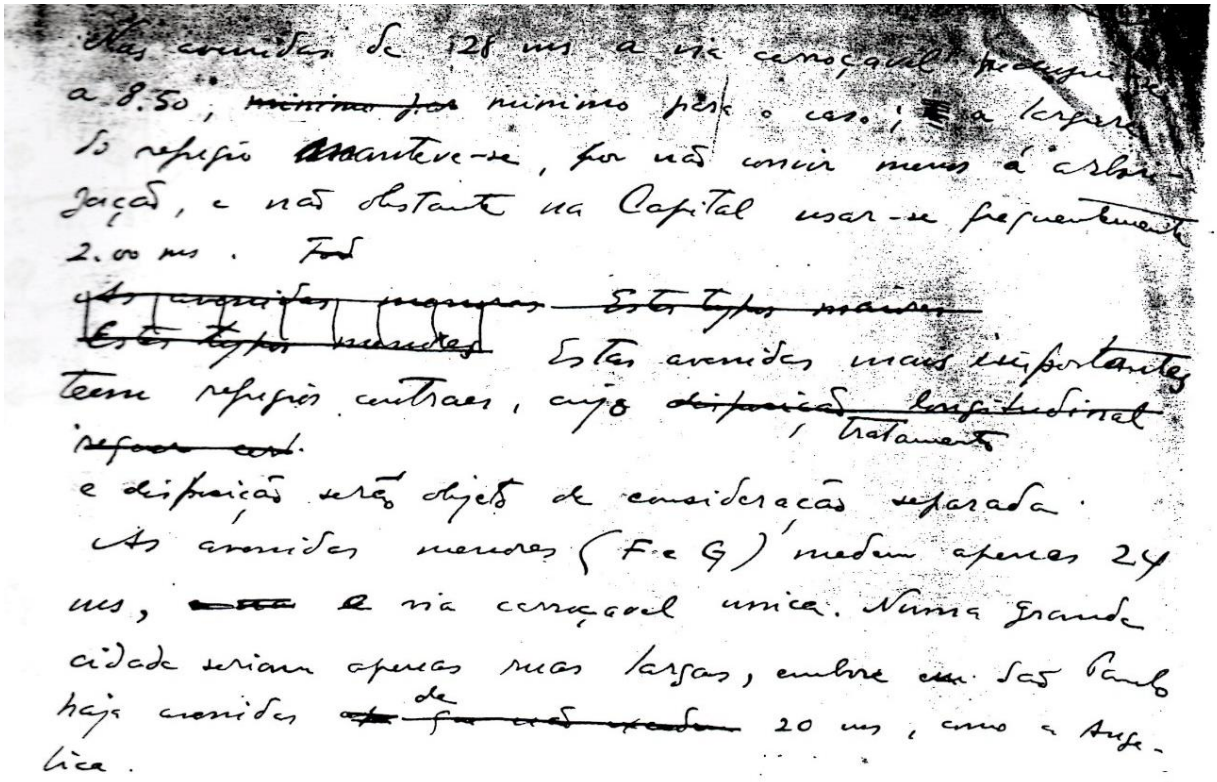
E) RUAS ~~[illegible]~~ e AVENIDAS 28

As avenidas principais típicas medem 30
ms de largura, permitindo amplo movimento e
estacionamento nos trechos comerciais e ampla
arborização e regular ajardinamento em gramados
nos trechos residenciais. ~~[illegible]~~ A faixa central
~~[illegible]~~ vai atingir 8.75 e 9.00 nos primeiros
e predominará a 6.50 nos segundos, diversa-
mente, a relação será de 2,50 nos primeiros, e
de 9.00 nos segundos. Isto é exemplificado pela avenida A.



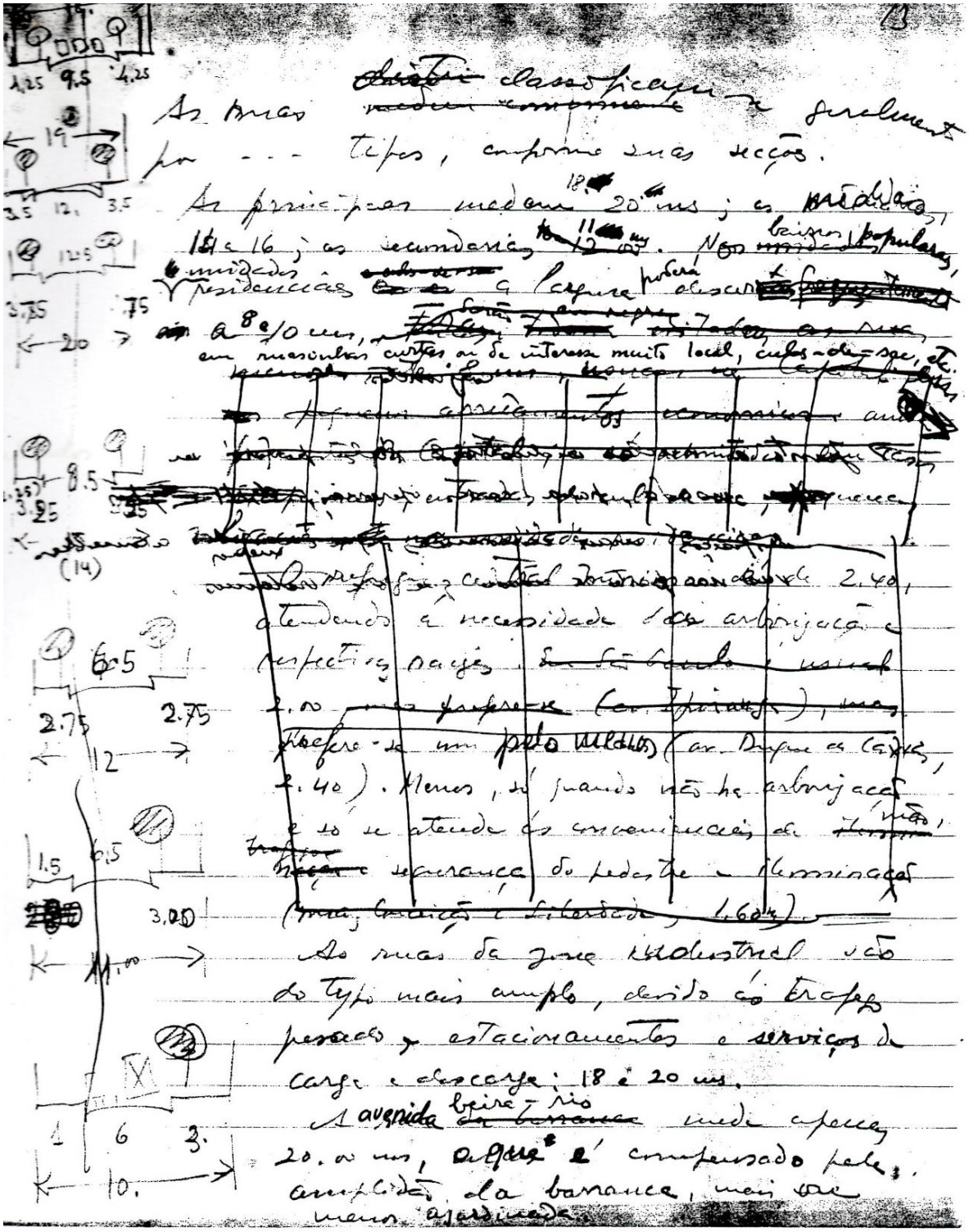
Excepcionalmente as avenidas, com largura
maior que 30 ms, como é o caso da A em trecho inicial
por ser a entrada principal da cidade ao
viajante provindo ~~[illegible]~~ de Uberlândia e Tupa-
~~[illegible]~~ a avenida de Uberlândia tem largura um pouco
~~[illegible]~~ maior, além disso, em direção ao centro
~~[illegible]~~ ponto ampliando a faixa do canteiro central
~~[illegible]~~ que o programa inicial destina deste
lado da cidade. Também excepcionais são
~~[illegible]~~ as avenidas G (36 ms) e I (45 ms),
~~[illegible]~~ amplamente ajardinadas que desempenham papel de
verdadeiros jardins.





Nas avenidas de 28 ms a via carroçavel [illegible] a 8.50, ~~minimo~~ minimo pelo caso; a largura da reserva mantem-se, por não convir menos á arborisação, e não obstante na Capital usar-se frequentemente 2.00 ms. ~~Estes tipos~~ ~~Estes tipos~~ Estas avenidas mais importantes teem reservas centraes, cujo ~~disposição~~ tratamento longitudinal ~~separação~~ e disposição serão objecto de consideração separada.

As avenidas menores (F. e G) medem apenas 24 ms, ~~a~~ a via carroçavel unica. Numa grande cidade seriam apenas nas largas, embora em S. Paulo haja avenidas ~~de~~ de 20 ms, como a Augusta.


1,25 9,5 4,25
19
3,5 12, 3,5
12,5
3,75 ,75
20
8,5
3,25
(14)
6,5
2.75 2.75
12
6,5
1,5
3,00
11,00
1
6
3.
10.

14

F) PRAÇAS E JARDINS

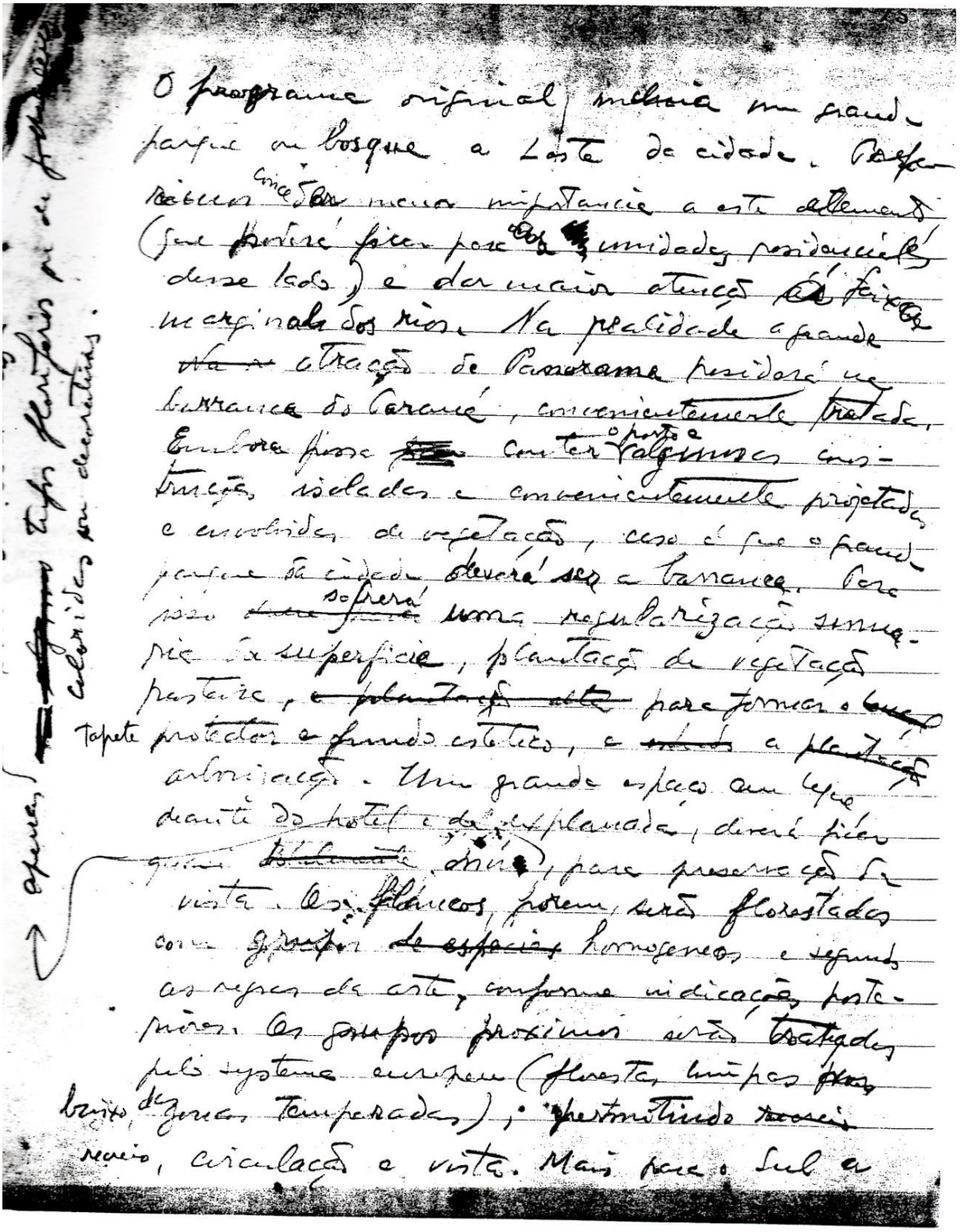
As praças estão dispostas em pontos lógicos, em especial diante da estação e no centro cívico, onde podem se acumular gente e veículos nas grandes festas e recepções.

No cruzamento das 2 artérias principais, pelo contrário, há apenas uma praciuha reduzida, mais destinada a efeito e visibilidade dos veículos. condutores. Com efeito, não tendo praticabilidade é ponto próprio para reuniões, e os grandes vazios, sem boas construções, realizam-se inutilmente a continuidade e valor.

No centro cívico, o tecido dos prédios públicos, e o ajardinamento das perspectivas terminais e a ausência de fechos, dando ainda uma impressão de maior espaço. O mesmo se dá, em menor proporção, no centro esportivo. De tais praças, este → Para o observatório deixa-se o ponto mais alto de uma colina, também as- sim podendo ser visto de muito longe.

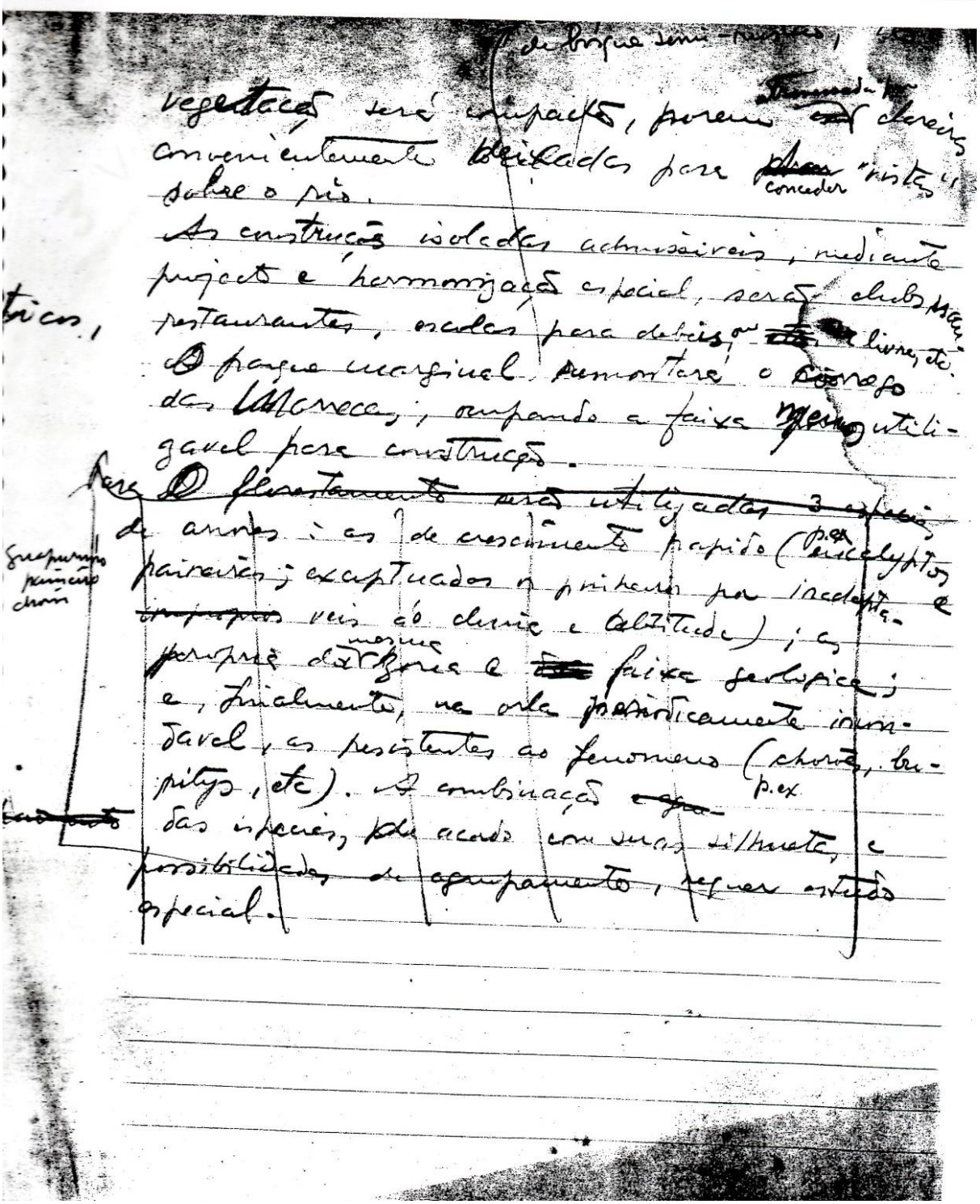
Em diversos pontos, principalmente junto ao transversal do Tarumã deve ser ajardinado, enfim, todo o triângulo entre a Linha Verde e a Linha Vermelha.

Alguns cruzamentos, onde resultam nesga exíguas ou irregulares, em pequenos triângulos serão também ajardinados ou arborizados. Por ex. o cruzamento A-B B×E×9.



O programa original previa um grande parque ou bosque a Leste da cidade. Poder-se-ia dar maior importância a este elemento (que poderá ficar para unidades residenciais desse lado) e dar maior atenção à faixa marginal dos rios. Na realidade a grande atração do Panorama residirá na barranca do Caranã, convenientemente tratada. Embora possa conter alguns edifícios isolados e convenientemente projetados e envolvidos de vegetação, caso é que o grande parque da cidade deverá ser a barranca. Esta poderá sofrer uma regularização superficial, plantação de vegetação rasteira, para formar o tapete protetor e grandes estéticos, e a plantação arbórea. Um grande espaço em leque diante do hotel e da esplanada, deverá ficar gramado, para preservação da vista. Os bosques, porém, serão florestados com grupos de espécies homogêneos e segundo as regras da arte, conforme indicação posteriores. Os grupos próximos serão tratados pelo system europeu (florestas limpas para bosques de zonas temperadas), permitindo fácil recreio, circulação e vista. Mais para o Sul a

apenas, Tipos florestais ou ecológicos ou elementares.



vegetação será cuidada, porem ~~[illegible]~~ deverão convenientemente ~~[illegible]~~ para ~~[illegible]~~ conceder "vistas" sobre o rio.

As construções isoladas admissíveis, mediante projecto e harmonização especial, serão clubs, restaurantes, escolas para deficientes, ~~[illegible]~~ livraria, etc.

O parque marginal demorará o ~~[illegible]~~ da Marreca, ampando a faixa ~~[illegible]~~ utilizavel para construções.

~~[illegible]~~ O ~~[illegible]~~ será utilizada ~~[illegible]~~ de arvores: as de crescimento rapido (p.ex. eucalyptos, pairarás, exceptuados o pinheiro por incompatibilidade ao clima e altitude); as ~~[illegible]~~ mesma zona e faixa fortuitas; e, finalmente, na orla ~~[illegible]~~ imprescindivel, as resistentes ao fenomeno (choupos, p.ex. bruxos, etc). A combinação ~~[illegible]~~ das especies, ~~[illegible]~~ acordo com suas silhuetas, e possibilidades de agrupamento, requer estudo especial.