

DANIELA DA SILVA SANTOS KROGH

**O DEBATE SOBRE O URBANISMO EM CAMPINAS: DO
RELATÓRIO DE ANHAIA MELLO AO PLANO DE
MELHORAMENTOS URBANOS DE PRESTES MAIA
(1920-1940)**

Tese apresentada ao Curso de Doutorado em Urbanismo, do Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, do Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologias da Pontifícia Universidade Católica de Campinas, como requisito para obtenção do título de Doutor em Urbanismo.

Orientadora Prof^a. Dr^a. Ivone Salgado
Coorientador: Prof^o. Dr^o. Angelo Bertoni

PUC-CAMPINAS

2018

Ficha catalográfica elaborada por Marluce Barbosa CRB 8/7313
Sistema de Bibliotecas e Informação - SBI - PUC-Campinas

t711.4 Krogh, Daniela da Silva Santos.
K93d O debate sobre urbanismo em Campinas: do relatório de Anhaia Mello ao Plano de Melhoramentos Urbanos de Prestes Maia (1920-1940) / Daniela da Silva Santos Krogh. - Campinas: PUC-Campinas, 2018.
319 f.

Orientadora: Ivone Salgado.
Tese (doutorado) – Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologias, Pós-Graduação em Urbanismo.
Inclui anexo e bibliografia.

1. Planejamento urbano. 2. Urbanização - Campinas (SP). 3. Cidades e vilas - Campinas (SP) - História. 4. Campinas, Região de (SP) - Política e governo - 1920-1940. I. Salgado, Ivone. II. Pontifícia Universidade Católica de Campinas. Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologias. Pós-Graduação em Urbanismo. III. Título.

CDD – 22. Ed. t711.4

DANIELA DA SILVA SANTOS KROGH

**“O DEBATE SOBRE O URBANISMO EM CAMPINAS: DO
RELATÓRIO DE ANHAIA MELLO AO PLANO DE
MELHORAMENTOS URBANOS DE PRESTES MAIA
(1920-1940)”**

Tese apresentada ao Curso de Doutorado em
Urbanismo do Centro de Ciências Exatas,
Ambientais e de Tecnologias da Pontifícia
Universidade Católica de Campinas como
requisito para obtenção do título de Doutor em
Urbanismo.

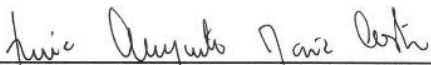
Área de Concentração: Urbanismo.

Orientador: Profa. Dra. Ivone Salgado

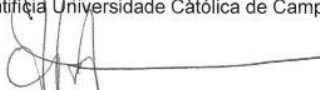
Tese defendida e aprovada em 21 de Fevereiro de 2018 pela Comissão Examinadora
constituída dos seguintes professores:



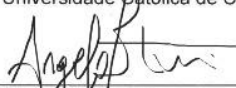
Profa. Dra. Ivone Salgado
Orientador da Tese e Presidente da Comissão Examinadora
Pontifícia Universidade Católica de Campinas



Prof. Dr. Luiz Augusto Maia Costa
Pontifícia Universidade Católica de Campinas



Profª Drª Jane Victal Ferreira
Pontifícia Universidade Católica de Campinas



Prof. Dr. Angelo Bertoni
Aix-Marseille Université



Profª Drª Josianne Francia Cerasoli
Universidade Estadual de Campinas

AGRADECIMENTOS

Sou muito grata à minha orientadora, a Prof^a. Ivone Salgado, pela paciência, dedicação e incentivo durante estes 4 anos do doutorado.

Ao meu coorientador, Prof^o. Angelo Bertoni, da Aix-Marseille Université, que durante o período de estágio de pesquisa na França, pelo acolhimento, incentivo e ajuda nos momentos difíceis.

À CAPES, pela bolsa no Brasil e pela bolsa do Programa de Doutorado Sanduíche no Exterior (PDSE), pois sem este auxílio esta pesquisa não seria possível.

Aos Professores do POSURB, pelo aprendizado.

À Regina, responsável pelo Arquivo Municipal de Campinas, pela atenção e competência de sempre.

Às funcionárias da Biblioteca Municipal Ernesto Manuel Zink, pela atenção.

Aos funcionários da *Maison Méditerranéenne des Sciences de l'Homme* (Laboratório TELEMME), pelo acolhimento e atenção.

À Fadila Tahouati, funcionária da biblioteca do *Institut d'Urbanisme et Aménagement Regional*, da Aix-Marseille Université, pela atenção.

Ao meu marido Nicolai, pelo incentivo e compreensão de sempre.

Ao meu irmão Francisco (*in memoriam*), palavras não são suficientes para exprimir minha gratidão.

Aos amigos Adelita Araújo, Dirceu Piccinato Junior, Rodrigo Busnardo, Cristiano Ferrari, Vitor Sartori, Jéssica Polito, Patrícia Valim, Daniel Moreno, Karin Araújo, Ana Paula Arantes, Kelly Farias e Laís Fernandes pelos ótimos momentos e ótimas conversas!

À todos que de alguma maneira contribuíram com este estudo.

RESUMO

KROGH, Daniela da Silva Santos. O debate sobre o urbanismo em Campinas: do Relatório de Anhaia Mello ao Plano de Melhoramentos Urbanos (1920-1940). 2016. Tese (Doutorado) – Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Centro de Ciências Exatas, Ambientais, Programa de Pós-Graduação em Urbanismo. Campinas, 2018.

Esta pesquisa tem como objetivo investigar e analisar o debate sobre o urbanismo em Campinas, quando, a partir do final da década de 1920, foi colocada questão sobre a necessidade de remodelação da cidade. O marco do início do debate sobre o urbanismo em Campinas é o ano de 1928, quando o prefeito Orosimbo Maia contratou os engenheiros Jorge de Macedo Vieira e Carl A. Oelsner para elaborar a Planta Cadastral de Campinas, entregue em 1929, que seria a base para os trabalhos técnicos para um plano de urbanismo. No ano de 1929, o então vereador Waldemar Rangel Belfort de Mattos retomou o debate na Câmara Municipal, afirmando que a cidade deveria contratar um urbanista para realizar um plano de remodelação de sua área urbana, indicando o então renomado professor de urbanismo da Escola Polytechnica de São Paulo, Luiz I. R. de Anhaia Mello. Após entendimento entre o então prefeito de Campinas, Orosimbo Maia e Anhaia Mello, o urbanista apresentou um relatório em 12 de outubro de 1929, veiculado tanto na imprensa local, como na paulistana. Anhaia Mello, embora tenha apresentado uma proposta inicial, não chegou a elaborar um plano para a remodelação de Campinas. Os acontecimentos políticos do período, com o golpe de 1930, e o conflito armado de 1932, esvaziaram o debate sobre o urbanismo na cidade. Em 1933, uma nova proposta de remodelação viária foi apresentada pelo engenheiro Carlos W. Stevenson e, em 1934, decidiu-se pela contratação do engenheiro-arquiteto Francisco Prestes Maia para elaboração do plano, aprovado pela municipalidade em 1938, o qual denominou-se Plano de Melhoramentos Urbanos. O plano aprovado configurou-se como uma versão reduzida da proposta de Anhaia Mello, limitando-se a um plano viário, com a abertura de grandes avenidas centrais, e a destruição do patrimônio arquitetônico, cuja implantação foi coordenada pela Comissão de Melhoramentos Urbanos, representado pelos técnicos locais. Estas propostas se inserem no debate internacional no campo do urbanismo, na medida em que as referências ao ideário internacional estão presentes tanto no Relatório Anhaia Mello, de 1929, e nas propostas de Prestes Maia, de 1934. Ainda, apresenta um estudo de caso sobre o plano elaborado para a cidade de Marselha (França) em 1931, pelo arquiteto e professor do Instituto de Urbanismo da Universidade de Paris, Jacques Greber.

Termos de indexação: Planejamento urbano. Ideário internacional. Campinas. Plano de Melhoramentos Urbanos.

ABSTRACT

KROGH, Daniela da Silva Santos. *The debate about city planning in Campinas: from the Anhaia Mello's Report to the Urban Improvement Plan (1920-1940)*. Thesis (Doctorate Degree) – Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Centro de Ciências Exatas, Ambientais, Programa de Pós-Graduação em Urbanismo. Campinas, 2018.

This research aims to investigate the debate about the city planning in Campinas, when, from the late 1920's, the need to remodel the city was posed. The start point of the urban planning debate in Campinas is the year 1928, when Mayor Orosimbo Maia hired the engineers Jorge de Macedo Vieira and Carl A. Oelsner to elaborate the Campinas city Cadastral Plan, delivered in 1929, which would be the basis for the technical work for a town-planning plan. In 1929, the councilman Waldemar Rangel Belfort de Mattos, resumed the debate in the City Hall, stating that the city should hire an urban planner to carry out a plan to remodel its urban area, indicating the renowned professor of urbanism at the Polytechnica School of São Paulo, Luiz I.R. de Anhaia Mello. After understanding between the mayor of Campinas, Orosimbo Maia and Anhaia Mello, the urban planner presented a report on October 12, 1929, published both in the local press and in the city of São Paulo. Anhaia Mello, although he presented an initial proposal, he did not elaborate a plan for the remodeling of Campinas. The political events of the period, with the coup of 1930, and the armed conflict of 1932, emptied the debate on city planning in the city. In 1933, a new proposal for road remodeling was presented by engineer Carlos W. Stevenson and in 1934, the engineer-architect Francisco Prestes Maia was contracted to prepare the plan, approved by the municipality in 1938, which was called Urban Improvement Plan. The approved plan was set up as a reduced version of the Anhaia Mello proposal, limited to a road plan, with the opening of major central avenues, and the destruction of the architectural heritage, whose implementation was coordinated by the Commission for Urban Improvements, represented by local technicians. These proposals are part of the international debate in the field of urban planning, as the references to the international ideology are present both in the Anhaia Mello Report of 1929 and in the proposals of Prestes Maia in 1934. It also presents a case study on the plan drawn up for the city of Marseille (France) in 1931, by the architect and professor of the Institute of Urbanism of the Paris University, Jacques Greber.

Indexing terms: *Urban Planning. International idea. Campinas. Urban Improvement Plan.*

LISTA DE FIGURAS

- Figura 1.** Capa da publicação do *Plan d'extension et d'aménagement de la Ville de Marseille*, 1933..... 40
- Figuras 2 e 3.** Proposta de Jacques Greber para a *Benjamin Franklin Parkway* de 1917, e fotografia tomada durante a sua construção em 1919..... 42
- Figura 4.** Vista da *Benjamin Franklin Parkway* a partir do edifício da Prefeitura da cidade de Philadelphia, em conexão com o Museu de Arte da Philadelphia. Projeto de Jacques Greber..... 43
- Figura 5.** Planta esquemática de zoneamento do território de Marselha..... 51
- Figura 6.** *Plan Schématique des circulations*. Proposta de Jacques Greber para o sistema viário de Marselha e suas ligações com a região do seu entorno.... 52
- Figura 7.** Vista de um cruzamento da autoestrada que ligaria diretamente Marselha a Aix-en-Provence e a Marignane, onde está localizado o Aeroporto Internacional de Marselha..... 53
- Figura 8.** Capa da revista *La Vie Urbaine*, nº 16, de outubro de 1922, na qual pode ser observado no Sumário, na seção *Mélanges et Actualités* o artigo de Henri Sellier sobre o plano regional de New York..... 57
- Figura 9.** Cartão Postal representando a *Rue de La République*, à direita, esquina com *Quai du Port*, Marselha, cerca de 1920..... 54
- Figura 10.** Vista aérea da região da Catedral *La Major*, Marselha, no início da década de 1930..... 59
- Figura 11.** Vista aérea da região da Catedral, no início da década de 1930, Marselha. Proposta de Greber para a melhoria da circulação na região da Catedral, com os novos acessos ao porto e as docas..... 60
- Figura 12.** Plano de conjunto para o bairro de *La Bourse*, Marselha, sob o ponto de vista da circulação viária e projeto imobiliário..... 62
- Figura 13.** Projeto de renovação do bairro do Hôtel de Ville de Marselha. Em vermelho, Greber destaca dois edifícios: O Hôtel Dieu (acima, em frente ao Hôtel de Ville) e o antigo edifício do Hôtel de Ville, de frente para o Vieux Port..... 63
- Figura 14.** Cartão postal representando o Hôtel de Ville de Marselha no início do século XX..... 64
- Figura 15.** O Hôtel de Ville de Marselha na atualidade sem os edifícios que o ladeavam, pois foram dinamitados em 1943, durante a ocupação do exército alemão na II Guerra Mundial. Nesta imagem, é possível ao fundo, do lado direito, o edifício do Hôtel Dieu..... 64
- Figura 16.** Vista da rua Montée des Acoules, a direita rua des Moulins e ao fundo a torre da Igreja des Acoules, nas proximidades do Hôtel de Ville em Marselha..... 65
- Figura 17.** Rua Vivaux, nas proximidades do Hôtel de Ville em Marselha, onde se pode ver a presença de edificações antigas e com problemas de higiene e segurança..... 66

Figura 18. Mapa da densidade dos bairros centrais de Marselha.....	68
Figura 19. Plano esquemático dos espaços livres propostos para Marselha e seus arredores.....	72
Figura 20. Proposta para um jardim de estudos e recreação Para Marselha que seria incorporado às áreas escolares.....	73
Figura 21. Edifícios localizados no Vieux Port em Marselha, com destaque para as suas fachadas.....	74
Figura 22. Vista aérea do Viex Port de Marselha e dos seus arredores, na qual se observa o contraste entre o moderno porto e a velha cidade.....	77
Figura 23. Proposta de Greber para a remodelação dos arredores do Vieux Port de Marselha.....	77
Figura 24. Gravura representando Marselha no início do século XVII. Abaixo, mapa comparativo do crescimento da cidade em três séculos.....	79
Figura 25. Plano de Beaudouin para Marselha, 1941, no qual foi traçado o novo sistema de rodovias.....	86
Figura 26. Página do Jornal o Estado de São Paulo. Publicação da fala do vereador Waldemar Rangel Belfort de Mattos na edição de 6 de junho de 1929.....	96
Figura 27. Vista da Rua General Osório com Rua Regente Feijó, 1920.....	97
Figura 28. Planta Cadastral de Campinas, encomendada pelo Prefeito Orosimbo Maia. Escala 1:5000.....	107
Figura 29. Detalhe da prancha nº 15, da Planta Cadastral de 1929, correspondente à área central de Campinas, na qual pode ser observada a numeração dos lotes nas ruas.....	109
Figura 30. Emplacamento de 1929, mostrando a numeração da Rua Francisco Glycerio, no qual pode ser observada a sua numeração “anterior”, de 1893, 1922 e a nova numeração de 1929.....	110
Figura 31. Quadra delimitada pelas ruas/avenidas: Avenida Francisco Glicério, Avenida Dr. Moraes Sales, Rua Regente Feijó e Rua Ferreira Penteado com numeração do emplacamento de 1929.....	112
Figura 32. Detalhe da página do Jornal Correio Paulistano, de 23 de outubro de 1929, com a publicação do Relatório de Anhaia Mello.....	119
Figura 33. Mapa de Nova York e sua região metropolitana.....	121
Figura 34. Vista sudoeste do centro da região de Nova York, na qual é possível observar o Central Park. Autor: Jules Guerin.....	122
Figura 35. Página do Jornal Chicago Tribune. Destaque para a entrevista de Jacob Crane Jr.....	127
Figura 36. Representação dos problemas urbanos onde não há a aplicação do <i>zoning</i>	133
Figura 37. A “Árvore do Urbanismo” de Anhaia Mello. As raízes expostas da árvore representam a opinião pública, essencial para o êxito do plano, o tronco a “Comissão do Plano da Cidade”, ou o grupo formado para a discussão de um	

plano, com a presença tanto do urbanista como de outros profissionais, a copa representando a legislação, como suporte máximo para a garantia da aplicação dos planos e a sombra representando o resultado esperado, ou seja, o “Progresso Urbano”	146
Figura 38: Diagrama de Harland Bartholomew, do <i>comprehensive plan</i> de Evensville, Indiana, de 1922. Este recurso foi utilizado para explicar ao público sua proposta.....	147
Figura 39. Capa da publicação da conferência proferida por Carlos William Stevenson no Rotary Clube de Campinas, em 1933.....	172
Figura 40. Proposta de Carlos W. Stevenson para a remodelação de Campinas. Recorte do canto superior direito da planta de 1929, elaborada por Jorge de Macedo Vieira e Carl Alexander Oelsner. Destacamos na cor verde a Avenida de Contorno.....	179
Figura 41. O Palacete Ambrust, em frente à estátua de Carlos Gomes, na Praça Bento Quirino, em 1910.....	181
Figura 42. Quadra delimitada pelas ruas Barão de Jaguará e Bernardino de Campos com numeração do emplantamento de 1929, identificada como quarteirão 20. Em destaque o lote do antigo Palacete Ambrust (vermelho translúcido) e sua ocupação atualmente (amarelo).....	177
Figuras 43 e 44: Proposta do engenheiro Ulhôa Cintra para o sistema viário de São Paulo, de 1924, e estudo para o sistema viário de Paris, de Eugène Hénard.....	190
Figura 45: Esquema teórico de São Paulo elaborado por Prestes Maia, representando o sistema viário.....	192
Figura 46. Planta Cadastral de Campinas, de 1929. Decreto nº 71, de 15 de fevereiro de 1934, que estabeleceu a divisão da cidade em 4 zonas. Em vermelho, a 1ª zona, ou central, em azul a 2ª zona, em ocre a 3ª zona e em verde, a 4ª zona, ou de transição. Em amarelo estão representados os leitos ferroviários.....	199
Figura 47. Observa-se assinalado sobre a planta de 1929, o plano de remodelação proposto por Prestes Maia, em 1935. Na cor verde foi destacado o sistema de parques; na cor azul, o esquema viário, composto pelas radiais central, interna e externa e na cor vermelha, as avenidas centrais.....	210
Figura 48. Perspectiva da Avenida Campos Salles mostrando a ligação com a estação da Cia. Paulista de Estradas de Ferro.....	216
Figura 49. Igreja do Rosário, em 1935.....	218
Figura 50. Litogravura representando a ampliação da Praça [Visconde de] Indaiatuba, proposta por Prestes Maia. Em frente à praça, foi colocado o edifício público, ou seja, o Fórum.....	220
Figura 51. Quadra delimitada pelas ruas Francisco Glicério, Campos Salles, Rua Regente Feijó e Rua General Osório na Planta Cadastral de Campinas, definindo a delimitação da Igreja do Rosário (vermelho opaco), do lote (vermelho translúcido) e do motivador da demolição da Igreja do Rosário, o Fórum (amarelo).....	221

Figura 52. Vista do entorno do Largo e Igreja do Rosário, a partir da torre da Catedral. A torre da Igreja do Rosário em evidência, assim como a chaminé da Indústria Açucareira 5002.....	222
Figura 53. Largo do Rosário. Vista Geral, década de 1930, com maior destaque para a chaminé da Indústria Açucareira 5002, na época localizada na confluência das ruas Campos Salles e Francisco Glicério.....	223
Figura 54. Torreão remanescente do Palácio da Mogyana localizado na rua Visconde do Rio Branco.....	226
Figura 55. Quadra delimitada pelas ruas: Campos Salles, Senador Saraiva, General Osório e Visconde do Rio Branco na Planta Cadastral de Campinas de 1929, com numeração do emplacamento de 1929. Em destaque o lote (vermelho translúcido), o torreão do edifício que foi demolido (vermelho opaco) e o Palácio da Mogiana preservado (laranja).....	227
Figura 56: Vista aérea de Radburn, New Jersey.....	238
Figura 57: Plano no qual é mostrado o uso de espaçosos <i>cul-de-sac</i> em Radburn, com acesso através de uma via igualmente espaçosa para facilitar o deslocamento dos veículos locais.....	239
Figura 58. Em destaque na fotografia, o interventor federal do Estado de São Paulo, Adhemar de Barros, ao lado do então prefeito nomeado de Campinas Euclides Vieira, durante a abertura da exposição.....	250
Figura 59. Planta da Cidade de Campinas, de 1929, na qual foi anotado o anteprojeto do Plano de Melhoramentos Urbanos, elaborado pelo engenheiro Francisco Prestes Maia, em 1934.....	252
Figura 60. Plano de Melhoramentos de Campinas: perspectiva do trecho central da Avenida Francisco Glicério.....	253
Figura 61. Plano de Melhoramentos de Campinas: perspectiva da Avenida Campos Sales.....	254
Figuras 62 e 63. O então presidente da República Getúlio Vargas e o Interventor Federal do Estado de São Paulo, Adhemar de Barros homenageados na Revista da Exposição.....	255
Figura 64. Fachada do Pavilhão do Município de Campinas. Observa-se a arquitetura em linguagem estética <i>art déco</i> , própria da “modernidade”	260
Figura 65. Fotografia de autor desconhecido: avenida de entrada da Exposição-Feira do Bicentenário de Campinas.....	260
Figura 66. Vista noturna do pórtico de entrada da exposição-feira do bicentenário de Campinas, onde pode ser observada a coluna iluminada.....	261
Figura 67. Pórtico de entrada da Feira do Centenário da cidade de Santos, de 1938.....	262
Figura 68. Representação gráfica da torre iluminada do pórtico de entrada da exposição.....	263
Figura 69. Maquete do Plano de Melhoramentos Urbanos de Campinas (área central)	265

Figura 70. Lago com chafariz instalados na Exposição-Feira do Bicentenário de Campinas, 1939. Autor não identificado..... 265

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

- AMC** – Arquivo Municipal de Campinas
AMM – Archives Municipales de Marseille
AHBCMC – Arquivo Histórico da Biblioteca da Câmara Municipal de Campinas
BHVP – Bibliothèque de l’Hôtel de Ville de Paris
CCPC – Comissão Consultiva do Plano da Cidade
CU – Comissão de Urbanismo
CMU – Comissão de Melhoramentos Urbanos
DIP – Departamento de Imprensa e Propaganda
DASP – Departamento Administrativo do Serviço Público
FUP – Frente Única Paulista
MHM – Musée d’Histoire de Marseille
MIS – Museu da Imagem e do Som de Campinas
PD – Partido Democrático de São Paulo
PRM – Partido Republicano Mineiro
PRP – Partido Republicano Paulista
SAC – Sociedade dos Amigos da Cidade de São Paulo
UDN – União Democrática Nacional

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	15
-----------------	----

CAPÍTULO I

O debate internacional no campo do urbanismo nas primeiras décadas do século XX.....	32
--------------------------------------------------------------------------------------	----

- | | |
|----------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1. O <i>Plan d'Aménagement et d'Extension de Marseille</i> – Jacques Greber, 1931..... | 39 |
| 1.1 O Memorial Descritivo do <i>Plan Greber</i> | 48 |
| 1.2 Por que o <i>Plan Greber</i> não foi implantado?..... | 80 |
| 1.3 A circulação da urbanística internacional em Marselha..... | 82 |

CAPÍTULO II

Parte I – O debate sobre o urbanismo em Campinas entre as décadas de 1920 e 1940.....	89
----------------------------------------------------------------------------------------------	----

2. O debate sobre o urbanismo em Campinas na década de 1920: Orosimbo Maia, Waldemar Rangel Belfort de Mattos e Anhaia Mello.....	92
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----

2.1 O Relatório de Anhaia Mello para Campinas de 1929.....	117
------------------------------------------------------------	-----

2.1.1 Anhaia Mello e o urbanismo norte-americano.....	136
-------------------------------------------------------	-----

2.2 Discussões sobre o urbanismo em Campinas na década de 1930.....	149
---------------------------------------------------------------------	-----

2.2.1 O contexto histórico – A década de 1930 em Campinas.....	153
----------------------------------------------------------------	-----

2.2.2 O Golpe de 1930.....	155
----------------------------	-----

2.2.3 A Comissão Consultiva do Plano da Cidade de 1931.....	158
-------------------------------------------------------------	-----

2.2.4 O Movimento Constitucionalista de 1932.....	168
---------------------------------------------------	-----

2.2.5 A Conferência de Carlos W. Stevenson no Rotary Club de Campinas em 1933 – uma nova proposta para o urbanismo em Campinas.....	172
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----

Parte II – O Plano de Melhoramentos Urbanos de Campinas – mais uma proposta para a remodelação de Campinas.....	184
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----

2.6 O contexto político a partir de 1934.....	185
-----------------------------------------------	-----

2.7 Um pouco sobre Francisco Prestes Maia.....	188
------------------------------------------------	-----

2.7.1 A Exposição Preliminar de Prestes Maia do plano para Campinas, de 1934.....	195
2.8 A segunda Comissão de Urbanismo.....	205
2.9 O estudo preliminar de Prestes Maia para o <i>zoning</i> em Campinas.....	235
2.9.1 O Golpe do Estado Novo.....	243
2.10 A Exposição-Feira do Bicentenário de Campinas de 1939, e a difusão do Plano de Melhoramentos Urbanos de Prestes Maia.....	248
2.10.1 O contexto histórico durante a realização da exposição de Campinas.	255
2.10.2 Uma imagem moderna para Campinas.....	259
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	276
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	294
ANEXOS	
ANEXO I.....	308
ANEXO II.....	319

INTRODUÇÃO

A historiografia que aborda o debate sobre o urbanismo em Campinas (BADARÓ, 1996; SANTOS, 2002; ZAKIA, 2012, entre outros), mais especificamente sobre o Plano de Melhoramentos Urbanos elaborado pelo engenheiro-arquiteto Francisco Prestes Maia em 1934, tendo como proposta que antecede a de Prestes Maia o Relatório de 1929, do também engenheiro-arquiteto e professor da Escola Politécnica de São Paulo Luiz I. R. de Anhaia Mello, justificando a escolha de um urbanista em detrimento do outro em razão da nomeação de Anhaia Mello para o cargo de prefeito da cidade de São Paulo, em 1931.

Esta justificativa não parecia muito razoável, pois o fato de Anhaia Mello ter sido nomeado prefeito da capital paulista o impediria de elaborar um plano urbanístico para Campinas? Ou teria sido escolha do próprio urbanista não aceitar a proposta de trabalho? Ou ainda, as próprias questões políticas do período em questão teriam interrompido a discussão sobre o futuro plano de remodelação a ser elaborado por Anhaia Mello?

Neste estudo, foi considerada a hipótese de que a escolha de Prestes Maia para a elaboração do plano de urbanismo para Campinas estaria diretamente ligada às questões políticas, ou das alianças políticas do período compreendido entre o governo provisório de Getúlio Vargas, instaurado após o golpe de 1930, que alterou toda a estrutura político-administrativa em todas as instâncias, pois o Congresso Nacional, as Assembleias Legislativas nos Estados e Câmaras Municipais foram fechados e novas formas de representação dessas instâncias foram implantadas, como as interventorias nos Estados, onde os interventores indicavam os prefeitos nos municípios, de preferência que fossem indivíduos alheios à política da República Velha. Ainda, após a guerra paulista de 1932, a chamada “Revolução Constitucionalista de 1932”, o período de incertezas ainda persistiria, desestabilizando os agentes locais, com a troca de prefeitos e esvaziamento da Comissão de Urbanismo.

Após muitas discussões acerca da remodelação de Campinas neste período, Prestes Maia foi contratado em 1934 após acordos entre a municipalidade e o então interventor federal do estado de São Paulo Armando de Salles Oliveira. Antes, em 1933, o engenheiro ferroviário local Carlos William

Stevenson, numa conferência realizada no Rotary Clube da cidade apresentou uma proposta de remodelação viária, muito limitada em relação ao Relatório apresentado por Anhaia Mello em 1929, além de mostrar indícios da provável escolha de Prestes Maia.

As condições para a elaboração de um plano de remodelação para Campinas já estavam dadas em 1929: a cidade já possuía sua Planta Cadastral, que fora encomendada pelo prefeito Orosimbo Maia, que seria o principal instrumento técnico para a elaboração e condução do plano e, no mesmo ano, Anhaia Mello havia elaborado o seu relatório, no qual indicava os caminhos para o futuro plano para Campinas. Mesmo que o prefeito Orosimbo Maia e vereadores da Câmara de Campinas concordassem sobre a questão do urbanismo, as disputas entre oposicionistas e governistas eram frequentes em 1929, e até o golpe de 1930, ainda não havia uma decisão acertada em relação à remodelação da cidade.

O contexto deste debate em Campinas entre o final da década de 1920 e a década de 1930, não foi muito favorável à questão da remodelação da cidade, já sentida e cobrada em meados da década de 1920, pois as tensões políticas afetaram a dinâmica da atuação das autoridades municipais e estaduais em todo o país.

Para além do questionamento levantado na hipótese deste estudo, analisamos tanto o Relatório de Anhaia Mello de 1929, como a proposta de Prestes Maia de 1934, aprovada em 1938, quando recebeu a denominação de Plano de Melhoramentos Urbanos de Campinas. A partir da leitura destas propostas, identificamos que o debate sobre a disciplina do urbanismo de caráter internacional estava sendo difundido em Campinas, pois as referências ao ideário constituído internacionalmente são muitas. No Relatório de Anhaia Mello de 1929, o urbanista, como era comum em grande parte de sua produção teórica, faz muitas referências ao ideário norte-americano e, no caso da proposta de Prestes Maia, não somente o ideário norte-americano é mencionado, mas também o europeu.

Em relação ao debate internacional no campo do urbanismo o nosso estudo de caso se voltou para a discussão sobre o plano elaborado para a cidade de Marselha, na França, em 1931, pelo urbanista e professor do Instituto de

Urbanismo da Universidade Paris Jacques Greber. O *Plan d'Aménagement et d'Extension de Marseille*, publicado em 1933 e prefaciado por Henri Prost, consiste num plano regional, considerado como o primeiro do gênero na França dentro dos princípios do urbanismo moderno. O arquiteto Jacques Greber, autor do projeto, era um profissional de renome internacional, pois atuou em planos para diversas cidades norte-americanas durante a década de 1910, como Philadelphia, Detroit e Nova York, além de cidades francesas. As atividades desenvolvidas por Greber nos Estados Unidos contribuíram para a difusão do ideário urbanístico desenvolvido na França, bem como o ideário norte-americano fora difundido na Europa.

A incorporação deste estudo de caso na tese se justifica pelas aproximações entre as propostas realizadas para Campinas no mesmo período, ou seja, em relação ao ideário internacional em difusão entre o final da década de 1920 e a década de 1930. O plano elaborado por Jacques Greber para a cidade de Marselha trata-se de um plano de escala regional e aborda todas as questões e necessidades para a remodelação da cidade naquele momento, incluindo a questão da circulação viária, o *zoning* e o reordenamento de sua periferia.

No entanto, não há somente aproximações em relação às propostas para Campinas, mas também afastamentos, especialmente no que se refere as questões da manutenção do traçado já consolidado em algumas vias da cidade e a preservação do patrimônio arquitetônico, pois a proposta de Prestes Maia de 1934, considerou que não havia nenhum edifício significativo a ser preservado no centro histórico de Campinas, ao contrário de Greber, que enfatizou a manutenção de edifícios históricos e sítios arqueológicos em Marselha.

Sobre a abordagem teórico metodológica adotada para o presente estudo, a revisão e análise da produção historiográfica relacionada à história urbana, que pode ser entendida como o estudo das dinâmicas da cidade, ou seja, a cidade por ela mesma; à história do urbanismo, voltada ao estudo da sua constituição como disciplina autônoma, considerando o estudo das maneiras de se projetar, construir e planejar as cidades e à história social forneceram os subsídios para a constituição do arcabouço teórico relacionado à temática do estudo proposto.

Sendo o urbanismo um campo do conhecimento de caráter interdisciplinar, Bernard Lepetit define a interdisciplinaridade como as relações entre práticas científicas especializadas, inscrevendo-se num processo de evolução contínuo no campo das ciências sociais. Segundo ele, este processo é complexo, pois remete a lógicas e temporalidades distintas e que não coincidem. A apropriação das várias ciências sociais, para a análise da História Urbana exige que o papel de cada uma delas seja destacado, assim como a história do urbanismo. Para Lepetit,

[...] a cidade é, em si mesma, um objeto complexo em que se manifestam todos os fenômenos de interação, um conjunto que é mais do que a soma de suas partes. A complexidade do sistema urbano e a evolução de suas formas de organização fazem da cidade um objeto específico, a compreender-se historicamente por si mesmo. (LEPETIT, 2001, pp.39-40)

Pela sua complexidade, a emergência da cidade como objeto de pesquisa não se insere somente no desenvolvimento da historiografia, mas da confrontação cruzada das interrogações das ciências humanas. (LEPETIT, 2001, p. 40)

Ainda sobre a interdisciplinaridade, Lepetit destaca que esta tem o mérito de permitir abordagens mais ponderadas dentro do campo da História Urbana, como um processo controlado de empréstimos recíprocos entre as ciências sociais e a História, de conceitos, problemáticas e métodos de leitura da realidade social. Para Lepetit, é uma prática ambiciosa, porém ele a coloca como uma “[...] Ambição mais limitada, tenho de convir, mas talvez mais acessível, mais produtiva e por isso menos frustrante.” (LEPETIT, 2001, pp. 42-3)

A formação do Urbanismo enquanto disciplina no final do século XIX, remete aos problemas enfrentados pelas cidades europeias e americanas, causados pela insalubridade geral, a ausência de redes de água e esgotos, possibilitando a disseminação de epidemias entre a população urbana. Segundo Donatella Calabi: “No século XIX, o nascimento de um movimento a favor do urbanismo é diretamente ligado a uma sensibilidade generalizada para questões de higiene pública.” (CALABI, 2012, p.81)

Enquanto nos primeiros anos do século XX, as questões de higiene e saúde pública ainda permeiam as discussões sobre a cidade, o crescimento

demográfico e o desenvolvimento industrial cada vez mais acelerado, remetem à necessidade de regulamentar a expansão das cidades através de leis específicas e dos chamados “planos de urbanismo”. A partir desse período, o urbanismo revela-se cada vez mais como disciplina autônoma e, gradativamente, “[...] foi se configurando como um conjunto de instrumentos de projeto e organização do espaço físico urbano, capaz de traduzir-se numa prática técnico-administrativa, ou seja, em uma ciência política.” (CALABI, 2012, p. XXI)

A literatura referente à institucionalização do urbanismo como disciplina, especialmente os estudos sobre o Brasil, foi fundamental para o entendimento do cenário social, político e econômico do período estudado. Esta literatura esclarece que desde a década de 1920, inicialmente na cidade de São Paulo e, após o fim da República Velha, a partir de 1930, com o governo provisório de Getúlio Vargas e o golpe do Estado Novo em 1937, há uma centralização administrativa que definiu os rumos das práticas urbanas no Brasil.

A historiografia que discute as questões do urbanismo e do planejamento urbano paulista, bem como de seus mais destacados representantes, os engenheiros Luiz Ignácio Romeiro de Anhaia Mello e Francisco Prestes Maia, esclarece importantes aspectos da trajetória profissional desses dois engenheiros, tanto na atuação na Escola Politécnica e empresas privadas, quanto na esfera pública. Anhaia Mello é, sem dúvida, o grande teórico do urbanismo paulistano, possuindo uma vasta produção intelectual acerca das questões do urbanismo e do planejamento urbano. Prestes Maia, no entanto, se sobressaiu mais na esfera técnica e na atuação política, como prefeito da cidade de São Paulo.

O livro de Sylvia Ficher, Os Arquitetos da Poli: Ensino e Profissão em São Paulo, traz valiosas informações sobre Anhaia Mello e Prestes Maia, entre outros profissionais que fazem parte das discussões deste estudo, é uma obra fundamental para o entendimento da formação do ideário urbanístico paulista no início do século XX.

Sarah Feldman, em Planejamento e Zoneamento. São Paulo: 1947-1972, a partir de uma minuciosa pesquisa documental, reconstrói o período no qual as ideias dos urbanistas paulistanos ganham destaque, mostrando o processo de construção da legislação de zoneamento defendida por Anhaia Mello e Prestes

Maia, e que viria a ser o instrumento máximo do planejamento na administração pública.

Nadia Somekh, em A cidade vertical e o urbanismo modernizador, ao tratar sobre a questão da verticalização na cidade de São Paulo entre 1920 e 1939, sobre a história do urbanismo e, em particular, sobre o zoneamento, considera que o urbanismo desenvolvido na cidade de São Paulo no período estudado foi *modernizador*, diverso de um urbanismo moderno ou modernista. Somekh ainda traz importantes informações sobre Anhaia Mello e Prestes Maia, não somente sobre a questão da produção do espaço urbano na cidade de São Paulo, mas também sobre o ideário que marcou a trajetória profissional desses dois urbanistas, que, junto com Victor da Silva Freire, são as figuras centrais da urbanística paulistana a partir da década de 1920.

Maria Stella Martins Brescianni, no artigo Estudo da Trajetória Profissional do Engenheiro-Arquiteto Luiz I. R. de Anhaia Mello¹ apresenta um panorama sobre a trajetória, ou percurso profissional de Anhaia Mello, o qual a autora considera como o grande teórico do urbanismo paulistano. Ao dialogar com a produção teórica do engenheiro e com a bibliografia que se debruça sobre a mesma, constitui-se num trabalho que em muito contribuiu para a nossa análise.

Em Urbanismo na Era Vargas: a transformação das cidades brasileiras, coletânea organizada por Vera F. Rezende, encontram-se ensaios que discutem a prática urbanística adotada nas capitais brasileiras a partir da década de 1930, com o início da Era Vargas. Período marcado pelas mudanças no âmbito político do país, com a centralização do poder após o golpe de 1930 e, na esfera econômica, com a desaceleração na economia, devido à crise do café, causada pela quebra da Bolsa de Valores de Nova York em 1929, o que levou ao deslocamento do eixo produtivo para a indústria e a diversificação da produção agrícola.² A década de 1930 também foi marcada por uma série de planos urbanos realizados nas principais cidades brasileiras, com maior intensidade no

¹ In: Da construção do território ao planejamento das cidades – competências técnicas e saberes profissionais na Europa e nas Américas (1850-1930). Org. Ivone Salgado e Angelo Bertoni. São Carlos: RiMa Editora, 2010.

² Conf. FAUSTO, Boris. A revolução de 1930: historiografia e história. São Paulo: Companhia das Letras, 1997. O primeiro capítulo: Burguesia industrial e Revolução de 1930, trata de maneira mais aprofundada o assunto.

período do Estado Novo, iniciado em 1937, no contexto das reformas administrativas e institucionais iniciadas em 1930, pelo governo provisório de Getúlio Vargas. As pesquisas publicadas nesta coletânea exploram essas questões.

Dentre os trabalhos publicados nesta coletânea, no artigo As Comissões de Planos de Cidade na Era Vargas, Sarah Feldman parte da análise dos mecanismos criados na esfera federal para discutir as Comissões de Planos de Cidade³ no contexto da reforma administrativa do período. O formato adotado das instituições foi parte da estratégia para a implantação do governo provisório em 1930, no qual todos os órgãos legislativos e deliberativos foram extintos⁴, no intuito de garantir a subordinação de todas as esferas organizacionais do país ao governo federal. Nesse período, os municípios passaram a ter seus prefeitos nomeados por interventores federais nos estados para exercer todas as funções legislativas e executivas.⁵ Este ensaio é fundamental para a nossa análise, pois esclarece como as questões de urbanismo foram conduzidas durante o período de exceção do governo de Getúlio Vargas.

Maria Cristina da Silva Leme em São Paulo: conflitos e consensos para a construção da metrópole: 1930-1945, analisa a atuação de Anhaia Mello e Prestes Maia, cuja atuação na administração municipal da cidade de São Paulo foi marcada por novas leis, projetos e intervenções no seu tecido urbano. Este trabalho é fundamental para o entendimento das relações políticas do período varguista.

Para os assuntos mais específicos sobre o fim da Primeira República (ou República Velha), entre o golpe de 1930 (Revolução de 1930) e o golpe do Estado Novo, de 1937, privilegiamos a literatura clássica sobre o tema, com as obras de Boris Fausto, A revolução de 1930: historiografia e história e de Thomas E. Skidmore, Brasil: de Getúlio a Castello (1930-64). Estes dois trabalhos deram

³ As Comissões de Planos podem ser entendidas como parte de um processo de construção do saber técnico voltado à demanda da realidade urbana das cidades brasileiras. Uma concepção de plano começa a se delinear a partir do final da década de 1940, quando entra em cena o zoneamento como instrumento de planejamento urbano, que já vinha sendo enunciado durante a Era Vargas.

⁴ Congresso Nacional, Assembleias Estaduais e Câmaras Municipais.

⁵ Decreto nº 19.398, de 11 de novembro de 1930. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-19398-11-novembro-1930-517605-publicacaooriginal-1-pe.html>> Acesso em: 11 ago. 2014.

suporte à nossa análise, especialmente no que se refere às rupturas políticas ocorridas na década de 1930, que interromperam a dinâmica da discussão sobre a questão do urbanismo. Outros trabalhos poderiam ter sido incorporados, como O livro de Edgar de Decca “1930, o silêncio dos vencidos: memória, história e revolução”, que é sem dúvida, uma obra clássica sobre o período em questão. No entanto, para a elaboração deste estudo, a proposta do autor não era cabível. O autor aborda a questão da organização política do proletariado paulista e o conflito travado com a burguesia, sendo que esta última saiu vitoriosa. Segundo o autor, a análise empreendida se voltou para o desmonte “[...] dos mecanismos pelos quais os discursos políticos produziram este fato histórico [a Revolução de 1930, cuja denominação ele refuta] visando a sua própria legitimação.” (DE DECCA, 2004, p. 16) Neste sentido, assim como de Decca, nós também refutamos a denominação de “Revolução de 1930”, pois se trata de golpe de Estado e não um movimento realmente revolucionário no sentido estrito do termo.

Em relação à historiografia local, três trabalhos foram relevantes: Campinas: o despontar da modernidade, de Ricardo Badaró, fornece informações relevantes sobre o Plano de Melhoramentos Urbanos de Campinas. Antonio da Costa Santos, em Campinas, das origens ao futuro: compra e venda de terra e água e um tombamento na primeira sesmaria da Freguesia de Nossa Senhora da Conceição das Campinas do Mato Grosso de Jundiaí (1732-1992). Apesar do objeto de estudo de Antonio da Costa Santos não ser especificamente a questão da remodelação da cidade nas décadas de 1920 e 1930, faz uma discussão importante sobre a presença de Anhaia Mello e Prestes Maia em Campinas, além de fornecer informações relevantes sobre o cenário político do período. A tese de doutorado de Silvia Amaral Palazzi Zakia, Construção, arquitetura e configuração urbana de Campinas nas décadas de 1930 e 1940. O papel de quatro engenheiros modernos, é um trabalho muito relevante para o nosso estudo, pois fornece informações muito importantes sobre os agentes ligados às questões do urbanismo em Campinas nas décadas de 1930 e 1940. A tese em questão foi recentemente publicada (2017) sob o título Uma nova paisagem urbana: Campinas dos anos 30 e 40.

Sobre as fontes utilizadas para a construção do estudo de caso sobre Marselha foram consultados:

O Memorial Descritivo do *Plan d'Aménagement et d'Extension de Marseille*, 1931, cuja publicação é de 1933, e se encontra no acervo da Biblioteca do Museu de História de Marselha. O memorial descritivo apresentado por Jacques Greber contém sua proposta formal para Marselha e suas concepções sobre a questão do urbanismo naquele momento. Esta publicação foi prefaciada por Henri Prost que, assim como Greber, era professor do Instituto de Urbanismo da Universidade de Paris. No prefácio de Henri Prost, o que mais nos chamou à atenção foi o fato de Prost apontar que o plano de Greber para Marselha era muito completo, seguindo as doutrinas do moderno urbanismo francês, porém, foi possível identificar que o ideário apontado por Prost neste prefácio não era somente francês, ou difundido somente na França, mas todos os aspectos levantados estavam em discussão nos demais países europeus, nos EUA, bem como no Brasil e em Campinas, na propostas de Anhaia Mello e Prestes Maia, o que contribuiu para a nossa hipótese sobre o caráter internacional da nova disciplina do urbanismo.

A Revista *La Vie Urbaine*, nº 17, de setembro de 1933, publicou um artigo para a divulgação da publicação em formato de livro do plano de Greber para Marselha, considerado pelo articulista como “uma lição de urbanismo”. Na Revista *Urbanisme*, nº 3, junho de 1932, foi abordada a proposta de renovação do bairro la Bourse. No nº 19, de outubro de 1933, do mesmo periódico encontramos outro artigo sobre o plano de Marselha, no qual foram também reproduzidos mapas e croquis publicados no Memorial Descritivo, onde também o articulista questiona se a municipalidade de Marselha iria implantar de fato o plano proposto, dentro dos princípios do urbanismo moderno e em concordância com a Lei Cornudet (1919-1924).

A leitura dos artigos acima citados e publicados nos periódicos franceses de maior destaque na década de 1930, nos deu uma dimensão maior sobre a discussão em torno do plano de Marselha e da forma como este estava sendo divulgado na época em periódicos especializados no campo do urbanismo. Tanto a revista *La Vie Urbaine* como a *Urbanisme* eram periódicos cujo corpo editorial era formado por profissionais ligados ao campo do urbanismo na

França, sendo o primeiro uma publicação do Instituto de Urbanismo da Universidade de Paris e o segundo com a colaboração de diversas instituições ligadas às questões urbanas como o *Musée Social* e a *Société Française des Urbanistes*.

Durante a consulta a estes periódicos, encontramos a publicação de um trabalho elaborado pelo primeiro brasileiro a se diplomar em urbanismo pelo Instituto de Urbanismo da Universidade de Paris em 1930: trata-se do arquiteto Atílio Corrêa Lima. Seu trabalho-tese *Avant-Projet d'Aménagement et D'Extension de la Ville de Niterói – au Brésil* foi publicado na revista *La Vie Urbaine*, nº 8, março de 1932 e no nº 9, de maio de 1932.

A revista *La Vie Urbaine* faz parte do acervo da Biblioteca do Hôtel de Ville de Paris e a revista *Urbanisme* se encontra no acervo da Biblioteca da *Cité de l'Architecture et du Patrimoine* em Paris. A consulta a estes documentos foi realizada durante o período de estágio de pesquisa na França, no âmbito do Programa de Estágio de Pesquisa no Exterior (PDSE/CAPES) entre os meses de março e junho de 2017, que foi supervisionado pelo Prof.º Dr.º Angelo Bertoni da Aix-Marseille Université, que também é o coorientador desta tese.

Para o estudo sobre Campinas, foram consultados os relatórios produzidos pela Prefeitura Municipal de Campinas entre os anos de 1927 até 1940. A partir destes relatórios, foi possível acompanhar as ações da Prefeitura Municipal e da Repartição de Obras e Viação acerca da remodelação da cidade, como a encomenda da planta cadastral pelo prefeito Orosimbo Maia em 1928, além da proposta de Prestes Maia reproduzida nos relatórios de 1934 e 1935.

Além dos relatórios, foram também consultadas as Atas das Comissões de Urbanismo formadas em Campinas a partir de 1931. A “Acta da Comissão Consultiva do Plano da Cidade”, ou seja, da primeira comissão de urbanismo organizada em 1931, após indicação no Relatório entregue por Anhaia Mello em 1929, apresenta as discussões em torno da necessidade de um plano de urbanismo, mesmo sem a definição de um profissional responsável pela elaboração do plano. Esta comissão teve um curto período de funcionamento, que ocorreu entre fevereiro e abril de 1931, quando encerrou suas atividades com o afastamento do prefeito nomeado e presidente da comissão José Pires

Netto após o fim do apoio do Partido Democrático ao interventor federal no Estado de São Paulo e ao governo provisório de Getúlio Vargas.

Para além das discussões sobre a remodelação de Campinas, a leitura deste documento nos forneceu a dimensão sobre como cenário político do Brasil após o golpe de 1930 interferiu nas questões da cidade e, conseqüentemente na produção do espaço urbano em Campinas, pois as esferas da discussão sobre a questão do urbanismo, representadas pelas autoridades municipais e pela Comissão Consultiva do Plano da Cidade, foram afetadas tanto pela centralização do poder engendrada pelo governo de Vargas como pelas disputas políticas entre situacionistas e oposicionistas, que esvaziaram o debate sobre o urbanismo na cidade.

A “Acta da Comissão de Urbanismo” de 1935, a segunda comissão de urbanismo organizada em Campinas é um documento muito relevante, que mostra o panorama da discussão acerca da remodelação da cidade, agora com um urbanista contratado: Francisco Prestes Maia. O engenheiro esteve presente em várias reuniões desta comissão e, desta forma, foi possível entender melhor a discussão da sua proposta para Campinas. A “Acta da Comissão de Melhoramentos Urbanos”, quando a Comissão de Urbanismo passou a ser assim denominada (1937), analisamos o período entre 1937 e 1938, ou seja, o período entre o golpe do Estado Novo e a aprovação do Plano de Melhoramentos Urbanos através do Ato nº 118, de 1938.

Outra importante fonte de informação para a construção deste estudo foi o jornal O Estado de São Paulo (acervo digital), onde encontramos matérias que trataram sobre a questão do urbanismo em Campinas no período privilegiado neste estudo. Além dessas reportagens, onde em diversos momentos foram cobradas ações da municipalidade em relação ao urbanismo, é possível também encontrar a reprodução de sessões da Câmara Municipal de Campinas entre 1927 e 1930, ou seja, antes do fechamento da mesma.

A justificativa para o uso desse tipo de fonte documental neste estudo, ou seja, um jornal de circulação diária, sediado na cidade de São Paulo e que circulava nas cidades de maior destaque no interior (este jornal possuía uma sucursal em Campinas desde 1917), é porque a imprensa no período estudado publicava também documentos oficiais dos órgãos públicos, funcionando como

uma espécie de “Diário Oficial” dos municípios, estados e do distrito federal. Obviamente que não se trata de uma publicação neutra, pois seria muita ingenuidade afirmar que a imprensa do período apoiava ou não tal corrente de pensamento, partidos políticos da ocasião etc.; neste caso, ficou claro que O Estado de São Paulo apoiava o Partido Democrático.

Apesar de Campinas possuir outros periódicos em circulação no período estudado, como o Diário do Povo e o Correio Popular, o jornal O Estado de São Paulo foi uma fonte muito importante para este estudo. Utilizamos também o jornal Correio Paulistano, no qual foi publicado na íntegra o Relatório produzido por Anhaia Mello em 1929, como informação essencial para a nossa análise. Desta maneira, sendo o jornal o principal veículo de comunicação naquele período, pois publicava as discussões da câmara municipal sobre os mais diversos assuntos do município, ou seja, informações de interesse público a todos que tivessem acesso a este meio de comunicação.

Sobre os documentos técnicos, utilizamos para a elaboração desta tese a Planta Cadastral de 1929 elaborada por Jorge de Macedo Vieira e Carl Alexander Oelsner, encomendada pelo prefeito Orosimbo Maia em 1928, pois um levantamento cadastral completo era visto como essencial para o desenvolvimento de um plano de remodelação da cidade. Esta base cadastral possui altíssima qualidade técnica, é composta por 27 pranchas em escala 1:1000, nas quais é possível observar a numeração dos lotes existentes nas ruas da cidade. Foram também confeccionadas pranchas correspondentes aos quarteirões da área central da cidade, nas quais foi possível identificar alguns edifícios demolidos durante o processo de implantação do Plano de Melhoramentos Urbanos, iniciado a partir do final da década de 1930.

Neste estudo, também foi utilizada a legislação produzida no período privilegiado. No cenário internacional, a Lei Cornudet (1919-1924), que determinava que as cidades francesas com 10 mil habitantes deveriam possuir seu plano de urbanismo; a *Standard City Planning Enabling Act*, lei federal norte-americana que dispunha sobre todos os aspectos que envolvem um plano de urbanismo. Estas duas leis foram citadas na produção teórica de Anhaia Mello, bem como Prestes Maia também sugeria que a legislação norte-americana era a mais adequada e um exemplo a ser seguido.

Para o estudo sobre Campinas, também foi utilizada a legislação municipal referente às questões do urbanismo, como o Decreto nº 11, de 19 de fevereiro de 1931, que criou a Comissão Consultiva do Plano da Cidade; o Decreto nº 76, 16 de março de 1935, que lançou o novo Código de Construções da cidade, que serviu como base legal para o início da verticalização da sua área central; o Ato nº 118, de 23 de abril de 1938, que aprovou o Plano de Melhoramentos Urbanos de Campinas, no qual constatamos que a proposta aprovada (Prestes Maia, 1934) foi de um plano viário.

O período em questão, ou seja, o que se convencionou chamar de “Era Vargas (1930-1945)”, sendo um período de grande centralização do poder e rupturas na estrutura política do país, a legislação lançada pelo governo provisório de Vargas e após o golpe do Estado Novo também foi utilizada, pois como já mencionado, a partir de centralização do poder e desmantelamento da estrutura política no país, a legislação federal da década de 1930 garantiu que todos os municípios ficassem totalmente à mercê das decisões dos interventores estaduais, passando, obviamente, pelo presidente da República, notadamente a partir de 1937, quando a ditadura foi oficialmente instituída.

A partir da análise das fontes primárias e com suporte da bibliografia voltada para Campinas, em particular, e sobre o urbanismo, de maneira geral, estruturamos a tese em dois capítulos, que foram construídos levando em consideração a análise sobre o debate e a difusão internacional do urbanismo no Brasil, em São Paulo e também em Campinas. Esta difusão nas décadas de 1920 e 1930, se deu através da produção teórica (Anhaia Mello) e na elaboração de planos (Relatório de Anhaia Mello, 1929 – Prestes Maia – propostas de 1934 e 1935, Plano de Melhoramentos Urbanos), nas quais o ideário difundido internacionalmente era constantemente mencionado.

O Capítulo I, *O debate internacional no campo do urbanismo nas primeiras décadas do século XX*, apresenta a discussão acerca da formação da disciplina no período anterior à Primeira Guerra Mundial, entre 1850 e 1914, quando há a difusão de uma série de ideias, instrumentos técnicos e administrativos para a intervenção nas cidades, cujos problemas enfrentados nas cidades industriais há muito se agravavam. Foi neste momento em que a circulação de saberes sobre o urbano e a cidade ficou cada vez mais intensa, realizada através de

publicações especializadas e eventos que divulgavam um novo ideário e novas práticas na forma de publicações especializadas⁶ e grandes eventos⁷, já voltados para o debate deste novo campo do conhecimento, contando inclusive com a participação de brasileiros, como Victor da Silva Freire. No mesmo período, entidades profissionais⁸ de caráter multidisciplinar também começaram a ser organizadas na Europa e nos Estados Unidos e exerceram um papel fundamental na formação da disciplina. No período entre guerras, na década de 1920, ocorre a afirmação da disciplina, quando a prática projetual no campo do urbanismo tornou-se mais intensa, pois havia a necessidade da reconstrução das cidades europeias arrasadas durante a guerra. Nos Estados Unidos e no Brasil nas primeiras décadas do século XX, há uma divulgação significativa de novos projetos e ideias. No item *Plan d'Aménagement et d'Extension de Marseille – Jacques Greber, 1931*, apresentamos um estudo de caso sobre o emblemático plano para a cidade portuária de Marselha, na França, elaborado pelo professor do Instituto de Urbanismo da Universidade de Paris Jacques Greber, em 1931. Neste item, apresentamos o contexto no qual o plano foi encomendado pela municipalidade em concordância com a Lei Cornudet de 1919, e ampliada em 1924, e a atuação de Jacques Greber em cidades norte-americanas entre 1910 e 1917. Na sequência, apresentamos O Memorial Descritivo do *Plan Greber*, com uma análise da proposta para Marselha, considerada a primeira do gênero na França dentro dos princípios do urbanismo moderno. A proposta consiste na renovação da área central de Marselha e do porto (*Vieux Port*), zoneamento, a construção de grandes vias de circulação, formada por com vias radiais e circulares e autoestradas, reordenamento da

⁶ Alguns exemplos de publicações especializadas. Europa (França): *La cité-jardin*, de Georges Benoit Lévy (1911), entre outros; Inglaterra: *Town Planning in Practice*, de Raymond Unwin (1909), entre outros; Brasil: Melhoramentos de São Paulo, de Victor da Silva Freire (1911) e A cidade salubre (1914), entre outros. EUA: *Cities in Evolution*, de Patrick Geddes (1915), entre outros. Revistas: França: *Revue La Vie Urbaine* – 1919- 1939; *Revue Urbanisme* – 1932-1945; *Revue l'Architecture d'Aujourd'hui* – 1930-atual, entre outros. Brasil: Revista Politécnica (1905), entre outros.

⁷ Eventos Europa e EUA: *Exposition Universelle de Paris*, 1889; *Chicago World's Faire*, 1893, (reunião da *American Institute of Civil Engineers*); *National Conference of City Planning*, Washington, 1909; *Garden City and Town Planning Conference*, Inglaterra, 1909; *Town Planning Conference*, do *Royal Institute of Architects* (Riba) Londres, 1910; Exposições de Berlin e Düsseldorf, 1910, entre outros.

⁸ Entidades profissionais na Europa e EUA: *Musée Social*, 1894; *Garden City Association*, 1899; *Association Générale des Ingénieurs Architectes et Hygiénistes Municipaux*, em Paris, em 1906 (Victor da Silva Freire e Saturnino de Brito eram associados); *Town Planning Institute*, Inglaterra, 1909; a *Société Française des Architectes-Urbanistes*, 1913, entre outros.

periferia, parques públicos, locais turísticos, reservas naturais e preservação do patrimônio arquitetônico e sítios arqueológicos. A proposta de Greber para Marselha se insere nos postulados da urbanística do século XX, presente nos diversos países europeus e nos Estados Unidos, bem como no Brasil. No final do Capítulo I, apresentamos breves comentários sobre o plano adotado em 1941, o denominado Plan Beaudoin, que consistiu num plano estritamente viário, com a construção da denominada *Autoroute Nord*.

O Capítulo II *O debate sobre o urbanismo em Campinas entre as décadas de 1920 e 1940*, foi dividido em duas partes: Na Parte I, apresentamos a discussão acerca da necessidade da remodelação de Campinas, levantada pelo então prefeito Orosimbo Maia em 1927, quando ele argumentou sobre a necessidade de um levantamento cadastral para a cidade e encomendado no ano seguinte, em 1928, cujo trabalho fora confiado aos engenheiros Jorge de Macedo Vieira e Carl A. Oelsner, enquanto as discussões sobre um plano para Campinas estavam em pauta na Câmara Municipal. Em 1929, com a Planta Cadastral de Campinas pronta e após intensos debates sobre a remodelação da cidade, o engenheiro e professor da Escola Politécnica de São Paulo, Luiz I. R. de Anhaia Mello, a convite do prefeito visitou a cidade e elaborou um Relatório, no qual o engenheiro fornece orientações acerca da elaboração de um plano de urbanismo para Campinas, além de fazer referências ao ideário urbanístico norte-americano. Em 1930, estas discussões continuaram, porém foram interrompidas com o golpe de 1930. Após a tomada do poder federal por Getúlio Vargas em novembro de 1930, houve uma série de alterações na estrutura da administração pública do país, como o fechamento das câmaras municipais e assembleias legislativas nos estados, que afastaram prefeitos, vereadores e governadores dos seus cargos; com o prefeito Orosimbo Maia afastado e a câmara municipal dissolvida, o debate sobre o urbanismo seria esvaziado. No item *A Comissão Consultiva do Plano da Cidade de 1931*, procuramos mostrar como a discussão sobre o urbanismo em Campinas foi retomada, tendo como marco a criação da referida comissão após a nomeação do prefeito José Pires Netto. As tensões políticas do período, com o fim o apoio do Partido Democrático – ao qual o prefeito Pires Netto era filiado – ao governo provisório de Getúlio Vargas, a comissão se dissolveu em abril de 1931. Em 1932, ocorreu o

Movimento Constitucionalista, e o debate sobre o urbanismo em Campinas somente seria retomado em 1933. No item *A Conferência de Carlos W. Stevenson no Rotary Club de Campinas em 1933 – uma nova proposta para o urbanismo em Campinas*, procuramos analisar como o debate local foi retomado a partir de uma proposta viária apresentada durante a conferência pelo engenheiro ferroviário Carlos W. Stevenson. Para construir esta proposta, Stevenson se baseou em conceitos que encontrou no livro do urbanista francês Jean Raymond, *Guide Pratique de l'Urbaniste*, de 1933, demonstrando sua atualização em relação ao do ideário urbanístico internacional, bem como a difusão desse ideário em Campinas.

Na Parte II, *O Plano de Melhoramentos Urbanos de Campinas*, procuramos apresentar brevemente o contexto político após a guerra paulista de 1932, e os acertos entre os conselheiros municipais e o interventor federal no estado de São Paulo Armando de Salles Oliveira, em 1934, para a contratação do engenheiro Francisco Prestes Maia para a elaborar um plano de remodelação para Campinas. Procuramos ainda analisar as propostas de Prestes Maia no item *A Exposição Preliminar de Prestes Maia do plano para Campinas, de 1934*, na qual o urbanista aborda a ideia do *comprehensive planning*, ou plano abrangente, além de destacar suas filiações ao ideário da urbanística internacional, ou seja, o norte-americano, que ele considerava como o melhor exemplo de legislação e o alemão, em relação à técnica. Na sequência, o item *A segunda Comissão de Urbanismo*, aborda a retomada das atividades da referida comissão a partir de 1935, bem como as discussões durante as suas reuniões, que contou com a presença de Prestes Maia em algumas ocasiões. No item *O estudo preliminar de Prestes Maia para o zoning em Campinas*, procuramos entender a proposta do urbanista em relação à aplicação do *zoning* na cidade que representava uma inovação: o zoneamento estruturado a partir da unidade de vizinhança (*neighborhood unit*) e que deveria ser aplicado na área de expansão da cidade. Com o golpe do Estado Novo em 1937, a ditadura varguista seria finalmente implantada no Brasil e os trabalhos da Comissão de Urbanismo foram brevemente interrompidos. Em 1938, o plano proposto por Prestes Maia, já aprovado pela municipalidade e pela comissão de urbanismo, denominado Plano de Melhoramentos Urbanos, foi oficialmente aprovado pelo

Ato nº 118, de 23 de abril de 1938, na forma de um plano viário, voltado à abertura de grandes avenidas na área central de Campinas, favorecendo o setor imobiliário da cidade, com a demolição do patrimônio histórico para a construção de edifícios modernos. No item *Exposição-Feira do Bicentenário de Campinas de 1939, e a difusão do Plano de Melhoramentos Urbanos de Prestes Maia*, procuramos apresentar como o Plano de Melhoramentos Urbanos aprovado em 1938 foi divulgado para a população de Campinas durante o evento que comemorou o suposto bicentenário da cidade em 1939. A Exposição-Feira do Bicentenário de Campinas, de alcance regional, foi um evento que pode ser inserido numa tradição iniciada a partir da segunda metade do século XIX, com as chamadas Exposições Universais (Londres, 1851; Paris, 1855-1889, 1900; Filadélfia, 1876; Chicago, 1893), dos congressos temáticos e eventos voltados ao campo do urbanismo, como foi o caso da exposição de Berlim de 1910, onde foi apresentado o Plano de Chicago (Daniel Burnham, 1909) no momento em que a divulgação de planos em eventos temáticos foi adotada como prática comum.

Capítulo I
O debate internacional no campo do urbanismo nas primeiras décadas do século XX

O urbanismo como disciplina autônoma formou-se no final do século XIX, como um conjunto de teorias e práticas voltadas para o equacionamento dos problemas das cidades industriais, causados pelo crescimento urbano acelerado e insalubridade geral de tais cidades. Uma série de instrumentos técnicos e administrativos foi desenvolvida nos últimos 150 anos no intuito de organizar as cidades. Profissionais de diversas áreas do conhecimento, engenheiros, arquitetos, médicos, sociólogos etc., se debruçaram sobre questões que se colocavam sobre a necessidade do planejamento urbano face ao processo de urbanização.

Donatella Calabi, quando analisa a história do urbanismo europeu, situa o período de formação do urbanismo entre 1859 e 1913, período no qual são definidos seus instrumentos analíticos, bem como práticas projetuais e normas legislativas que seriam aplicadas na cidade, muitas delas em parte ainda utilizadas nos dias atuais, como é o caso do zoneamento, divisões em lotes, do parcelamento de glebas, das tipologias de edificações e viárias etc. Este período foi decisivo para a formação e difusão da cultura urbanística. Profissionais começaram a se organizar num campo mais ou menos específico e passaram a divulgar suas ideias voltadas para a intervenção nas cidades, impulsionando a formação de um novo *corpus* disciplinar autônomo. (CALABI, 2012, pp. 3-4)

Calabi afirma que, até a eclosão da Primeira Guerra Mundial,

[...] é constituída uma espécie de sociedade urbanística internacional ativa e preocupada em divulgar seu raio de atuação e em organizar circunstâncias propícias para comparações e trocas. Passa-se do levantamento de “questões” polêmicas à divulgação das mesmas. Não existe a menor dúvida que nos anos da virada do século é desenvolvida uma “internacional do urbanismo”, onde o nível das trocas entre os diversos países europeus torna-se um ponto de referência das ações e das diretrizes políticas, como em uma arena onde diversos pontos de vista nacionais competem. (CALABI, 2012, p. 4)

A circulação internacional dos saberes sobre a cidade e o urbano, não somente entre os países europeus, como analisado por Calabi, passa também pelas Américas, sendo os Estados Unidos uma das referências em relação à difusão e práticas de um ideário constituído internacionalmente. Essas trocas se davam através de publicações especializadas, congressos e exposições, onde planos eram divulgados ao público.

Para os historiadores do urbanismo – *city planning*, o período entre 1904 e 1914 é considerado fundamental para a emergência da nova disciplina; é neste período que se dá o debate em torno da formação deste campo de saber. Neste debate, de caráter interdisciplinar e internacional, muitas publicações divulgavam as experiências europeias na América, sobretudo as alemãs; assim como as experiências americanas foram difundidas na Europa. Esta troca de experiências foi emblemática na construção da disciplina urbanística e foi marcada pela promoção de exposições, conferências, encontros e contatos pessoais entre os profissionais pioneiros neste campo de conhecimento. (COLLINS, 2005, p. 21)

Para Calabi, o período anterior a Primeira Guerra Mundial, na Europa, é o momento da grande difusão das ideias da nova disciplina emergente: “[...] avant 1914, dans toute l’Europe et surtout en Angleterre, le caractère opérationnel de l’urbanisme passe plus par la diffusion de idées que par le dessin de plans d’aménagement.”⁹ (CALABI, 2001, p. 92)

Todas essas questões sobre a formação do urbanismo como disciplina autônoma no final do século XIX já foram muito debatidas pela historiografia internacional¹⁰ e também no Brasil.¹¹ Nesse sentido, para a construção do nosso estudo, se faz necessário discutir a afirmação da disciplina no século XX, sobretudo no período entre guerras, momento da reconstrução das cidades europeias arrasadas, quando a prática projetual no campo do urbanismo é intensa. Da mesma maneira, neste período nos Estados Unidos há uma divulgação de novos projetos e ideias, assim como no Brasil. O intuito então é

⁹ [...] antes de 1914, em toda a Europa e sobretudo na Inglaterra, o caráter operacional do urbanismo é mais uma questão da difusão das ideias do que da elaboração de planos de desenvolvimento. Tradução livre nossa.

¹⁰ Principais obras de referência internacionais: CALABI, Donatella. História do urbanismo europeu: questões, instrumentos, casos exemplares, 2012; CLAUDE, Viviane. Faire la Ville: Les métiers de l’urbanisme au XXe siècle, 2006; COLLINS, Christiane Crasemann. Werner Hegemann and the Search for Universal Urbanism, 2005; HALL, Peter. Cidades do amanhã (*Cities of Tomorrow* – 1ª ed. 1988). Uma história intelectual do planejamento urbano no século XX. CHOAY, Françoise. O urbanismo (1ª ed. 1965).

¹¹ Principais obras de referência Brasil: LEME, Maria Cristina da Silva (coord.). Urbanismo no Brasil – 1895-1965. SOMEKH, Nadia. A cidade vertical e o urbanismo modernizador (1ª ed. 1997); FELDMAN, Sarah. Planejamento e Zoneamento. São Paulo: 1947-1972, 2005. COSTA, Luiz Augusto Maia. Nem tudo era europeu: a presença norte-americano no debate do urbanismo paulista (1886-1919), 2014. TOLEDO, Benedito Lima de. Prestes Maia e as Origens do Urbanismo Moderno em São Paulo, 1996. FICHER, Sylvia. Os Arquitetos da Poli: Ensino e Profissão em São Paulo, 2005. CAMPOS, Candido Malta Campos. Os rumos da cidade: Urbanismo e modernização em São Paulo, 2002.

discutir o debate construído internacionalmente, observando como se deu a circulação das ideias no campo do urbanismo neste período.

A partir de 1850 até o final do século XIX, grandes eventos serviram como canais de divulgação da nova disciplina, como é o caso das grandes exposições universais, notadamente as exposições de 1889 e 1900, em Paris. Esses grandes eventos¹² contavam com a presença de profissionais como engenheiros e arquitetos, onde os primeiros apresentaram soluções no campo da engenharia sanitária e viária e, os segundos, estavam mais voltados a estética das construções e a preservação do patrimônio histórico edificado.

De acordo com Viviane Claude, o uso da palavra urbanismo antes de 1914, indica um “novo domínio do conhecimento”, do exercício de uma nova prática/função, da união entre ciência e arte, também usada para destacar as novas responsabilidades que as autoridades públicas teriam que assumir, ou seja, também a união da prática do profissional do urbanismo entre o poder e política local. (CLAUDE, 2006, pp. 6-7)

Claude ainda afirma que a palavra “urbanismo” entrou em uso na língua francesa em 1910, mais tarde do que em outras línguas, designando um campo do conhecimento que se voltava para o estudo histórico, econômico e geográfico das cidades. Segundo esta autora, há uma certa confusão em relação ao uso e significado do termo urbanismo no período anterior à Primeira Guerra Mundial, o qual por diversas vezes foi confundido com a palavra “urbanização”. (CLAUDE, 2006, p. 7)

Sobre o léxico francês, Calabi afirma que:

[...] De “urbain” derivam as expressões “art urbain” e “urbanisation”. No início do século XX, Marcel Poëte inicia os “études urbains” e a escola correspondente; a palavra “urbanisme” se afirma como ciência da evolução da cidade. (CALABI, 2012, p. XXVI)

Dessa maneira, conforme afirma Calabi, as palavras usadas na designação do termo “urbanismo” na França, são utilizadas no âmbito do *Musée*

¹² Em 1883, durante a *Chicago World's Fair* ocorreu o encontro do *American Institute of Civil Engineers*. Nas *Expositions Universelles de Paris*, e também em Bruxelas, em 1898 e 1900, abrigaram os *Congrès d'Art Public*. Em 1903, ocorre um evento autônomo em Dresden, com uma exposição e seminário de urbanismo. Em 1906, em Londres, ocorreu o *VII International Congress of Architects*, com a presença dos já renomados urbanistas Charles Buls, Raymond Unwin e Joseph Stüben. (SIMÕES JUNIOR, 2014, pp. 1-2)

Social, do qual Marcel Poète era membro e, em 1911, com a fundação da *Société Française des Architectes-Urbanistes*, é ainda utilizada para definir estudos históricos e pressupostos futuros sobre as cidades, ou ainda utilizando a expressão “*sciences des plans des villes*”, talvez a mais próxima da expressão em língua inglesa “*town planning*”. (CALABI, 2012, p. XXVI)

Nos primeiros anos do século XX, na França, a grande preocupação era transformar o espaço de acordo com a nova realidade social e econômica, que esbarra numa série de leis antigas de construção e ordenamento das cidades. As aplicações dessas práticas eram realizadas, em geral, por funcionários municipais ou agentes do estado, engenheiros, arquitetos, agrimensores. As práticas mais sistematizadas somente ganharam força no período posterior, ou seja, após a Primeira Guerra Mundial.

Quando a ciência do urbanismo nasce, a cidade já há muito existente passa por intervenções planejadas a partir de projetos individuais, com o respaldo de medidas do poder público. Segundo Claude, não se pode explicar a origem do urbanismo através de uma figura individual, mas a partir de um grupo: no caso da França, Haussmann com suas grandes políticas; mais tarde, grandes legislações urbanas na década de 1940, ou através das grandes teorias dos anos 1960, apontando o progresso nas ideias e nas práticas:

Cette approche par le “progrès” prendre appui sur le postulat – ou la croyance – que le phénomène urbain est de mieux en mieux connu et qu’il peut être de mieux en mieux maîtrisé. Elle fait d’urbanisme une Science, celle dont le urbanistes assureraient l’application.¹³ (CLAUDE, 2006, p. 9)

Levando em consideração o caráter internacional da nova disciplina do urbanismo e partindo da proposição de Claude, temos diversos grupos em diferentes países, sobretudo entre o final do século XIX e o início do século XX, que estão discutindo as questões urbanas e os problemas das cidades. Esses grupos se reuniam em congressos, exposições: A *Exposition Universelle de Paris*, de 1889, a *Chicago World’s Faire*, em 1893, com a reunião da *American Institute of Civil Engineers*, *National Conference of City Planning*, em

¹³ Esta abordagem pelo “progresso” baseia-se no postulado – ou crença – de que o fenômeno urbano está se tornando cada vez mais conhecido e que pode ser cada vez melhor controlado. Ele faz do urbanismo uma Ciência, aquela cujos urbanistas asseguram a aplicação. Tradução livre nossa.

Washington, em 1909, *Garden City and Town Planning Conference*, na Inglaterra, em 1909, a *Town Planning Conference*, do *Royal Institute of Architects* (Riba) organizada em Londres, em 1910, entre outros. (CALABI, 2012, pp. 161-3; SIMÕES JUNIOR, 2014, n.p.)

Nesse sentido, passaram também a se organizar em entidades profissionais: a *Garden City Association*, organizada em 1899, a *Association Générale des Ingénieurs Architectes et Hygiénistes Municipaux* em Paris, em 1906, o *Town Planning Institute*, organizado na Inglaterra em 1909, a *Société Française des Architectes-Urbanistes*, em 1913, entre outros. (BERTONI, 2006, p. 50; CALABI, 2012, pp. 161-3)

Assim, a partir da década de 1880, eventos mais específicos e voltados ao urbanismo se disseminaram em caráter internacional, não se limitando apenas a França, ou a Europa, sendo também organizados nos Estados Unidos.

No século XX, vários eventos voltados à nova disciplina do urbanismo foram realizados na Europa, de caráter internacional sendo que, em alguns deles, foram apresentados planos elaborados para cidades americanas. Além desses eventos, a produção teórica foi muito ativa, com publicações europeias, norte-americanas e também brasileiras, como “A cidade salubre”, de 1911, de Victor da Silva Freire.

Nos primeiros fóruns e congressos internacionais de urbanismo, alguns profissionais brasileiros como Saturnino de Brito, Afrânio Peixoto, Arthur Motta marcaram presença nestes eventos. Victor da Silva Freire foi um dos mais assíduos participantes desses fóruns e esteve presente em 1910, na *Town Planning Conference*, em Londres e, em 1913, no *First International Congress* em Gand, Bélgica, como *Delegate for the City of São Paulo – Brazil*. Em 1926, no Congresso de Milão apresentou o trabalho intitulado *Développement et aménagement des villes dans l'intérêt de la circulation*. (COSTA, 2011, p. 131; RETTO JÚNIOR, 2016, p. 20)

Freire ainda fazia parte de algumas associações profissionais internacionais de destaque, quais sejam: Associação dos Engenheiros Civis Portugueses, *Société des Ingénieurs Civils de France* e *Institution of Civil Engineers* de Nova York. (BERTONI, 2015, p. 79)

Freire assumiu a Diretoria de Obras Municipais de São Paulo em 1889, durante a gestão do Conselheiro Antônio Prado, permanecendo à frente desta repartição até 1926. Na Escola Politécnica, permaneceu entre 1898 e 1934, como professor e diretor da instituição entre 1933 e 1934. José Geraldo Simões Junior afirma que Freire “[...] foi o principal responsável pelo traslado desse ideário internacional para o Brasil, no período anterior à Primeira Guerra Mundial”. (COSTA, 2011, p. 21; SIMÕES JUNIOR, 2014, n.p.)

Victor da Silva Freire foi um dos grandes precursores do saber sobre o urbanismo no Brasil. Em 1911, Freire publicou Melhoramentos de São Paulo na Revista Politécnica. Neste trabalho, o engenheiro faz considerações sobre a organização e extensão da cidade de São Paulo, incluindo referências aos planos para cidades na Europa e nos Estados Unidos e de seus principais protagonistas do momento, como o francês Eugène Hénard, o belga Charles Buls, o norte-americano Charles Mulford Robinson e o austríaco Camillo Sitte. (BERTONI, 2015, p. 80)

Para Simões Junior, Freire foi o primeiro a introduzir, de forma direta o conceito da nova ciência do urbanismo quando esteve na chefia do Setor de Obras Públicas da capital paulista, com a sua proposta para os melhoramentos no centro da cidade. (SIMÕES JÚNIOR, 1990, p. 78)

É importante destacar que Victor da Silva Freire publicou Melhoramentos de São Paulo no ano seguinte à sua participação na *Town Planning Conference*, em Londres (1910), onde teve contato direto com a urbanística internacional difundida naquele momento, além de figuras de destaque no cenário internacional como Charles Buls, Joseph Stübben, Patrick Geddes, Patrick Abercrombie, entre outros.

Durante todo o período no qual Freire esteve à frente da administração municipal da cidade de São Paulo e como professor da Escola Politécnica, foi muito ativo em sua produção teórica, entre 1900 e 1950, ano em que o engenheiro publicou seu último artigo.

Os planos, eventos e revistas voltados ao campo do urbanismo representaram marcos para a construção da nova ciência e, particularmente no caso europeu, a partir de 1918-9, após I Guerra Mundial, num momento em que

urgia a reconstrução de cidades destruídas durante o conflito, as ideias divulgadas e debatidas e as experiências concretizadas, introduziram uma nova maneira não somente de pensar a cidade, mas também a região, pois era o momento dos planos abrangentes. Foi o momento da afirmação da nova disciplina e, nas décadas de 1920 e 1930, muitas propostas de remodelação de cidades foram produzidas e algumas delas em escala regional.

O emblemático *Plan d'Aménagement et d'Extension de Marseille* elaborado em 1931 pelo professor do Instituto de Urbanismo da Universidade de Paris Jacques Greber, é o exemplo que nós apresentamos neste estudo sobre o debate internacional no campo do urbanismo.

1. O *Plan d'Aménagement et d'Extension de Marseille* – Jacques Greber, 1931

Em termos de ocupação do território, Marselha é uma cidade muito antiga. Fundada pelos gregos há cerca de 2.600 anos, a antiga *Messalia* é a segunda cidade mais populosa da França e a mais antiga das cidades francesas. Localizada no Departamento de Bouches-du-Rhône¹⁴, do qual Marselha é a sede (*Préfecture*) na região conhecida como PACA – Provence-Alpes-Côte d'Azur –, na costa do Mar Mediterrâneo e ainda nos dias atuais abriga o mais importante porto comercial da França.

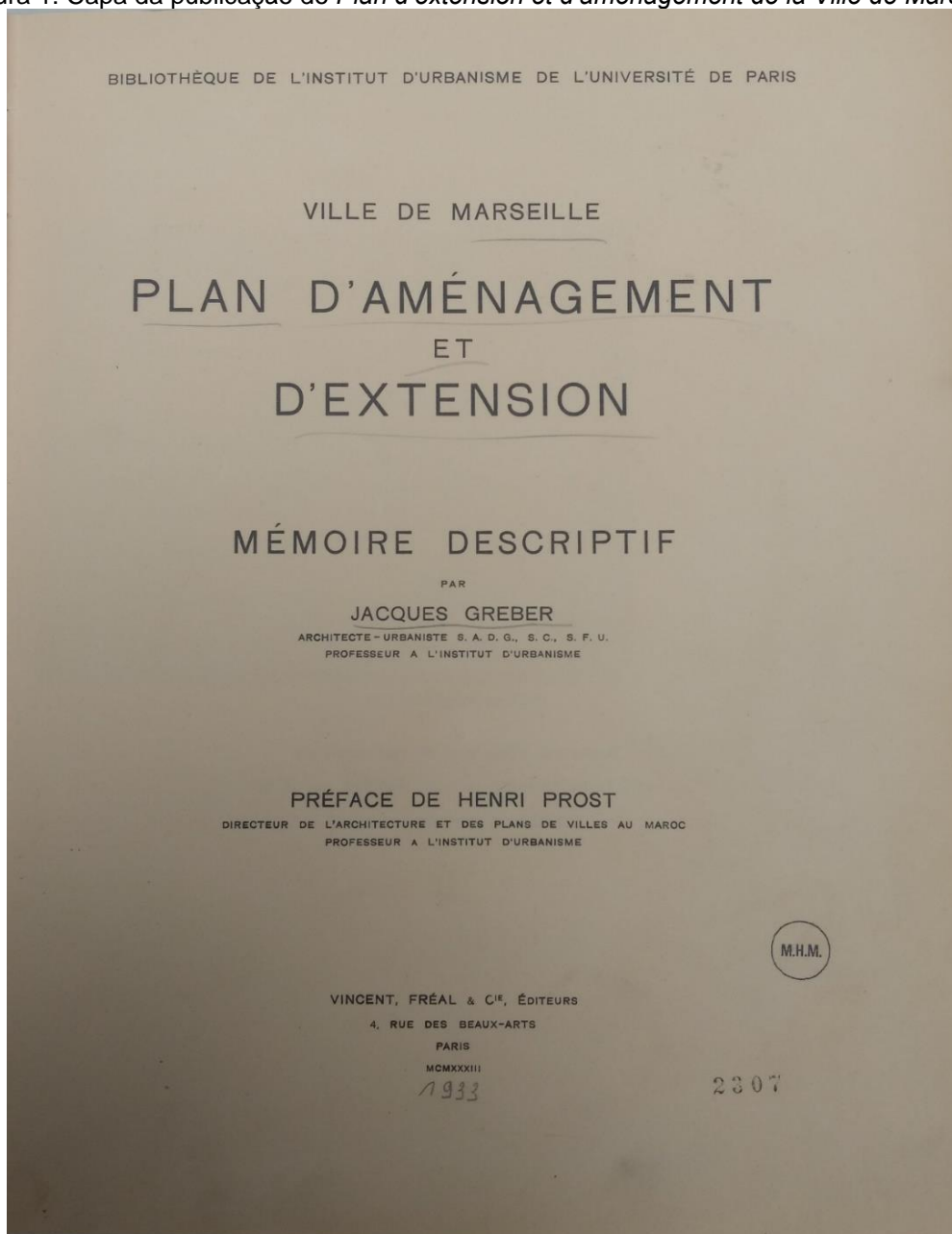
O arquiteto Jacques Greber foi o responsável pelo *Plan d'extension et d'aménagement de la Ville de Marseille* (Figura 1) em 1931, o primeiro do gênero na França dentro dos princípios do urbanismo moderno. O primeiro esboço do plano de Greber foi apresentado à municipalidade em 1931¹⁵, na forma de um projeto de uma grande cidade moderna em expansão, com uma vasta zona industrial-portuária e que seria dotada de grandes vias de circulação: as

¹⁴ Bouches-du-Rhône é um dos 100 departamentos dentro da divisão administrativa da França. Marselha é a sua sede, ou *Préfecture*.

¹⁵ Em 1931, o prefeito (*maire*) de Marselha era Georges Ribot (1929-1935), que passou a ocupar o cargo devido a morte do prefeito eleito Siméon Flaissières. A administração de Ribot era considerada conservadora e recheada de escândalos de corrupção por parte do vice-prefeito (ou adjunto) Simeon Sabiani, da extrema direita. Apesar de o prefeito e os conselheiros municipais aceitarem prontamente a proposta de Greber, encaravam o plano como uma formalidade tediosa de “obras municipais”, como esclarece René Borruey. (BORRUEY, 1990, p. 57)

primeiras autoestradas, com vias radiais e circulares. Contava ainda com a renovação da área central, dentro dos padrões da higiene e segurança pública, o reordenamento da periferia e, de acordo com René Borruéy, “[...] promise à une urbanization rationelle sous forme de cités-jardins, parcs publics, réserves naturelles, de sites touristiques...”¹⁶ (BORRUEY, 1990, p. 57)

Figura 1: Capa da publicação do *Plan d'extension et d'aménagement de la Ville de Marseille*.



Fonte: Bibliothèque du Musée d'Histoire de Marseille.

¹⁶ “[...] com a promessa de uma urbanização racional sob a forma de cidade-jardins, parques públicos, reservas naturais, pontos turísticos...” Tradução livre nossa.

Um dos fatores inovadores do plano de Greber é justamente a proposta de locais turísticos, ou com potencial a atividades turísticas.

Desde a década de 1920, a circulação era uma questão muito presente nos debates sobre o urbanismo e como um importante aspecto dos planos de remodelação das cidades, tanto nos países europeus como nos Estados Unidos e também no Brasil.

O arquiteto, paisagista e urbanista parisiense Jacques Greber (1882-1962) formou-se pela *École de Beaux-Arts* de Paris em 1908. Logo teve projeção internacional, desenvolvendo projetos em cidades francesas, norte-americanas e no Canadá, na cidade de Ottawa, na década de 1950. Nos Estados Unidos, na Philadelphia, foi responsável pelo *master plan* da *Benjamin Franklin Parkway*, em 1917 (Figuras 2 e 3), além de ter realizado projetos em Detroit, Nova York etc. Seus trabalhos incluíam projetos de vias de circulação – *parkways systems* –, interligando *parkways* a grandes edifícios públicos, como no caso da Philadelphia, onde interligou o edifício da Prefeitura ao Museu de Arte da Philadelphia (Figura 4). Nos Estados Unidos foram onze projetos que contaram com a participação de Greber, tanto individuais, como em colaboração com outros profissionais.¹⁷ Em 1937, foi diretor da *Exposition Internationale* de Paris.

¹⁷ Philadelphia Architects and Buildings. Available from: <https://www.philadelphiabuildings.org/pab/app/ar_display.cfm/22592> Cited: 20 mai. 2017.

Figuras 2 e 3: Proposta de Jacques Greber para a Benjamin Franklin Parkway de 1917, e fotografia tomada durante a sua construção em 1919.



Fonte: Philadelphia Architects and Buildings. Available from: https://www.philadelphiabuildings.org/pab/app/pr_display.cfm/861473 Cited: 07 jul. 2017.

Figura 4: Vista da Benjamin Franklin Parkway a partir do edifício da Prefeitura da cidade de Philadelphia, em conexão com o Museu de Arte da Philadelphia. Projeto de Jacques Greber.



Fonte: The Artful Blogger. Available from:

<https://theartfulblogger1.files.wordpress.com/2012/08/parkway_phillartmuseum_view.jpg>

Cited: 07 jul. 2017.

Na época da elaboração do Plano de Marselha, Greber era professor do Instituto de Urbanismo da Universidade de Paris¹⁸ e membro da Comissão Superior de Planos de Ordenamento e de Extensão do Ministério do Interior (*Commision Supérieure des Plans d'Aménagement et d'Extension au Ministère de l'Intérieur*). No prefácio do Memorial descritivo do Plano de Marselha, Henri Prost aponta Greber como profissional experiente, capaz de levar a cabo um

¹⁸ No *Institut d'Urbanisme de l'Université de Paris*, Greber ministrava a disciplina *Art et Technique de la Constrution des Villes*. (ACKEL, 2012, p. 39)

projeto de tamanha extensão, conforme descrito no seu memorial do *Plan d'extension et d'aménagement de la Ville de Marseille*. (PROST, 1933, p. VIII)

Jean-Lucien Bonillo aponta Greber como um arquiteto-urbanista de grande notoriedade, membro da *Société Française des Architectes-Urbanistes*¹⁹, juntamente com profissionais já conhecidos no cenário internacional, como Alfred Agache e Léon Jaussely. (BONILLO, 2008, p. 38)

A proposta de Greber foi aceita prontamente e, dois anos depois, em 1933, o arquiteto apresentou a versão definitiva do plano, amplamente divulgado em formato de livro, publicado pelo Instituto de Urbanismo de Paris em 1933. No entanto, ficará apenas na dimensão do plano e não será implementado.

O *Plan d'extension et d'aménagement de la Ville de Marseille* foi também divulgado na revista *La Vie Urbaine*, publicação do Instituto de Urbanismo da Universidade de Paris, na edição de número 17, em setembro de 1933. Na *Revue Urbanisme*, periódico mensal dirigido por diversos nomes ligados ao campo do urbanismo na França na década de 1930, como Henri Prost e o Marechal Lyautey, este plano também foi divulgado nas edições de 1932 e 1933.²⁰

Em relação ao aparato institucional sobre o urbanismo em Marselha, ou, de maneira geral, na França do período entre guerras, ainda era considerado rudimentar, segundo René Borruey. (BORRUEY, 1999, p.56). A Lei Cornudet²¹,

¹⁹ A *Société Française des Architectes-Urbanistes* é uma instituição fundada em Paris por membros do *Musée Social* em 1911, os arquitetos Donat Alfred Agache, Henri Sellier, Eugène-Alfred Hénard, Marcel Auburtin, André Bérard, Léon Jaussely, Albert Parenty e Henri Prost, além do engenheiro e paisagista Jean Claude Nicolas Forestier e do paisagista Edouard Redont. O seu primeiro presidente foi Eugène-Alfred Hénard em 1913, e seu secretário geral Donat-Alfred Agache, quando a passou a assumir o caráter de sociedade (antes, instituto). No intuito de formar novos urbanistas, Henri Sellier e Marcel Poëte, juntamente com o *Musée Social* e a SFU, criaram, em 1919, a *École des Hautes Études Urbaines* em Paris que, em 1924, tornou-se o *Institut d'Urbanisme de Paris*. (CALABI, 2012, pp. 65-163)

²⁰ **Revue La Vie Urbaine**: nº 17, setembro de 1933, o artigo *Une Leçon d'Urbanisme* apresenta uma visão geral do estudo de Greber para Marselha, além de reproduzir parte da publicação. **Revue Urbanisme**: nº 3, junho de 1932, *L'aménagement local du quartier de la Bourse à Marseille*, artigo que apresenta o detalhamento do projeto de remodelação do *quartier de Bourse*, na área central de Marselha, como parte do plano geral apresentado por Greber, cuja proposta seria a transformação numa área de uso comercial, além do reordenamento viário; nº 19, outubro de 1933, *Le plan d'aménagement de Marseille*, artigo que apresenta uma visão geral da proposta do plano geral para Marselha, no qual há a reprodução de diversas imagens da cidade, plantas e projetos publicados no *Mémoire Descriptif*.

²¹ O engenheiro Luiz I. R. de Anhaia Mello, nos artigos "A verdadeira Finalidade do Urbanismo" e "O governo das cidades", ambos publicados no Boletim do Instituto de Engenharia em 1929, considerou esta lei como uma base perfeita para o urbanismo moderno. (SOMEKH, 2014, p. 66).

de 14 de março de 1919, a mais importante na época, dizia que todas as cidades com mais de 10 mil habitantes tinham a obrigação de possuir um plano de urbanismo (extensão, ordenamento e embelezamento).

De acordo com Calabi, a Lei Cornudet, de 1919, e de 1924, oficializou

[...] um conceito de plano diretor abrangente, baseado no desenvolvimento da arte pública, com regulamentação do desenho do sistema viário, planejamento das quadras existentes e organização dos novos bairros existentes. [...] O instrumento, de “organização, embelezamento e ampliação” deve incluir todos os elementos essenciais (ruas, espaços públicos, áreas verdes, serviços coletivos), procurando a coerência desses elementos em relação à escala urbana, além de representar um regulamento de ação. (CALABI, 2012, p. 261)

Com a nova legislação, cabia também às cidades designar o profissional responsável pelos planos. No caso de Marselha, o profissional responsável por seu plano de 1931, Jacques Greber, já era um urbanista conhecido e experiente.

Para a elite local, o plano de Greber poderia dar à cidade estruturas de uma “Capital do Império”, uma metrópole portuária, industrial e comercial.

As propostas para a transformação de Marselha perduraram durante a primeira metade do século XX. Essas propostas e projetos elaborados no período entre guerras se voltaram para a renovação dos bairros centrais e do *Vieux Port*, além de ser um plano voltado à questão da circulação viária.

A publicação referente ao *Plan d’extension et d’aménagement de la Ville de Marseille* foi prefaciada pelo então renomado urbanista Henri Prost, professor do *Institut d’Urbanisme de l’Université de Paris* e diretor de arquitetura e planos das cidades no Marrocos, como Casablanca, Fez, Rabat e Marrakech, país na condição de Protetorado Francês desde 1912. Prost elaborou o primeiro plano urbanístico moderno para Casablanca em 1918, seguindo o modelo radioconcêntrico e com divisão racional do espaço, além da separação hierarquizada do espaço, com a manutenção da Medina, cidade-jardim e áreas industriais. (ROCHD, 1990, p. 115)

Apesar de Anhaia Mello ter sido um grande entusiasta do ideário urbanístico norte americano, o ideário constituído na França, bem como sua legislação, foi muitas vezes referenciado em sua produção teórica.

Henri Prost foi professor de Atílio Corrêa Lima²², primeiro brasileiro a obter diploma de urbanismo no Instituto de Urbanismo de Paris em 1930.

No prefácio, Henri Prost comenta a lei de 14 de março de 1919, complementada pela lei de 19 de julho de 1924, conhecida como *Loi Cornudet*, que determinava que todas as cidades francesas em expansão deveriam ter um plano de urbanismo (d'aménagement et d'extension). Prost considera essa lei como tardia, aprovada pelo poder público devido a insistência “[...] des urbanistes, des hygiénistes et des sociologues groupés autour des éminentes personnalités dirigeant le Musée Social.”²³ (PROST, 1933, p. VII)

O *Musée Social* foi fundado em 1894, em Paris e teve um papel fundamental na consolidação do novo campo do urbanismo. Muitos membros estavam ligados às questões urbanas na França. Ainda em funcionamento, é uma entidade privada, de utilidade pública. Em 1908, foi fundada a Seção de Higiene Urbano-Rural no *Musée Social*, por Jean-Claude N. Forestier, com presidência de Eugène Hénard, e, a partir deste momento, o modelo da cidade-jardim começou a ser difundido na França, notadamente através do jurista Georges Benoit-Levy, também membro do *Musée Social*. Após a Primeira Guerra Mundial, a atuação desta instituição foi fundamental na organização dos primeiros planos de urbanismo para a reconstrução de cidades destruídas durante o conflito. A Lei Cornudet, de 1919, e complementada em 1924, a nova

²² Atílio Corrêa Lima (1901-1943) formou-se engenheiro-arquiteto pela Escola Nacional de Belas Artes do Rio de Janeiro (1925). Foi o primeiro brasileiro a obter diploma de pós-graduação em urbanismo pelo *Institut d'Urbanisme de l'Université de Paris* (criado em 1924), onde ingressou em 1927, concluindo o curso em 1930. Foi aluno de Henri Prost, Leon Jaussely, Alfred D. Agache e Jacques Greber. Foi estagiário no escritório de Agache em 1928, no momento em que o urbanista francês trabalhava no plano da cidade do Rio de Janeiro. Henri Prost foi o orientador do seu trabalho-tese para conclusão do curso, intitulado *Avant-Projet d'Aménagement et D'Extension de la Ville de Niterói – au Brésil*, apresentado à banca examinadora em 1930, obtendo o título de *Diplômé de l'Institut d'Urbanisme de l'Université de Paris*, publicado em 1932 e prefaciado por Prost. Este trabalho de Corrêa Lima também foi publicado na revista do *Institut d'Urbanisme de l'Université de Paris*, *La Vie Urbaine* nº 8, de 1932, *Avant-projet d'Aménagement et extension de la Ville de "NITERÓI". Capitale de l'État de Rio-de-Janeiro, première partie* e no nº 9, a segunda parte ilustrada. Após o término do curso, Corrêa Lima retornou ao Brasil e, em 1931, assumiu a cadeira de urbanismo na Escola Nacional de Belas Artes (ENBA). Seu trabalho mais conhecido é o Plano Urbanístico de Goiânia, Nova Capital do Estado de Goiás (1932-1935). Outros trabalhos de Corrêa Lima: Plano de Remodelação da Cidade de Recife; Plano Regional do Vale do Paraíba; Plano da Cidade Industrial de Volta Redonda. Faleceu prematuramente em 1943, num acidente de avião no Aeroporto Santos Dumont, no Rio de Janeiro. (ACKEL, 2007; LA VIE URBAINE, 1932; LEME, 1999)

²³ [...] os urbanistas, os higienistas e os sociólogos agrupados em torno de personalidades iminentes que dirigem o *Musée Social*. Tradução livre nossa.

legislação sobre o urbanismo na França, foi pensada e discutida no âmbito do *Musée Social*. Assim, o *Musée Social* tornou-se o primeiro catalisador das reformas urbanas na França. (CALABI, 2012, pp. 59-65; 78; CLAUDE, 2006, p. 58)

Segundo Prost, as municipalidades francesas não demonstraram em muitos casos, interesse em dotar as cidades de planos de ordenamento e extensão. Com a intensa propaganda de alguns grupos da imprensa, que publicava semanalmente crônicas sobre o estado das cidades, muitas administrações municipais começaram a se voltar à determinação da lei de 1919-1924. (PROST, 1933, p. VII)

Este é justamente o período posterior à Primeira Guerra Mundial e muitas cidades ainda apresentavam problemas, ou não haviam sido totalmente reconstruídas.

Marselha foi uma das cidades que demonstrou indiferença à determinação da lei. No entanto, segundo Prost, a opinião pública e as publicações do arquiteto Gaston Castel²⁴, fizeram com que a municipalidade se mostrasse favorável ao reordenamento da velha cidade. (PROST, 1933, p. VII)

Marseille fut, pendant longtemps, du nombre de Villes indifférentes, lorsque brusquement, sous la poussée de l'opinion publique, dont notre confrère Castel fut un des animateurs passionnés, la Municipalité reconnut la nécessité impérieuse de mettre un terme à son désordre urbain.²⁵ (PROST, 1933, p. VII)

Gaston Castel, arquiteto formado pela *École Nationale Supérieure des Beaux-Arts* de Paris, em 1913, foi arquiteto-chefe do departamento de *Bouches-du-Rhône*, entre 1918 e 1941. Foi autor de diversas propostas para a remodelação de Marselha; foi ainda autor de várias publicações, apresentando

²⁴ Gaston Castel (1886-1971) iniciou seus estudos na *École des Beaux-Arts* de Marselha em 1901 e, em seguida, prosseguiu com seus estudos na *École Nationale des Beaux-Arts de Paris*, onde se formou em 1913. Foi responsável por diversos projetos em Marselha e, no Brasil, junto com o escultor Antoine Sartorio, Castel foi responsável pela construção e decoração do monumento aos Andradas (José Bonifácio de Andrada e Silva, Antônio Carlos e Martin Francisco), inaugurado em 7 de setembro de 1922, na cidade de Santos, na ocasião da comemoração do centenário da independência do Brasil. (DALLEMAGNE, 2009, p.18)

²⁵ Marselha foi, durante muito tempo, uma entre as diversas cidades indiferentes, quando, repentinamente, sob a pressão da opinião pública, que nosso colega Castel foi um dos líderes apaixonados, a municipalidade reconheceu a necessidade imperiosa de acabar com sua desordem urbana. Tradução livre nossa.

propostas para a cidade: *Marseille Metropole, Marseille Capitale Impériale etc.* (BONILLO, 2008, p.31)

Prost considera notável o projeto de Jacques Greber e afirma ser o profissional com a experiência necessária para conduzir a implantação do plano de Marselha. Além disso, como mostra Prost no prefácio do memorial descritivo, encontram-se “[...] as mais completas doutrinas do urbanismo francês, em 1933²⁶:

Zoning, voies à grand trafic, organisation générale du réseau circulatoire et, particulièrement, junction directe du port à la Ville, rénovation progressive du vieux Marseille, en respectant scrupuleusement les sites; urbanisation parfaitement ordonnée des quartiers suburbains; profils et gabarits des constructions; enfin, système rationnel d'espaces libres, sont présentés dans leur conception la plus moderne, en tenant compte de la situation et de la répartition, particulières à la propriété française, et dont il résulte souvent l'impossibilité d'appliquer, à la réalisation de plans de villes, des méthodes qui ont permis, à l'étranger, d'exécuter d'importants aménagements urbains²⁷. (PROST, 1933, p. VII)

Vale destacar que nesta passagem Greber não somente se referia ao moderno urbanismo francês, como proclamado por Prost, mas aos postulados da urbanística do século XX, presente nos diversos países europeus e nos Estados Unidos, bem como no Brasil, nas propostas de Anhaia Mello e Prestes Maia para Campinas, das quais se refere o presente estudo.

1.1 O Memorial Descritivo do *Plan Greber*

No primeiro capítulo do *Mémoire Descriptif* Greber apresenta uma descrição detalhada sobre Marselha, seus vinte e cinco séculos de história, sua população, além de destacar a importância econômica da cidade naquele momento, apontando a cidade como a capital do Mediterrâneo e segunda cidade

²⁶ [...] les doctrines les plus complètes de l'urbanisme français en 1933. (PROST, 1933, p. VIII)

²⁷ Zoneamento, vias de grande tráfego, organização geral do sistema viário e, particularmente, junção direta do porto com a cidade, renovação progressiva da velha Marselha, respeitando escrupulosamente os locais; urbanização perfeitamente ordenada dos bairros suburbanos; perfis e modelos das construções; por último, sistema racional de espaços livres são apresentados na sua concepção mais moderna, levando em conta a situação e distribuição peculiar à propriedade francesa e da qual resulta frequentemente a impossibilidade para aplicar, em planos de cidades, métodos que permitiriam, no exterior, a execução de grandes empreendimentos urbanos. Tradução livre nossa.

da França. Segundo Greber, a população de Marselha em 1931, era de 803.226 habitantes. (GREBER, 1933, pp. 9-21)

Ainda neste capítulo introdutório, Greber resume sua proposta para Marselha em três palavras: *Aménager sens bouleverser*, ou seja, algo como planejar sem transformar radicalmente. Nas suas palavras:

Désirant rester dans le cadre de la *technique pure*, nous préférons risquer la sécheresse d'un rapport basé seulement sur de faits et limité à des considérations réalisables, plutôt que de tomber dans la domaine du rêve e de la littérature, trop facilement critiquable du point de vue pratique. C'est ne, d'ailleurs, que l'expression même de ce que nous avons proposé dans notre plan, en conformité avec les sages recommandations de la circulaire du 5 mars 1920, que se résume em trois mots: Aménager sens bouleverser.²⁸ (GREBER, 1933, p.3)

No capítulo IV do Memorial Descritivo, Greber faz uma exposição geral de sua proposta. O ponto de partida para a implantação do plano era “[...] rénovations des quartiers situés derrière la Bourse, expropriés et démolis à partir de 1910²⁹.” (GREBER, 1933, p.21)

Os bairros aos quais Greber se refere, que fazem parte da área central da cidade, já haviam passado por expropriações e demolições a partir do ano de 1910, muitas delas pelo precário estado sanitário e foram suspensas durante o período da I Guerra Mundial. A modernização desses bairros também levantava uma outra questão: a circulação na cidade e a ligação com esses bairros centrais. Eram áreas densamente ocupadas e habitadas, que ainda conservavam muito do seu traçado medieval, além de apresentar muitos problemas de ordem sanitária. Ainda, a proposta de Greber para a área *Derrière-la-Bourse*, era edificar dez blocos de imóveis ao redor de uma vasta praça central. (DELL'UMBRIA, 2006, p. 472)

Para Greber, a renovação desse bairro era indispensável, por sua localização na área central de Marselha. De acordo com Bonillo:

²⁸ Desejando manter-se no âmbito da técnica pura, nós preferimos arriscar a austeridade de um relatório baseado apenas em fatos e limitado a considerações realizáveis, em lugar de desabar no campo do sonho e da literatura, muito facilmente questionável do ponto de vista prático. Esta é, aliás, a própria expressão do que propusemos no nosso plano, conforme as recomendações sábias da circular de 5 de março de 1920, que se resume em três palavras: transformar sem transformar radicalmente. Tradução livre nossa.

²⁹ [...] renovação dos bairros situados atrás da Bolsa de Valores, expropriados e demolidos a partir de 1910. Tradução livre nossa.

[...] le schéma general de circulation et le plan pour le quartier de la Bourse encore en cours de démolition, est qui apparaît comme le première possibilité de modernisation du centre historique.³⁰ (BONILLO, 2008, p. 38)

A área correspondente ao Hôtel de Ville também seria modernizada. A municipalidade tinha como prioridade expandir o Hôtel de Ville a fim de centralizar os serviços municipais, dispersos na cidade. No projeto apresentado por Greber a proposta era, então, demolir o entorno que circundava o edifício do Hôtel de Ville, composto por antigos bairros da antiga Marselha como o Panier, les Carmes, o Cours até o Vieux Port. Greber ainda reforça a ideia da ampliação e concretização da política municipal de construções residenciais, que já se encontrava naquele momento em vias de realização.

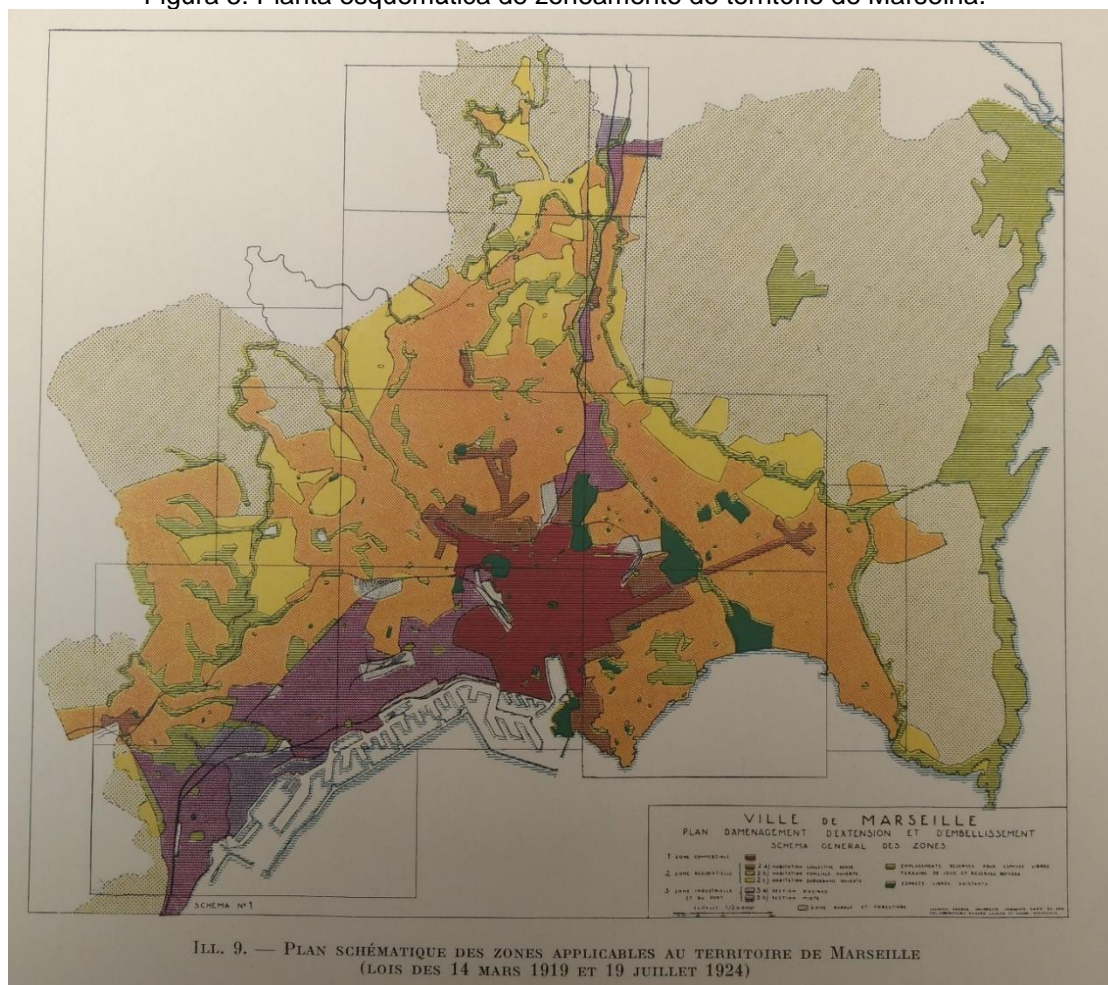
Greber afirma que a propaganda intensa, bem como a educação progressiva do público, era importante para a implantação do plano, o que facilitaria a tarefa dos urbanistas. Dessa forma, seria possível a análise das leis já existentes e também a criação de propostas para novas leis, para que não houvesse conflitos entre os interesses particulares. (GREBER, 1933, p. 23)

O plano previsto para Marselha, em conformidade com a legislação vigente (lei de 14 de março de 1919 e 19 de julho de 1924), seria implementado em várias etapas e atrasos. Greber ainda reforça a possibilidade de iniciar os trabalhos a partir das intervenções mais urgentes. O plano restrito à Marselha poderia ser realizado conforme as necessidades e sendo possível a execução dos diversos trabalhos também por empresas privadas, sem onerar demasiadamente a municipalidade.

Em relação ao *zoning* (Figura 5), Greber dividiu o território de Marselha em cinco tipos de zonas: a área central e o porto, zonas comerciais; no norte e no leste da cidade, ficariam as zonas industriais; no sul, as zonas residenciais; nas áreas elevadas da cidade, a zona agrícola; para a ligação da cidade com as zonas turísticas, Greber propôs uma rota para ligar Marselha a Cassis. Ainda, recomendou a extensão da rede de circulação rodoviária ao norte e ao leste da cidade. (DELL'UMBRIA, 2006, p. 472)

³⁰ [...] o esquema geral da circulação e o plano para o bairro de *la Bourse*, ainda em processo de demolição, é o que parece ser a primeira possibilidade de modernização do centro histórico. Tradução livre nossa.

Figura 5: Planta esquemática de zoneamento do território de Marselha.



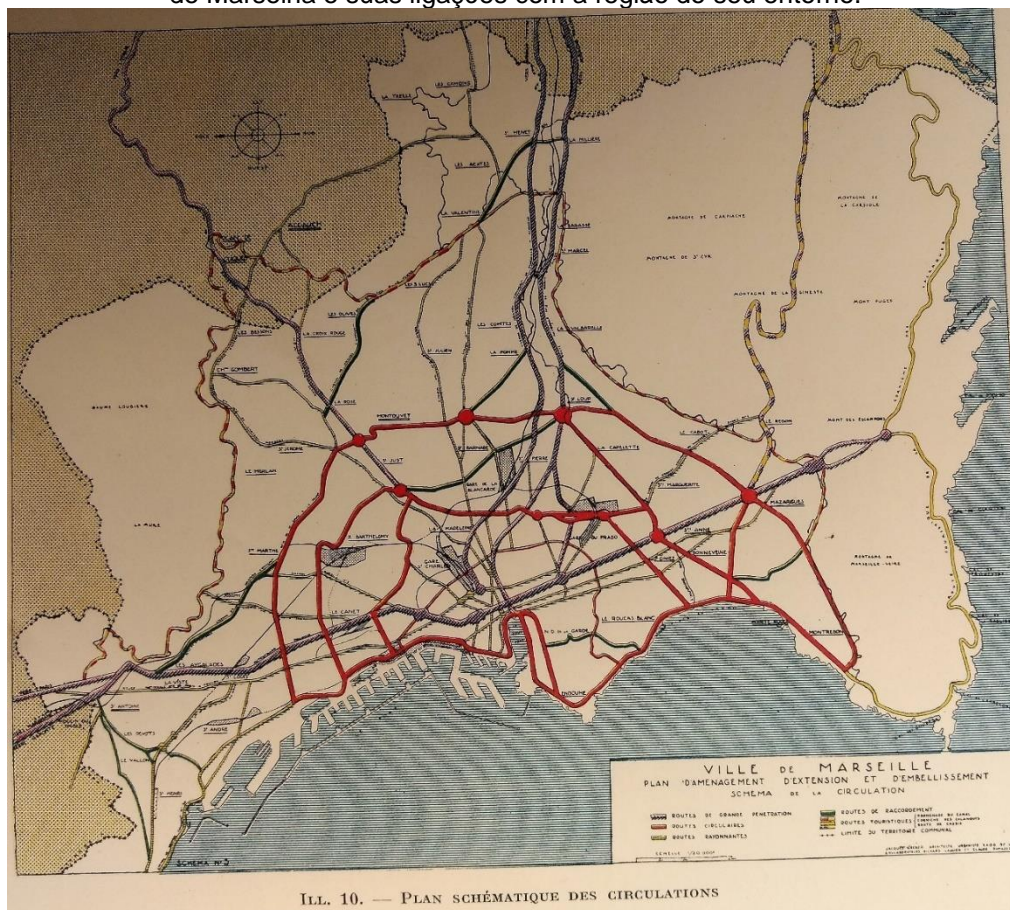
Fonte: GREBER, Jacques. Ville de Marseille. Plan d'Aménagement et d'Extension. Mémoire Descriptif. Paris: Vincent, Fréal & Cie. Éditeurs, 1933.

O Capítulo V do *Mémoire Descriptif* do plano de Marselha é dedicado à questão da circulação viária. A proposta de Greber era dotar a cidade de grandes vias de circulação, ou seja, vias de acesso e de ligação com outras cidades e regiões. A via de grande circulação já existente à época do plano era a *Route Nationale*, ou *route* nº 8, que fazia a ligação natural segundo Greber, com o norte e o oeste, que também ligava Paris a Toulon. As intervenções propostas seriam realizadas na seção de ligação de Marselha a Aix-en-Provence e ainda a ligação de Marselha com o aeroporto, localizado em Marignane, cidade da região de Marselha. Greber ainda considerava insuficientes e congestionadas as vias radiais já existentes, à leste e à sudoeste, que ligavam Toulon, Nice e a Itália. Para Greber, havia necessidade de solucionar a questão do congestionamento e insuficiência das rodovias existentes:

Les besoins de la circulation nous ont obligé à traiter cette route en autostrade sur une grande partie de son parcours, et à en déterminer le trace légèrement à l'Est de la route nationale actuelle, de façon à assurer, par cette voie d'évitement à croisements superposés, l'entrée et la sortie de Marseille dans cette direction, sans restrictions de vitesse et sans danger d'accidents. La route nationale subsistera pour assurer le trafic local [...] ³¹ (GREBER, 1933, p. 25)

A proposta de Greber seria, então, manter a *Route Nationale* e transformá-la numa autoestrada de grande velocidade, sem prejuízos a segurança e ao tráfego local e melhorar suas ligações com as vias radiais, como pode ser observado na Figura 6.

Figura 6: *Plan Schématique des circulations*. Proposta de Jacques Greber para o sistema viário de Marselha e suas ligações com a região do seu entorno.

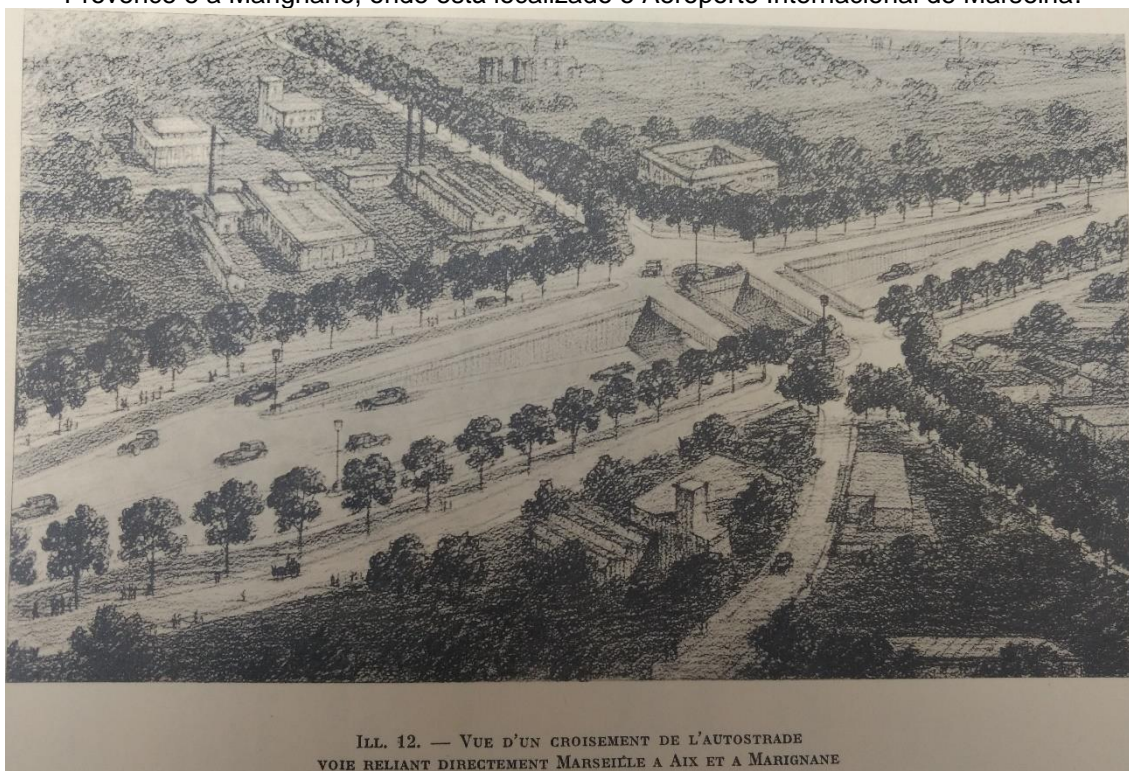


Fonte: GREBER, Jacques. Ville de Marseille. Plan d'Aménagement et d'Extension. Memoire Descriptif. Paris: Vincent, Fréal & Cie. Éditeurs, 1933.

³¹ A necessidade do tráfego nos obrigou a tratar essa rodovia como autoestrada sobre uma grande parte do seu percurso, e em determinar o seu traçado ligeiramente à leste da estrada nacional atual, de forma a assegurar, por esta via, evitar cruzamentos sobrepostos, a entrada e saída de Marselha nesta direção, sem limitações de velocidade e sem perigo de acidentes. A rodovia permanecerá para garantir o tráfego local [...] Tradução livre nossa.

Ao longo do percurso desta autoestrada, Greber propõe restrições de construção, ou seja, uma zona *non aedificandi*, além de uma extensão que a ligaria diretamente aos subúrbios existentes ao longo da *route nationale* atual. Ao entrar em Marselha, vindo de Aix-en-Provence ou Marignane (Figura 7) haveria uma série de vias que fariam ligação entre as avenidas e boulevares da cidade, as estações de trem, passando ainda pela área do Hôtel de Ville, Hôtel Dieu (hospital) e os cais que serviam o *Viex Port*. (GREBER, 1933, pp. 26-7)

Figura 7: Vista de um cruzamento da autoestrada que ligaria diretamente Marselha a Aix-en-Provence e a Marignane, onde está localizado o Aeroporto Internacional de Marselha.



Fonte: GREBER, Jacques. Ville de Marseille. Plan d'Aménagement et d'Extension. Memoire Descriptif. Paris: Vincent, Fréal & Cie. Éditeurs, 1933.

A proposta das vias de circulação presentes no plano de Greber ainda incluíam outras rotas, ou seja, ligações com o restante da região/departamento de Bouches-du-Rhône, Paris, Toulon e Cassis. Dentro de Marselha, Greber propõe ainda *boulevards* e vias internas de grande circulação, que ligariam alguns pontos da cidade até os locais turísticos existentes no seu território, pois Marselha, por sua localização na costa do mar Mediterrâneo possui praias, além de riachos e falésias.

Um sistema de espaços livres e parques dentro da cidade também estão presentes no plano proposto:

[...] le centre vital de Marseille et *son futur parc de repos et de promenade*, nécessaire pour une ville d'un million d'habitants, complètement privée jusqu'à ce jour du système d'espaces libres correspondant à sa population.³² (GREBER, 1933, p. 28)

Há também propostas de *boulevards* circulares, interiores, exteriores e parciais, esses, que proporcionariam a comunicação do porto com o interior da cidade, que passariam pela área central, porto e bairros. Essa rede viária composta por esses *boulevards* circulares permitiria, segundo Greber, a intercomunicação de grande rodovia com grande rodovia, de bairro a bairro, sem convergir todo o tráfego com o centro da cidade, como já acontecia na época, causando grande obstrução da circulação viária. (GREBER, 1933, p. 31)

Seu objetivo era evitar futuros congestionamentos, no intuito de não prejudicar as diversas atividades cotidianas da cidade, chegando a ocorrer a desvalorização dos imóveis e terrenos, o que causaria até um esvaziamento do bairro. A exemplo disso, ele cita o caso de Nova York, onde o mesmo problema fora observado:

Ce phénomène est fréquemment constaté: l'exemple le plus caractéristique est la perte de valeur foncière de la partie Sud de la ville de New-York, au bénéfice des quartiers moins congestionnés situés plus au Nord, ce qui constitue une décentralisation spontanée et inévitable, qu'un plan rationnellement conçu d'avance aurait pu diriger au bénéfice des quartiers intéressés.³³ (GREBER, 1933, p. 31)

Vale destacar que Greber conhecia bem o caso das cidades norte-americanas, já que trabalhou durante um longo período em diversos projetos nos Estados Unidos e, desde a década de 1920, as experiências do urbanismo norte-americano eram constantemente publicadas nos periódicos franceses especializados no campo do urbanismo.

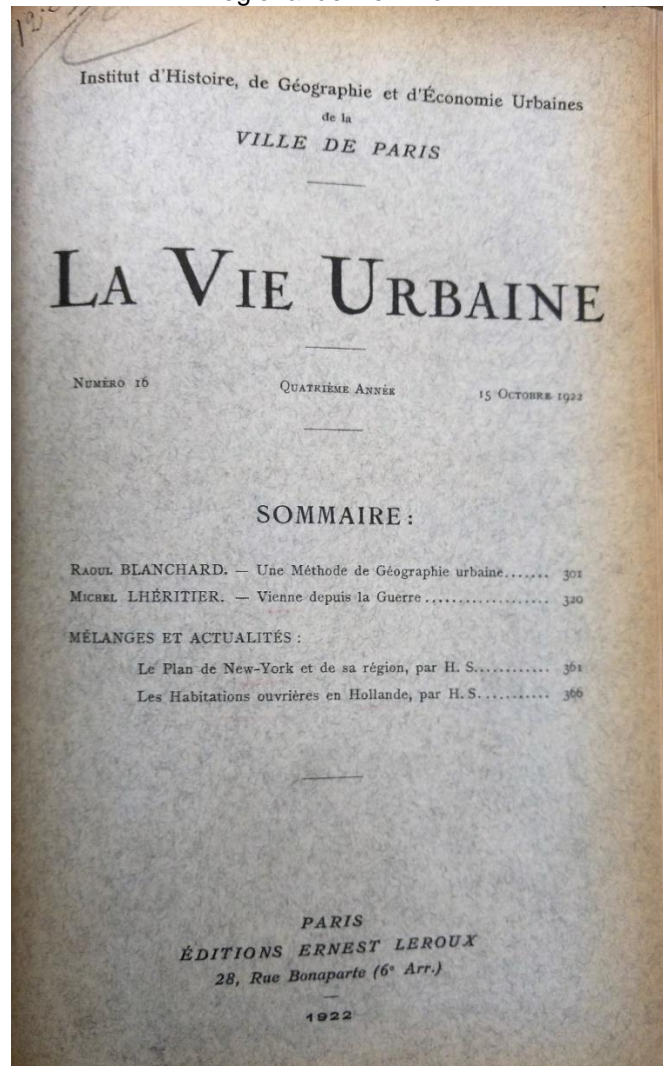
³² [...] o centro vital de Marselha e seu *futuro parque de repouso e passeio*, necessário para uma cidade de um milhão de habitantes, completamente privada até agora do sistema de espaços livres correspondentes à sua população. Tradução livre nossa.

³³ Este fenômeno é frequentemente observado: o exemplo mais típico é a perda de valor da propriedade a partir do sul da cidade de Nova York para o benefício dos distritos menos congestionados localizados mais ao norte, que estabelece uma descentralização espontânea e inevitável, que um plano racionalmente concebido com antecedência poderia levar ao benefício de bairros interessados. Tradução livre nossa.

Neste sentido, o periódico do *Institut d'Histoire, de Geographie, et d'Economie Urbaines de la Ville de Paris*, a revista *La Vie Urbaine*, publicada a partir de 1919, justamente no ano seguinte ao término da I Guerra Mundial, período marcado por grandes discussões sobre a reconstrução das cidades destruídas durante o confronto. A revista, sob a direção de Louis Bonnier e Marcel Poëte a partir de 1922, dedicou alguns trabalhos sobre o *Regional Plan of New York and its Environs* (elaborado entre 1923 e 1929, mas já em discussão em 1922) e aparentemente uma grande novidade na época, especialmente para os europeus, habituados aos planos conduzidos e financiados pela administração pública, ao contrário deste plano, de iniciativa privada, representada pela *Russel Sage Foundation*.

O número 16 da revista (Figura 8), que já estava no seu quarto ano de existência, apresenta um artigo de Henri Sellier com o título *Le Plan de New-York et de sa région*, na seção *Mélanges et Actualités*. Sellier destaca a iniciativa da recém-criada *Regional Plan Association*, que nomeou um grupo de especialistas para discutir as necessidades da região de New York através de uma grande pesquisa (*survey*), que permitiria equacionar os problemas urbanos, localizando áreas industriais, um levantamento físico completo, com análise das condições topográficas, portos, ruas, avenidas, espaços livres, densidade da população edifícios públicos e semi-públicos, levantamento de planos de melhoramentos locais; levantamento e análise das leis existentes, *zoning*, levantamento das condições da vida social, salubridade, conforto das habitações etc. (SELLIER, 1922, p. 362)

Figura 8: Capa da revista *La Vie Urbaine*, nº 16, de outubro de 1922, na qual pode ser observado no Sumário, na seção *Mélanges et Actualités* o artigo de Henri Sellier sobre o plano regional de New York.



Fonte: Biblioteca do Hôtel de Ville de Paris.

Greber propunha um novo sistema viário para Marselha, onde tudo se interligaria: as vias férreas e suas estações, autoestradas, o porto com os demais caminhos da cidade no intuito de facilitar e ampliar as atividades econômicas, enfim, uma cidade mais dinâmica e funcional.

A proposta de Greber, segundo Bonillo, está ligada ao ideal haussmanniano para a transformação da cidade existente. Aspectos da ideologia higienista e funcional aparecem de forma clara:

[...] Les principes les plus généraux s'expriment également en fonction de cette idéologie hygieniste et fonctionnelle d'une ville structurée

selon un double reseau, un maillage hiérarchisé de voies scandées de pôles monumentaux.³⁴ (BONILLO, 2008, p. 39)

Dessa maneira, a proposta de Greber era ligar a rede viária e ferroviária de Marselha ao porto e, segundo esta visão funcional, as estações ferroviárias podem ser classificadas como “polos monumentais”, assim como o *Vieux Port* e os *boulevards* já existentes, como a *Rue de la République* (Figura 9). Assim, as propostas de Greber estariam ligadas não somente a uma visão haussmanniana, mas diretamente ao movimento *City Beautiful*.

Figura 9: Cartão Postal representando a *Rue de La République*, à direita, esquina com *Quai du Port*, Marselha, cerca de 1920.



Fonte: RONCAYOLO, Marcel. *Marseille: Le Territoires du temps*. Editions Locales de France. Dexia Editions, 1996, p. 63.

O movimento *City Beautiful*, cuja origem remonta ao século XIX, às grandes reformas de Haussmann em Paris, ou da Ringstrasse de Viena, com seus grandes bulevares e passeios públicos. Nos Estados Unidos, com a

³⁴ Os princípios mais gerais se expressam nos termos desta ideologia higienista e funcional de uma cidade estruturada de acordo com uma rede dupla, uma malha hierárquica de polos monumentais. Tradução livre nossa.

Exposição de Chicago – *World's Columbian Exposition* –, de 1893, e notadamente no Plano de Chicago de Daniel Burnham de 1909.

O Plano de Chicago foi um marco do planejamento urbano nos Estados Unidos e o arquiteto Daniel Burnham um dos principais expoentes do *City Beautiful* do período, além de ter sido um dos organizadores da Exposição de Chicago de 1893.

Para Luiz Augusto Maia Costa, os maiores interesses do movimento *City Beautiful* estiveram

[...] mais voltados para aspectos estéticos e para o melhoramento superficial da aparência do que para os problemas sociais decorrentes (e inerentes) à rápida urbanização. Muito da inspiração deste movimento estava já delineado na Feira Mundial de Chicago. (COSTA, 2014, p. 194)

Para Peter Hall, no início do século XX nos Estados Unidos o *City Beautiful* manifesta-se de forma a atender os interesses capitalistas, assim como nas novas capitais do Império Britânico para impor sua supremacia:

[...] nas grandes cidades comerciais do centro e oeste norte-americanos, onde líderes municipais construíram para superar complexos de inferioridade coletivos e impulsionar os negócios; e nas capitais recém-designadas do Império, onde funcionários britânicos autorizavam a execução de projetos que expressassem a supremacia imperial e o exclusivismo racial. (HALL, p. 207)

Na década de 1930, segundo Hall, o *City Beautiful* voltou a ser difundido na Europa, mas a serviço de regimes totalitários que, por vezes, procuravam impor suas visões de glória através de edificações megalomânicas. Porém, isso não aconteceu de forma generalizada, ou seja, somente a apropriação deste movimento pelos regimes considerados totalitários, mas, como temos observado, Greber se utiliza desse conceito de polos monumentais em sua proposta para Marselha e, vale lembrar que o urbanista permaneceu por um período nos Estados Unidos, onde no seu projeto na Philadelphia o urbanista interligou o edifício da Prefeitura ao Museu de Arte da cidade; Greber ainda participou de onze projetos em cidades norte-americanas, entre elas Detroit e Nova York, tanto em trabalhos individuais, como em colaboração com outros profissionais.

Outra solução proposta pelo urbanista para o congestionamento da cidade seria melhorar a ligação entre o *Vieux Port* e as docas entre os demais acessos viários da cidade; seriam novas artérias passando pelos antigos bairros e uma grande praça giratória, ou seja, no local onde se situa a Catedral de Marselha, chamada de *Cathédrale de la Major* (Figuras 10 e 11), próximo ao porto e as docas, que seria circundada pelas novas vias de acesso ao porto. Ainda, propôs um viaduto para a ligação entre as docas e as linhas férreas. (GREBER, 1933, p. 36)

Figura 10: Vista aérea da região da Catedral *La Major*, Marselha, no início da década de 1930.



Fonte: GREBER, Jacques. Ville de Marseille. Plan d'Aménagement et d'Extension. Mémoire Descriptif. Paris: Vincent, Fréal & Cie. Éditeurs, 1933.

Figura 11: Vista aérea da região da Catedral no início da década de 1930, Marselha. Proposta de Greber para a melhoria da circulação na região da Catedral, com os novos acessos ao porto e as docas.



ILL. 18. — VUE AÉRIENNE DU QUARTIER DE LA CATHÉDRALE
APRÈS AMÉNAGEMENT DES ACCÈS AU PORT

Fonte: GREBER, Jacques. *Ville de Marseille. Plan d'Aménagement et d'Extension. Mémoire Descriptif*. Paris: Vincent, Fréal & Cie. Éditeurs, 1933.

No Capítulo VI do *Mémoire Descriptif* Greber apresenta sua proposta para a renovação dos bairros considerados insalubres, ou seja, os bairros *Derrière-la-Bourse*, do *Hôtel de Ville*, *Les Carmes*. Apesar desse tipo de intervenção ser considerada onerosa, o urbanista argumenta que, sob o ponto de vista da circulação, tais intervenções só trariam benefícios e a valorização desses bairros:

Il arrive, parfois, que les opérations d'assainissement, prévues uniquement pour détruire des foyers insalubres ou remplacer des immeubles vétustes par des constructions neuves, sont jugées trop onéreuses et rejetées de ce fait; mais lorsque l'opération est déjà commandée par les seuls besoins de la circulation, comme dans le cas d'assainissement des quartiers de la Bourse, du Vieux Port, des Carmes et de Saint-Charles, on constate que, devant *le double avantage de l'hygiène et du trafic*, les objections tombent, car il en résulte pour la ville une **plus-value foncière certaine et de réalisation à peu près immédiate**.³⁵ (GREBER, 1933, p. 43, grifos nossos)

³⁵ Acontece, por vezes, que as operações de saneamento, destinadas apenas para demolir casas insalubres ou substituir edifícios degradados por novos edifícios, são consideradas muito caras e, portanto, rejeitadas; mas quando a operação já é dirigida apenas para as necessidades de tráfego, como no caso dos distritos sanitários de *la Bourse*, do *Vieux Port*, de *Carmes* e de *Saint-Charles*, notamos que, diante *da dupla vantagem da higiene e do tráfego*, as objeções caem,

Greber acreditava que o valor fundiário seria elevado com as intervenções nessas áreas. O bairro de *la Bourse*, embora localizado na área central da cidade, não possuía qualquer ligação viária com nenhuma via de grande circulação. Com as intervenções e a conseqüente valorização dos terrenos, Greber acreditava que a construção de habitações nessa área seria possível, porém, o que ele via como inevitável era a ocupação por edifícios comerciais, funcionando não somente no térreo, mas em todos os pavimentos e sem nenhum prejuízo para outras áreas comerciais nas proximidades.

Dessa maneira, a proposta de Greber para este bairro poderia servir como um modelo a ser aplicado em toda a cidade:

[...] cette proposition qui s'accompagne, au-delà du tracé de voirie, d'une recherche sur une typologie de blocs métropolitains, doit fonctionner comme un modèle pour la transformation future de la ville historique, qu'il envisage progressive mais totale. La procédure envisagée pour atteindre cet objectif est une modification radicale des règlements existents d'hygiène et de voirie pour l'ensemble de la ville.³⁶ (BONILLO, 2008, p. 38)

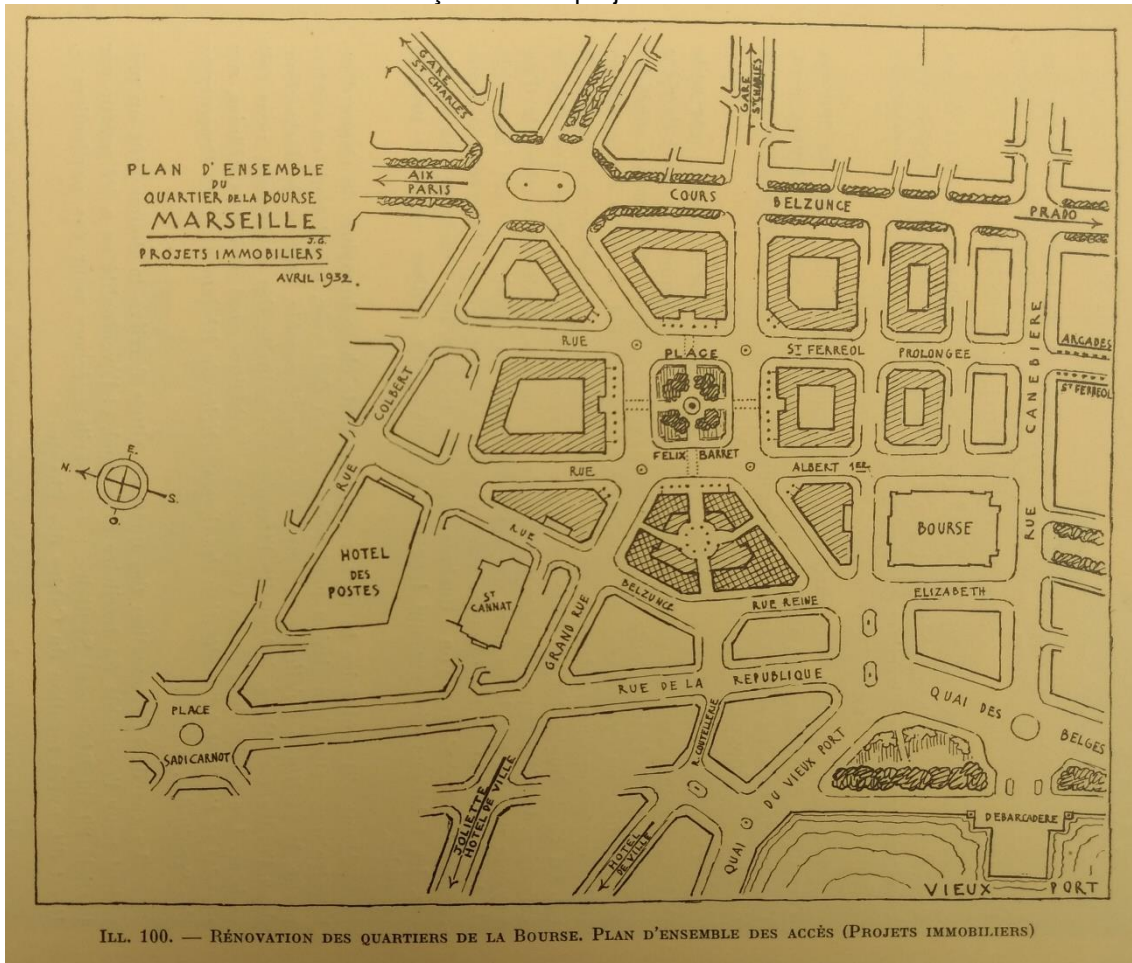
Vale destacar que, para além da questão viária, da extensão e do embelezamento, a higiene também fazia parte do ideário urbanístico na França ainda na década de 1930, conforme observado na proposta de Greber, mesmo que em menor escala.

O urbanista apresenta uma proposta do ponto de vista da circulação viária, mas também da estética e da higiene, acompanhado de um projeto imobiliário para as intervenções no bairro de *la Bourse* (Figura 12), que poderiam garantir a valorização deste bairro:

porque isso resulta para a cidade num certo ganho de valor da terra e de realização mais imediata. Tradução livre nossa.

³⁶ [...] esta proposta vem acompanhada, além do traçado viário, de uma pesquisa sobre uma tipologia de blocos metropolitanos, deve funcionar com um modelo para a futura transformação da cidade histórica, que considera progressiva, mas total. O procedimento previsto para atingir este objetivo é uma modificação radical da legislação em matéria de higiene e circulação viária para toda a cidade. Tradução livre nossa.

Figura 12: Plano de conjunto para o bairro de *La Bourse*, Marselha, sob o ponto de vista da circulação viária e projeto imobiliário.



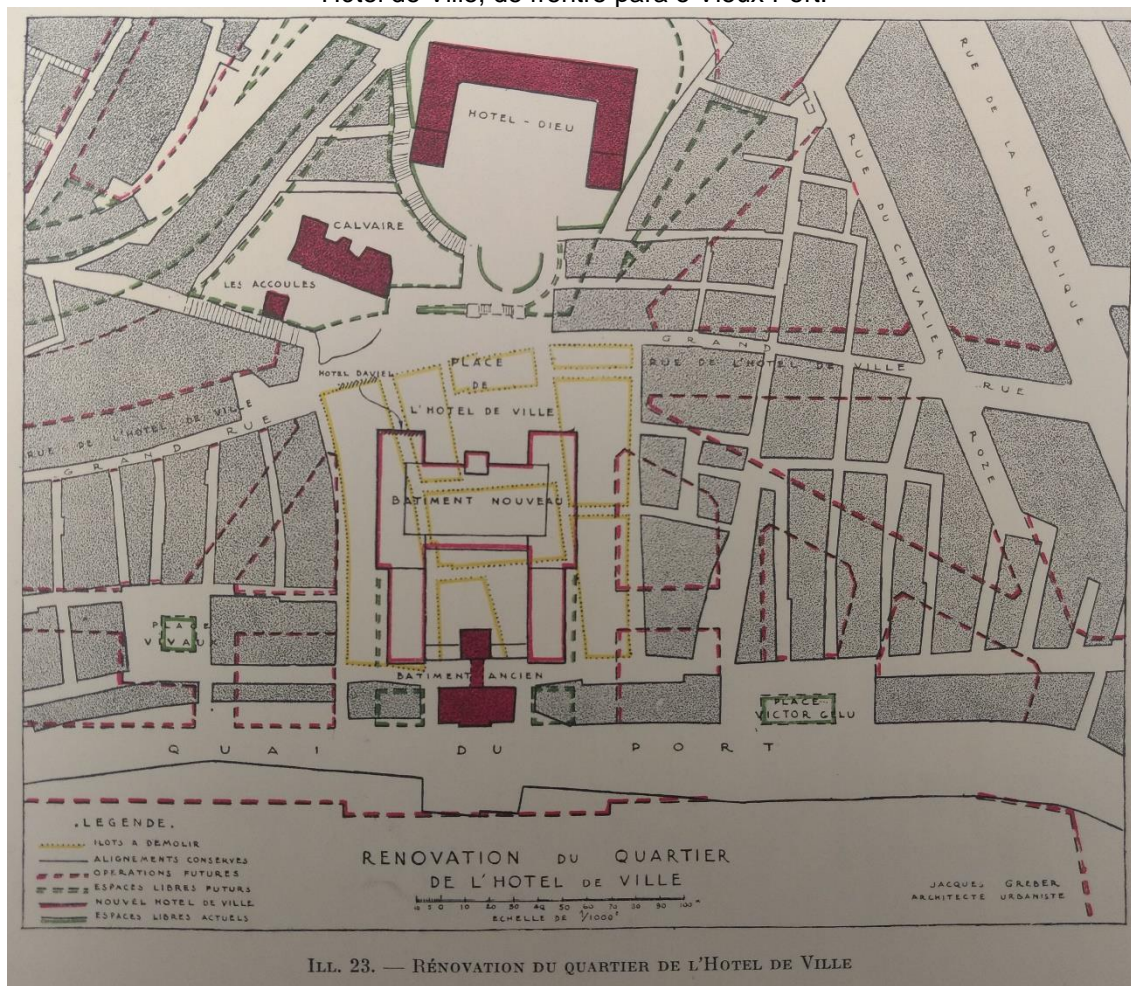
Fonte: GREBER, Jacques. Ville de Marseille. Plan d'Aménagement et d'Extension. Mémoire Descriptif. Paris: Vincent, Fréal & Cie. Éditeurs, 1933.

Sobre as propostas para a renovação do bairro do *Hôtel de Ville* em seu aspecto viário, era de extrema importância, pois o sistema viário deste bairro na época era formado praticamente pelos espaços não construídos, portanto, ineficientes e insuficientes para o tráfego. A área desde o *Hôtel de Ville* até suas proximidades, quase não possuía pátios e jardins e suas ruas eram estreitas. A proposta seria, então, melhorar certos alinhamentos muito fechados.

Como pode ser observado na Figura 13 no projeto de renovação do bairro do *Hôtel de Ville*, Greber propõe demolições (traçado em amarelo) na área em frente ao antigo edifício para a construção do novo *Hôtel de Ville*, preservando o edifício antigo (traçado em vermelho); propõe operações futuras para o alargamento de vias e de novos quarteirões (pontilhado em vermelho); novos

espaços livres nas proximidades do Hotel Dieu e também do Hôtel de Ville (pontilhado em verde).

Figura 13: Projeto de renovação do bairro do Hôtel de Ville de Marselha. Em vermelho, Greber destaca dois edifícios: O Hôtel Dieu (acima, em frente ao Hôtel de Ville) e o antigo edifício do Hôtel de Ville, de frente para o Vieux Port.



ILL. 23. — RÉNOVATION DU QUARTIER DE L'HOTEL DE VILLE

Fonte: GREBER, Jacques. Ville de Marseille. Plan d'Aménagement et d'Extension. Mémoire Descriptif. Paris: Vincent, Fréal & Cie. Éditeurs, 1933.

Especificamente sobre o edifício do Hôtel de Ville (Figuras 14 e 15) Greber afirma que não era um monumento principal e por ser de pequena dimensão, não comportava todas as funções dos órgãos municipais. Sua proposta seria a construção de um novo edifício, no intuito de centralizar a administração municipal. Este edifício foi construído em 1653, pelo arquiteto Pierre Puget e está localizado no Vieux Port, sofreu algumas alterações na ornamentação de sua fachada e telhados. Seu estilo arquitetônico é definido como barroco provençal.

Figura 14: Cartão postal representando o Hôtel de Ville de Marselha no início do século XX.



Fonte: Institut National de recherches archéologiques préventives. Available from: <http://multimedia.inrap.fr/atlas/marseille/sites/2843/Hotel-de-ville#.WZyCoSiGPIU> Cited: 22 ago. 2018.

Figura 15: O Hôtel de Ville de Marselha na atualidade sem os edifícios que o ladeavam, pois foram dinamitados em 1943, durante a ocupação do exército alemão na II Guerra Mundial. Nesta imagem, é possível ao fundo, do lado direito, o edifício do Hôtel Dieu.



Fonte: Wikimedia Commons. Available from: [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:L%27H%C3%B4tel_de_Ville_\(Marseille\)_%2814181557102%29.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:L%27H%C3%B4tel_de_Ville_(Marseille)_%2814181557102%29.jpg) Cited: 22 ago. 2017.

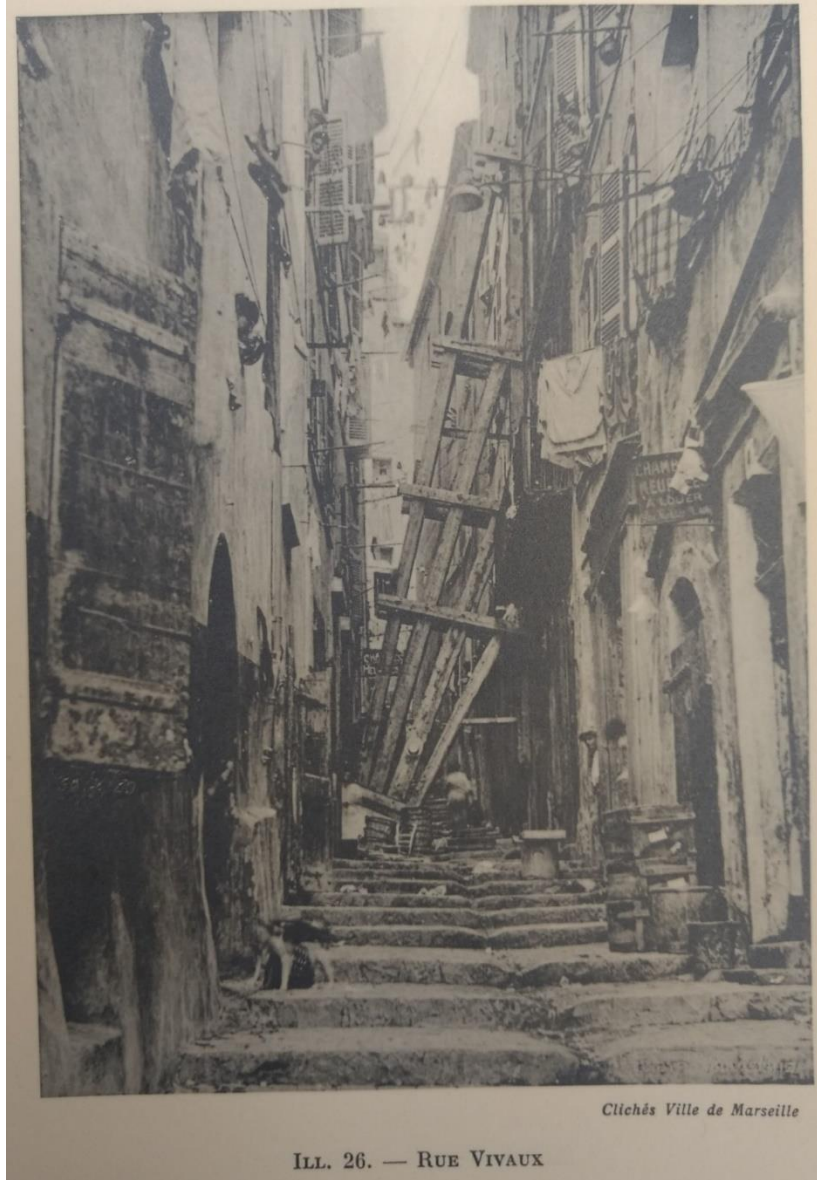
Ainda sobre as questões da higiene e da circulação, Greber apresenta em seu memorial uma série de fotografias de ruas de Marselha. A partir destas imagens, é possível observar o traçado da cidade medieval presentes no bairro do Hôtel de Ville. As imagens mostram tanto o aspecto da dificuldade do ponto de vista da circulação (Figura 16) como por questões de higiene e segurança, com a presença de edificações vetustas (Figura 17).

Figura 16: Vista da rua Montée des Acoules, a direita rua des Moulins e ao fundo a torre da Igreja des Acoules, nas proximidades do Hôtel de Ville em Marselha.



Fonte: GREBER, Jacques. Ville de Marseille. Plan d'Aménagement et d'Extension. Mémoire Descriptif. Paris: Vincent, Fréal & Cie. Éditeurs, 1933.

Figura 17: Rua Vivaux, nas proximidades do Hôtel de Ville em Marselha, onde se pode ver a presença de edificações antigas e com problemas de higiene e segurança.



Fonte: GREBER, Jacques. Ville de Marseille. Plan d'Aménagement et d'Extension. Mémoire Descriptif. Paris: Vincent, Fréal & Cie. Éditeurs, 1933.

Para Greber, era necessário sanar tanto os problemas da circulação viária como os problemas de ordem sanitária e da segurança dos edifícios do bairro do Hôtel de Ville e no entorno do Vieux Port. Para isso, ele propõe que as operações necessárias sejam realizadas com prudência e conservando os alinhamentos existentes.

[...] pour lui conserver son caractère general aussi longtemps que possible, les alignements seraient conservés, et la plupart même des ruelles sauvegardées, malgré leur étroitesse regrettable. Mais nous estimons que la rénovation des quartiers doit être faite avec la plus

grande prudence, surtout lorsqu'il s'agit de surfaces aussi considérables.³⁷ (GREBER, 1933, p. 46)

Para esse tipo de intervenção, o urbanista sugere que a execução dos trabalhos de renovação do sistema viário seja feita de forma progressiva, pois:

La réalisation du plan d'ensemble exigera sans doute, dans un avenir assez éloigné, la destruction des parties actuellement prévues comme maintenues, mais le temps aura alors fait son oeuvre et rendu absolument inévitables les opérations qu'on nous accuserait maintenant d'avoir proposées trop tôt.³⁸ (GREBER, 1933, p. 46)

Ainda sobre a renovação dos antigos bairros de Marselha, Greber argumenta que, para além das questões da circulação viária, era também uma questão de higiene e segurança pública. As taxas de mortalidade em Marselha se achavam elevadas naquele momento, sobretudo nas áreas mais densamente habitadas da cidade, ou seja, na região central. Segundo Greber:

[...] le programme de rénovation des quartiers anciens apparaît comme une question de salut public lorsqu'on l'examine du point de vue de l'hygiène, et quand on constate, par l'élévation anormale du taux de mortalité générale, les conséquences que les mauvaises conditions d'habitation peuvent avoir sur le casier sanitaire de la ville.³⁹ (GREBER, 1933, p. 49)

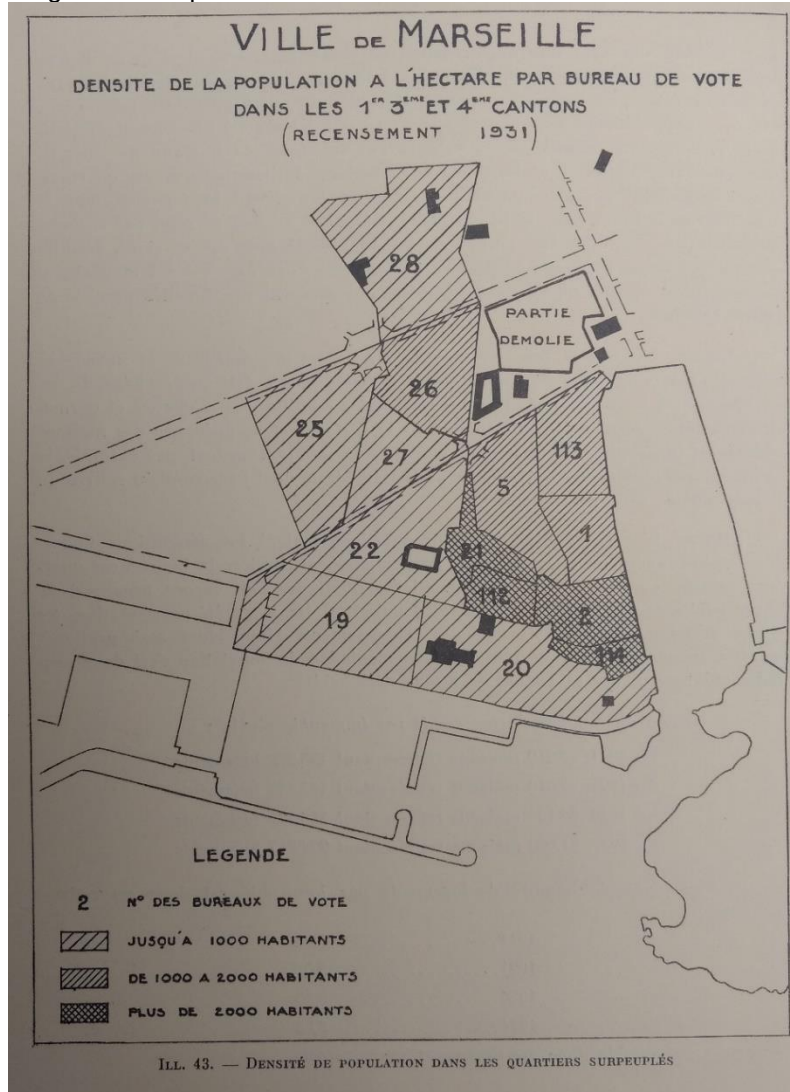
Greber apresenta um mapa (Figura 18) para ilustrar a densidade dos bairros centrais de Marselha, no qual se pode observar que as áreas mais densas naquele momento eram justamente aquelas que ele propõe intervenções: o bairro do Hôtel de Ville e arredores do Vieux Port, além da área de la Bourse, já em processo de demolição desde 1910, onde o número de habitantes por hectare já havia diminuído.

³⁷ [...] para preservar o seu caráter geral durante o maior tempo possível, os alinhamentos seriam conservados e a maioria das ruelas salvaguardadas, apesar de sua lúgubre estreiteza. Mas acreditamos que a renovação dos bairros deve ser feita *com a maior prudência*, sobretudo quando se trata de áreas tão grandes. Tradução livre nossa.

³⁸ A realização do plano geral, sem dúvida, exigirá, em um futuro não muito distante, a destruição das partes previstas atualmente como mantidas, mas o tempo terá feito seu trabalho e tornado absolutamente inevitável as operações que seríamos acusados de ter proposto muito cedo. Tradução livre nossa.

³⁹ [...] o programa de renovação dos bairros antigos aparece como uma questão de segurança pública quando se examina do ponto de vista da higiene, e quando se verifica, pelo aumento anormal da taxa de mortalidade geral, as consequências que as precárias condições de habitação podem ter no cadastro sanitário da cidade. Tradução livre nossa.

Figura 18: Mapa da densidade dos bairros centrais de Marselha.



Fonte: GREBER, Jacques. Ville de Marseille. Plan d'Aménagement et d'Extension. Mémoire Descriptif. Paris: Vincent, Fréal & Cie. Éditeurs, 1933.

Greber ainda argumenta que a intensa ocupação da área central de Marselha se devia a imigração, o que levou a saturação desta área. (GREBER, 1933, p. 49) Pela sua localização geográfica na costa do Mar Mediterrâneo, a proximidade com a Itália, habitantes das colônias francesas no norte da África – Argélia, Marrocos (Protetorado Francês a partir de 1912), Tunísia – Marselha era uma cidade portuária estratégica para a entrada de imigrantes.

Além da intensa ocupação das áreas centrais, a quantidade de imóveis insalubres e vetustos em Marselha era grande, causando dessa maneira um déficit de habitações. Assim, Greber propõe a construção de moradias fora da área central de Marselha, ou seja, na sua periferia, para que se pudesse fazer as devidas intervenções nos bairros considerados insalubres e impróprios para

a habitação. A solução apresentada por Greber é a criação de novos bairros, seguindo o modelo da cidade-jardim. (GREBER, 1933, p. 56)

O modelo da cidade-jardim (*Garden-City*), desenvolvido por Ebenezer Howard entre 1898 e 1902, difundiu-se largamente pela Europa com a publicação de *Garden Cities of Tomorrow*⁴⁰ em 1902. Howard pensou nos problemas da cidade industrial, mais especificamente de Londres. Sua proposta consistia na construção de unidades de habitação unifamiliares afastadas dos centros urbanos congestionados, o que seria uma nova tipologia urbana, descentralizada. Seu modelo não ficou apenas no papel. Em 1899, fundou a *Garden City Association*, e, em 1904, foi iniciada a construção de Lechtworth. Mais tarde, Welwyn, a segunda cidade-jardim foi construída entre 1919 e 1926, com o projeto de Louis de Soisson. (CALABI, 2012, pp. 29-30)

No período entre guerras, o modelo da cidade-jardim foi muito discutido pois, com a destruição de muitas cidades europeias após a Primeira Guerra Mundial, ou no caso de Marselha na década de 1930, onde a densidade populacional no centro histórico da cidade, com bairros com uma grande quantidade de habitações insalubres e vetustas, a proposta aparece para tentar resolver esses problemas urbanos, na tentativa de se empreender melhoramentos nessas áreas e também na criação de novos bairros, localizados nas áreas periféricas da cidade para conter o déficit habitacional.

Greber ainda reforça a ideia de que, para além das intervenções das vias de circulação da cidade que garantiriam o acesso aos novos bairros periféricos, também eram necessárias as demolições dos bairros insalubres e imóveis vetustos e o alargamento de vias também garantiria uma melhor aeração, com a vantagem de se poder criar espaços livres complementares em Marselha. (GREBER, 1933, p. 57)

Mais adiante, no Capítulo VII do memorial, Greber trata da questão dos espaços livres. Marselha era uma cidade de cerca de um milhão de habitantes no início da década de 1930 e Greber considerava que a existência de espaços

⁴⁰ Em 1898, Howard publicou *Tomorrow: Peaceful Path for True Reform* e *Garden Cities of Tomorrow*, de 1902, é a reedição desta publicação.

livres e de recreação eram de suma importância para a cidade, pois os já existentes, praças e jardins existentes eram insuficientes:

Marseille, qui compte près d'un million d'habitants et le dépassera vraisemblablement dans un avenir prochain, n'a pas, et de très loin, le réseau des espaces libres qui lui serait nécessaire pour assurer à sa population dense et éminemment active le renouvellement constant de sa provision d'air pur, les lieux de promenade et de repos, enfin et surtout, pour les enfants, les terrains de récréation indispensables à leur santé.⁴¹ (GREBER, 1933, p. 59)

O urbanista ainda argumenta que a definição de espaços livres como os *bulevares*, *carrefours* e *vias largas* de uma cidade não era suficiente: ele preferia a definição de que os espaços livres fariam mais sentido a partir de um perímetro determinado, de preferência cercado, protegido contra a poeira e os perigos da circulação viária. (GREBER, 1933, p. 61)

A solução para este problema seria o aumento de espaços livres se uso imediato no interior da aglomeração urbana. Outra solução proposta por Greber seria um sistema de espaços livres em toda a cidade, mas não apenas através dos jardins públicos já existentes que necessitavam de intervenções imediatas, “[...] mais par de simples réserves laissant pour l’avenir la possibilité des aménagements, variables suivant les besoins.”⁴² (GREBER, 1933, p. 61)

Para suprir a necessidade de espaços livres em Marselha, Greber propõe que mais 920 hectares sejam utilizados nesse sentido:

Dans le territoire que nous considérons comme devant être urbanisé dans un délai raisonnable, et qui occupe une surface d'environ 10.000 hectares, laissant en dehors les parties extrême Nord et extrêmes Sud et Sud-Est du territoire, nous avons prévus environ 920 hectares d'espaces libres nouveaux [...]⁴³ (GREBER, 1933, pp. 61-2)

⁴¹ Marselha, que tem uma população de quase um milhão de habitantes e provavelmente o excederá num futuro próximo, não tem, de longe, a rede de espaços livres que seriam necessários para garantir que sua população densa e eminentemente ativa a renovação constante da provisão de ar puro, lugares para caminhar e descansar, e finalmente e acima de tudo, para as crianças, áreas de recreação indispensáveis para a saúde delas. Tradução livre nossa.

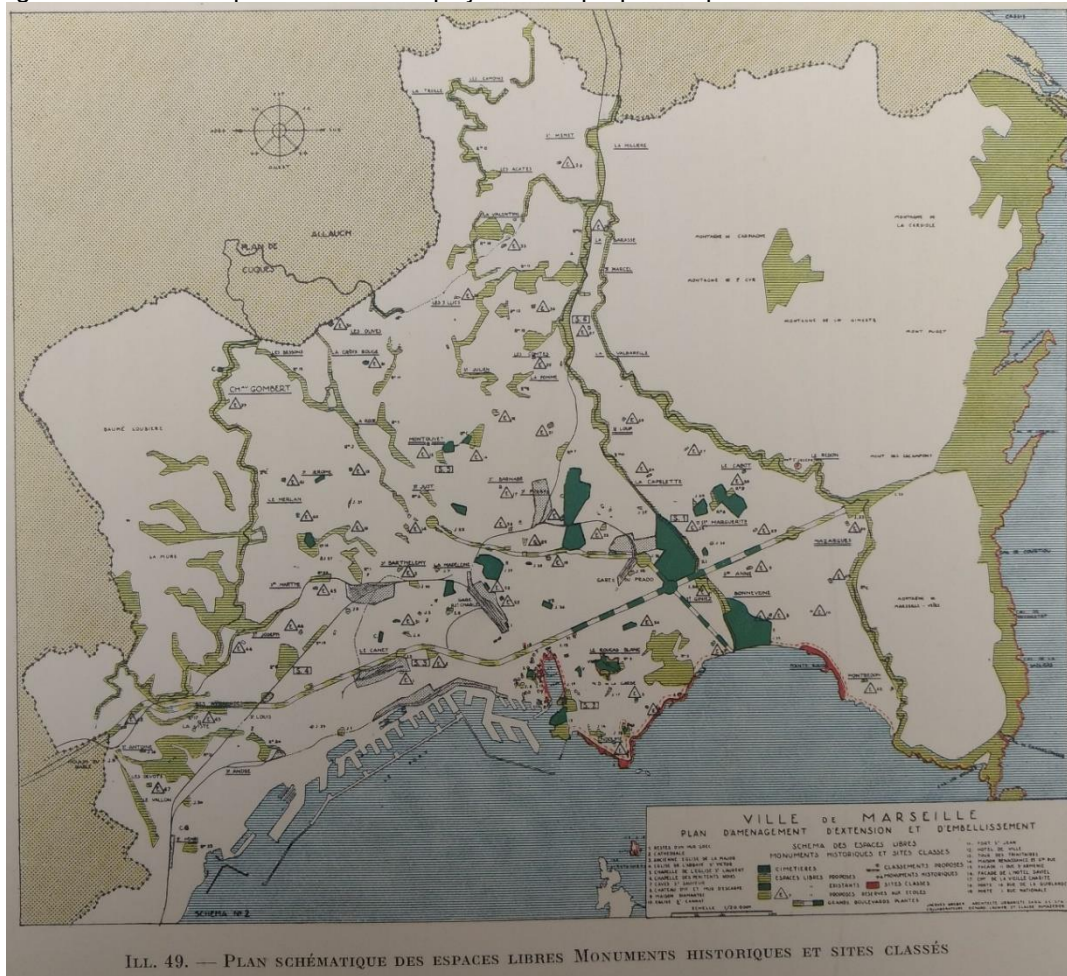
⁴² [...] mas por reservas simples que deixam para o futuro a possibilidade de desenvolvimento, variável de acordo com as necessidades. Tradução livre nossa.

⁴³ Dentro do território que nós entendemos que deve ser urbanizado num prazo razoável e que ocupa uma área de aproximadamente 10.000 hectares, deixando as partes exteriores do extremo Norte e extremos Sul e Sudoeste, nós planejamos cerca de 920 hectares de espaços livres novos. Tradução livre nossa.

Greber explica que para esses espaços livres propostos na parte do extremo norte de Marselha havia a possibilidade de, caso fosse necessária a extensão da urbanização para esta área, seria possível estender uma primeira reserva exterior, podendo ser classificado como local turístico. Já na porção sul e sudoeste, seria constituída uma segunda reserva, também turística, principalmente ao longo da costa do mar Mediterrâneo, em conexão com uma grande artéria viária que seria prolongada, o que cobriria uma superfície de aproximadamente 990 hectares.

Os espaços livres propostos por Greber podem ser observados na Figura 19: na cor verde escuro, estão em destaque os espaços livres já existentes; em amarelo chanfrado, estão os espaços livres propostos; na cor vermelha, os locais classificados como pontos turísticos alguns monumentos históricos; os triângulos correspondem aos espaços livres reservados para as escolas; a grande artéria viária que corta a cidade, onde é representado em amarelo chanfrado, são os espaços livres propostos e, em verde escuro, os já existentes.

Figura 19: Plano esquemático dos espaços livres propostos para Marselha e seus arredores.



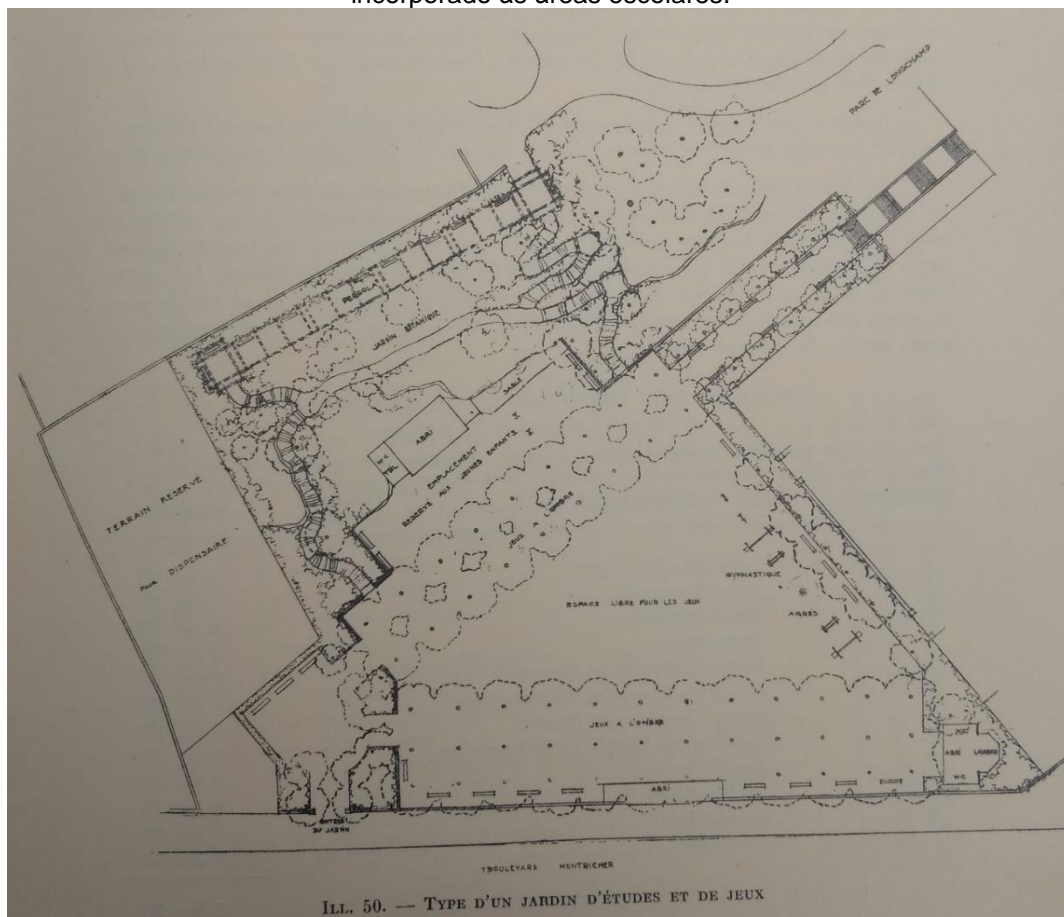
Fonte: GREBER, Jacques. Ville de Marseille. Plan d'Aménagement et d'Extension. Mémoire Descriptif. Paris: Vincent, Fréal & Cie. Éditeurs, 1933.

Para todos esses espaços livres propostos, Greber argumenta que, dentro do plano previsto para duas gerações futuras, o total de espaços livres seria de 2.292 hectares, ou um décimo da superfície total do território municipal de Marselha. Os 990 hectares de espaços livres seriam a reserva turística e natural de Calanques, no litoral, diferente dos espaços livres urbanos. Nessas áreas, na parte sul, entre as reservas turísticas e a área urbana, poderiam posteriormente servir também como áreas rurais e até mesmo residenciais em alguns casos. (GREBER, 1933, pp. 62-3)

Dentre as propostas de espaços livres, Greber apresenta as propostas para esses espaços de forma mais específica, ou seja, com as seguintes classificações: jardins públicos – entre os já existentes e os novos –, espaços de recreação – incluindo jardins de estudos, prática de esportes e de recreação nas

áreas escolares (Figura 20) –, reservas interiores, reservas exteriores e reservas turísticas.

Figura 20: Proposta para um jardim de estudos e recreação para Marselha que seria incorporado às áreas escolares.



Fonte: GREBER, Jacques. Ville de Marseille. Plan d'Aménagement et d'Extension. Mémoire Descriptif. Paris: Vincent, Fréal & Cie. Éditeurs, 1933.

Para Greber, esses espaços deveriam funcionar durante todo o ano, mesmo que as escolas permanecessem fechadas no período de férias, pois eram locais de uso público. (GREBER 1933, p. 66)

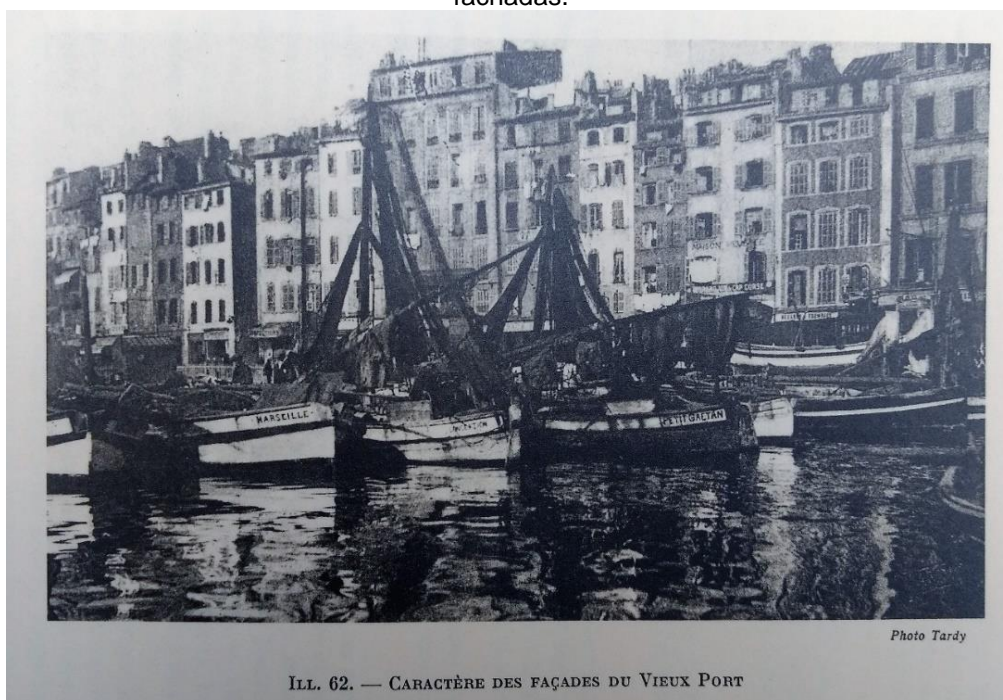
No Capítulo VIII do memorial descritivo, Greber trata sobre a questão da estética e de monumentos e locais históricos classificados, que seriam conservados quando da implementação do plano proposto. Vale destacar que Marselha é uma cidade fundada na antiguidade, por volta do ano 600 a.C., coexistindo com vestígios de sua ocupação pelos gregos de Focea (península da Anatólia, Ásia Menor – região da atual Turquia), romanos entre outros povos

da própria região, do Oriente Médio e do Norte da África. Há também construções que remontam à Idade Média.

Greber lista uma série de sítios arqueológicos e monumentos históricos e arquitetônicos a ser conservados, como a catedral *La Major* e a antiga igreja de La Major (localizada atrás da atual catedral, construída no século XIX), o Forte Saint-Jean, o edifício do *Hôtel de Ville*, a capela do então hospício da *Vieille-Charité*, vestígios de uma parede do período grego localizado no antigo bairro de *la Bourse*, fachada da *Maison Diamantée*, porta monumental na *Rue Nationale*.

No que se refere a fragmentos arquitetônicos para se preservar, o urbanista classifica como escadas, portais, fachadas, balcões. Em alguns casos, não era possível ou não havia interesse na conservação de alguns edifícios já classificados como históricos, mas no caso de uma fachada, poderia ser incorporada a uma intervenção pontual, como no caso da reconstrução do Hôtel de Ville, a fachada de um edifício próximo, o Hôtel Daviel, poderia ser utilizada na futura praça do Hôtel de Ville. Alguns edifícios localizados no Vieux Port também poderiam ser conservados (Figura 21). (GREBER, 1933, pp. 77-8)

Figura 21: Edifícios localizados no Vieux Port em Marselha, com destaque para as suas fachadas.



Fonte: GREBER, Jacques. Ville de Marseille. Plan d'Aménagement et d'Extension. Mémoire Descriptif. Paris: Vincent, Fréal & Cie. Éditeurs, 1933.

Após a apresentação detalhada de suas propostas para Marselha, Greber conclui que para o plano de remodelação e extensão,

[...] nous avons cherché avant tout à proposer des *solutions pratiques et réalisables dès maintenant*, aux problèmes complexes que pose l'organisation d'un centre urbain d'une telle importance.

En certains points, il fallait voir grand et ne pas hésiter à créer des toutes pièces. Mais, dans la plupart des cas, chaque fois que cela nous a semblé possible, nous nous sommes contents de la *formule corrective, en améliorant sans bouleverser*.⁴⁴ (GREBER, 1933, p. 109)

Para Greber, o plano concebido possuía propostas que poderiam ser aplicadas de imediato, mesmo com toda complexidade com que se apresentavam os problemas urbanos de uma cidade que, especialmente no seu centro urbano, ainda possuía vias que remontavam ao período medieval e que precisavam ser melhoradas e ainda tratava-se de uma cidade portuária, com uma intensa e densa ocupação nos seus bairros centrais.

Greber ainda afirma que a implantação do plano completo deveria ocorrer de forma progressiva, num prazo considerável de anos, embora ela não tenha fornecido maiores detalhes sobre o tempo de execução dos trabalhos. O plano proposto para Marselha, na forma de um plano geral e regional, seria uma grande obra de urbanismo, que com o passar dos anos poderia ser completada e melhorada:

Si contradictoire que cela puisse sembler, nous considérons qu'une grande oeuvre d'urbanisme comme celle que nous à confiée la Municipalité de Marseille, doit *allier l'opportunisme à l'absolu*; tâche difficile mais passionnante. Le plan d'aménagement et d'extension voulu par les lois de 1919-1924 n'est que le prélude de cette ensemble de travaux, la charte de principe, que les temps améliorera, complètera, revisera, mettra au point dans ses détails, au fur et à mesure de la préparation des tracés d'exécution.⁴⁵ (GREBER, 1933, p. 109)

O urbanista ainda ressalta a urgência de intervenções na precária estrutura viária de Marselha. Com o difícil acesso viário, pois a cidade estava

⁴⁴ [...] procuramos acima de tudo propor *soluções práticas e realizáveis imediatamente*, aos complexos problemas que se colocam na organização urbana de tal importância. Em certos aspectos, era necessário pensar grande e não hesitar em conceber todas as partes. Mas, na maioria dos casos, sempre que nos parecia possível e nós estabelecemos o *método correto, planejando sem transformar radicalmente*. Tradução livre nossa.

⁴⁵ Por mais contraditório que possa parecer, nós consideramos que uma grande obra de urbanismo como que nos foi confiada pela Municipalidade de Marselha, deve se aliar o *oportunisto ao absoluto*; tarefa difícil, mas fascinante. O plano de desenvolvimento e extensão ensejado pelas leis de 1919-1924, é apenas o prelúdio deste conjunto de obras, a escritura principal, que as vezes irão melhorar, completar, revisar, finalizar nos detalhes, de acordo com os padrões de preparação dos planos de execução. Tradução livre nossa.

estruturada sobre vias medievais em sua área central e proximidades, o escoamento de mercadorias entre o porto e o comércio também seria prejudicado. (GREBER, 1933, p. 110)

La stagnation de l'équipement circulatoire urbain risque de mettre en péril l'immense effort de la Chambre de Commerce dans ses remarquables aménagements portuaires.

Il faut, sans retard, réaliser le programme modéré, *minimum*, des accès indispensables que nous avons prévues, si l'on veut que le déséquilibre flagrant, qui s'aggrave chaque jour, entre la cité et son commerce, ne ruine pas l'une et l'autre.⁴⁶ (GREBER, 1933, p. 110)

A solução para esta cidade portuária referente ao sistema de circulação viária, conforme proposto por Greber desde o início do seu memorial, seria a ligação direta entre o porto, as vias férreas e as novas vias de circulação, descongestionando o centro histórico, onde justamente está o Vieux Port, considerado como o “coração de Marselha”.

Para ilustrar o contraste entre o porto e a velha cidade que já havia passado por alterações no decorrer dos anos, Greber apresenta algumas imagens: a primeira, uma fotografia aérea do início da década de 1930, da área do Vieux Port e, a segunda, sua proposta de remodelação desta área, com a abertura de novas vias, entre outros melhoramentos, visando a sua modernização.

Na Figura 22, é possível observar o desenvolvimento de Marselha ao redor do porto e, ao mesmo tempo, o contraste com a velha cidade densamente ocupada.

⁴⁶ A estagnação do equipamento circulatório urbano pode colocar em risco o imenso esforço da Câmara de Comércio em suas notáveis intervenções portuárias. É imperativo, sem demora, realizar o programa mínimo e moderado dos acessos indispensáveis que prevemos, se queremos que o desequilíbrio flagrante, que está a piorar todos os dias, entre a cidade e o seu comércio, não arruíne ambos. Tradução livre nossa.

Figura 22: Vista aérea do Viex Port de Marselha e dos seus arredores, na qual se observa o contraste entre o moderno porto e a velha cidade.

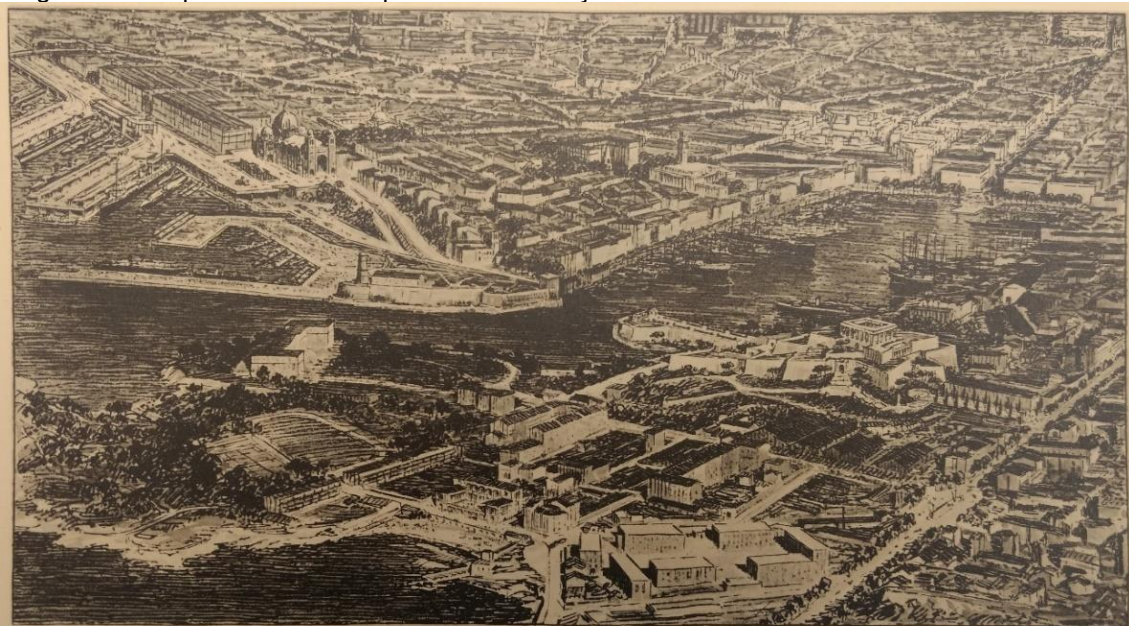


ILL. 104. — VUE GÉNÉRALE DU PORT MODERNE ET DE LA VIEILLE VILLE

Fonte: GREBER, Jacques. Ville de Marseille. Plan d'Aménagement et d'Extension. Mémoire Descriptif. Paris: Vincent, Fréal & Cie. Éditeurs, 1933.

E na Figura 23, a proposta de Greber para a remodelação da área ao redor do Vieux Port:

Figura 23: Proposta de Greber para a remodelação dos arredores do Vieux Port de Marselha.



ILL. 105. — VUE GÉNÉRALE DU VIEUX PORT
MONTRANT LES AMÉNAGEMENTS PRÉVUS DANS SON VOISINAGE

Fonte: GREBER, Jacques. Ville de Marseille. Plan d'Aménagement et d'Extension. Mémoire Descriptif. Paris: Vincent, Fréal & Cie. Éditeurs, 1933.

Comparando a fotografia aérea (Figura 22) da área do Vieux Port e seu entorno com a proposta de Greber (Figura 23) para a sua remodelação, é possível perceber uma área densamente ocupada, com ruas estreitas, sem ligações diretas do porto com as vias férreas, além da ausência de grandes vias de circulação viária. Na segunda imagem é possível identificar no que consistia a proposta do urbanista: a ligação do porto com um novo sistema viário, passando pelas docas, sendo que partindo do porto também haveria as devidas conexões com a ferrovia e, ainda, a manutenção das edificações históricas, e com destaque para a Catedral de Marselha *La Major*, que deveria ser preservada.

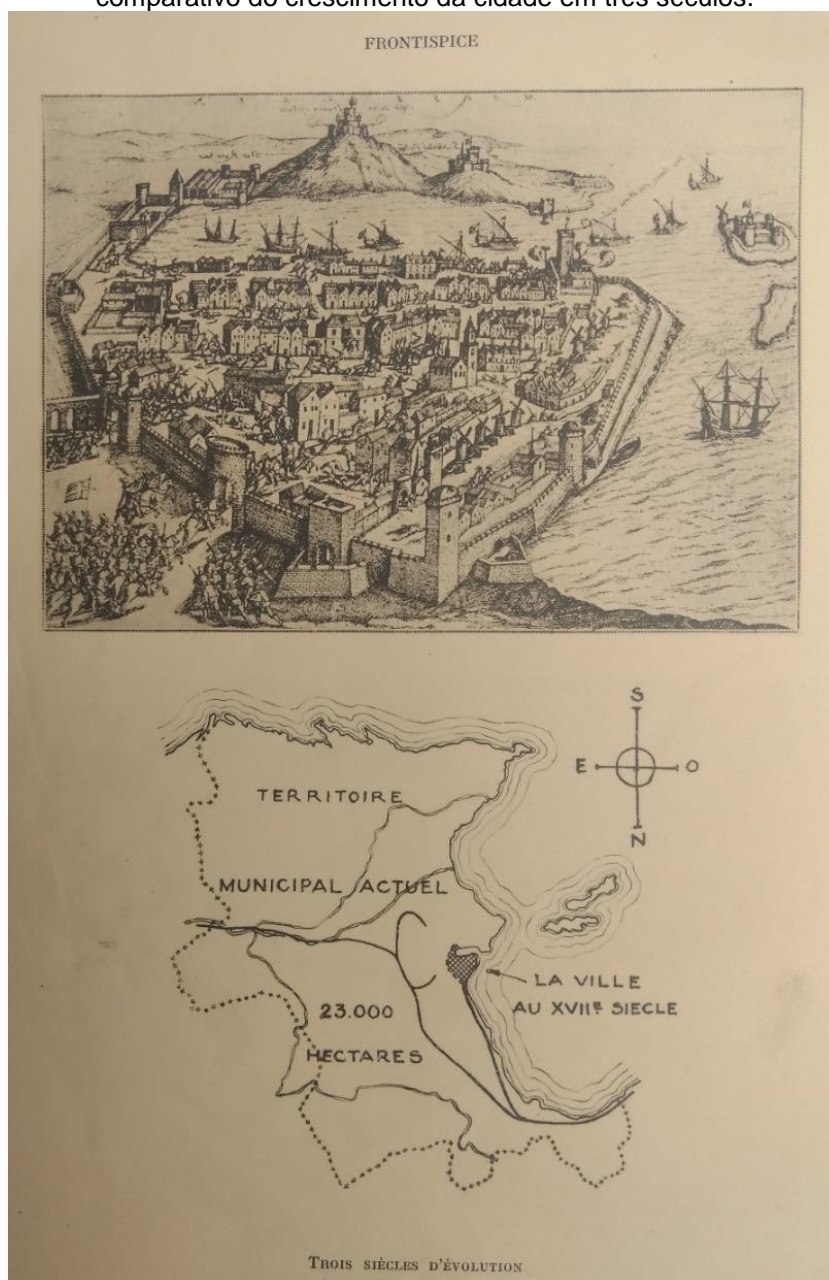
O urbanista ainda menciona a gravura inserida no frontispício do seu memorial representando a cidade do século XVII, que ele utiliza para demonstrar a ocupação naquele período e o seu desenvolvimento na década de 1930, quando Marselha era uma cidade de pouco mais de 800 mil habitantes. De acordo com Greber, Marselha era uma cidade que havia passado por um grande desenvolvimento, mas que não recebeu as devidas condições para o seu crescimento e que, naquele momento, o seu porto já era o mais importante da França:

[...] contraste saisissant avec le petite gravure vieille d'à peine trois siècles, que nous avons choisie pour frontispice d'introduction; témoignage de grandeur, mais d'une grandeur pleine de dangers. Car il montre que *rien ne semble avoir été fait, ni même préparé, pour mettre l'organisme urbain au rythme des progrès portuaires*; cette modeste mais éloquente photographie concrétise optiquement l'urgence des remèdes à apporter [...] ⁴⁷ (GREBER, 1933, p. 110)

Como mencionado por Greber, a gravura do século XVII (Figura 24), acompanhada por um mapa ilustra, de certa forma, o crescimento da cidade em três séculos. Nesta gravura, é possível observar uma cidade murada, com uma ocupação densa e o seu porto em plena atividade:

⁴⁷ [...] contraste impressionante com a pequena gravura com apenas três séculos de idade, que escolhemos como frontispício introdutório; testemunha de grandeza, mas de uma magnitude cheia de perigos. Porque isso mostra que *nada parece ter sido feito, ou mesmo preparado, para levar o organismo urbano ao ritmo do progresso portuário*; esta modesta, mas eloquente fotografia concretiza opticamente a urgência das soluções a empregar [...] Tradução livre nossa.

Figura 24: Gravura representando Marselha no início do século XVII. Abaixo, mapa comparativo do crescimento da cidade em três séculos.



Fonte: GREBER, Jacques. Ville de Marseille. Plan d'Aménagement et d'Extension. Mémoire Descriptif. Paris: Vincent, Fréal & Cie. Éditeurs, 1933.

E Greber assim concluiu a sua proposta:

Nous avons concentré tous nos efforts, nous continuerons avec ardeur, pour en résoudre, une à une, toutes les difficultés, non pas par des vœux abstraits, mais par des *tracés précis, qui peuvent, demain, faire naître des chantiers*, et donner ainsi, pour des longues années, un double profit à la laborieuse cité, en lui permettant, dans la prospérité nouvelle, qu'apportent toujours les grands travaux d'utilité publique, de reconstituer méthodiquement son équipement circulaire et général à

1.2 Por que o *Plan Greber* não foi implantado?

Apesar de Greber ter elaborado um plano abrangente para Marselha, contando com um plano completo das vias de circulação, zoneamento, incorporação de áreas turísticas e de recreação, enfim, um estudo muito detalhado sobre as necessidades de renovação da cidade, sua proposta não foi implantada.

Esta proposta fora aceita de imediato pela municipalidade, porém, dois anos depois de ser publicado, em 1935, o plano recebeu duras críticas. O renomado geógrafo local Gaston Rambert⁴⁹, um especialista nomeado pelas autoridades municipais para analisar a proposta de Greber, a criticou duramente: “Il ne faut pas qu'un plan d'extension pèse sur la vie de la cité comme une armure de fer... Allégé de quelques outrances, rendu plus souple, ce plan doit être retenu.”⁵⁰ (RAMBERT, 1935 *apud* BORRUEY, 1990, p. 57)

As propostas para a renovação de Marselha iam de encontro com questões imobiliárias, de propriedade privada, além do próprio poder público municipal ter demonstrado indiferença ao plano e, segundo Borruey, só atuavam em relação a poucas resoluções para intervenções pontuais. (BORRUEY, 1990, p. 57)

O problema de fato era muito maior do que a simples indiferença da municipalidade. O envolvimento do então vice-prefeito de Marselha Siméon

⁴⁸ Nós vamos concentrar todos os nossos esforços, continuaremos com ardor, para resolver, uma a uma, todas as dificuldades, não por desejos abstratos, mas por *planos precisos, que podem, amanhã, dar origem a canteiros de obras*, e assim, por longos anos, dar um lucro dobrado para a cidade laboriosa, permitindo-lhe, na nova prosperidade, que sempre traz as grandes obras de utilidade pública, reconstitua metodicamente seu equipamento viário e geral na escala de sua grandeza presente e de seus destinos de Capital do Sul. Tradução livre nossa.

⁴⁹ O comentário do geógrafo Gaston Rambert foi publicado no *Rapport à la Commission départementale d'extension et d'embellissement des villes et vilages sur le plan d'extension de Marseille, daté de 15 Novembre 1935*. (BORRUEY, 1990, p. 57)

⁵⁰ Não é necessário que um plano de extensão pese sobre a vida da cidade como uma armadura de ferro... Aliviado de alguns exageros, tornado mais flexível, este plano deve ser retido. Tradução livre nossa.

Sabiani em escândalos imobiliários referentes à habitação social, além de sua ligação em fraudes eleitorais e intimidação de grupos divergentes, a abismal dívida municipal, o clientelismo político, impossibilitaram a implantação de um plano de remodelação e extensão na cidade na década de 1930. (BORRUEY, 1990, p. 57; DELL'UMBRIA, 2006, p. 478)

Em 1935, o prefeito conservador Georges Ribot foi sucedido pelo socialista Henri Tasso. No entanto, em relação ao plano elaborado por Greber, este foi concebido num momento muito complicado para a administração municipal. De acordo com Bonillo, o novo prefeito de Marselha Henri Tasso, não tinha força política para enfrentar a situação, portanto parecia ser também “[...] prisonnier d’un manque de moyens de villes françaises dans cette période, dans un pays centralisé et caractérisé par un municipalisme peu vigoureux⁵¹.” (BONILLO, 2008, p. 42)

Segundo Borruey, Henri Tasso inclusive não apoiou o plano de Greber, negando politicamente a herança política da administração anterior. Para piorar a situação, a desconfiança do poder central francês em relação aos assuntos de Marselha, o trabalho do urbanista colidiu com as autoridades parisienses, pois a cidade ficará sob tutela do poder central francês e perdendo a sua autonomia através do decreto-lei de 20 de março de 1939⁵². (BORRUEY, 1990, p. 57)

Poucos meses depois, em setembro de 1939, com início da Segunda Guerra Mundial os problemas de urbanismo e de habitação em Marselha continuaram a se agravar. A dificuldade de circulação e a presença de locais insalubres nos bairros do Panier, la Bourse e proximidades do Vieux Port ainda

⁵¹ [...] prisioneiro da falta de recursos das cidades francesas neste período, num país centralizado e caracterizado por um municipalismo fraco. Tradução livre nossa.

⁵² O Decreto-lei de 20 de março de 1939, colocou Marselha sob tutela do Estado francês, consistindo na perda de seus direitos cívicos. A administração municipal passou a ser comandada por uma delegação nomeada pelo Estado. O pretexto para a retirada da autonomia de Marselha foi um incêndio numa importante rua da cidade, a *Canebière*, que atingiu um grande estabelecimento comercial conhecido como *Nouvelles Galeries* em 28 de outubro de 1938. Além desse estabelecimento, o incêndio atingiu dois hotéis localizados do outro lado da mesma rua, deixando 73 mortos e muitos gravemente feridos. O corpo de bombeiros da administração municipal foi responsabilizado pela ineficiência e substituído pela brigada de incêndio dos fuzileiros navais. Assim, além das ingerências com as finanças municipais, a municipalidade também foi responsabilizada pela desorganização dos serviços municipais essenciais. Dias depois da promulgação do decreto, o representante do Estado Michel Surleau chegou na cidade como “um governador colonial”, que a França havia enviado para Marselha. (DELL'UMBRIA, 2006, pp. 480-1)

persistiam. A situação viria a piorar ainda mais com a presença de milhares de refugiados devido à ocupação pelo exército alemão no norte da França, o que deixou alguns bairros com uma ocupação ainda mais intensa. (VOLDMAN, 2009, pp. 59-60)

Com o regime centralizador de Vichy, as reformas urbanas passaram a ser controladas pelo Estado através de uma lei promulgada em 11 de outubro de 1940, o que limitava a autonomia dos departamentos e cidades. Desta maneira, a discussão sobre as reformas urbanas em Marselha só seria retomada em 1941, a partir da criação de uma lei em 30 de maio do mesmo ano que autorizava a execução de grandes trabalhos para a remodelação de Marselha e, a partir de uma lei do Estado francês, também de 1941, que consistia num programa de urbanização dentro do plano nacional. O projeto para Marselha foi então confiado ao arquiteto parisiense Eugène Beaudoin. (CLAUDE, 2006, p. 108; DELL'UMBRIA, 2006, p. 481)

A situação política de Marselha na época nos remete ao caso de Campinas em 1929, quando há divergências dentro da municipalidade em relação à questão da remodelação da cidade, pois apesar das propostas apresentadas possuírem muitas semelhanças entre si, eram travadas intensas discussões pelo fato de partirem de um grupo de oposição ao do prefeito de Campinas. Em 1930, com o golpe de estado engendrado por Getúlio Vargas, as municipalidades são diretamente afetadas e foram perdendo sua autonomia rapidamente, até ficarem completamente subordinadas tanto a um governo centralizado como aos grupos locais, que, por mais contraditório que pareça, através de acordos políticos, conseguiram se beneficiar com a implantação de um plano que visava somente o aspecto viário e a destruição do seu centro histórico.

1.3 A circulação da urbanística internacional em Marselha

De acordo com Alèssi Dell'Umbria, as concepções do urbanismo presentes no projeto de Greber provinham da escola francesa de urbanismo, de inspiração haussmanniana, cuja prioridade absoluta era a questão da circulação. (DELL'UMBRIA, 2006, p. 472)

Entretanto, devido ao período no qual Greber esteve nos Estados Unidos entre 1910 e 1920, Greber defendia a transferência de muitos aspectos da planificação urbana desenvolvidos na América do Norte para a Europa. Sua experiência de trabalho em cidades dos Estados Unidos lhe rendeu o status de o arquiteto francês que mais conhecia a realidade urbanística norte-americana.

Este conhecimento adquirido através do seu trabalho desenvolvido em cidades dos Estado Unidos refletiu diretamente no plano proposto para Marselha. Neste caso específico, a proposta da transferência metódica dos habitantes do centro da cidade para a sua periferia, já que os bairros que compunham o centro histórico da cidade estavam muito congestionados e densamente habitados. Desta forma, entendemos que para além da concepção da cidade-jardim, a proposta de Greber estaria voltada à questão da formação de um subúrbio residencial, tal qual observado em experiências norte-americanas, como o caso de Radburn, projeto de Clarence Stein, de 1928.

Para além da transformação da área correspondente ao Hôtel de Ville e Hôtel Dieu, Rue Caisserie e do Vieux Port, o plano proposto por Greber possui duas grandes preocupações: a questão viária, com o grande esquema apresentado no *Memoire Descriptif* e a transformação dos bairros *derrière-la-Bourse* já em demolição desde 1910, visando a modernização do centro histórico da cidade.

No entanto, ao analisar mais de perto a proposta de Greber, é evidente que a questão da circulação viária era a sua maior preocupação, ocupando quase todo o seu *Memoire Descriptif*. Para uma cidade portuária, com uma intensa atividade comercial e industrial, o labirinto formado pelas ruas estreitas, obviamente, não favorecia os avanços dessas atividades na cidade. Além do mais, ruas estreitas, imóveis muito antigos, com problemas estruturais e de higiene, contrastavam com a modernidade do Vieux Port, o mais importante da França.

Neste sentido, para além das questões viárias, o urbanista também aponta em seu memorial problemas de ordem sanitária e de segurança das habitações, sobretudo nas áreas densamente habitadas de Marselha, ou seja, o seu centro histórico, do qual fazia parte o bairro do Hôtel de Ville, junto ao Vieux Port. Neste bairro, cujo traçado de suas ruas estreitas era do período medieval,

havia uma infinidade de edifícios antigos e habitados por um grande número de pessoas.

O próprio edifício do Hôtel de Ville, datado do século XVII, era considerado de dimensões insuficientes para abrigar as diversas atividades da administração municipal. A solução encontrada pelo urbanista era a construção de um novo edifício, bem como a construção de jardins e praças, num diálogo entre a parte baixa, em direção ao Vieux Port e a parte alta do bairro, onde está localizado o Hôtel Dieu. Os edifícios próximos, para os quais Greber propôs a demolição para a modernização do entorno do Hôtel de Ville, foram dinamitados pelos alemães em 1943, quando ocuparam a cidade durante a II Guerra Mundial.

Embora a proposta de Greber tenha sido inovadora naquele momento, questões políticas da administração municipal, a corrupção desenfreada da gestão Ribot-Sabiani, colocaram a questão do urbanismo em Marselha em segundo plano. Em 1939, com a perda da autonomia municipal e com as finanças municipais comprometidas, as reformas urbanas ficaram inviáveis naquele momento. É certo que, o período entre guerras ainda era uma fase de recuperação econômica na França em particular, mas também na Europa como um todo, além da questão dos regimes autoritários e extremamente centralizadores que enfraqueciam o poder municipal.

Vale destacar que o ano de 1939 seria marcado pelo início da II Grande Guerra em 1 de setembro, com a invasão da Polônia pela Alemanha nazista e, mais tarde, em 1940, a França seria também invadida e ocupada pelo exército nazista.

A década de 1930, conturbada no nível local por questões políticas e de conflitos armados, também o foi no Brasil. Em 1930, temos a derrubada da República Velha através de um golpe engendrado por Getúlio Vargas, conhecido com a “Revolução de 1930”, o Movimento Constitucionalista de 1932, que consistiu no maior conflito armado no país e, em 1937, temos o início do Estado Novo, ou seja, o início da ditadura, cujo líder era justamente Getúlio Vargas, apreciador dos regimes autoritários europeus.

Estes eventos interferiram diretamente na implantação de planos nas cidades brasileiras e, no caso de Campinas, nosso estudo de caso, o debate sobre a remodelação da cidade foi, em diversos momentos, interrompido.

Em Marselha, a questão das reformas urbanas seria retomada em 1941. No entanto, a proposta de um plano abrangente seria abandonada e transformada num plano exclusivamente viário e, como vimos, o *Plan d'Aménagement et d'Extension de Marseille*, de Jacques Greber, não foi implantado. Logo após o início da Segunda Guerra Mundial, num contexto de um regime autoritário de Vichy e da invasão da França pelos nazistas, o debate sobre as reformas urbanas foi retomado apenas em 1941, com uma segunda proposta: o chamado *Plan Beaudouin*.

O plano foi confiado ao arquiteto parisiense Eugène Beaudouin, (1898-1983), formado pela École de Beaux-Arts de Paris e considerado um dos precursores da arquitetura moderna na França. Este plano consistiu em retomar a maioria das propostas de Greber, porém seguindo um princípio da limpeza de bairros insalubres e na redução da densidade da população do centro. (DELL'UMBRIA, 2006, p. 481)

Em relação à proposta viária de Greber para Marselha, esta foi corrigida e ampliada para que se tornasse um grande sistema de circulação de automóveis que cortasse toda a cidade.

A proposta de Beaudouin era de organizar um novo sistema de rodovias que respondesse às necessidades do tráfego viário sobreposto ao existente numa escala metropolitana. Esta nova rede de circulação viária deveria ser implantada com a liberação dos espaços insalubres ainda existentes na cidade, canalizar o tráfego para atender as necessidades futuras e que se tornaria a espinha dorsal da nova cidade remodelada. Desta forma, pela primeira vez o espaço urbano foi projetado de acordo com um sistema de rodovias (autoestradas) que atravessava a cidade de um lado para o outro (Figura 25). (DELL'UMBRIA, 2006, p. 481)

Figura 25: Plano de Beaudoin para Marselha, 1941, no qual foi traçado o novo sistema de rodovias.



Fonte: WikiSara. Plans d'Urbanisme de Marseille. Available from: http://routes.wikia.com/wiki/Plans_d%27urbanisme_de_Marseille Cited: 28 dez. 2017.

Para além da questão da circulação viária, a proposta de Eugène Beaudouin de 1941, se aproxima da proposta de remodelação de Campinas de Prestes Maia em 1934, no que se refere às intervenções na cidade e seu patrimônio arquitetônico. Guardadas as devidas proporções, pois Beaudouin já estava inserido no movimento da arquitetura moderna e Prestes Maia, ainda estava ligado, de certa forma, ao *City Beautiful*, com propostas de polos monumentais, assim como Jacques Greber.

Neste sentido, para Beaudouin Marselha não possuía edifícios que lhe despertasse o interesse para a conservação, pois:

Ce qui frappe à Marseille, avant tout chose, c'est le contraste entre le splendeur du cadre, ses possibilités monumentales et la médiocrité de la ville qui s'y trouve. Aucune composition ne manque la ville, ni aucun attrait architectural et trop peu d'édifices intéressants lui donnent un caractère monumental digne d'une métropole commerciale.⁵³ (BEAUDOUIN, *apud* DELL'UMBRIA, 2006, p. 482)

⁵³ O que atinge Marselha, acima de tudo, é o contraste entre o esplendor do cenário, suas possibilidades monumentais e a mediocridade da cidade. Nenhuma composição perde a cidade, nem nenhuma atração arquitetônica e muito poucos edifícios interessantes lhe dão um caráter monumental digno de uma metrópole comercial. Tradução livre nossa.

O patrimônio arquitetônico de Marselha era em grande parte proveniente do período barroco, como é o caso do edifício do Hôtel de Ville. Este arquiteto que se identificava com o movimento moderno, segundo Borruey, apresentou um projeto marcado por um monumentalismo e grandeza que se identificava com o projeto de estado do Marechal Pétain, então primeiro ministro da França no governo de Vichy. Borruey ainda afirma que Beaudouin foi [...] Mais arquiteto do que urbanista [...], pois desenhou [...] composições urbanas impressionantes das quais ele não esconde nada da função simbólica: "Essa noção de decoro, que é um aspecto do tamanho e da dignidade de um regime, é capital". (BORRUEY, 1996, p. 59)

O plano de Beaudouin foi publicado em 1942, alguns meses antes da chegada das tropas da ocupação alemã. O arquiteto propôs para Marselha uma grande rede viária radioconcêntrica, cujas estradas e avenidas literalmente rasgariam os bairros centrais para abrir completamente o acesso ao Vieux Port. Nesta proposta, o arquiteto também propôs o *zoning*, edifícios públicos, centros cívicos, universidades, grupos escolares, eletrificação geral, saneamento, transporte público etc. (BORRUEY, 1996, p. 59)

Sobre a questão dos bairros insalubres de Marselha, que são os mesmos apontados por Greber (La Bourse, Hôtel de Ville, Panier, Carmes etc.) ele propôs uma "limpeza total" dessas áreas, ou seja, sua proposta era a transformação radical do coração da cidade, ao contrário de Greber, que propôs uma intervenção no tecido urbano sem transformar radicalmente.

O plano de Beaudouin para Marselha não foi implantado, apenas a chamada *Autoroute Nord*, que começou a ser implantada com a demolição dos casebres na área correspondente ao Vieux Port por volta de 1942. Parte dos bairros do Vieux Port e Hôtel de Ville de Marselha, como já mencionado, foram demolidos pelas tropas da ocupação alemã na cidade em 1943.

A situação política de Marselha na época nos remete ao caso de Campinas em 1929, quando houve muitas divergências dentro da municipalidade em relação à questão da remodelação da cidade, pois apesar das propostas apresentadas possuírem muitas semelhanças entre si, eram travadas intensas discussões pelo fato de partirem de um grupo de oposição ao do prefeito de Campinas. Em 1930, com o golpe de estado engendrado por

Getúlio Vargas, as municipalidades são diretamente afetadas, perdendo sua autonomia rapidamente, até ficarem completamente subordinadas tanto a um governo centralizado como aos grupos locais que através de acordos políticos, conseguiram se beneficiar com a implantação de um plano que visava somente o aspecto viário e a destruição do seu centro histórico.

A proposta apresentada pelo engenheiro Francisco Prestes Maia em 1934, embora defendesse a ideia do *comprehensive planning* e o *zoning*, quando foi aprovada pela Comissão de Urbanismo e pela municipalidade em 1938, somente foram consideradas a questão viária, com o alargamento de ruas na área central da cidade e, conforme previamente proposto por Prestes Maia, edifícios significativos foram demolidos, total ou parcialmente, para dar lugar a duas largas avenidas e edifícios modernos, que foram construídos por empresas locais.

Capítulo II

Parte I: O debate sobre o urbanismo em Campinas entre as décadas de
1920 e 1940

Quando pensamos em plano de urbanismo em Campinas logo nos vem à mente o Plano de Melhoramentos Urbanos de Prestes Maia, que foi parcialmente implantado na cidade, sobretudo no que se refere ao alargamento de avenidas entre as décadas de 1940 e 1970. No entanto, antes da contratação do engenheiro Francisco Prestes Maia, que se deu em 1934, no final da década de 1920, o então prefeito de Campinas Orosimbo Maia foi o responsável pela abertura do debate na Câmara Municipal sobre a necessidade de remodelar a cidade, dentro dos princípios da nova disciplina do urbanismo.

Nesse sentido, ainda em 1927, a municipalidade abriu uma concorrência pública após solicitação do prefeito Orosimbo Maia, para o levantamento da Planta Cadastral de Campinas, entregue em 1929, para servir como base para os futuros trabalhos de remodelação da cidade.

Em 1929, o vereador Waldemar Rangel Belfort de Mattos, durante a administração do prefeito Orosimbo Maia (1926-1931), não mediu esforços para que uma proposta de sua autoria fosse aprovada. Neste mesmo ano de 1929, ele apresentou um projeto para a remodelação da cidade e, alguns meses depois, o engenheiro Luiz Ignacio Romeiro de Anhaia Mello, professor da Escola Politécnica de São Paulo viria a Campinas a convite do prefeito para realizar um estudo no intuito de elaborar um plano de urbanismo.

Após sua visita, Anhaia Mello apresentou um relatório no qual foram lançadas as bases para um futuro plano. Neste ínterim, a Planta Cadastral de Campinas já estava pronta, a pedido do então prefeito Orosimbo Maia em 1928. Dois engenheiros foram os responsáveis pelo levantamento cadastral: Jorge de Macedo Vieira e Carl Alexander Oelsner. Esses dois profissionais também foram responsáveis pelo novo emplacamento da cidade.

Entre as propostas de Belfort de Mattos, o relatório de Anhaia Mello e a contratação de Prestes Maia, uma crise política e institucional interrompeu a questão do urbanismo em Campinas: a chamada “Revolução de 1930”, o golpe que culminou na tomada do poder federal por Getúlio Vargas. Nesse clima de incertezas, em 1931, as câmaras municipais de todos os municípios brasileiros foram fechadas e os governadores foram substituídos por interventores federais escolhidos por Vargas, que passaram a nomear os prefeitos nas cidades conforme os interesses políticos da ocasião.

Mesmo que a administração de Campinas tenha continuado durante um breve período com o prefeito Orosimbo Maia, os vereadores perderam seus postos na administração municipal, o que levou a um esvaziamento do debate acerca da implementação de um plano de urbanismo na cidade. Anhaia Mello, que já havia visitado a cidade em 1929, e realizado um relatório sobre o urbanismo e cuja contratação era cogitada em Campinas, foi nomeado prefeito da cidade de São Paulo, entre 6 de dezembro de 1930 e 25 de julho de 1931. (SANTOS, 2002, p. 334)

Embora a nomeação de Anhaia Mello para o cargo de prefeito de São Paulo seja a explicação recorrente na historiografia local (BADARÓ, 1996; SANTOS, 2002; ZAKIA, 2012) para que o engenheiro não tenha elaborado o plano definitivo para Campinas, os motivos parecem ter sido outros: sua filiação política em apoio ao governo da ocasião e em oposição ao partido à frente da administração municipal em Campinas, pode ter sido o motivo mais razoável para a sua não contratação, pois Anhaia Mello era membro do Partido Democrático, assim como o vereador Belfort de Mattos, ambos da oposição ao Partido Republicano Paulista, de Orosimbo Maia e da maioria dos antigos vereadores.

Todavia, o golpe de 1930 foi também um fator determinante para que as discussões sobre o urbanismo na cidade fossem interrompidas. Na sequência, a guerra paulista de 1932 também viria a afetar diretamente as decisões da administração municipal, já fragmentada pelo fechamento das câmaras municipais e a troca constante de prefeitos nomeados por interventores federais. A filiação política desses agentes também era um obstáculo no momento das discussões sobre a remodelação da cidade: opositoristas e situacionistas estiveram ora em disputa, ora em concordância sobre a questão do urbanismo.

2. O debate sobre o urbanismo em Campinas na década de 1920: Orosimbo Maia, Waldemar Rangel Belfort de Mattos e Anhaia Mello

A origem do debate sobre a necessidade de um plano de remodelação para Campinas pode ser identificada no Relatório da Atividades Municipais de 1927, no qual o então prefeito Orosimbo Maia⁵⁴ argumenta sobre a necessidade de um levantamento cadastral.

Neste relatório de 1927, Orosimbo Maia afirma que naquele ano fora aberta concorrência pública para a escolha de profissionais que realizariam “[...] o levantamento da Planta Cadastral de nossa cidade, cuja falta é sensível.” (MAIA, Relatório, 1927, p. 4)

Orosimbo Maia ainda fornece informações sobre a escolha dos profissionais responsáveis pela realização dos trabalhos de levantamento da planta cadastral de Campinas, sendo um total de seis concorrentes:

[...] Delles foi, afinal aceita pela Prefeitura e pela digna Comissão de Vereadores, nomeada pelo Snr. Dr. Presidente da Camara, após escrupuloso e metuculoso estudo, a proposta dos **snrs. Jorge de Macedo Vieira e Carl Alexander Oelsner**, com os quaes a Prefeitura vae lavrar o contracto respectivo [...] Aquelles dois engenheiros se propuseram a executar todo o serviço nas condições exigidas no edital de concorrência, pela importancia de 166:200\$000. Não foi a proposta mais barata [...] porem foi a que melhor consultava as conveniências do serviço. (MAIA, Relatório, 1927, p. 5, grifo nosso)

A justificativa para a realização do levantamento cadastral da cidade foi apresentada pelo prefeito no mesmo relatório de 1927, no qual ele ressalta a futura expansão da cidade, a finalidade e os benefícios do levantamento cadastral:

Afim de evitar os inconvenientes graves a que estaria sujeita a expansão da cidade nesta phase de irradiação que se vem observando, sem um **plano geral pre estabelecido**, a Prefeitura determinou a abertura de uma concorrência para a execução da planta da cidade contida no perimetro definido pela Lei 379, de 13-12-26. Esse perimetro, que envolve uma area de cerca de 1.000 alqu. paulistas, comportara a provavel expansão da cidade dentro de um

⁵⁴ Orosimbo Maia (1861-1939) foi o primeiro prefeito de Campinas em 1908 (anteriormente, a administração municipal ficava a cargo dos Intendentes Municipais), permanecendo no cargo até 1910. Assumiu novamente a prefeitura entre 1926 e 1930. Entre 10 de abril de 1931 e 01 de outubro de 1932, foi nomeado prefeito pelo interventor estadual Capitão João Alberto Lins de Barros.

numero dilatado de annos, pois **representa uma superficie trez vezes maior que a actualmente edificada**. (MAIA, Relatório, 1927, p. 32, grifos nossos)

É possível notar que neste relatório o prefeito faz menção a um “plano geral pré-estabelecido”, ou seja, Orosimbo Maia em 1927, já estava se referindo à necessidade de um plano de urbanismo para Campinas.

Ainda, sobre os engenheiros escolhidos para a elaboração do levantamento cadastral de Campinas, Jorge de Macedo Vieira⁵⁵ e Carl Alexander Oelsner⁵⁶, Orosimbo Maia afirma que: “[...] ambos profissionaes de idoneidade technica, comprovada na execução de trabalhos do genero em São Paulo e no Rio de Janeiro. Os trabalhos deverão ser concluidos dentro de um prazo de 10 mezes.” (MAIA, Relatório, 1927, p. 32)

No dia 17 de outubro de 1928, o jornal O Estado de São Paulo publicou uma matéria na qual um candidato a vereador pelo Partido Democrático, Dr. Carlos A. Barbosa de Oliveira⁵⁷, quando questionado pelo jornal sobre

⁵⁵ Jorge de Macedo Vieira (1894-1978) formou-se em Engenharia Civil pela Escola Politécnica de São Paulo em 1917. Iniciou sua carreira profissional como estagiário na *City of São Paulo Improvement and Freehold Company Ltd.* entre 1917 e 1919, empresa na qual atuava o arquiteto e urbanista inglês Richard Barry Parker, no momento em que este urbanista trabalhou na cidade de São Paulo em projetos de bairros-jardins como Pacaembu, Jardim América e Alto da Lapa. Após o estágio, Macedo Vieira montou um escritório junto com o também engenheiro civil Mariano de Oliveira Wendell em 1919, e, após dois anos de sociedade abriu o seu próprio escritório técnico. Foi responsável por diversos projetos de loteamentos na cidade de São Paulo durante as décadas de 1920 e 1930, além do Distrito Industrial de Manguinhos (1927), no Rio de Janeiro. Em 1928, junto com o engenheiro Carl Alexander Oelsner, foi contratado através de concorrência pública pela Prefeitura Municipal de Campinas durante a gestão do prefeito Orosimbo Maia para elaborar a Planta Cadastral da cidade, bem como o novo emplacamento, sendo este trabalho entregue à municipalidade em 1929. Em 1945, projetou o bairro Nova Campinas e, em 1950, o bairro Chácara da Barra, ambos em Campinas. Realizou projetos de novas cidades como Águas de São Pedro (SP) em 1940, e Maringá (PR) em 1945. Seus trabalhos são caracterizados pelo traçado orgânico, além de incorporar os modelos *garden city*, *city beautiful* e *beaux arts* em seus projetos. (BONFATO, 2008)

⁵⁶ Pouco se sabe sobre o engenheiro Carl Alexander Oelsner. Em 1912, atuou na cidade de São Paulo onde realizou o levantamento topográfico nos terrenos da Cia. *City of São Paulo Improvement*, fundada em Londres em 1911. Não se sabe se Oelsner veio ao Brasil junto com a Cia City, ou mesmo se era britânico. Foi supervisor de Macedo Vieira durante o seu estágio na Cia City, entre 1917 e 1919, na qual atuou por 13 anos. Foi engenheiro-chefe da empresa *The Aircraft Operating Company Ltd.*, especializada em fotogrametria, entre 1928 e 1931, atuando no Rio de Janeiro. Em 1939, passou a atuar por um breve período no Departamento Nacional de Estradas e Rodagem. (MENDES, 2014)

⁵⁷ Não foi possível levantar maiores informações sobre Carlos Augusto Barbosa de Oliveira, somente que foi eleito pelo Partido Democrático nas eleições municipais de 30 de outubro de 1928, no entanto, faleceu antes de tomar posse, sendo a cadeira ocupada por Alvaro Bastos Machado, representante do Partido Republicano Paulista (PRP) após um parecer da comissão apuradora. (O ESTADO DE SÃO PAULO, 1929, p. 6) Disponível em: <<http://acervo.estadao.com.br/pagina#!/19290111-18132-nac-0006-999-6-not/busca/Belfort+Mattos>> Acesso em: 26 set. 2017.

melhoramentos da cidade e sobre suas propostas, faz algumas considerações sobre a necessidade de uma planta cadastral que havia sido encomendada pelo prefeito Orosimbo Maia:

[...] Já está em execução o levantamento da planta cadastral da cidade, serviço importantíssimo, cuja falta ha muito se fazia sentir, pois não se póde traçar um plano remodelando uma cidade sem conhecê-la em seus menores detalhes. Por falta desse serviço é que talvez a municipalidade so tenha, até hoje, conseguido melhorar apenas pequenos trechos de ruas, e, tenha mantido para novas construções o actual alinhamento em ruas que, tudo indica, deverão ser alargadas. (O ESTADO DE SÃO PAULO *apud* OLIVEIRA, 1928, p. 4)

Mais adiante, o candidato democrático critica o aspecto da cidade e argumenta sobre a necessidade de um plano efetivo de remodelação:

Terminada essa planta, não haverá mais motivo para delongas. Mesmo que só se tenha em vista o aumento das edificações da cidade, nota-se que é urgente o estudo dos melhoramentos urbanos a introduzir para evitar não só o encarecimento gradual que o tempo vem trazendo, como para melhorar, o mais breve possível, o péssimo aspecto da cidade. (O ESTADO DE SÃO PAULO *apud* OLIVEIRA, 1928, p. 4)

Além de mencionar a falta de uma planta cadastral, o candidato ainda sugere que algumas ruas seriam possivelmente alargadas. Sua declaração foi uma crítica à configuração da cidade naquele momento, o incômodo da existência de ruas estreitas com construções nos alinhamentos das ruas numa importante e rica cidade, mas que ainda não possuía um aspecto moderno, com largas avenidas.

Barbosa de Oliveira também argumenta que, com este instrumento técnico e um plano de remodelação, os problemas com o trânsito de veículos ligado à falta de um plano de urbanismo seria resolvido:

[...] o problema da remodelação da cidade está intimamente ligado ao do transito urbano. Possuia-mos em 1922, 174 automoveis e 1.697 carroças, sem contar outros vehiculos; apenas cinco annos depois, em 1927, vemos esses numeros elevados para 1.198 automoveis e 2.467 carroças, tendo a cidade condições de transito quasi identicas. Não é possível pois, descurar por mais tempo de tão grave problema. (O ESTADO DE SÃO PAULO *apud* OLIVEIRA, 1928, p. 4)

Para o candidato, a melhora das condições do trânsito seria possível com “[...] ruas alargadas e melhoradas, com novas avenidas que facilitarão o transito [...]” (O ESTADO DE SÃO PAULO *apud* OLIVEIRA, 1928, p. 4)

Dessa maneira, entendemos que a confecção de uma planta cadastral para Campinas era fundamental, como um instrumento técnico necessário para a realização de um plano de remodelação da cidade que, segundo o político Barbosa de Oliveira, se restringia à questão da facilitação do trânsito na cidade.

Enquanto o trabalho de levantamento cadastral de Campinas estava em execução, as discussões acerca de um plano de urbanismo para a cidade estiveram em pauta na Câmara Municipal.

O ano de 1929 parece ter sido agitado na Câmara Municipal de Campinas, especialmente no que se refere às discussões acerca da remodelação da cidade. O jornal O Estado de São Paulo em diversos momentos, noticiou e até mesmo reproduziu na íntegra essas discussões, cujo personagem de destaque foi por diversas vezes, o vereador Belfort de Mattos⁵⁸, com a apresentação de uma proposta de remodelação da cidade. Outra figura de destaque foi o prefeito Orosimbo Maia, que somente após diversas polêmicas que envolviam o projeto do vereador que era da oposição do seu governo, passou a apoiar a proposta, notadamente após convidar Anhaia Mello para analisar o caso de Campinas.

Na edição de 6 de junho de 1929, o Jornal O Estado de São Paulo (Figura 26) publicou uma matéria sob o título “A sessão de ontem – O sr. Belfort de Mattos apresenta um importante projecto sobre o urbanismo – Materia aprovada na ordem do dia” (O ESTADO DE SÃO PAULO, 1929, p. 14). Nesta matéria, onde foi reproduzida a sessão da Câmara Municipal de Campinas, o vereador apresentou suas convicções acerca da necessidade de remodelação

⁵⁸ Waldemar Rangel Belfort de Mattos (1897-1956), médico oftalmologista, nasceu no Rio de Janeiro e formou-se pela Faculdade de Medicina de São Paulo em 1919. Foi vereador em Campinas entre 15 de janeiro de 1929 a 15 de outubro de 1930, pelo Partido Democrático e defendeu a prática do urbanismo durante todo o seu mandato. O fim do seu mandato como vereador em Campinas coincide com os desdobramentos do Golpe de 1930, quando, em 1931, as câmaras municipais foram fechadas em todo o país. Fez parte da Comissão Consultiva do Plano da Cidade em 1931, como representante da classe médica. Foi preso em 27 de novembro de 1935, em sua clínica na cidade de São Paulo, acusado de comunismo, pois havia apoiado a Aliança Nacional Libertadora (ANL) e foi membro do Partido Socialista Brasileiro. Sua prisão foi justificada através da lei nº 38, de 4 de abril de 1935, que dispõe sobre crimes contra a ordem política e social. Parte de sua biblioteca foi também apreendida, ou seja, somente os volumes correspondentes à literatura marxista. Permaneceu na prisão durante dois anos, até 1937. Em 1938, fundou os Arquivos Brasileiros de Oftalmologia. Sua ficha criminal pode ser consultada no Arquivo Público do Estado de São Paulo. Disponível em: <http://www.arquivoestado.sp.gov.br/uploads/acervo/textual/deops/prontuarios/BR_SP_APESP_DEOPS_XXX_P000960_01.pdf> Acesso em: 25 jan. 2016.

da cidade, seus conhecimentos sobre o urbanismo e um projeto de lei no intuito de concretizar suas propostas.

Figura 26: Página do Jornal o Estado de São Paulo. Publicação da fala do vereador Waldemar Rangel Belfort de Mattos, na edição de 6 de junho de 1929.



Fonte: Disponível em: <<http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19290606-18255-nac-0014-999-14-not/busca/1929+CAMPINAS+Belfort+Mattos>> Acesso em: 21 dez. 2016.

A sessão da câmara reproduzida no jornal do dia 5 de junho de 1929, apresenta um discurso do vereador Belfort de Mattos no qual ele argumenta a favor da remodelação da cidade, criticando seu estado geral:

Na sessão passada occupei vossa atenção com um problema de magna importancia para Campinas – o da sua urbanisação. Fiz varios commentarios sobre o estado actual da nossa cidade somente no que dizia respeito a Campinas como cidade de casario enxadrezado, de ruas estreitas e interminaveis, da falta de agua, da arte das suas praças e jardins e de muitos outros pontos, apenas focalizando aquillo que salta aos olhos de todos. (O ESTADO DE SÃO PAULO *apud* MATTOS, 1929, p. 14)

Como podemos observar na Figura 27, Campinas na década de 1920 ainda possuía feições de uma cidade do século XIX, com ruas “estreitas e intermináveis”, conforme as palavras do vereador.

Figura 27: Vista da Rua General Osório com Rua Regente Feijó, em 1920.



Fonte: Blog Pró-Memória de Campinas. Disponível em: Pró-Memória de Campinas. Disponível em: <<http://pro-memoria-de-campinas-sp.blogspot.com.br/2007/01/memria-fotografica-dcada-de-1920.html>> Acesso em: 18 ago. 2017.

Apesar das críticas em relação ao estado geral da cidade e a permanência de ruas estreitas e, conforme dito por Belfort de Mattos, ruas “intermináveis”, esta fotografia de 1920 que mostra a rua General Osório no cruzamento com a rua Regente Feijó, revela uma ocupação organizada, com um belo palacete em evidência, mas que não correspondia aos anseios de uma cidade moderna.

O vereador continuou sua defesa sobre a necessidade de remodelação de Campinas, que deveria ser efetivada sob a orientação de um plano e que, neste sentido, em relação ao urbanismo nada ainda havia se concretizado na cidade:

[...] em materia de urbanismo nada tinha sido feito ainda em Campinas. E ninguem me podera asseverar o contrario. Se suas ruas foram alongadas aqui, espichadas acolá, tudo feito na melhor das intenções, não obedecem em absoluto a um plano geral, previamente delineado. Talvez mesmo, quem sabe taes obras municipaes possam constituir um impecilho ao plano futuro, definitivo de urbanisação. E isso não melindrará ninguem, pois, como sabeis, somente agora é que na Capital da Republica e na de S. Paulo está se cogitando de urbanisação. Em Santos, já foi levada ao plenario, na Camara Municipal, um projecto de **embellezamento** e não de **urbanisação**, como o que temos em vista. (O ESTADO DE SÃO PAULO *apud* MATTOS, 1929, p. 14, grifos nossos)

Belfort de Mattos acreditava que as várias obras em execução na cidade, como as de ampliação e alargamento de ruas poderiam atrapalhar um plano futuramente delineado de urbanização para Campinas. Destaca ainda o caso da cidade de Santos, onde se cogitava um projeto de embelezamento. Sobre Campinas, destaca que visava-se um projeto de urbanização, ou seja, um plano completo que almejava não somente reformas pontuais, mas que transformaria a cidade por um longo período, ou seja, um plano de longo prazo traria benefícios de logo prazo para a cidade.

Uma rápida explicação se faz aqui necessária sobre a questão dos “embelezamentos”. As chamadas obras de “embelezamento”, como se pode observar na fala do vereador, ainda estavam muito em voga nas cidades brasileiras no final da década de 1920. O termo **embelezamentos**, bem como o termo **melhoramentos** foram largamente utilizados no século XIX e até meados do século XX para designar obras realizadas nas cidades como saneamento, ajardinamentos, pavimentação de vias públicas, ou seja, uma série de intervenções pontuais no tecido urbano, realizadas no âmbito do setor responsável pelos serviços públicos. Maria Stella Bresciani, afirma que essas intervenções eram orientadas “[...] no sentido de um **modelo ideal de cidade moderna** [...]” (BRESCIANI, 2001, p.345, grifo do autor)

O termo melhoramentos continuou em uso, até mesmo no plano posteriormente implantado em Campinas e elaborado por Francisco Prestes Maia em 1934, denominado Plano de Melhoramentos Urbanos.

Ainda sobre a questão da remodelação de Campinas, o vereador comentava o apoio recebido durante a sua fala na Câmara:

[...] foram as minhas palavras apoiadas e commentadas favoravelmente por todo o publico e pela imprensa, a qual conscia da sua obrigação civica, comnosco veiu colaborar, principalmente na propaganda indispensavel, criadora da opinião publica, do espirito do **urbanismo**. (O ESTADO DE SÃO PAULO *apud* MATTOS, 1929, p. 14, grifo nosso)

Belfort de Mattos continuou seu discurso citando as palavras de Anhaia Mello extraídas do seu livro Problemas de Urbanismo:

Peço licença para vos repetir as palavras com as quaes Anhaia Mello prefaciou o seu optimo livro “Problemas de Urbanismo” [...] “Muitos pensam que o urbanismo é apenas um problema para o engenheiro e

confundem uma sciencia tão bela e vasta com a simples technica de engenharia municipal. É tambem um problema para o engenheiro, mas exige, para a sua solução perfeita e adequada, a collaboração do sociologo, do legislador, do jurista, do politico, do administrador, do economista e de todo o cidadão. Porque “urbanista” deve ser synonymo de “urbanista” no sentido de collaborador esforçado da nobre tarefa commum de melhoria da vida humana”. (O ESTADO DE SÃO PAULO *apud* MATTOS, 1929, p. 14)

Nessa passagem, Belfort de Mattos reforça a sua defesa da adoção de um plano urbanístico completo, capaz de organizar a vida na cidade e não apenas como um conjunto de aspectos técnicos, da mesma maneira que já se executava até então. O vereador durante sua fala apresentou algumas ideias defendidas por Anhaia Mello, especificamente sobre a participação de profissionais de áreas diversas e de todos os cidadãos como imprescindível para o seu adequado equacionamento das necessidades futuras da cidade para a implantação das reformas. Dessa maneira, podemos observar que Belfort de Mattos mostrava um conhecimento especializado dos princípios da nova disciplina do urbanismo e a compreensão do seu caráter interdisciplinar.

Na sequência, o vereador ressaltou a relevância da opinião pública para o lançamento de planos de urbanismo:

A conquista da opinião publica, repitamos juntos com todos os urbanistas, é o essencial. Sem ella, nada será possível. Precisamos adquirir a opinião publica para o bom exito da campanha em prol da urbanisação de Campinas. E todos vós sabeis, melhor do que eu, que a sciencia – arte urbanistica não é uma novidade. Data de muitos anos, de mais de um seculo mesmo. Uma cidade, desde que atinja certo numero de habitantes, o sufficiente para ser tida como tal, deve elaborar um plano de expansão e de melhoramentos. (O ESTADO DE SÃO PAULO *apud* MATTOS, 1929, p. 14)

É importante observar que nas considerações de Belfort de Mattos sobre Campinas, os termos “plano definitivo de urbanização, extensão, embelezamento”, “sciencia – arte urbanistica”, “urbanização”, são utilizados para se referenciar ao “urbanismo”.

O vereador afirma neste discurso que com o crescimento notadamente acelerado de Campinas, a necessidade de um plano urbanístico se tornava cada vez mais urgente.

Campinas possui pelo menos uma população de 70 mil almas. Espalha-se por vasta extensão e devido ao seu rapido progresso nos ultimos tempos está clamando por um plano definitivo de urbanização,

extensão, embelezamento e de outros requisitos de uma cidade moderna, do século XX. Depois de crescer mais, ficará na mesma situação de S. Paulo, por exemplo, onde o problema pede solução muito mais difícil e morosa, conforme me disse um **urbanista ilustre** com o qual conversei há dias em S. Paulo. Nova York é um caso típico. Ali, o mal é irremediável, dizem todos os entendidos na matéria. É uma beleza monstruosa! (O ESTADO DE SÃO PAULO *apud* MATTOS, 1929, p. 14, grifo nosso)

É ainda possível notar aqui, quando Belfort de Mattos cita uma conversa com “um urbanista ilustre”, ele pode estar se referindo a Anhaia Mello, pois, de acordo com Antonio da Costa Santos, o vereador já conhecia o engenheiro-arquiteto Luiz Ignácio Romeiro de Anhaia Mello desde 1926. (SANTOS, 2002, p. 239)

Vale destacar que tanto o vereador Belfort de Mattos como o urbanista Anhaia Mello eram filiados ao Partido Democrático (PD), fundado em 1926. (FICHER, 2005, p. 146)

Em relação a população de Campinas, em 1920, o recenseamento geral realizado neste ano no Brasil aponta que a população era de 65.414 habitantes em todo o município. (RECENSEAMENTO DO BRASIL, 1920 p. 780).

Seguindo um discurso próprio do ideário urbanístico difundido na década de 1920 por Anhaia Mello, o vereador apresenta ainda os procedimentos adotados para a implantação de um plano, destacando a prática do *zoning*, o que demonstra mais uma vez seu conhecimento especializado da nova ciência do urbanismo:

Todos vos sois conhecedores da necessidade de urbanisar Campinas. Estão também ao par dos processos para tal usados em outras cidades: a desapropriação, a redistribuição, “**zoning**”, etc., bem como dos meios de custear tais melhoramentos. E um dos problemas mais sérios do urbanismo é arranjar os meios de custear os melhoramentos projectados. O plano financeiro é tão importante quanto o plano de desenvolvimento. As fontes a que póde recorrer a Municipalidade para obter recursos indispensáveis à execução do plano são: a receita ordinária, os empréstimos, a expropriação e as taxas especiais. (O ESTADO DE SÃO PAULO *apud* MATTOS, 1929, p. 14, grifo nosso)

Ao mencionar as finanças do município, Belfort de Mattos destaca este aspecto importante do plano, onde é possível observar mais uma citação aos princípios defendidos por Anhaia Mello: argumenta que não se deveria usar a receita ordinária do município e tampouco endividá-lo com empréstimos

onerosos, mas que deveriam ser criadas taxas exclusivamente destinadas à execução do plano:

A renda ordinaria do nosso município, apesar de augmentar sempre, está destinada ao custeio da administração, pagamentos de empréstimos e juros e, além de varios compromissos [...]. Não devemos tomal-a em conta para a execução do plano, só lançando mão della para o custeio do estudo e systematisação do plano da cidade. De emprestimo não devemos cogitar. **“É a politica dos remendos provisorios, é o suicidio da cidade.”** (Geo Ford-Anhaia) A criação de taxas beneficentes e a expropriação são os melhores recursos na obtenção das quantias necessarias á realização do plano. Temos já entre nós estatuida a taxa especial, na lei vigente do calçamento. (O ESTADO DE SÃO PAULO *apud* MATTOS, 1929, p. 14, grifo nosso)

Em Campinas, taxas especiais já eram aplicadas como a taxa para o calçamento, através da Lei 394, de 16 de novembro de 1926, que determinava que os proprietários de terrenos marginaes às vias públicas deveriam contribuir com um terço do valor dos serviços de pavimentação. (MAIA, Relatório, 1930, p. 32)

Na sequênciã, o projeto de lei apresentado pelo vereador Belfort de Mattos para a elaboração de um plano de urbanismo para Campinas foi publicado no jornal O Estado de São Paulo em 6 de junho de 1929:

Art. 1º. – Fica o prefeito autorizado a contratar um urbanista nacional para organizar o projecto do “Plano de remodelação e expansão da cidade de Campinas”.

a) – No “plano da cidade”, ficarão projectadas: a direcção e larguras das ruas e avenidas a serem criadas ou modificadas; a extensão e disposição de praças, jardins publicos, terrenos de jogos, parques, espaços livres diversos; e indicadas: as reservas florestaes a serem conservadas ou constituidas; a localisação actual e futura de monumentos e edificios publicos; e bem assim qualquer outro plano a ser executado, taes como a criação de parques industriais, etc.

b) No “programma de urbanisação”, ficarão determinadas: as servidões do saneamento e hygiene, arqueologia e esthetica, assim como todas as condições relativas a estas, em particular os espaços livres a reservar, a altura das construcções, previsão relativa á distribuição de agua potável, as rêdes de esgotos e seu destino final e o saneamento do solo.

c) Para a execução do “plano da cidade”, o urbanista contratado submetera á resolução da Camara todas as medidas que julgar necessárias ao bom exito do projecto que apresentar, taes como **criação da comissão do plano da cidade**, etc.

Art. 2º. – Este projecto deverá estar concluido no prazo máximo de 3 annos, a contar da promulgação dessa lei.

Art. 3º. – As despesas com a execução da presente lei correrão pela verba “Obras Publicas”, divididas pelos tres exercicios: 1929, 1930 e 1931. (O ESTADO DE SÃO PAULO *apud* MATTOS, 1929, p. 14, grifo nosso)

Belfort de Mattos em seu discurso usa o seu conhecimento sobre o urbanismo (além de sua rede de relacionamentos na capital paulista, neste caso, com o catedrático da Escola Politécnica de São Paulo Anhaia Mello) para que haja um convencimento por parte da câmara para a aprovação de um plano para Campinas. Ele faz muitas citações a Anhaia Mello, além de apresentar exemplos da prática em outras cidades como São Paulo, onde ele aponta que com o seu crescimento acelerado, a solução seria muito mais onerosa, assim como Nova York, que ele considerava o problema ainda mais complicado, até mesmo irremediável. (O ESTADO DE SÃO PAULO *apud* MATTOS, 1929, p. 14)

Em 22 de junho de 1929, foi publicada uma matéria denominada “O PROJECTO SOBRE O URBANISMO”, que apresenta as razões pelas quais o então prefeito de Campinas Orosimbo Maia julgou inoportuno o projeto de urbanismo apresentado pelo vereador Belfort de Mattos. Uma das razões apontadas foi a de que a planta cadastral não estava pronta, pois era um instrumento técnico essencial para a execução dos trabalhos. A outra, seria a falta de recursos do município para o plano. (O ESTADO DE SÃO PAULO, 1929, p. 9)

Santos afirma que, para garantir a contratação de Anhaia Mello, o vereador Belfort de Mattos criou as “[...] condições políticas dentro da dinâmica do crescimento urbano da época [...]” através de um projeto que apresentou à Câmara em 4 de setembro de 1929, que suspendia temporariamente todas as obras de melhoramentos em Campinas, com exceção daquelas já iniciadas ou as exigidas como medida sanitária. Para justificar o projeto, o vereador argumentava que já se cogitava um projeto de um plano definitivo para a cidade e que as obras de melhoramentos já em andamento poderiam se tornar um empecilho para o delineamento do projeto a ser encomendado. (SANTOS, 2002, pp. 239-41)

As sessões da Câmara Municipal de Campinas continuariam ganhando as páginas do jornal O Estado de São Paulo. A questão da urbanização da cidade e seu principal protagonista no momento, o vereador Belfort de Mattos, estiveram em diversos momentos na ordem do dia.

Mais uma vez o projeto de urbanismo apresentado por Belfort de Mattos ganharia espaço nas páginas do citado jornal. Uma matéria publicada no dia 18

de setembro de 1929, informa que o projeto foi arquivado, embora a planta cadastral estivesse pronta, pois esse motivo fora já mencionado em outros momentos como justificativa de não se levar adiante tal projeto sem este indispensável instrumento técnico. (O ESTADO DE SÃO PAULO, 1929, p. 9)

No entanto, fica evidente na matéria que o problema era de ordem política partidária, pois os vereadores que faziam parte das comissões de Finanças e Obras encarregados da aprovação ou não do projeto, eram em grande parte da oposição (Partido Republicano Paulista) ao partido do qual Belfort de Mattos era membro (Partido Democrático). Na matéria do dia 18 de setembro de 1929, essa constatação ficou evidente.

[...] A verdade é que o projecto do sr. Belfort Mattos soffre de um mal de origem, pois foi appresentado por um representante da opposição. Ninguém de boa mente, tendo em vista a pobreza dos argumentos de que se socorrem as commissões para rejeital-o, se negará a reconhecer a procedencia dessa asserção.

Infelizmente, entre nós, ainda predominam as paixões partidarias, que impedem seja o interesse publico sobreposto sempre ás questões politicas.

Esperamos, porém, que os membros daquellas commissões e os demais vereadores situacionistas vencidos pelas razões que militam em favor do projecto do sr. Belfort Mattos, adoptem uma nobre attitude, votando pela rejeição do parecer que opina pelo seu archivamento, com o que conquistarão, por certo, o reconhecimento de quantos se interessam pelo progresso de nossa terra.⁵⁹ (O ESTADO DE SÃO PAULO, 1929, p. 9, grifo nosso)

⁵⁹ Transcrição da matéria na íntegra: Campinas. O Projecto de Urbanismo. [...] Já aqui fizemos sentir aos signatarios daquelle parecer que nenhuma razão lhes assiste no insistirem em repudiar o trabalho do vereador democratico. Menos justificavel ainda se torna esta attitude agora que já está concluida a planta cadastral, sem a qual, segundo lhes parece, não se pode nem mesmo pensar em urbanismo.

Allegam também as commissões que o sr. prefeito municipal já está tratando do problema da remodelação da cidade e pretende apresentar, nesse sentido, um projecto para ser discutido na Camara Municipal. Esse motivo não é dos mais acceitaveis. Evidentemente, o chefe do Executivo municipal não pretende mandar fazer, na Repartição de Obras, um plano de reforma da cidade, e envial-o mais tarde à Camara, prompto e acabado, para ser convertido em lei. A questão do urbanismo é bastante complexa para ser assim resolvida sem a interferencia de technicos especializados em problemas de tal ordem. Parece, portanto, que no seu annunciado projecto, o sr. prefeito municipal somente podera suggerir o que já se encontra no trabalho do sr. Belfort Mattos, isto é, traçar as linhas geraes em que se ha de basear o plano de urbanismo.

Porque, pois, persistem os signatários do parecer em rejeitar um projecto para acceitar, mais tarde, um outro que lhe será substancialmente igual? A verdade é que o projecto do sr. Belfort Mattos soffre de um mal de origem, pois foi appresentado por um representante da opposição. Ninguém de boa mente, tendo em vista a pobreza dos argumentos de que se socorrem as commissões para rejeital-o, se negará a reconhecer a procedencia dessa asserção. Infelizmente, entre nós, ainda predominam as paixões partidarias, que impedem seja o interesse publico sobreposto sempre ás questões politicas. Esperamos, porém, que os membros daquellas commissões e os demais vereadores situacionistas vencidos pelas razões que militam em favor do projecto do sr. Belfort Mattos, adoptem uma nobre attitude, votando pela rejeição do parecer que opina pelo seu archivamento, com o que conquistarão, por certo, o reconhecimento de quantos se interessam pelo progresso de nossa terra. (O Estado de São Paulo. 19 set. 1929)

O então prefeito de Campinas Orosimbo Maia, era membro do tradicional e poderoso Partido Republicano Paulista (PRP), com maioria na câmara⁶⁰. Belfort de Mattos, no entanto, era membro do Partido Democrático (PD), criado em 1926 na capital paulista. Segundo Santos, a referida comissão enviou o projeto ao engenheiro ferroviário Carlos William Stevenson⁶¹, o qual deu parecer favorável ao arquivamento. (SANTOS, 2002, p. 241)

A criação do Partido Democrático de São Paulo reuniu indivíduos descontentes com o domínio de longa data do Partido Republicano Paulista, que ocupava posições tanto na esfera estadual como na federal. Um de seus fundadores e primeiro presidente foi o Conselheiro Antônio Prado, prefeito de São Paulo entre 1899 até 1911, político do império e antigo membro do Partido Republicano Paulista.

Assim, a emergência de um novo partido político de oposição revela que para além das questões de ordem econômica, num momento em que o domínio estava nas mãos de uma elite agrária, em oposição à indústria em ascensão no estado de São Paulo, o Partido Democrático foi criado também contando com a presença de indivíduos ligados a oligarquia do café, neste caso, o Conselheiro Antônio Prado.

Sobre o Partido Republicano Paulista (PRP), este foi fundado em 18 de abril de 1873, durante a Convenção Republicana de Itu e formado por representantes da elite da então Província de São Paulo, ou seja, grandes fazendeiros e proprietários de escravos. Um dos seus representantes, Campos Salles, seria eleito presidente da República (1898-1902). Segundo José Murilo de Carvalho, mesmo durante o império o PRP “[...] exibiu desde o início um grau maior de organização, e foi o único no país que demonstrou alguma força eleitoral, aliando-se, pragmaticamente, ora aos conservadores, ora aos liberais.” (CARVALHO, 2014, p. 110)

⁶⁰ A Câmara Municipal de Campinas entre 15 de janeiro de 1929 até novembro de 1930, era composta por 11 vereadores, sendo 9 do PRP e 2 do PD, Waldemar Rangel Belfort de Mattos e José Pires Netto. (ZAKIA, 2012, p. 38)

⁶¹ Em 1933, este engenheiro apresentaria uma proposta de remodelação viária para Campinas, que revelou indícios de que o grupo da oposição (pelo menos parte dele), embora o contexto político já tivesse tomado novos rumos, seria definitivamente afastado da discussão do urbanismo em Campinas. Sobre a proposta de Carlos Stevenson, será discutida no Capítulo II.

Os conflitos entre esses dois partidos ganharam força dentro da política partidária paulista desde o final dos anos vinte até meados da década de 1930, pois, no caso do Partido Democrático, pela primeira vez desde o final do Império, se apresentaria como um partido com oposição ideológica que diferia, em diversos aspectos, daquela do clientelismo do Partido Republicano Paulista (PRP) e com forte apelo regionalista, além da oposição ao governo de Washington Luís, do PRP. Entretanto, o Partido Democrático (PD) não aparece como representante de setores novos, como os grupos industriais e financeiros e a classe média, mas com uma posição ideológica que ansiava a reforma política e o anti-industrialismo. (FAUSTO, 2011, p. 49; WOODWARD, 2004, p. 42)

Logo após a fundação do PD na capital paulista, o partido espalhou-se por todo o estado de São Paulo com a abertura de diretórios pelos diversos municípios e, em Campinas, ganharia também muitos filiados, que passaram a ocupar as fileiras na Câmara Municipal, mesmo sendo a minoria, como o já bastante citado Belfort de Mattos e o futuro prefeito da cidade, José Pires Netto.⁶²

Como podemos observar na matéria acima mencionada, que uma espécie de conflito no interior na Câmara Municipal de Campinas foi instaurado, com o arquivamento do projeto de urbanismo do vereador Belfort de Mattos, representante do Partido Democrático, a partir da denúncia feita pelo autor da matéria.

Sendo o urbanismo uma ciência operativa da política, uma proposta de remodelação da cidade fora transformada nesse meio tempo, em objeto de disputas políticas na câmara.

⁶² Campinas contava com um diretório e um subdiretório do Partido Democrático no Arraial de Souza, conforme consta na Lista de Diretórios municipais definitivos de 1928, presente no Acervo digital do Arquivo Público do Estado de São Paulo. Disponível em: <http://www.arquivoestado.sp.gov.br/site/acervo/repositorio_digital/partido_democratico> Acesso em: 31 jul. 2017. Na Lista da composição dos diretórios da capital paulista e do interior, apresentada em ordem alfabética, o diretório de Campinas era formado por oito membros em 1928: Dr. Francisco de Araujo Mascarenhas, Dr. Antonio Augusto da Costa Carvalho, Dr. Carlos A. Barboza de Oliveira, Idalecio Teixeira de Camargo, Joaquim Teixeira Penteadinho Neto, Alexandre L. de Almeida Barros, Francisco Murtinho de Castro, Dr. Renato Egydio de Souza Aranha. Disponível em: <http://www.arquivoestado.sp.gov.br/uploads/acervo/textual/partido_democratico/BR_SP_APE_SP_IHGSP_PD_083_004_002.pdf> Acesso em: 31 jul. 2017.

O arquivamento do projeto do vereador Belfort Mattos, como vimos, por motivos políticos, como uma proposta da oposição rejeitada pelos políticos da ocasião, não impediu que as discussões sobre a necessidade de remodelação de Campinas continuassem na pauta da câmara municipal. Após a polêmica, a visita de Anhaia Mello a convite do prefeito Orosimbo Maia impulsionaria a decisão para a contratação de um plano e de um urbanista.

No dia 28 de setembro de 1929, o jornal O Estado de São Paulo divulgou que a tão esperada Planta Cadastral de Campinas estava pronta: “Já está, finalmente, pronta a planta cadastral de nossa cidade. Trabalho arduo por sua natureza, exigiu dos engenheiros que o realizaram um esforço contínuo e paciente que se prolongou por mais de um ano.” (O ESTADO DE SÃO PAULO, 1929, p. 9)

Na mesma matéria sobre a Planta Cadastral de Campinas, foi ressaltada a importância desta base técnica para os trabalhos da futura remodelação da cidade:

A utilidade desse empreendimento, cuja iniciativa se deve ao sr. Orosimbo Maia, prefeito municipal, não precisa ser encarecida. Basta lembrar as dificuldades com que tem lutado nossa Repartição de Obras todas as vezes que tem de realizar algum serviço em qualquer ponto da cidade. [...] Mas o maior e melhor serviço que a Planta Cadastral vai prestar à Campinas será o de servir de elemento básico da projectada urbanização da nossa cidade, projecto esse que, dentro de pouco tempo, deverá ser apresentado à Câmara pelo prefeito municipal. Dar-se-á, então, início à grandiosa obra de remodelação da nossa “urbs”, que perderá o seu actual aspecto acanhado, para se transformar numa das mais belas e mais modernas da América do Sul. (O ESTADO DE SÃO PAULO, 1929, p. 9)

Vale lembrar que a planta cadastral de 1929, elaborada pelos engenheiros Jorge de Macedo Vieira e Carl Alexander Oelsner, fora encomendada pelo então prefeito Orosimbo Maia para servir como base técnica para a elaboração de um plano de remodelação da cidade. Dessa maneira, a gestão de Orosimbo Maia seria marcada pelos esforços na confecção de um plano para a cidade.

Ainda na edição do dia 28 de setembro de 1929, a matéria apresenta a descrição técnica deste trabalho fornecida pelo engenheiro Jorge de Macedo Vieira ao jornal:

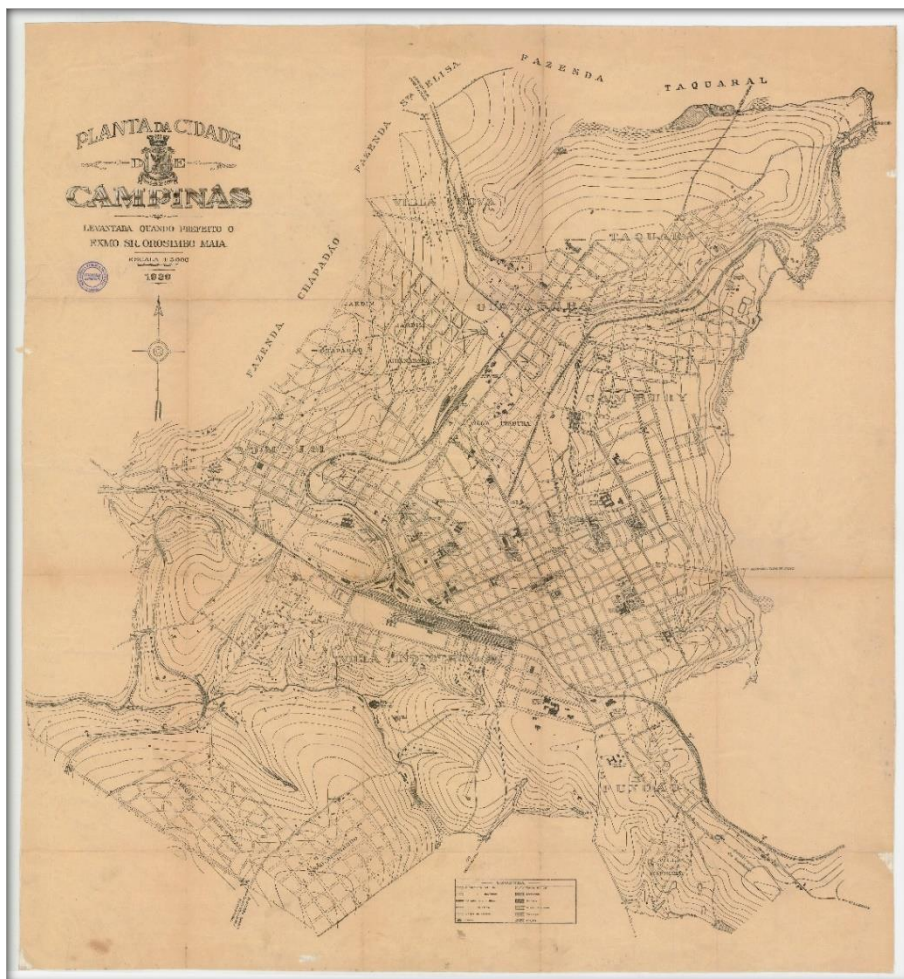
Os trabalhos foram iniciados a 2 de Março de 1928 e entregues em 10 de Agosto ultimo, tendo sido levantados cerca de 27 kilometros

quadrados nesses 17 meses de trabalhos. Os engenheiros contratantes justificaram o atraso da entrega da planta pelo excesso de cerca de 8% da area levantada sobre a prevista (24,2 kilometros quadrados), a quasi paralyção dos serviços durante os mezes de Janeiro e Fevereiro devido ás chuvas excepcionaes cahidas em todo o Estado e a execução de vários serviços além dos contratados. (O ESTADO DE SÃO PAULO *apud* VIEIRA 1929, p. 9)

O engenheiro, nesta mesma publicação descreveu detalhadamente a Planta Cadastral (Figura 28) que foi entregue à municipalidade:

A planta original compõe-se de 27 folhas parciais de 1.20 x 1.20 ms. e foi desenhada em escala de 1:1000. As reduções na escala de 1:2000 das 27 folhas originaes foram feitas a pantographo e constituíram 3 folhas do mesmo tamanho de 1.20 x 1.20 ms. cada uma abrangendo 4 folhas da escala 1:1000. Tambem por redução a pantographo foi obtida a folha geral na escala 1:5000. Foram construidos os perfis longitudinaes de todas as ruas de Campinas tendo sido ahi representados os perfis das galerias de esgotos e aguas pluviaes. (O ESTADO DE SÃO PAULO *apud* VIEIRA 1929, p. 9)

Figura 28: Planta Cadastral de Campinas, encomendada pelo Prefeito Orosimbo Maia. Escala 1:5000.



Fonte: Biblioteca Municipal de Campinas Profº. Ernesto Manuel Zink. Jorge de Macedo Vieira e Carl Alexander Oelsner, 1929

No Relatório dos trabalhos da Prefeitura de 1929, Orosimbo Maia também apresentou a relação de plantas entregues pelos engenheiros Macedo Vieira e Carl A. Oelsner à Repartição de Obras Públicas: “[...] Os contractantes forneceram plantas em escala 1:5000, figurando toda a área da cidade; plantas originaes e copias em escala de 1:100; copias em escala de 1:2000; originaes em escala de 1:5000 [...]” (MAIA, Relatório, 1929, pp. 29-30)

Ainda sobre a planta cadastral, Pedro Francisco Rossetto considera o trabalho dos engenheiros como de grande precisão técnica e o primeiro do gênero em Campinas:

Além de um grau de precisão inédito, eram também as primeiras plantas da cidade a serem postas sobre o papel de tal modo a ter o norte na vertical da prancha. Pela primeira vez um referencial exterior à própria cidade determinava a disposição do desenho; pela primeira vez havia por assim dizer um espaço neutro universal pré-existente, sobre o qual a cidade se dispunha. (ROSSETTO, 2006, p. 242)

Conforme o relato de Macedo Vieira ao jornal O Estado de São Paulo, a planta cadastral de 1929 é composta por 27 pranchas em escala 1:1000, nas quais é possível observar **a numeração** dos lotes existentes nas ruas da cidade. A prancha nº 15 (Figura 29) corresponde à área central de Campinas, na qual o Plano de Melhoramentos Urbanos fora inicialmente implantado a partir do final da década de 1930.

Figura 29: Detalhe da prancha nº 15, da Planta Cadastral de 1929, correspondente à área central de Campinas, na qual pode ser observada a numeração dos lotes nas ruas.



Fonte: Arquivo Municipal de Campinas.

Este trabalho faz parte do emplantamento⁶³ da cidade, encomendado juntamente com a Planta Cadastral. A necessidade de um novo emplantamento foi também justificada e explicada no Relatório de 1929, através da adoção do sistema por metro linear. (MAIA, Relatório, 1929, p. 31)

O prefeito apresenta os trabalhos entregues, relacionados ao novo emplantamento:

[...] a) – croquis das quadras figurando os prédios com a numeração existente e a nova numeração e distancias das soleiras das portas de entrada dos prédios; b) – um livro de registro das ruas, por ordem alfabética, contendo os numeros novos, os actuaes e os anteriores de acordo com notas fornecidas pelo Thesouro Municipal; c) – a relação geral dos numeros necessarios que serviu para a encomenda das placas; d) – uma planta geral indicando as *origens* adoptadas. (MAIA, Relatório, 1929, p. 31)

⁶³ O emplantamento de 1929, juntamente com a Planta Cadastral faz parte dos trabalhos contratados pela Prefeitura Municipal de Campinas em 1928, aos engenheiros Jorge de Macedo Vieira e Carl Alexander Oelsner. Neste novo emplantamento de Campinas é possível verificar que a cidade recebeu uma nova numeração dos imóveis por ruas. Para tal trabalho, foram registrados os emplantamentos anteriores da cidade dando as correspondências de cada imóvel: um denominado inicial, outro de 1893 e um outro ainda de 1922. Neste trabalho de emplantamento de 1929, consta, portanto, a numeração dos imóveis existentes em todas as ruas da cidade nestas 4 datas. É possível consultar este documento no acervo do Arquivo Municipal de Campinas.

A nova numeração dos lotes existentes nas ruas da cidade foi anotada no documento denominado Emplacamento de 1929, que é o livro de registro das ruas ao qual o prefeito se refere e onde se encontram 4 numerações diferentes: uma denominada “anterior”, ou inicial, a de 1893, 1922 e nova numeração de 1929, que podem ser observadas na Figura 30.

Figura 30: Emplacamento de 1929, mostrando a numeração da Rua Francisco Glycerio, no qual pode ser observada a sua numeração “anterior”, de 1893, 1922 e a nova numeração de 1929.

EMPLACAMENTO 3/7
CAMARGO PAIS _ DR: GUILHERME DA SIVA

CAMARA MUNICIPAL DE CAMPINAS
250
EMPLACAMENTO DE 1929
Rua Francisco Glycerio

NUMERO IMPAR						NUMERO PAR					
Anterior	1893	1922	1929			Anterior	1893	1922	1929		
			Preto	Verm.	Preto correspondente				Preto	Verm.	Preto correspondente
78	84	102	821			A	75	89	822		
	82	100	827					"	824		
						61	73	87	826		
74	80	98	837								
72	78	96	845			59	71	85	842		
	76	94	847			57	69	83	846		
	A	92	855			55	67	81	856		
70	74	90	857			53	65	79	858		
						51	63	77	866		
68	72	88	867			A	61	75	868		
66	70	86	871					"	870		
			873			A	59	73	872		
64	68	84	879			A	57	71	878		
62	66	82	891			B	55	69	890		
			899								
						B	53	67	896		
60	64	80	907			A	51	65	908		
58	62	78	913								
56	60	76	935			A	49	63	940		

C-9

C-9

240

2012/08/16

Fonte: Emplacamento de 1929. Jorge de Macedo Vieira e Carl Alexander Oelsner. Arquivo Municipal de Campinas.

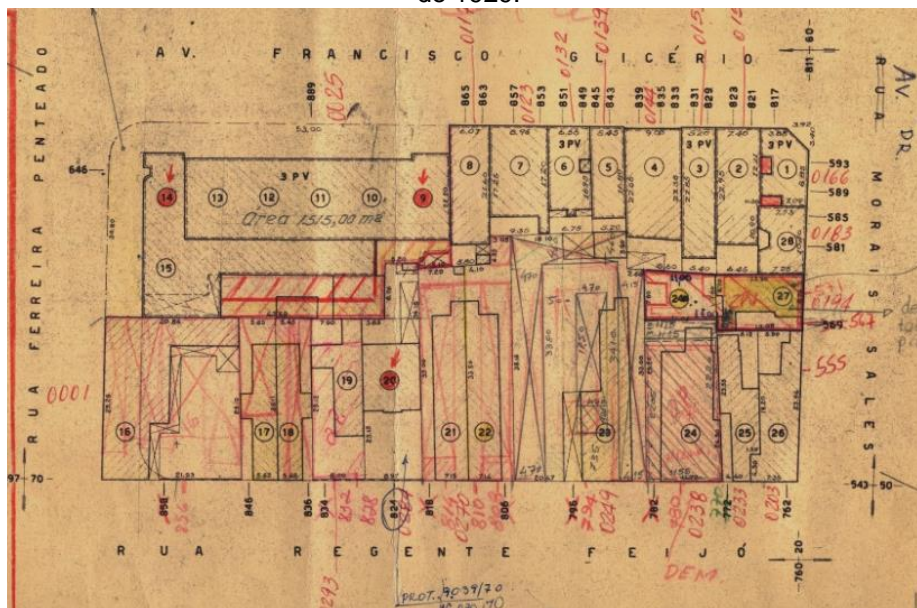
No Relatório dos trabalhos da Prefeitura de 1930, Orosimbo Maia fornece informações ainda mais detalhadas sobre o trabalho de emplacamento de Campinas:

- a) apresentação de croquis dos quadros figurando os **numeros antigos e os actuaes, e, indicando as distancias das esquinas e as origens da numeração afim de servirem de base para calculo de novos números.**
- b) organização de livros de registros de ruas por classificação alfabética, contendo todos os numeros das diversas revisões de emplacements feitas na cidade, conforme notas fornecidas pelo Thesouro Municipal.
- c) relação geral das placas que forem encomendadas.
- d) estatística dos predios numerados, distinguindo-os pelo numero de pavimentos e contendo indicação sobre o numero de predios construidos recuados do alinhamento.
- e) uma planta geral em exc. 1:5.000, indicando as origens adoptadas.
- f) substituição das placas antigas e novo emplacamento de todas as propriedades, situadas em zonas arruadas. (MAIA, Relatório, 1930, p. 31, grifos nossos)

Com este levantamento, os serviços que seriam realizados na cidade desde novas construções, desapropriações, serviços básicos de água e esgotos seriam muito mais eficientes no que se refere à localização dos edifícios, bem como a cobrança de taxas municipais etc.

Além do emplacamento e da Planta Cadastral mostrados acima, foram também confeccionadas plantas das quadras das respectivas ruas da área central da cidade, conforme pode ser observado na Figura 31.

Figura 31: Quadra delimitada pelas ruas/avenidas: Avenida Francisco Glicério, Avenida Dr. Moraes Sales, Rua Regente Feijó e Rua Ferreira Penteadó com numeração do emplacamento de 1929.



Fonte: Departamento de Informação, Documentação e Cadastro da Secretaria Municipal de Planejamento da Prefeitura Municipal de Campinas, 2014.

É importante destacar que o trabalho de levantamento cadastral realizado pelos engenheiros Macedo Vieira e Carl A. Oeslner em 1929, é de extrema qualidade técnica, pois as plantas das quadras das ruas de Campinas, especialmente aquelas da área central, ainda hoje são utilizadas pelo Departamento de Informação, Documentação e Cadastro da Secretaria Municipal de Planejamento de Campinas. Como pode ser observado na Figura 31, quando há a necessidade de alguma intervenção numa determinada quadra, as alterações são anotadas à mão na própria planta.⁶⁴

Com a Planta Cadastral pronta e o novo emplacamento, havia chegado o momento de agilizar a contratação de um urbanista para elaborar um plano para Campinas.

O jornal Estado de São Paulo em 5 de outubro de 1929, publicou a seguinte notícia: “Continúa em fóco o plano de urbanismo de Campinas. A visita do prof. Anhaia Mello a Campinas – Os primeiros passos para a elaboração do

⁶⁴ Apesar da qualidade técnica deste trabalho encomendado pela administração municipal de Orosimbo Maia em 1928, é impressionante o atraso da gestão municipal em Campinas nos últimos 88 anos, pois mesmo que tenham sido feitos outros levantamentos com plantas elaboradas a partir de imagens de satélite, ainda na atualidade recorrem ao levantamento cadastral de 1929.

plano de urbanismo.” A matéria, além de comentários mais gerais sobre o assunto, ainda traz uma entrevista do prefeito Orosimbo Maia comentando a visita e as impressões do urbanista em relação a remodelação da cidade. (O ESTADO DE SÃO PAULO, 1929, p. 9)

Após a retirada do projeto de Belfort de Mattos da pauta da Câmara, Orosimbo Maia reabriu o debate sobre o urbanismo em Campinas, retomando para si mesmo o desafio ao assumir a iniciativa de promover este debate e convidando Anhaia Mello para visitar a cidade, reafirmando o seu compromisso de resolver a questão da remodelação da cidade, pois segundo o prefeito:

O rapido desenvolvimento da cidade, que, dia a dia, se esparrama para todos os lados e cresce para o alto, o continuo aumento do numero de vehiculos que circulam pelas nossas ruas, assim tambem como o movimento cada vez maior de pedestres, tudo isso anda exigindo uma transformação radical no traçado de nossas ruas e praças, que precisam ser alargadas e ampliadas para impedir o congestionamento do transito e evitar o choque de vehiculos. Há ainda outros problemas a resolver, como o de estabelecer facil comunicação entre os bairros e o centro urbano, o de localisar os edificios publicos, o de construir novos jardins e parques e muitos outros. (O ESTADO DE SÃO PAULO *apud* MAIA 1929, p. 9)

Como se pode observar no discurso do prefeito a grande prioridade na questão do urbanismo na década de 1920, e também durante toda a década de 1930, era a questão da circulação viária.

Com a Planta Cadastral pronta, o prefeito argumenta que este era o melhor momento para convidar um urbanista para realizar um estudo sobre o problema da urbanização de Campinas. E assim se procedeu. Orosimbo Maia convidou o então professor da Escola Politécnica de São Paulo, Luiz I. R. de Anhaia Mello para visitar a cidade, conforme o vereador Belfort de Mattos havia sugerido em diversos momentos.

Na ocasião da visita de Anhaia Mello a Campinas, o prefeito afirmou que o urbanista e ele percorreram juntos as principais ruas da cidade, mencionou que já estava pronta a Planta Cadastral como medida preliminar para a realização de um plano e, ainda, mencionou obras já em andamento na cidade, como o projeto de alargamento da avenida Dr. Julio de Mesquita e se essas obras não prejudicariam o andamento do plano a ser elaborado, conforme havia antes sugerido o vereador Belfort de Mattos. Segundo Orosimbo Maia, Anhaia

Mello afirmou que não havia motivo para paralisar obras mais urgentes, pois ao seu ver, não iriam atrapalhar o desenvolvimento do plano. Ainda, segundo o prefeito:

[...] Achou que a elaboração da planta cadastral já era um grande passo dado para o empreendimento projectado e lembrou ainda a necessidade de pedir á imprensa o seu auxilio na propaganda intensa do urbanismo, interessando também os proprietarios da cidade na solução do problema. (O ESTADO DE SÃO PAULO *apud* MAIA, 1929, p. 9)

Após a visita de Anhaia Mello, de acordo com o prefeito, durante uma entrevista concedida ao jornal O Estado de São Paulo no dia 5 de outubro de 1929, ficou acertado que ele enviaria em breve um relatório com sugestões para o problema da urbanização de Campinas; assim como sugestões para a direção técnica dos trabalhos comentando que o urbanista seria auxiliado pelos engenheiros locais Carlos William Stevenson e E. L. Oliveira Filho, ambos convidados por Orosimbo Maia. (O ESTADO DE SÃO PAULO, *apud* MAIA, 1929, p. 9)

Em 23 de outubro de 1929, o jornal O Estado de São Paulo publicou mais uma vez matéria sobre o plano de urbanismo para Campinas. A chamada foi a seguinte: “O prefeito municipal officia á Camara, pedindo autorização para elaborar o projecto de remodelação de Campinas e suggerindo os nomes das pessoas que devem fazer para da Commissão Consultiva do Plano da Cidade”. (O ESTADO DE SÃO PAULO, 1929, p. 9)

O prefeito, no entanto, justificou como de sua administração – e não como uma proposta do vereador Belfort de Mattos, com o seu projeto de urbanismo apresentado à câmara – a ideia de um plano de urbanismo para Campinas, assim como a encomenda da Planta Cadastral através de concorrência pública aberta em 1927, e já discutida em diversas ocasiões. Esta questão sobre quem havia iniciado o debate da remodelação de Campinas, se fora Orosimbo Maia ou o vereador Belfort Mattos, gerou polêmica na época, pois o vereador, como já mencionado, havia levado esta questão à câmara meses antes. No entanto, consideramos que esta iniciativa, isto é, o ponto de partida para o início das discussões sobre o urbanismo em Campinas foi justamente iniciado pelo prefeito

Orosimbo Maia, ainda nos primeiros anos do seu mandato com a encomenda da planta cadastral, em 1927.

O jornal O Estado de São Paulo reproduziu no dia 23 de outubro de 1929 um ofício enviado à câmara municipal, no dia anterior, no qual Orosimbo Maia apresenta esta justificativa que, segundo ele, já constava nos relatórios municipais de 1927 e 1928, ou seja, suas ações nesse sentido:

[...] Ha mais, pois, de dois annos que nos preocupamos com essa questão do urbanismo tão em fóco e tão debatida em nossos dias. Os nossos actos sobre esse assumpto não são, portanto, producto de uma uma resolução de ultima hora e sim de reflexões já maduras e de mais de dois annos.

Para levar a affeito o “desideratum” esperava apenas a entrega da planta cadastral que só agora foi concluida, e que era o primeiro passo para a solução do problema.

Faço essas explicações, senhores vereadores, para que se não pense que estamos aproveitando estudos ou idéas de outrem, como a nos enfeitar com pennas de pavão. Não tenho vaidades, senhores vereadores, mas é preciso que a verdade dos factos fique consignada, para evitar commentarios desagradaveis. (O ESTADO DE SÃO PAULO *apud* MAIA, 1929, p. 9)

Dessa maneira, Orosimbo Maia procurava se reafirmar como o responsável pela abertura do debate sobre o urbanismo em Campinas, mesmo que a oposição política afirmasse o contrário, ou seja, o fato de o vereador Belfort de Mattos já tivesse sugerido a contratação de Anhaia Mello para a elaboração do plano de urbanismo. Desta maneira, o prefeito tomou a iniciativa da contratação de um plano e Belfort de Mattos, do partido da oposição ao governo do prefeito, indicou o urbanista Anhaia Mello. Esta querela sobre quem foi o autor da proposta acabou refletindo diretamente na questão da remodelação da cidade.

Orosimbo Maia ainda informou à câmara neste ofício que Anhaia Mello havia estado na cidade por duas vezes, examinou a planta cadastral e elogiou os trabalhos de melhoramentos em execução naquele momento. Dessa forma, segundo o prefeito, o urbanista teria aceitado o convite para chefiar os trabalhos para a remodelação de Campinas.

O prefeito Orosimbo Maia no Relatório dos Trabalhos Realizados pela Prefeitura Municipal de Campinas de 1929, sugeriu a contratação do engenheiro-arquiteto Anhaia Mello para a elaboração de um plano urbanístico para

Campinas, assim como o vereador Belfort de Mattos também já havia sugerido o mesmo urbanista.

Em officio, que tive a honra de dirigir a VV. Excias. [...] fiz ponderações quanto á conveniencia de se cuidar da elaboração de um plano de urbanismo.

Poderá parecer a muitos ser uma temeridade cogitar-se deste assumpto, em occasião de tamanhas aperturas, de uma crise mundial, sem precedentes.

Não ha tal, porém. Campinas, por sua administração, não póde descurar de um assumpto de tamanha relevancia.

Eu não penso positivamente em realizar tão grande e indispensavel emprehendimento. É cousa para se levar dezenas de annos, ou seculos mesmo. O que eu desejo, Exmos. Snrs. Vereadores, é organizar um plano para ir tendo execução paulatina, de accôrdo com os recursos da occasião. (MAIA, Relatório, 1929, p.5)

Orosimbo Maia mencionou a Crise de 1929, quando ocorreu a quebra da Bolsa de Valores de Nova York no mês de outubro, afetando diretamente a economia no Brasil, grande exportador de café.

Em 1929, o processo de industrialização começou a se intensificar como um novo rumo à modernização econômica, porém, a produção do cafeeira, em especial o complexo cafeeiro paulista caminhava junto com a industrialização. (CANO, 2012, p. 80) Assim, a quebra da Bolsa de Valores de Nova York em 1929, não foi o único fator que atingiu a produção cafeeira, embora tenha aprofundado a crise interna com a superacumulação da produção devido à queda da demanda externa. A queda no preço das exportações fez com que houvesse a diminuição da produção, o que desencadeou o decréscimo de empregos, corte de salários, afetando também a indústria. (SEMEGHINI, 1991, pp. 92-3)

Ulysses C. Semeghini afirma que Campinas, dentre as cidades que se formaram a partir de sua região, logo após o início do processo de erradicação das plantações de café intensificado a partir de 1930, diversificou sua produção agrícola apresentando um novo dinamismo econômico e procurando se desenvolver no setor industrial devido

[...] à herança cafeeira, isto é, ao grau de diferenciação nas estruturas produtivas (agrícola e industrial) e urbana [...] juntamente com a infraestrutura de transportes e energia que resultaram em maior ou menor integração com o processo de industrialização em curso [...]. (SEMEGHINI, 1991, p. 101)

O prefeito ainda destaca Campinas como uma cidade em pleno progresso, em vias de se tornar um centro industrial de grande importância, necessitando, portanto, modernizar-se:

[...] é evidente, que Campinas progride, com tendencia a ser uma grande cidade, talhada a ser um centro industrial privilegiado pela sua situação e vias de comunicação. Desde que seja concluido o grande reforço do abastecimento de aguas, em vias de execução, isso se evidenciará de modo positivo.

Assim sendo, ella não pôde permanecer com suas ruas estreitas, sem os indispensaveis logradouros publicos e outros melhoramentos que se resente actualmente. (MAIA, Relatório, 1929, p.5)

Mais adiante, o prefeito confirma o engenheiro Anhaia Mello como o profissional escolhido para a elaboração do plano, além de ressaltar que a Planta Cadastral da cidade encomendada em 1928, estava pronta:

De posse da planta da cidade, a Prefeitura procurou o **Engenheiro Dr. L. Anhaia Mello**, cathedratico de Urbanismo da Escola Polythecnica de S. Paulo que, após ter visitado e observado a cidade, apresentou um memorial que teve larga divulgação na imprensa e foi remetido ao Legislativo conjuntamente com a proposta de honorarios para a execução do **Plano Geral da cidade**, dentro dum praso approximado de um anno. (MAIA, Relatório, 1929, p.38, grifos nossos)

No dia 23 de outubro de 1929, o jornal Correio Paulistano publicou na íntegra o relatório de Anhaia Mello sobre Campinas, o qual fora entregue ao prefeito no dia 12 de outubro do mesmo ano.

2.1 O Relatório de Anhaia Mello para Campinas de 1929

O período entre 1927 e 1930 foi marcado por diversas propostas de planos urbanísticos elaboradas para as cidades brasileiras. Em 1927, o arquiteto francês Donat-Alfred Agache, convidado pelo então prefeito do Rio de Janeiro Antônio Prado Júnior para visitar a cidade, acabou sendo contratado pela prefeitura do Distrito Federal para realizar um plano de remodelação da cidade, chamado de Plano de Extensão, Remodelação e Embelezamento, e entregue em 1930; Attílio Corrêa Lima, em 13 de dezembro de 1930, apresentou seu trabalho-tese intitulado *Avant-Projet d'Aménagement et D'Extension de la Ville de Niterói – au Brésil* para a obtenção do diploma curso de pós-graduação em

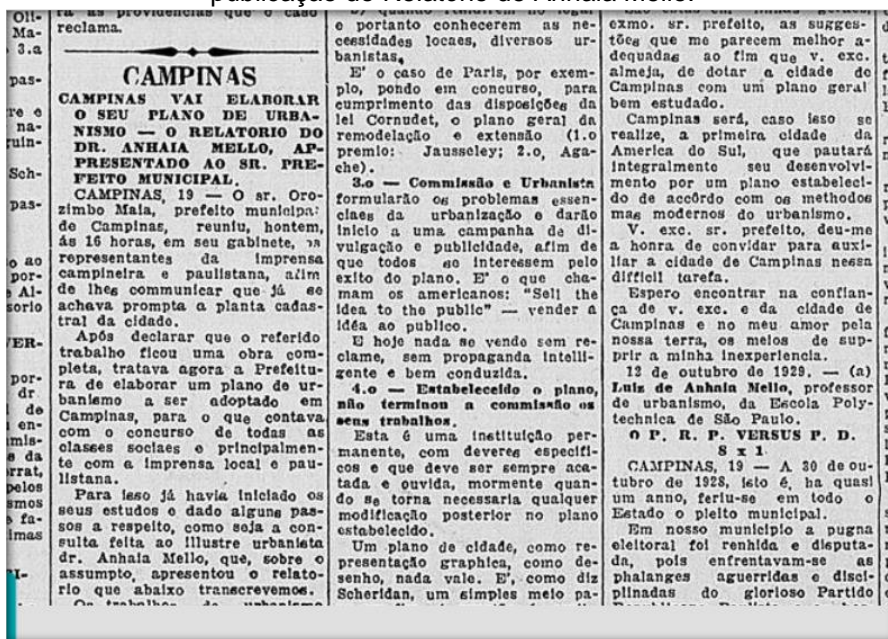
urbanismo no *Institut d'Urbanisme de l'Université de Paris*, com orientação de Henri Prost; Prestes Maia em 1930, apresentou o seu Estudo sobre um Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo. (ACKEL, 2007, pp. 49-41; REZENDE, 2012, p. 77; LEME, 2012, p. 132)

Em Campinas não seria diferente. O engenheiro Anhaia Mello foi convidado pelo prefeito Orosimbo Maia em 1929, para uma visita à cidade. Desta visita, o professor da Escola Politécnica de São Paulo elaborou um Relatório sobre Campinas. Assim, entendemos que a cidade estava alinhada a esta tendência de remodelação urbana em desenvolvimento nas principais cidades brasileiras, que viria a atender as necessidades dos novos tempos com o iminente desenvolvimento da industrialização.

Concluída a planta cadastral, a administração municipal solicitou a Anhaia Mello um projeto de um plano de remodelação para Campinas. Após visitar a cidade, Anhaia Mello apresentou um Relatório, amplamente divulgado tanto na imprensa campineira como na paulistana⁶⁵ (Figura 32) em 1929, no qual o engenheiro fornece orientações acerca da elaboração de um plano de urbanismo para Campinas.

⁶⁵ Aqui, utilizaremos a transcrição do Relatório de Anhaia Mello publicado na íntegra pelo jornal Correio Paulistano, edição de 23 de outubro de 1929, que se encontra no acervo da Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/Hotpage/HotpageBN.aspx?bib=090972_07&pagfis=38166&pesq=&url=http://memoria.bn.br/docreader#> Acesso em: 03 abr. 2016.

Figura 32: Detalhe da página do Jornal Correio Paulistano, de 23 de outubro de 1929, com a publicação do Relatório de Anhaia Mello.



Fonte: Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional. Luiz de Anhaia Mello, 1929. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/Hotpage/HotpageBN.aspx?bib=090972_07&pagfis=38166&pescq=&url=http://memoria.bn.br/docreader# Acesso em: 03 abr. 2016.

Anhaia Mello inicia seu relatório enviado ao prefeito de Campinas Orosimbo Maia, destacando suas convicções acerca de um plano de urbanismo, que, segundo ele, era a garantia do desenvolvimento da cidade:

Um plano de urbanismo é a exacta coordenação de todas as phases de todo o desenvolvimento civico, a fim de que a cidade se desenvolva de maneira ordenada, facilitando e melhorando a vida do cidadão e a vida colectiva. (MELLO, Relatório, 1929, p. 12)

Na sessão As Necessidades Futuras, Anhaia Mello defendeu que o plano deve atender às necessidades que a cidade viria a ter, afirmando que: “Resolver os problemas para o momento, não é fazer urbanismo, é mero oportunismo.” (MELLO, Relatório, 1929, p. 12)

Ainda, segundo o urbanista:

Nada vale agir sob a pressão das crises dos problemas, adoptando ás pressas soluções e expedientes, que de nada servirão. Nossos mestres, os urbanistas americanos, aconselham que se tome como base a fixação dos standards urbanos, o desenvolvimento dentro de um prazo médio de 25 a 30 annos, no maximo 50 annos. (MELLO, Relatório, 1929, p. 12)

Segundo as orientações dos urbanistas americanos, dos quais ele era adepto, Anhaia Mello citou como exemplo no seu Relatório para Campinas o

Regional Plan of New York and its Environs, cuja previsão de tempo para sua implantação era de 36 anos:

No estudo para o plano Regional de Nova York e arredores, a base para o traçado do plano foi o desenvolvimento da região em 1965, ou a previsão de 36 anos.

A população de 9.800.000 almas será então de 21.000.000, e às necessidades dessa população se procurou prover. (MELLO, Relatório, 1929, p. 12)

Anhaia Mello afirma que o plano para Campinas deveria ser realizado num prazo de 25 a 30 anos, podendo atingir o tempo máximo de 50 anos, embora ele acreditasse que não se deveria dilatar ainda mais o tempo de implantação dos planos “[...] porque ninguém poderá prever, diante dos progressos vertiginosos da técnica, dos meios de comunicação e transporte, das mudanças de hábitos humanos, quais serão as necessidades de um futuro mais remoto.” (MELLO, 1929, p. 12)

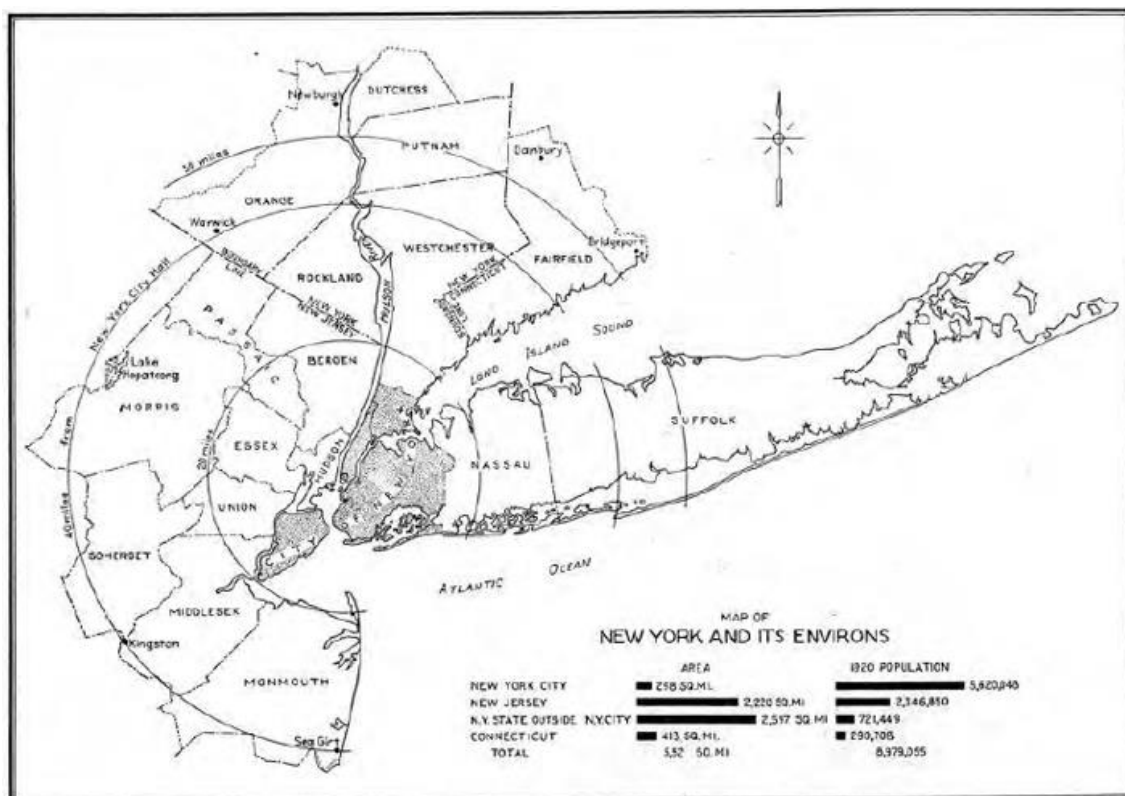
Sarah Feldman afirma que Anhaia Mello considerava o *Regional Plan of New York and its Environs* elaborado entre 1923 e 1929, como o maior trabalho de urbanismo já realizado. Este plano é um marco do início do planejamento estadual e metropolitano, pela expansão e consolidação da profissão de urbanista e, segundo a autora, com a superação de profissionais oriundos das áreas de arquitetura e do paisagismo e, fundamentalmente, pela rápida ascensão e imensa popularidade do zoneamento. O plano financiado pela *Russell Sage Foundation*, entidade composta por banqueiros e coordenada por Thomas Adams, urbanista inglês que iniciou sua carreira na *Garden City Association* na Inglaterra, contém ideias fundamentais que Anhaia Mello difunde ao longo de 30 anos, e que estão consolidadas em sua proposta O Plano Regional de São Paulo – Uma Contribuição da Universidade para o Estudo de um Código de Ocupação Lícita do Solo, apresentada em 1954. (FELDMAN, 2005, p. 28)

Desta maneira, se faz aqui necessário uma discussão sobre o *Regional Plan of New York and its Environs*, muito citado por Anhaia Mello e também difundido nas revistas especializadas na nova ciência do urbanismo, especialmente aquelas publicadas na França na década de 1920.⁶⁶

⁶⁶ Durante o período de estágio de pesquisa na França, mais especificamente na cidade de Paris, na Biblioteca do Hôtel de Ville, foi consultada a revista *La Vie Urbaine*, publicação do *Institut*

O *Regional Plan of New York and its Environs*, cujos trabalhos tiveram início em 1923, contou com uma grande equipe de profissionais, engenheiros, arquitetos, advogados, banqueiros etc. Na época, a região metropolitana de Nova York (Figura 33) foi dividida em 12 municípios – hoje, a região é definida por 31 municípios em 3 estados. Muitas das propostas contidas no plano foram implantadas entre as décadas de 1930 e 1940. Este plano apresentou uma nova maneira de pensar o desenvolvimento e o planejamento urbano, além de inspirar todo um movimento de planejamento regional nos EUA e também no exterior, reforçando a ideia de planejar com antecedência o crescimento das cidades. (RPA, SHAPING THE REGION, pp. 9-13)

Figura 33: Mapa de Nova York e sua região metropolitana.

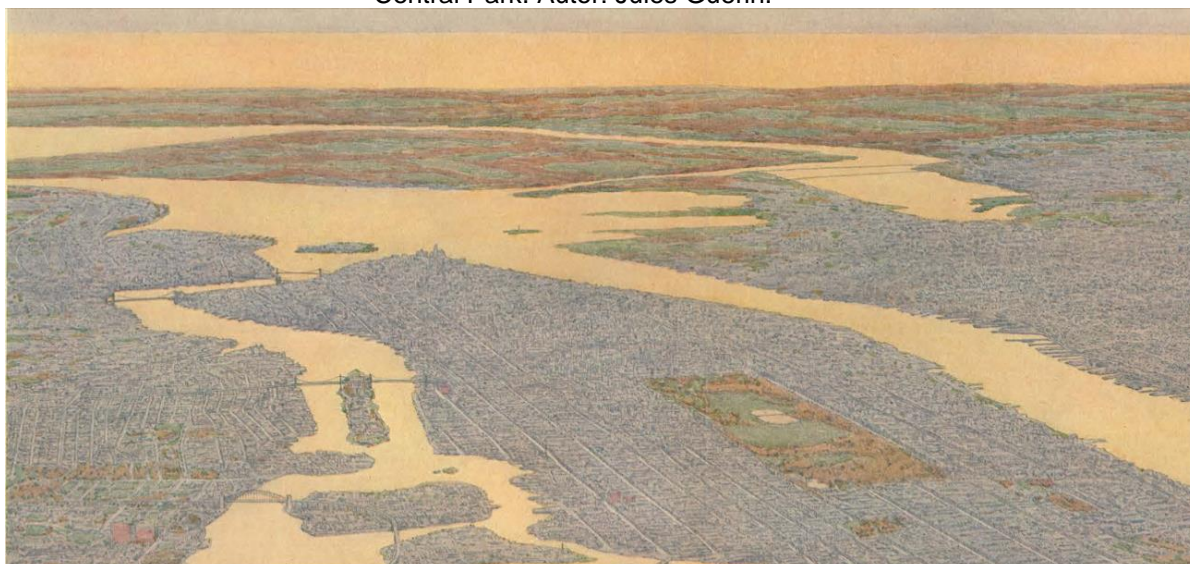


Fonte: *Regional Plan of New York and its Environs*, 1929. Available from: <http://library.rpa.org/pdf/RPA-Plan1-v1-Regional-Plan-of-New-York-and-Its-Environs.pdf>
Cited: 22 nov. 217.

d'Histoire, de Géographie et Économie Urbaines na qual estão presentes artigos diversos sobre as questões urbanas. O Plano Regional de Nova York foi divulgado pelos colaboradores da revista, em especial por Henri Sellier, urbanista e reformador social francês. O artigo de Sellier, intitulado *Le plan de New-York et de sa région* foi publicado no número 16 de *La Vie Urbaine* em 1922. No número 22, de 1923, há o artigo *L'Étude du Plan de New-York*, na seção *Mélanges et Actualités*, também de autoria de Henri Sellier. No número 24, de 1925, Sellier publicou o artigo *L'Aménagement regional de l'État de New York*.

Este plano, como o próprio nome sugere, foi um plano regional e incluía três estados: New York (Figura 34), New Jersey e Connecticut e centenas de municípios; abrangia a costa de New Jersey passando por Princeton, até West Point e Bridgeport e toda a Long Island.

Figura 34: Vista sudoeste do centro da região de Nova York, na qual é possível observar o Central Park. Autor: Jules Guerin.



Fonte: Regional Plan of New York and its Environs, 1929. Available from: <http://library.rpa.org/pdf/RPA-Plan1-v1-Regional-Plan-of-New-York-and-Its-Environs.pdf>
Cited: 01 set. 2016.

Sobre o *zoning*, pelo fato do plano ter sido concebido com abrangência regional, este foi implantado por cidades, vilas e aldeias, como parte de um plano abrangente (*comprehensive plan*) ou como uma operação distinta que é composta de uma lei de zoneamento e um mapa, no qual eram demarcadas as disposições da referida lei. Para Frederick Law Olmstead Jr., o zoneamento regional (*regional zoning*) deveria proporcionar o equilíbrio da região como um todo, garantindo o seu desenvolvimento:

[...] should be confined mainly to the broad differentiation of a few large areas one from another, in such terms as will serve as a guide, or if put in legally binding form as a control, for subsequent detailed local zoning, in order to make the latter contribute as effectively as possible toward the well-balanced development of the region as a whole.⁶⁷

⁶⁷ [...] deveriam ser limitados, principalmente, quanto à ampla diferenciação entre umas grandes áreas das outras, em tais termos tanto servirão como guia, ou se colocados da maneira correta obrigatória como um controle para um posterior zoneamento local detalhado, a fim de mais tarde contribuir de forma tão eficaz quanto possível para o desenvolvimento equilibrado da região como um todo. Tradução livre nossa.

(OLMSTEAD, Frederick Law *apud* THE GRAPHIC REGIONAL PLAN, 1929, p. 314)

O Plano de Nova York foi bastante difundido nas revistas francesas de urbanismo como *La Vie Urbaine*, publicação do *Institut d'Histoire, de Géographie et de Économie Urbaines de la Ville de Paris*. No número 16, de 15 de outubro de 1922, um artigo de autoria de Henri Sellier, *Le plan de New-York et sa région*, destaca o plano como de iniciativa privada, ou seja, ao contrário do que era recorrente na Europa, de modo geral e, em particular, na França, o Plano de Nova York estava sob a responsabilidade da *Russell Sage Foundation*, uma instituição privada, cujas propostas visavam, de acordo com Sellier, “[...] but l'amélioration des conditions de la vie sociale.”⁶⁸ (SELLIER, 1922, p. 361)

Em 1922, ou seja, antes do início dos trabalhos da equipe formada para conduzir o *Regional Plan of New York and its Environs*, já havia sido elaborada uma proposta preliminar e, em 10 de maio do mesmo ano, os responsáveis pelo empreendimento convocaram o público para apresentar sua proposta, pois, de acordo com Sellier:

L'étude d'une série des questions aussi complètes nécessite la **coopération de tous**. Aussi, pour éveiller l'intérêt du public, les promoteurs de l'entreprise ont-ils convoqué le 10 mai 1922 tous ce qui pouvait être appelés à donner leur avis à um meeting où fut exposé par M. Ch. D. Norton, le projet préliminaire déjà établi.⁶⁹ (SELLIER, 1922, p. 361, grifo nosso)

Levando em consideração que o urbanismo exigia cooperação de todos, como foi muito defendido por Anhaia Mello, Henri Sellier também reforça a cooperação para a execução do plano. Charles Dyer Norton, então presidente do Comitê responsável pela organização do plano, escolheu o arquiteto britânico Thomas Adams (1871-1840) para coordenar os trabalhos. Adams era um já renomado profissional, notadamente pela sua participação como diretor do projeto de *Letchworth Garden City*, e membro fundador do *Town Planning Institute*. Após a morte de Charles Dyer Norton, foi nomeado Diretor de Planos e Levantamentos por Frederic Delano, sucessor de Norton. (HALL, 2011, p. 182)

⁶⁸ [...] visavam as melhorias das condições da vida social. Tradução livre nossa.

⁶⁹ O estudo de uma série de questões abrangentes exige a cooperação de todos. Assim, para despertar o interesse do público, os promotores do empreendimento convocaram em 10 de maio de 1922, todos que poderiam dar sua opinião numa reunião, onde foi apresentado por M. Ch. D. Norton, o anteprojeto já estabelecido. Tradução livre nossa.

A publicação definitiva do *Regional Plan of New York and its Environs* só sairia em 1933, porém, os resultados dos *surveys* eram publicados na forma de monografias desde 1929, pela equipe envolvida no plano. Este fato explica porque Anhaia Mello já teria informações sobre este trabalho, incorporando informações em seus escritos (ROCHA, 2016, p. 77), assim como o fez no Relatório para Campinas em 1929, da mesma forma que Henri Sellier também publicou informações recentes no periódico *La Vie Urbaine* a partir de 1922.

Em 1929, Anhaia Mello publicou na Revista do Gremio Polythecnico o artigo “Methodos de Avaliação dos Terrenos Urbanos” escrito em 1928, no qual ele cita o Plano de Nova York e as propostas nele contidas sobre este assunto, do qual ele tomou conhecimento através da publicação de monografias produzidas pela equipe envolvida no plano. Mais especificamente, ele cita a seguinte publicação: *Regional Plan of New York and its Environs – Land values within New York region*. (MELLO, 1929, p. 56)

Anhaia Mello informa:

O Comitê do Plano Regional de Nova York e arredores vem publicando uma série de valiosas monographias sobre os diversos problemas urbanos do districto metropolitano de Nova York. Uma das ultimas publicadas refere-se justamente aos factores que influem sobre o valor dos terrenos urbanos. (MELLO, 1929, p. 48)

O *Regional Plan of New York and its Environs* foi uma grande fonte de informação e inspiração para os escritos de Anhaia Mello, pois é constantemente mencionado em sua produção teórica como vimos no artigo acima mencionado e no Relatório para Campinas de 1929.

No seu relatório de 1929 sobre Campinas, Anhaia Mello defendeu um *Master Plan* que deveria seguir as determinações da *Standard City Planning Enabling Act*⁷⁰, lei federal norte-americana decretada em 1928, que dispunha sobre o planejamento urbano e regional, a criação de comissões de planejamento, o zoneamento entre outros aspectos relevantes ao plano, ou seja, definia as diretrizes gerais para a organização de planos nas cidades.

A *Standard City Planning Enabling Act* dispunha tanto de planos municipais quando de planos regionais, definindo regras para cada caso e, para

⁷⁰ Available from: <<https://www.planning.org/growingsmart/enablingacts.htm>> Cited: 17 mai. 2016.

ambos, sugeriria a criação de comissões para a organização dos planos. O texto de abertura apresenta a definição geral desta lei:

This act covers the four general subjects which experience has shown to be a necessary part of planning legislation namely (1) the making of the city plan and the organization and powers of the city planning commission, (2) control of subdivisions, (3) control of buildings in mapped streets, and (4) regional plan and planning commissions.⁷¹ (STANDARD CITY PLANNING ENABLING ACT, 1928, p. 1)

Esta lei definia as regras mais gerais para a organização de planos municipais ou regionais, com grande destaque para o *zoning*. Como afirma Fukuo Akimoto, com esta lei o *zoning* foi oficialmente incluído nos EUA como o principal elemento dos planos abrangentes de cidades – *comprehensive planning*. (AKIMOTO, 2009, 459)

O engenheiro Anhaia Mello apresenta no seu relatório os pontos a serem seguidos dessa lei:

Locação geral, caracter e extensão das ruas, viaductos, subways, pontes, cursos d'água e suas margens, boulevards, avenidas, parques, playgrounds, praças, parques [sic], aeroportos e qualquer outras vias publicas e espaços abertos; locação geral dos edificios publicos e de uso publico, locação geral e extensão de todos os serviços collectivos, de propriedade publica ou privada, sejam de agua, exgottos, drenagem luz, força, transportes, comunicação e outros; a relocação, alargamento, abandono, mudança de uso e extensão de qualquer dos itens anteriores; um plano de "zoning" para o controle da altura, ares, volume, locação e uso de todos os edificios, publicos ou particulares. (MELLO, Relatório, 1929, p. 12)

É importante destacar que essas questões são as mesmas discutidas por Henri Prost no prefácio do *Mémoire Descriptif* do plano proposto por Jacques Greber para Marselha. Prost menciona o *zoning*, organização geral do sistema viário, sistema racional de espaços livres, avenidas, parques etc. Tanto as afirmações de Anhaia Mello como as de Henri Prost revelam, explicitamente, o caráter internacional da nova disciplina do urbanismo, pois as mesmas questões são discutidas na França, nos Estados Unidos e em Campinas.

⁷¹ Esta lei abrange os quatro assuntos gerais que a experiência mostrou ser uma parte necessária da legislação do planejamento designadamente (1) a elaboração do plano da cidade a organização e os poderes da comissão de planejamento, (2) controle de subdivisões, (3) controle das edificações em ruas mapeadas, e (4) plano regional e comissões de planejamento. (STANDARD CITY PLANNING ENABLING ACT, 1928, p. 1) Tradução livre nossa.

Conforme observado, Anhaia Mello defendia a ideia do *comprehensive planning*, um plano abrangente de escala regional, considerando a prática do *zoning* como essencial ao ordenamento urbano.

Anhaia Mello faz referência no Relatório apresentado para Campinas de 1929, às orientações do renomado urbanista norte-americano Jacob Crane Jr.⁷², consultor do Plano Regional de Chicago, que também atuou em diversas cidades americanas. Na sessão Resoluções Preliminares Anhaia Mello aponta as orientações de Crane Jr. que, segundo ele, eram fundamentais à urbanização das cidades, destacando a organização de uma comissão consultiva para o plano:

1º Organização de uma Comissão do Plano da Cidade.
Esse dispositivo é essencial; é o traço de união entre as aspirações urbanas e o technico que as satisfará; é o penhor da realização do projecto organizado.
Nas nossas cidades, devido a dispositivos legais, essa Comissão só pode ser consultiva. Não importa; os seus benefícios far-se-ão sentir da mesma forma. (MELLO, Relatório, 1929, p.12)

Torna-se importante destacar que Crane Jr., em entrevista concedida ao jornal *Chicago Tribune* (*Urges Regional Planning for Greater Cities* – Figura 35), em 12 de fevereiro de 1922, faz considerações sobre o urbanismo e os benefícios do planejamento urbano, evitando a decadência das cidades e preparando seu desenvolvimento futuro:

City planning proposes to prevent the decline and death of cities. The same forces which cause cities to grow cause them to become congested, inefficient, and choked. Growth stops, decay sets in, and the city dies. But now city planning steps in to prevent the process of disintegration when congestion is too great, it will plan the way to decentralize business and living quarters. It'll not prevent change, but it will anticipate and plan for changing conditions⁷³ [...] (CRANE JR., 1922, p. 22)

⁷² Jacob Leslie Crane Junior (1892-1988), engenheiro civil pela Universidade de Michigan e especialista em planejamento pela Universidade de Harvard em 1921. Trabalhou como consultor nos Estados Unidos e mais 25 países, dentre eles Grécia e Porto Rico. Atuou como consultor na Zona do Canal e República do Panamá em 1944. Foi consultor de diversas agências governamentais, atuando inclusive na ONU. Jacob Leslie Crane Papers, #2646. Division of Rare and Manuscript Collections, Cornell University Library. Available from: <<http://rmc.library.cornell.edu/EAD/html/docs/RMM02646.html>> Cited: 22 jun. 2016.

⁷³ O urbanismo se propõe a evitar o declínio e a morte das cidades. As mesmas forças que levam as cidades a crescerem fazem com que se tornem congestionadas, ineficientes e sufocadas. Crescimento para, a decadência se estabelece, e a cidade morre. Mas agora o planejamento urbano entra em cena para evitar o processo de desintegração quando o congestionamento é muito grande, e irá planejar a maneira de descentralizar negócios e residências. Não vai evitar a mudança, mas vai antecipar e planejar as condições de mudança [...]. Tradução livre nossa.

Figura 35: Página do Jornal Chicago Tribune. Destaque para a entrevista de Jacob Crane Jr.

PART 1—PAGE 22 * A CHICAGO SUNDAY TRIBUNE: FEBRUARY 12, 1922.

GIRL'S FINGER TIPS TO OPERATE 25 STORY GARAGE

Chicago to Have Automatic Hotel for Motors.

BY AL CHASE.

Thoroughly in the west that'll slip into your mind when you hear about Chicago's latest automobile novelty—a twenty-five story high motor hotel, to be built at 42 1/2 East Lake street, in the block between East 35th and 36th streets, at a cost of \$1,250,000. And this is why. You'll drive your car into the building the same as you do in any ordinary garage—and then the electricity will do the rest.

From this time you step out of the machine in the morning until you call for it and slip into it again in the evening, your car won't be touched by human hands inside it needs repairs. It'll be taken upstairs, stored during the day in an adjacent space and brought down again at night—and one young woman sitting at a keyboard on the first floor will do the only manual labor and that with her finger tips.

Simple, says Engineer.

Here's what Mr. Bush, of Lamb & Bush, the engineers who have spent months of study on the problem of solving the long garage problem, has to say:

"It sounds impossible, but it's an absolute fact. It's a wonder it wasn't thought of before. We'll have several big sized automatic elevators. When a man hops out of his car it will slide

Englewood to Have Another Church



St. Luke's Episcopal church of Englewood is to have a new adjacent office at the northeast corner of Green and 13th streets from plans by Architect William C. Jones. The main auditorium will cost \$100,000 and in addition there'll be a parish house with assembly hall, gymnasium, Sunday school rooms, etc. The Rev. Theodore G. Pappeert is pastor.

URGES REGIONAL PLANNING FOR GREATER CITY

Jacob L. Crane Jr. Says Chicago Must Act.

"City planning will benefit all real-estate owners and investors who propose to profit at the expense of the community. Good city planning places the real estate man and his interests in the best way possible for the benefit of the city at present and also in the future."—Jacob L. Crane Jr.

Jacob L. Crane Jr., city plan expert and advisor on zoning and city planning for the Chicago Board of Public Works, delivered the first lecture of the series on real estate and the expansion of the Chicago Board of Public Works and the T. M. C. A. Board of Commerce, Tuesday evening at the Central Y. N. C. A. He was received with a warm welcome by the Chicago Plan commission, 101 N. Dearborn.

Chicago's Jacob L. Crane Jr., future growth by failing to plan in detail the zoning districts.

"There are 10,000,000 acres of land in the United States and it is our duty to make the Chicago of this year hence," he said. "It is the only way to meet the needs, resulting in the value of proper city planning, and the growth of a Chicago regional plan, so that the entire United States will be better off."

Woodlawn Hotel to Overlook Park



Woodlawn is to have a popular priced hotel, according to Charles E. Fox of J. J. Carroll & Co., who sold the southeast corner of Stone Island avenue and Marguerite road for John G. Works to a syndicate composed of Robert L. Langford, Curtis Langford, and Dr. Robert A. Blank. Architects S. E. Roman and Thomas J. Bishop have drawn plans for a 175 room building, as shown above, to cost \$1,000,000. Prices will be from \$17.50 to \$27.50 a week, if it is changed. It will be called the New Langford. Fox was told about this project in this department last week.

The World's Oldest Investment Now Coming Into Its Own

Farm Mortgages are the world's oldest investment, are known to have existed 2,500 years ago. Always have been safe. In fact, Farm Mortgage investment is ultra-conservative. They have always yielded a liberal rate. And yet, they are overlooked by many investors, because for this is easy to see. Farm Mortgage investment is much underrated by insurance and trust company estates—where trained experts place money for investment.

These experts take all the Farm Mortgages they can get. The public has not been much urged to buy them, because of popularity has been promised to increase this year. However, a change is taking place. This 2 year-old investment is coming into its own. Investors and small are beginning to see its advantages for the liberal yield with the utmost safety. They are beginning to see that the farm—the greatest business institution in the world—is the best security for their money.

100% Safe for 36 Year

All who have bought Forman Farm Mortgages and Bonds have found them worry-free. They have a 100% record of 100% safety. No individual has ever suffered or delayed in either interest or principal. This 100% record over a third of a century in your best assurance of all Forman Mortgages and Bonds require no supervision the investor. All matters of title, insurance, collection, interest, etc., are looked after by us. You only need to clip interest coupons and mail them to our office twice a year.

Easily Bought By Mail

No whole in the purchase of Forman Securities the easily done by mail. Many who have never met us personally have bought by mail for years. Ask us now for our full details about Forman Farm Mortgages and Gold B. It doesn't matter whether your purchase are in small. Our bonds are issued in denominations of \$500 and \$1000. Orders for any amount are equally careful attention.

And if you haven't the funds for investment you will want to know about the Forman Plan. It shows how to invest your savings monthly, and earn full in from the start.

For this ad out, write your name and address in margin, and mail to us.

New Palmer Square Church



Above is the new First English Evangelical church in regular process structure (viewing on Palmer square). Architects James & Sullivan.

Addition to Broadway Motor Row



Work is being pushed on the Stone building at the southeast corner of Broadway and Berwyn, and Richard F. Davis, owner, announces it will be completed May 1. Roy F. France & Co. have designed a \$1,100,000 structure 181,600 sq. ft. which will contain stores, addresses and service, offices, etc.

Fonte: Chicago Sunday Tribune: February 12, 1922. Available from:

<<http://archives.chicagotribune.com/1922/02/12/page/22/article/urges-regional-planning-for-greater-city>> Cited: 22 jun. 2016.

Mais adiante, Anhaia Mello cita Stephen Child (1866-1936)⁷⁴, engenheiro civil e arquiteto paisagista, responsável por diversos planos para cidades americanas:

Um bom plano, diz Stephen Child, deve refletir os ideais e ambições da cidade á qual será aplicado, e não as theories preestabelecidas de um urbanista qualquer. [...] Um urbanista deve se amoldar e adaptar ao ambiente urbano, e não pretender impor, com violência, a seus principios theoreticos. [...] Só assim resultará, diz Child ainda, um plano de cidade que seja de facto a expressão perfeita da imagem popular da cidade ideal. (MELLO, Relatório, 1929, p. 12)

Vale destacar que a atuação profissional do urbanista Stephen Child em cidades norte-americanas se deu tanto na esfera pública como privada. Foi responsável pelo projeto do distrito residencial de Colonia Solana, em Tucson, Arizona, em 1928. As principais características do projeto deste subúrbio-jardim desenvolvido por Child baseavam-se na topografia existente e no traçado

Available from: <<http://archives.chicagotribune.com/1922/02/12/page/22/article/urges-regional-planning-for-greater-city>> Cited: 22 jun. 2016.

⁷⁴ Stephen Child (1866-1936) graduou-se em Engenharia Civil pelo *Massachusetts Institute of Technology* (MIT), em 1888. Entre 1901 e 1903, estudou Arquitetura Paisagística com Frederick Law Olmstead Jr. na Universidade de Harvard. Foi responsável por diversos projetos urbanísticos em muitas cidades americanas, como Boston e Santa Bárbara. Durante a I Guerra Mundial, Child atuou na *United States Housing Corporation*, entre 1918 e 1919. Available from: <<http://web.mit.edu/ejb/www/ww1/Biography-Child.html>> Cited: 23 mai. 2016.

orgânico das ruas, características essas que podem ser observadas no projeto de Riverside Gardens, em Illinois, de autoria de Frederick Law Olmsted.⁷⁵

Em Campinas, a Comissão do Plano da Cidade proposta por Anhaia Mello foi efetivamente criada pelo Decreto nº 11, de 19 de fevereiro de 1931, na gestão do prefeito nomeado José Pires Netto. Este decreto determinava que a Comissão de Urbanistas deveria ser um órgão consultivo da Prefeitura Municipal, direcionado a deliberar sobre as questões relativas à elaboração de um plano de remodelação da cidade. Com o fechamento das Câmaras Municipais em todas as cidades brasileiras durante o governo de Getúlio Vargas, esta comissão atuou em Campinas como uma espécie de “Câmara de Vereadores”, pois também discutia outras questões na cidade, além do plano de urbanismo.

Na sequência, no Relatório para Campinas de 1929, Anhaia Mello argumenta sobre a necessidade da contratação de um urbanista para a consultoria e orientação dos trabalhos da Comissão do Plano. A terceira orientação se referia ao trabalho a ser realizado pela comissão e pelo urbanista, ressaltando a importância da divulgação dos trabalhos de forma efetiva e eficiente:

3º. – Comissão e Urbanista formularão os problemas essenciaes da urbanização e darão inicio a uma campanha de divulgação e publicidade, afim de que todos se interessem pelo exito do plano. É o que chamam os americanos: “Sell the idea to the public” – vender a idea ao publico. (MELLO, Relatório, 1929, p.12)

A quarta orientação apresentada pelo urbanista se referia à continuidade do trabalho da Comissão do Plano da Cidade, mesmo após o estabelecimento do mesmo:

4º. – Estabelecido o plano, não terminou a Comissão os seus trabalhos.
Esta é uma instituição permanente, com deveres especificos e que deve ser sempre acatada e ouvida, mormente quando se tornar necessária qualquer modificação posterior no plano estabelecido. (MELLO, Relatório, 1929, p.12)

⁷⁵ Frederick Law Olmsted, pai de Frederick Law Olmsted Jr., projetou Riverside Gardens, subúrbio-jardim, entre 1868 e 1869. Available from: <https://www.tucsonaz.gov/files/preservation/ColoniaSolanaRHD1989_1_Descr2.pdf> Cited: 22 jun. 2016.

Anhaia Mello ainda ressalta que um plano não deve ser uma mera representação gráfica, uma série de desenhos e plantas, mas que deveria ser executado e executável: “Um plano de cidade, como representação graphica, como desenho, nada vale.” (MELLO, Relatório, 1929, p.12)

Adepto do urbanismo americano, Anhaia Mello propôs para o plano completo ou *Master Plan* de Campinas o conceito do chamado *comprehensive planning*, que consistia no plano completo, que abrangeria todos os aspectos da cidade e que iam além das questões técnicas, contendo a ideia do plano como formador da opinião pública, daí a necessidade de sua larga divulgação visando despertar o interesse da população pelo plano.

Segundo Anhaia Mello, para a organização do plano completo o *civic survey* “[...] o inquerito civico [...]” (MELLO, Relatório, 1929, p.12), a pesquisa completa era essencial, ou seja, o levantamento sobre todas as questões da cidade, defendendo que este fosse:

[...] minucioso, demorado, completo, do passado e do presente, de tudo que existe e como existe. Vamos pedir ao passado tudo que ele possa dar para o futuro.

As licções e previsões que deste inquerito resultarem e mais **a planta cadastral da cidade e arredores**, são a greda [sic] com que a Comissão e Urbanista plasmarão a cidade futura, hygienica, conveniente, bella.” (MELLO, Relatório, 1929, p.12, grifo nosso)

Mello ainda reforça a ideia de que o urbanista não deveria esquecer as questões futuras relativas ao processo de urbanização:

[...] a preocupação do urbanista, ao examinar um caso concreto de urbanização, seja Campinas ou qualquer outra cidade, deve ser **interceptar a tendencia futura pela analyse das forças de toda a ordem que determinam o crescimento urbano, não deslembrando os elementos perturbadores que modificam e desviam, e depois condicionar os dispositivos phisicos do esqueleto urbano e das normas reguladoras ás necessidades dessa ocasião.** (MELLO, Relatório, 1929, p.12, grifos do autor)

Sobre os recursos financeiros para a realização do plano, Mello defende a cobrança de taxas locais para torná-lo viável, pois considera que “[...] de accôrdo com a pratica moderna, devem ser em bôa parte fornecidos por aquelles que se aproveitam das valorizações. Beneficio local taxa local.” (MELLO, Relatório, 1929, p. 12)

Em 1927, no artigo “Problemas de Urbanismo. Mais uma contribuição para o calçamento”, publicado na Revista do Gremio Polytechnico, Anhaia Mello (1927, p. 348) define algumas modalidades de taxas para o custeio de melhoramentos urbanos. A primeira delas, as rendas ordinárias da administração municipal são apenas suficientes para as despesas da administração pública, não sendo suficientes, portanto, para cobrir despesas maiores, ou seja, para projetos de grandes reformas urbanas.

Outra modalidade seria o empréstimo, mas não recomendada porque seria distribuída nas despesas municipais durante um longo período. Uma terceira modalidade seria a taxa de melhoria conforme proposto no Relatório para Campinas: “O *mais popular e mais perfeito (must popular and fairest)* dos methodos de custear melhoramentos é a taxa de melhoria (benefit assessment method).” (MELLO, 1927, p. 348)

No mesmo artigo, Anhaia Mello faz alguns comentários interessantes sobre esse aspecto: “Os recursos financeiros”, diz Geo B. Ford, são o “pivot do urbanismo”. (MELLO, 1927, p. 344)

Para ilustrar a citação de Anhaia Mello, consultamos o livro do arquiteto norte-americano formado pela *École des Beaux Arts* de Paris George Burdett Ford⁷⁶, *L’urbanisme en pratique*. No capítulo VII *Gouvernement, Moyens Financiers*, no qual o autor argumenta sobre os recursos financeiros que, se usados de maneira correta e planejada, trarão benefícios às cidades:

Les moyens financiers sont le pivot de l’urbanisme. Dans tous les pays, l’urbanisme est une cause d’effroi car l’on pense qu’il faudra y consacrer beaucoup de capitaux. Mais cette crainte est d’habitude vaine car, loin d’être une cause de dépenses, c’est bien plutôt une

⁷⁶ George Burdett Ford (1879-1930), estudou arquitetura na *École des Beaux Arts* de Paris (1903-1907). Em 1913, junto com o engenheiro Ernest B. Goodrich criou a *Technical Advisory Corporation of New York City* (TAC), primeira consultoria privada de planejamento urbano nos Estados Unidos. Em 1916, foi o responsável técnico pela primeira legislação de zoneamento para a cidade de New York (*comprehensive zoning ordinance*). Em 1917, Ford produziu o primeiro *national survey* sobre as atividades norte-americanas de planejamento urbano. Durante a Primeira Guerra Mundial, foi consultor de planejamento urbano do Departamento de Guerra e membro do comitê de habitação do Conselho de Defesa Nacional. Após a guerra, atuou como conselheiro da Cruz Vermelha Americana na França para a reconstrução de cidades devastadas pela guerra, participando do replanejamento de Reims e Soissons entre 1919 e 1920, ano da publicação de *L’urbanisme en pratique. Précis de l’Urbanisme dans toute son extension. Pratique comparée en Amérique et en France*. Na década de 1920, Ford atuou como urbanista consultor em mais de 90 cidades americanas e conselheiro de pesquisa (*survey*) da *Russell Sage Foundation* para o *Regional Plan of New York and its Environs*. Available from: <<http://www-personal.umich.edu/~sdbest/up594/people/Gbford.htm>> Cited: 11 ago. 2017.

source d'économies. Toutes les grandes villes ont gaspillé des millions par manque de prévoyance, de méthode scientifique, d'urbanisme, et par défaut de programmes méthodiques financiers.⁷⁷ (FORD, 1920, p. 160)

Citando Ford, Anhaia Mello assinala que o urbanismo viabiliza a valorização financeira de uma cidade, apesar da crença de que se poderia onerar em muito os cofres públicos com gastos excessivos; desde que seus recursos financeiros sejam utilizados de maneira correta e sem desperdícios, o benefício financeiro para a cidade é garantido.

Ainda sobre a questão das taxas de custeio de melhorias na cidade, Anhaia Mello argumenta que “[...] onde ha um beneficio local deve haver uma taxa de melhoria local.” (MELLO, 1927, p. 350)

Para ilustrar esse argumento, o urbanista cita ainda a obra de Nelson P. Lewis, publicada em 1917, *The Planning of the Modern City*, no capítulo XIX, *Financing a city Plan*,⁷⁸ o autor defende a cobrança de taxas de melhorias específicas de modo que não sobrecarregasse financeiramente a todos na cidade:

[...] No improvement, however, small or large, will be of equal benefit to the entire city, and to distribute the burden of paying for it over the whole city according to taxable values is unfair in that it is not placed according the benefit. The owners of property in the immediate vicinity are frequently enriched at the expense of those whose holdings are entirely outside the district directly affected.⁷⁹ (LEWIS, 1917, pp. 364-5)

⁷⁷ Os recursos financeiros são o pivô do urbanismo. Em todos os países, o urbanismo é uma causa de desânimo, porque se imagina que será necessário dedicar a isso muito capital. Mas esse medo é geralmente vão, porque, longe de ser uma causa de despesas, é sim uma fonte de recursos. Todas as grandes cidades têm desperdiçado milhões por falta de previsão, método científico, planejamento e pela falta de programas financeiros metódicos. Tradução livre nossa.

⁷⁸ A citação de Anhaia Mello é um pouco resumida e na qual ele suprimiu algumas partes, de maneira que preferimos consultar e citar diretamente o texto original de Nelson P. Lewis. Para efeito de comparação, apresentamos o trecho citado no artigo de Anhaia Mello: “No improvement, however small or large, will be of equal benefit to the entire city, and to distribute the burden of paying for it over the whole city is unfair. The owners of property in the immediate vicinity are frequently enriched at the expense of those whose holdings are outside the district directly affected.” (MELLO, 1927, p. 350)

⁷⁹ [...] Nenhuma melhoria, no entanto, pequena ou grande, será de igual benefício para toda a cidade, e distribuir o ônus de pagá-la em toda a cidade de acordo com os valores tributáveis é injusto na medida em que não é colocado de acordo com o benefício. Os proprietários de propriedades nas imediações são frequentemente enriquecidos à custa daquelas cujas participações estão inteiramente fora do distrito diretamente afetado. Tradução livre nossa.

Neste sentido, Anhaia Mello defendia que as taxas de melhorias deveriam ser direcionadas de acordo com o local onde as melhorias seriam realizadas, sem onerar a cidade como um todo, pois o benefício local não significava que a valorização seria igualmente observada em toda a cidade, e assim poderia ser uma forma mais justa de cobrança.

Na sessão O Caso de Campinas, Anhaia Mello fornece informações sobre como a Comissão Consultiva do Plano da Cidade deveria ser constituída, assim como quem dela deveria fazer parte. Nesse sentido, o engenheiro argumenta que a comissão deveria ser constituída pelo Prefeito Municipal e vereadores, representantes das Cias. Paulista de Estradas de Ferro, Mogiana e Sorocabana (ferrovias que operavam em Campinas), empresas de serviços coletivos, alguns “cidadãos eminentes” de Campinas e jornalistas locais. (MELLO, Relatório, 1929, p.12)

O prefeito Orosimbo Maia no ofício apresentado à Câmara Municipal e publicado no jornal O Estado de São Paulo, em 23 de outubro de 1929, segue estas orientações do urbanista e apresenta nomes para que fossem apreciados pelos vereadores para a formação da Comissão Consultiva do Plano da Cidade:

[...] Dois vereadores, e srs. dr. Perseu Leite de Barros, engenheiro-chefe da Repartição de Obras; dr. Mario Sidow, superintendente da Cia. Tração, Luz e Força; dr. Arthur Canguçu, chefe do trafego da Cia. Paulista; dr. Antonio A. Lobo, pelo foro; dr. Antonio Castro Mendes, o gerente da Cia. Telephonica Brasileira, nesta cidade; Geraldo Alves Corrêa, director da Escola Normal; o presidente da Associação Commercial; dr. João Penido Burnier, representante da classe médica; o prefeito, que parece também necessário [...] (O ESTADO DE SÃO PAULO *apud* MAIA, 1929, p. 9)

Como se pode notar, o prefeito indica representantes tanto da esfera pública – chefe da Repartição de Obras e vereadores – como representantes das empresas que atuavam na cidade, da classe médica etc. Em suma, representantes da sociedade civil que, em colaboração com o urbanista, supostamente manifestariam as aspirações da cidade em relação à remodelação de Campinas.

Anhaia Mello ainda recomenda para o *Master Plan* de Campinas um elenco de diversos aspectos técnicos, envolvendo todos os problemas urbanos que deveriam ser levantados através de pesquisa prévia, abrangendo também a

prática do *zoning* além da legislação local para o equacionamento do plano. Para o engenheiro, o *zoning* era a garantia para o desenvolvimento urbano organizado (Figura 36), possibilitando o planejamento viário, capaz de prever os usos e as necessidades das zonas da cidade, pois impede a localização de usos e edifícios impróprios; a regulação de altura e volume dos edifícios evitaria o congestionamento e, visando o bem geral, asseguraria as melhores condições higiênicas e estéticas na cidade. (MELLO, 1929, p. 116 *apud* SOMEKH, 2014, p. 70)

Figura 36: Representação dos problemas urbanos onde não há a aplicação do *zoning*.



Fonte: SOMEKH, Nadia. A cidade vertical e o urbanismo modernizador. 2. Ed. São Paulo: Editora Mackenzie e Romano Guerra Editora, 2014, p. 71.

No já citado artigo publicado em 1927, “Problemas de Urbanismo. Mais uma contribuição para o calçamento”, o urbanista faz considerações sobre o *zoning* de forma didática:

O **zoning ou especialização de bairros** é resultante natural das condições da cidade moderna.
Não se pôde admittir uma garage ou officina ao lado de uma escola ou hospital, uma fabrica em rua residencial e disparates identicos.
(MELLO, 1927, p. 348, grifo nosso)

Seguindo um ponto de vista no qual a cidade moderna pode ser comparada a um organismo complexo, todas as atividades deveriam seguir uma lógica no momento de sua ocupação no tecido urbano para que este fosse mais agradável e para que este “organismo” funcione de maneira adequada.

Sobre o prazo para a elaboração do plano, Anhaia Mello considerava necessário o período de um ano para que o *survey* e demais questões urbanas fossem levantadas, destacando que, quando se trata de urbanismo, um estudo acurado era necessário para o estabelecimento das bases do plano:

Dizem os americanos que o “slogan” mais nocivo, quando se trata de urbanismo é esse: -“HUSH” – “DEPRESSA”. [...] Nesse assumpto, como em tudo, o tempo só respeita aquellas obras que foram feitas com a sua collaboração. [...] Não se fixa, sem estudo acurado, uma norma de acção para o desenvolvimento urbano. [...] Os inqueritos são demorados e é difficil reunir os dados necessarios, as estatisticas e os documentos de toda a ordem que são as bases da previsão do futuro.
(MELLO, Relatório, 1929, p. 12)

Segundo Anhaia Mello, o relatório apresentado ao prefeito Orosimbo Maia continha sugestões que lhe pareciam mais adequadas às necessidades de Campinas, ou seja, necessidades ligadas ao ordenamento da cidade como a extensão de vias, implantação de parques, plano de zoneamento, a formação da Comissão do Plano no intuito de se realizar um plano geral bem estruturado. Assim, ele conclui seu relatório destacando que, caso o plano fosse efetivado, a cidade de Campinas seria pioneira no que se refere à realização de um plano urbanístico de acordo com os princípios do urbanismo moderno:

Campinas será, caso isso se realize, a primeira cidade da America do Sul, que pautará integralmente seu desenvolvimento por um plano estabelecido de accôrdo com os methodos mais modernos do urbanismo. [...] V.exc. sr prefeito deu-me a honra de convidar para auxiliar a cidade de Campinas nessa difficil tarefa. [...] Espero encontrar na confiança de v.exc. e da cidade de Campinas e no meu amor pela nossa terra, os meios de supprir minha inexperiencia. [...] 12 de outubro de 1929. – (a) **Luiz de Anhaia Mello**, professor de urbanismo, da Escola Polytechnica de São Paulo. (MELLO, Relatório, 1929, p.12, grifo do autor)

Embora todas as condições para a contratação de Anhaia Mello estivessem dadas, o ano de 1930 seria marcado por profundas transformações políticas que refletiram diretamente em Campinas. A quebra da Bolsa de Valores de Nova York em outubro de 1929, o golpe de 1930, que levaria Getúlio Vargas ao poder, o fechamento das Câmaras Municipais, a nomeação de Anhaia Mello para prefeito de São Paulo em 1931, o Movimento Constitucionalista de 1932, interromperam o debate local para a concretização de um plano de urbanismo para Campinas. (SANTOS, 2002, p. 259; ZAKIA, 2012, p. 37)

Thomas E. Skidmore esclarece que o golpe de 1930, que derrubou a República Velha com a deposição do presidente Washington Luiz em 24 de outubro, o impedimento de posse do então presidente eleito Julio Prestes e a tomada do poder pelo líder civil do movimento Getúlio Vargas, que fora derrotado nas urnas por Julio Prestes em 3 de novembro, alterariam toda a administração pública do período, com a nomeação de interventores nos estados e a dissolução das câmaras municipais. (SKIDMORE, 2010, pp. 36-9)

Para Santos, ao assumir a prefeitura de São Paulo Anhaia Mello “[...] acabaria afastando definitivamente sua contratação pela Prefeitura Municipal de Campinas, como urbanista consultor.” (SANTOS, 2002, p. 243)

Dentre as mudanças políticas ocorridas, aquelas marcadas pela centralização administrativa do governo federal afetaram diretamente as questões sobre reformas urbanas nos municípios no Brasil, com a extinção das Câmaras Municipais e a nomeação dos prefeitos pelos interventores estaduais, constituindo um sistema para garantir a subordinação às ordens federais. (FELDMAN, 2012, p. 23)

Neste contexto, o debate sobre a contratação de um plano de urbanismo para Campinas no final da década de 1920, fora esvaziado. A discussão seria retomada junto à comunidade técnica local em 1933, quando o engenheiro Carlos Willian Stevenson⁸⁰ proferiu uma palestra no Rotary Club sobre o tema no dia 17 de novembro daquele ano, argumentando sobre a necessidade de remodelação da cidade. A proposta do engenheiro privilegiava basicamente a

⁸⁰ Carlos William Stevenson (1869-1946), formou-se engenheiro civil pela Escola Politécnica do Rio de Janeiro em 1891. Trabalhou com engenheiro ferroviário, ocupando diversos cargos na Cia. Mogiana de Estradas de Ferro entre 1897 e 1926.

remodelação do sistema viário, porém, a aplicação do *zoning*, segundo o engenheiro, não seria abordada naquele momento: “[...] a questão das zonas (zoning), e a localização das diversas atividades e utilizações urbanas; as questões de circulação e de viação urbana, e outros. Seria isso, porém, levar ao exagero a prova da vossa paciência.” (STEVENSON, 1933, p. 17)

Esta proposta divergia daquela defendida por Anhaia Mello: “Um plano de cidade não é apenas um traçado das vias de comunicação. Este traçado é uma parte apenas, do plano; os americanos chamam-no – “Major street plan”. (MELLO, Relatório, 1929, p. 12)

Concordando com Santos, esta proposta reduzia o conceito mais amplo de plano de conjunto defendido por Anhaia Mello para Campinas. (SANTOS, 2002, p. 262)

Como se pode observar na discussão sobre o Relatório de Anhaia Mello para Campinas, o engenheiro em todo o seu relatório sobre a questão do urbanismo faz referências diretas ao ideário urbanístico internacional, notadamente o que se defendia entre os urbanistas norte-americanos. Desta maneira, se faz aqui necessária uma breve discussão acerca das suas referências a este ideário.

2.1.1 Anhaia Mello e o urbanismo norte-americano

Considerado como o grande teórico do urbanismo paulista, Luiz Ignácio Romeiro de Anhaia Mello (1891-1974), formou-se pela Escola Politécnica de São Paulo em 1913, atuou no escritório de Ramos de Azevedo (F. P. Ramos de Azevedo & Cia.) e na Cia. Iniciadora Predial⁸¹, onde sua atuação profissional particular fora desenvolvida até 1964, ocupando o cargo de diretor até a dissolução da empresa. Foi um dos fundadores em 1917, do Instituto de

⁸¹ A Cia. Iniciadora Predial, empresa financiadora e construtora, foi fundada pelo engenheiro-arquiteto Francisco de Paula Ramos de Azevedo e sócios em 1908, e foi responsável pela construção de inúmeras residências na cidade de São Paulo. Esta empresa funcionou até 1964. (FICHER, 2005, pp. 143-4)

Engenharia, juntamente com Alexandre Albuquerque⁸², Paula Souza⁸³, entre outros. Em 1918, começou a lecionar na Escola Politécnica as disciplinas: Estética e Arquitetura Civil e Higiene das Habitações. (FICHER, 2005, pp. 144-5)

Em 1926, na Escola Politécnica Anhaia Melo assumiu a nova cadeira Estética: Composição Geral e Urbanismo I e II, disciplina incluída no curso de engenheiro-arquiteto pela reforma curricular de 1925. A estruturação dessa disciplina, segundo Nadia Somekh, revela que Anhaia Mello considerava como modelo exemplar a cidade-jardim de Ebenezer Howard, pois defendia a descentralização das grandes cidades, as cidades satélites, a limitação da população e os cinturões verdes. (SOMEKH, 2014, p. 79)

Paralelamente à sua carreira acadêmica em 1931, assumiu a Prefeitura da cidade de São Paulo como prefeito nomeado pelo então interventor estadual Capitão João Alberto Lins de Barros, após a centralização administrativa adotada pelo governo de Getúlio Vargas.

Durante a gestão de Anhaia Mello como prefeito de São Paulo, em maio de 1931 ocorreu o I Congresso de Habitação de São Paulo, promovido pela Divisão de Arquitetura do Instituto de Engenharia de São Paulo então presidida por Alexandre Albuquerque, patrocinado pela Secretaria de Viação e Obras Públicas e com apoio da Prefeitura da cidade de São Paulo. (CAMPOS, 2015, p. 226)

⁸² Alexandre Albuquerque (1880-1940). Formou-se engenheiro-arquiteto e civil pela Escola Politécnica de São Paulo em 1905. Foi um dos fundadores do Grêmio Politécnico em 1903, e seu primeiro presidente. Entre 1917 e 1940, foi professor da Escola Politécnica e também diretor da instituição entre 1937 e 1938. Durante o Movimento Constitucionalista de 1932, juntamente com alguns professores da Politécnica, organizou a Comissão Inspetora das Delegacias Técnicas (CID), criada pelo então governador civil aclamado pelo movimento de 1932, Pedro de Toledo, para oferecer apoio logístico aos engenheiros para a produção de material bélico; sua patente era de tenente-coronel. Alexandre Albuquerque morreu prematuramente aos 60 anos. (FICHER, 2005, pp. 99-113; GALERIA DE DIRETORES – ESCOLA POLITÉCNICA, URBANISMOBR)

⁸³ Antonio Francisco de Paula Souza (1843-1917). Engenheiro civil, iniciou seus estudos na Polytechnikum da Universidade de Zurik, na Suíça. Transferiu-se para Karlsruhe, na Alemanha em 1863, onde concluiu seu curso em 1868; organizador da Escola Politécnica de São Paulo fundada em 1894, foi seu primeiro diretor entre 1894 e 1917. (FICHER, 2005, p. 26; ESCOLA POLITÉCNICA – GALERIA DE DIERTORES. Disponível em: <<http://www.poli.usp.br/pt/a-poli/historia/galeria-de-diretores/196-prof-dr-antonio-francisco-de-paula-souza.html>> Acesso em: 29 nov. 2017.

Este congresso contou com a participação de diversos profissionais (engenheiros-arquitetos e civis), como Alexandre Albuquerque, Bruno Simões Magro e o próprio Anhaia Mello. Nesta época, a cidade de São Paulo já apresentava problemas de expansão e intensa concentração urbana, revelando o descontrole sobre o crescimento e a dificuldade de intervenção pelo poder público, conforme esclarece Maria Stella Bresciani. (BRESCIANI, 2010, p. 153)

Alexandre Albuquerque, durante o congresso apresentou um discurso nacionalista sobre a questão da habitação da classe pobre da cidade, afirmando que era necessário proteger a raça brasileira das “más formações” que as péssimas condições das habitações poderiam gerar.” A habitação deveria se voltar em prol da família e da sociedade, o que traria vantagens para a cidade com a família bem instalada, dentro dos princípios da higiene e da moral, para não atrapalhar o progresso da nação. A habitação econômica deveria ser produzida sob o ponto de vista social, dentro da visão nacionalista de Albuquerque e, segundo o engenheiro: “A casa individual rodeada de ar e luz, sympathica e convidativa ao repouso, é a cellula mater das raças fortes.” (ALBUQUERQUE, 1931, p. 22 *apud* MARTINS, 2013, p. 81)

A primeira gestão de Anhaia Mello na cidade de São Paulo em 1931, constituiu um marco, tanto pela racionalização administrativa quanto pela institucionalização do *planning*. Logo no início de sua gestão, foi publicado o Ato nº 58, de 15 de janeiro de 1931, que “Institui a censura estética dos edifícios e dá outras providências.” (PREFEITURA DE SÃO PAULO, Ato nº 58)

Este ato revela sua visão de que o controle da arquitetura dos edifícios na cidade era essencial para o ordenamento urbano.

O zoneamento (*zoning*) foi estabelecido pelo Ato nº 127, de 20 de março de 1931, que “Institui o *zoning*, para determinados distritos urbanos e constitui uma comissão para o estudo desse problema, em toda a cidade.” (PREFEITURA DE SÃO PAULO, Ato nº 127)

Esta nova legislação determinava que a área abrangida pelo *zoning* seria limitada pela rua Estados Unidos, avenida Brigadeiro Luís Antônio, rua Groenlândia, rua Dona Hypolita, e todas as ruas do Jardim Europa – também ruas do Jardim América –, área nobre da cidade de São Paulo. Apesar de ser

um grande defensor do *zoning*, no momento da promulgação do ato nº 127, de 1931, Anhaia Mello acabou por beneficiar apenas uma área da cidade naquele momento, pois o estudo para a análise da questão na cidade de São Paulo como um todo nunca foi concluído. (NERY JR, 2005, p. 185; FELDMAN, 2005, p. 301)

Anhaia Mello defendia o *zoning* como um instrumento que ordenaria o caos, defenderia a estética urbana e estabilizaria os valores urbanos, ou seja, era o instrumento fundamental para a salvaguarda do direito dos proprietários, garantindo a desvalorização de seus imóveis com a permanência de atividades fora do padrão de determinados locais. (FELDMAN, 2005, p. 32)

Para o urbanista, somente com a aplicação do *zoning* é que o caos urbano seria resolvido:

Nada mais detestável sob todos os pontos de vista, do que, numa avenida de palacetes senhoriaes, bombas de gasolina e engraxatadores de automóveis; as esquinas, que são, justamente os pontos de melhor perspectiva, manchadas de armazens, vendas e emporios; garagens alternando com escolas; fabricas e officinas entremettidas com residencias e mais disparates [...] (MELLO, 1929, p. 114 *apud* FELDMAN, 2005, p. 32)

É consenso em grande parte dos estudos acerca da atuação profissional de Anhaia Mello que, tanto na vida acadêmica, com seus esforços para a constituição da nova disciplina do urbanismo, como na esfera da administração pública, a sua defesa em relação à aplicação prática do ideário urbanístico já constituído internacionalmente. A historiografia aponta que em sua trajetória profissional, Anhaia Mello formou gerações de profissionais e definiu os rumos do pensamento urbanístico paulistano. (LEME, 1999; FELDMAN, 2005; FICHER, 2005; BRESCIANI, 2010; BRESCIANI, SCHICCHI, 2016)

Nesse sentido, a atuação de Anhaia Mello sempre esteve vinculada tanto na esfera acadêmica como na administração pública. Durante o seu longo percurso como docente na Escola Politécnica de São Paulo, foi vereador na cidade de São Paulo entre 1920 e 1922, prefeito nomeado em algumas ocasiões, com mandatos curtos após o golpe de 1930 (06/12/1930-26/07/1931; 14/11/1931-05/12/1931) e, ainda, Secretário Estadual de Viação entre 4 de junho de 1941 e 27 de outubro de 1945. (BRESCIANI; SCHICCHI, 2016, p. 73)

Nas diversas conferências realizadas por Anhaia Mello na cidade de São Paulo no Rotary Club e no Instituto de Engenharia entre 1928 e 1929⁸⁴, publicadas em livro ainda em 1929, sob o título: Problemas de Urbanismo: Bases para a Resolução do Problema Técnico, o engenheiro defendeu a ideia de que **urbanismo exige cooperação**, com a indispensável participação dos cidadãos para a resolução dos problemas de expansão da cidade, posição esta que manteve ao longo de toda a sua vida profissional. De acordo com o engenheiro:

A cooperação estaria já na **constituição dos planos**, pois a nova área, “sciencia do urbanismo”, contava com os conhecimentos do engenheiro, mas exigia a “collaboração do sociologo, do jurista, do politico, do administrador, do economista e de todo o cidadão. (MELLO, 1929 *apud* BRESCIANI, 2010, p. 150, grifo nosso)

Esta posição de Anhaia Mello se deve ao fato de sua crença na complexidade dos problemas urbanos, sendo então necessária a colaboração de profissionais de diversas áreas do conhecimento para elaboração de planos, bem como para garantir que estes fossem executados.

Bresciani ressalta que nesta publicação Anhaia Mello defende a criação de um campo disciplinar com a colaboração de diversos profissionais, salientando que se deveria olhar para a experiência estrangeira no que se refere ao planejamento urbano:

He exposed the international dimension of this area of knowledge, formed and fed back by plans proposed and the results of interventions implemented, i.e., the procedure of “seeing foreign experience as the initial milestone for our research”⁸⁵. (MELLO, 1929 *apud* BRESCIANI, 2016, p. 5)

Anhaia Mello considerava o urbanismo norte-americano como a “vanguarda do mundo” (SOMEKH, 2014, p. 67), como é possível observar na sua produção teórica e nas suas propostas para a cidade de São Paulo e também para Campinas. Em sua produção teórica as referências ao modelo norte-americano são notáveis, com a defesa do *zoning* e da ideia do

⁸⁴ Conferência realizada no **Rotary Club**: O Problema Psicológico: Bases de uma Campanha Prática e Eficiente em Prol de São Paulo Maior e Melhor. Conferências realizadas no **Instituto de Engenharia**: O Problema Psicológico: As Associações Americanas de Urbanismo; A Cidade, Problema de Governo; O Governo das Cidades; Urbanismo: Regulamentação e Expropriação e Urbanismo: Problema Financeiro. (FICHER, 2005, p. 146)

⁸⁵ Ele expôs a dimensão internacional dessa área do conhecimento, formada e alimentada por planos propostos e resultados das intervenções implementadas, i.e., “olhar a produção estrangeira como um marco inicial para a nossa investigação”. Tradução livre nossa.

comprehensive planning, ou plano completo. No entanto, Anhaia Mello também defendia o cidade-jardim inglesa de Ebenezer Howard, pois era um entusiasta da limitação do crescimento das cidades, defendendo também os chamados cinturões verdes.

Para Feldman, suas ideias estavam inseridas num contexto mais amplo de modernização da administração pública no Brasil. Desde o final da década de 1920, Anhaia Mello defendia o modelo administrativo norte-americano para a gestão municipal de maneira geral e para as questões do urbanismo, em particular. Em sua produção textual das décadas de 1920 e 1930, é possível identificar sua ideia de desvinculação das questões do urbanismo da política, quando o urbanista defende a formação da Comissão do Plano. (FELDMAN, 2005, p. 48)

Exemplificando essa informação apresentada por Feldman, no seu Relatório de 1929 para Campinas Anhaia Mello defende a criação de uma Comissão do Plano da Cidade como um primeiro passo para o equacionamento dos problemas urbanos. (MELLO, Relatório, 1929, p. 12)

Segundo Feldman, Anhaia Mello defendia que a Comissão do Plano seria composta por representantes da sociedade civil e deveria estar desvinculada do poder municipal:

Anhaia Mello defendia a Comissão como uma instância de caráter definitivo e não transitório, com autonomia do poder municipal com poderes absolutos em relação ao plano. Os membros representantes do governo deveriam estar em minoria “a fim de não transformar a Comissão em sucursal da Administração Municipal” (MELLO, 1928, p. 286 *apud* FELDMAN, 2012, p. 63)

No entanto, desvincular o urbanismo da política com a criação de comissões que, supostamente estariam fora desta esfera era – e ainda o é – praticamente impossível. É uma posição contraditória, pois se para a realização de planos é necessária a criação de leis que passam por aprovação das municipalidades, como desvincular o urbanismo da política? No caso de Campinas, que nos interessa mais de perto, vimos o arquivamento de um projeto de urbanismo por questões de política partidária, que foi apresentado por um vereador da oposição, sob a justificativa da falta de recursos do município e pelo fato de a planta cadastral ainda não estar pronta, muito embora o projeto do

vereador Belfort de Mattos, pelo menos no que diz respeito ao discurso sobre o urbanismo, representasse uma proposta ligada as filiações de Anhaia Mello, dentro do que se discutia não somente em São Paulo, mas internacionalmente.

As comissões eram indicadas pelo prefeito, contendo nomes tanto de vereadores como de representantes de empresas e instituições atuantes na cidade. Portanto, essas comissões não eram totalmente desvinculadas da política: eram mistas, ou seja, serviam tanto à ação política, com a presença de vereadores e do prefeito, como à iniciativa privada, representantes de classe, da sociedade civil etc.

A extensa produção textual de Anhaia Mello, segundo Bresciani constituiu-se como:

[...] resultado de sua presença em conferências, debates e congressos nos quais apresentou e defendeu suas concepções de intervenção urbana com base em conhecimento pela análise crítica de estudos e propostas de autores fundamentais da área com os quais demonstrou constante atualização. (BRESCIANI, 2010, p. 151)

As concepções sobre urbanismo que circulavam nos meios profissionais internacionais estão sempre presentes nos textos de Anhaia Mello. A sua produção escrita, assim como a sua atuação profissional tiveram grande relevância na difusão de teorias e de propostas internacionais sobre o urbanismo e foi uma referência para grande parte dos urbanistas paulistanos. Na análise da obra de Anhaia Mello, Feldman afirma que:

[...] suas ideias são determinantes para o que chamamos de americanização do setor de urbanismo em São Paulo, que se caracteriza pela separação do setor de urbanismo das atividades de rotina da administração e da política, e pela organização de uma Comissão do Plano de caráter consultivo. (FELDMAN, 1996, p. 19)

Segundo Feldman, a análise dos textos de Anhaia Mello permite avaliar a estreita sintonia e sincronia da filiação de suas concepções com o *planning* americano, pois as referências a ele são explícitas. (FELDMAN, 1996, p. 30)

Entretanto, não somente o ideário norte-americano estava presente na produção teórica de Anhaia Mello, pois o urbanista em diversos momentos também fez menção à produção europeia, notadamente a francesa. No artigo “Problemas de Urbanismo. Mais uma contribuição para o calçamento”, de 1927, para discutir um caso específico da cidade de São Paulo, o urbanista cita tanto

exemplos norte-americanos como franceses, no intuito de mostrar que tais experiências poderiam ser aplicadas na cidade de São Paulo no que diz respeito à legislação voltada aos problemas urbanos.

Em 1928, Anhaia Mello publicou o artigo “Um grande urbanista francez: Donat-Alfred Agache”, na Revista do Gremio Polythecnico, no qual fornece detalhes sobre a carreira de Agache, além de elogiar a escolha deste urbanista para realizar o plano de remodelação da cidade do Rio de Janeiro:

Ninguem melhor poderá coordenar os esforços comuns para transformar o Rio de Janeiro em uma cidade que allie ao quadro incomparável e unico da Natureza, condições geraes de hygiene, circulação e esthetica tão perfeitas quanto possivel fôr, e que seja digna capital de uma Nação que todos queremos grande, não apenas na extensão geographica, mas em todos os ramos da multiforme atividade humana. (MELLO, 1928, p. 70)

Vale destacar que Donat-Alfred Agache foi contratado pela prefeitura do Rio de Janeiro durante a gestão do prefeito Antônio Prado Júnior em 1927, para elaborar um plano de remodelação do então Distrito Federal – Plano de Remodelação, Extensão e Embelezamento da Cidade do Rio de Janeiro⁸⁶ –, concluído em 1930. (REZENDE, 2012, p. 71)

Neste artigo dedicado ao arquiteto francês Agache, que também possui um caráter didático e informativo, Anhaia Mello aponta a França como o berço do urbanismo moderno, porém considera que “Esta arte do Urbanismo tão franceza foi, porém, desprezada em França por muito tempo, enquanto outros paizes a desenvolviam com immensas vantagens.” (MELLO, 1928, p. 72)

Mais adiante, ele aborda também a formação da *Société Française des Architectes-Urbanistes* em 1911, da qual Agache foi um dos fundadores, bem como o que ele considerava como sendo a função desta instituição:

Para reunir competencias, incentivar e coordenar as iniciativas consagradas ao Urbanismo é que se fundou em 1911 a Sociedade Franceza dos Urbanistas, sob o patrocínio do Museu Social. Allí se reúnem hygienistas, economistas, sociologos, architectos e engenheiros para discutir e aprofundar tudo o que se refere à evolução e progresso da **cidade, organismo** que deve se desenvolver com regra e previsão.

⁸⁶ É possível consultar a publicação do Plano de Agache para o Rio de Janeiro na página Planos Urbanos do Rio de Janeiro. Disponível em: <<http://planourbano.rio.rj.gov.br/DocReadernet/docreader.aspx?bib=PlanoUrbano&pesq=>>> Acesso em: 22 nov. 2017.

Estes homens são Agache, Risler, Jaussely, Henard, Bruggeman, Marcel Poète, **Greber**, Juillerat, Auburtin, Sellier, Redont, Bechmann, Gaston Jêze, Dervaux, Bonnier, Fuster, Parenty e Rey entre muitos outros. (MELLO, 1928, p. 72, grifos nossos)

Este trecho mostra não somente o conhecimento de Anhaia Mello sobre o desenvolvimento da prática urbanística na França no início do século XX, mas também como ele via a cidade. Ao se referir à cidade com um organismo, Anhaia Mello estaria de referindo às proposições da Escola de Sociologia de Chicago, especialmente no que se refere à Sociologia Urbana.

A Universidade de Chicago foi fundada em 1891 e, no ano seguinte, teve o primeiro departamento de sociologia entre as universidades norte-americanas. Entre 1915 e 1940, ou seja, a chamada primeira Escola de Chicago, produziu trabalhos pioneiros sobre a cidade, contribuindo de forma muito expressiva para a sociologia urbana. Dessa escola saíram os primeiros expoentes da Ecologia Humana, Robert Park e Ernest Burgess, cujos estudos se voltaram para a relação entre a organização do espaço urbano e a criminalidade. Outro estudioso de destaque foi Louis Wirth, cujo estudo se voltou para a vida urbana. (COSTA, 2014, p. 381)

Anhaia Mello ainda fez comentários sobre a legislação francesa, em especial a Lei Cornudet de 1919, complementada e consolidada em 1924, no artigo “A verdadeira Finalidade do Urbanismo”, publicado no Boletim do Instituto de Engenharia, em 1929, no qual ele considera esta lei como “[...] uma base perfeita para o urbanismo moderno.” (SOMEKH, 2014, p. 66)

Vale lembrar que a Lei Cornudet (1919-1924) determinava que todas as cidades da França com mais de 10 mil habitantes deveriam realizar planos de extensão, ordenamento e embelezamento, ou seja, um instrumento que regulamentaria planos abrangentes, controlaria o crescimento desordenado, que ordenaria o sistema viário, bem como todas as áreas das cidades (habitação, áreas verdes, espaços públicos etc.), bem como a higiene e a estética das edificações.

Ao ressaltar a importância da propaganda e educação do público em relação aos planos, Anhaia Mello utilizou em suas palestras realizadas no Instituto de Engenharia em 1928, uma ilustração interessante: a chamada

“Árvore do Urbanismo”. Essa representação foi utilizada de forma didática, no intuito de explicar como se dava a prática do urbanismo, visando informar tanto a comunidade acadêmica como profissionais e o poder público. Aliás, a produção teórica do urbanista pode ser também classificada como informativa, ou mesmo didático-pedagógica – sustentada não somente pela sua função de professor, mas também referente à sua atuação na administração pública. Nesse sentido, sobre as publicações de Anhaia Mello, Heliana Angotti-Salgueiro e José Geraldo Simões Junior informam que:

[...] serve antes de tudo para instruir, ou seja, apresenta uma função didática, pedagógica, com amplas ambições no sentido de levar “educação urbanística ao público em geral”, formar um ambiente e informar a administração municipal da urgência de *problemas do urbanismo*, ciência nova, que Anhaia estava ciente de que a maioria de seus leitores embora fossem profissionais da área como ele, desconheciam.

Ele denunciava, sobretudo, a “penúria do espírito cidadão”, ou que nossa “educação urbanística era rudimentar”, faltando-nos, enfim, o “*esprit d’urbanisme*” ou a cooperação para praticar o urbanismo como um *bem coletivo* [...] (ANGOTTI-SALGUEIRO; SIMÕES JR., 2016, p. 135, grifo dos autores)

Retomando a discussão sobre a “árvore do urbanismo” utilizada por Anhaia Mello para representar didaticamente a prática da nova ciência, esta também representava sua insistência pela conquista da opinião pública, necessária para o êxito dos planos, ou seja, o convencimento do público sobre a pertinência de um plano urbanístico.

Claudio Hiro Arasawa considerou esta ilustração de Anhaia Mello (Figura 37), publicada no livro “Problemas de Urbanismo: bases para a resolução do problema técnico” de 1929, como “[...] uma das mais insólitas, tratando-se de uma obra de alguém que pretende divulgar ‘urbanismo’.” (ARASAWA, 1999 *apud* ROCHA, 2016, p. 52)

Figura 37: A “Árvore do Urbanismo” de Anhaia Mello. As raízes expostas da árvore representam a opinião pública, essencial para o êxito do plano; o tronco a “Comissão do Plano da Cidade”, ou o grupo formado para a discussão de um plano, com a presença tanto do urbanista como de outros profissionais; a copa representando a legislação, como suporte máximo para a garantia da aplicação dos planos e a sombra representando o resultado esperado, ou seja, o “Progresso Urbano”.



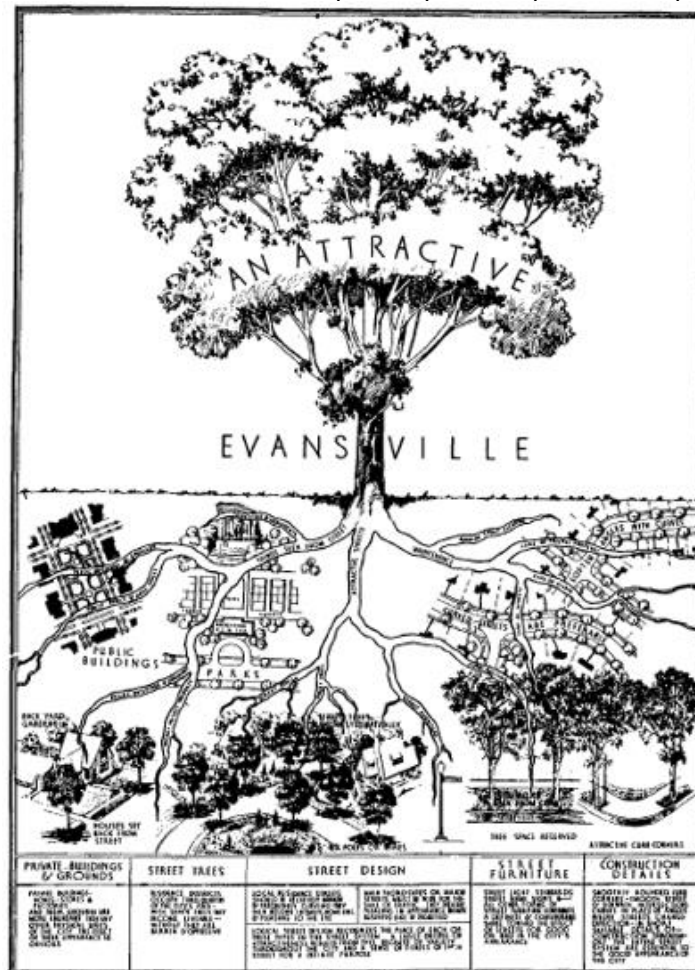
Fonte: ROCHA, Tadeu Baltar da. A Noção de Região em Anhaia Mello: do Planejamento Compreensivo ao Planejamento Regional. Trabalho Final de Graduação, FAUUSP, 2016, p. 54.

Anhaia Mello, ao se utilizar desta representação estava se referenciando a outro urbanista norte-americano, Harland Bartholomew⁸⁷, urbanista consultor

⁸⁷ Harland Bartholomew (1889-1989), engenheiro civil. Durante dois anos frequentou o curso de engenharia civil na *Rutgers University*, no entanto, não concluiu sua graduação. Em 1921, recebeu um diploma honorário de engenheiro civil. Iniciou a carreira com a consultoria para o *comprehensive plan* de Newark, New Jersey em 1914, ao lado dos já famosos arquitetos George B. Ford e E. P. Goodrich, que não continuaram no projeto, então Bartholomew foi designado como o responsável. Ele propôs que o plano deveria englobar toda a cidade de forma sistemática

do plano de Newark, New Jersey, em 1914, e do *comprehensive plan* de Evansville, em Indiana de 1922, onde utilizou o diagrama com a representação de uma árvore (Figura 38), no qual Anhaia Mello teria se inspirado, publicando no seu no livro “Problemas de Urbanismo”.

Figura 38: Diagrama de Harland Bartholomew, do *comprehensive plan* de Evensville, Indiana, de 1922. Este recurso foi utilizado para explicar ao público sua proposta.



Fonte: LOVELACE, Eldridge. Harland Bartholomew: His contributions to American urban planning. Urbana: University of Illinois Office of Printing Services, 1992, p. 14.

e prepara-la para crescimento futuro. Este fato o colocou na posição de primeiro urbanista contratado por uma municipalidade no território norte-americano, para realizar o planejamento completo de uma cidade. Mais tarde, abriu sua própria empresa, a *Bartholomew & Associates*, em Saint Louis, cidade para qual também realizou um plano completo. Foi presidente do *American City Planning Institute* entre 1927 e 1929. Lecionou na Universidade de Illinois de 1918 até 1956, no *Department of Landscape Architecture and Urban Planning Faculty*. Seu livro *Urban Land Uses*, publicado em 1932, é considerado uma obra clássica de análise quantitativa.

Fonte: *National Planning Pioneers*. Available from: <https://www.planning.org/awards/pioneers/#B> Cited: 20 nov. 2017. LOVELACE, Eldridge. Harland Bartholomew: His contributions to American urban planning. Urbana: University of Illinois Office of Printing Services, 1992, pp. 5-6. TOLEDO, Benedito Lima. Prestes Maia e as origens do urbanismo moderno em São Paulo. São Paulo: Empresa das Artes, 1996, p. 276.

Ainda, para Angotti-Slagueiro a já conhecida [...] imagem da “árvore do urbanismo” de Anhaia, [...] que se aproximaria mais do ideário norte-americano: a opinião pública é a raiz que sustenta o tronco das comissões do plano da cidade, a copa da árvore é a legislação, resultando no progresso urbano representado pela sombra. (ANGOTTI-SALGUEIRO, 2014, p. 8)

Com mais esta referência, é notável a filiação de Anhaia Mello ao ideário norte-americano em aspectos diversos, no entanto, o ideário urbanístico difundido nas primeiras décadas do século XX não pode ser apenas rotulado pela nacionalidade de seus urbanistas, seja na dimensão dos planos por eles produzidos, seja por suas nacionalidades. As questões urbanas eram muito semelhantes em várias cidades, que enfrentavam problemas com o crescimento desordenado, o déficit de habitação, estrutura viária adequada, ou mesmo uma legislação que respondesse às novas intervenções.

Assim como Anhaia Mello, Bartholomew também exerceu a função de professor da nova disciplina do urbanismo, além de publicar muitos artigos sobre a temática do planejamento urbano. (LOVELACE, 1992, pp. 75-80)

Dessa forma, podemos associar o uso de representações como essas como uma forma de “educar” tanto o público em geral, como outros profissionais ligados ao campo do urbanismo. E, para Anhaia Mello, o êxito do planejamento estaria intimamente ligado à opinião pública, assim como para os norte-americanos, cuja participação da sociedade civil e a opinião pública na elaboração dos planos era de extrema importância.

Em suma, a “Árvore do Urbanismo” representa o *comprehensive planning*, defendido por Anhaia Mello. A sombra, identificada como progresso urbano, seria o resultado de um processo, uma construção a longo prazo para o equacionamento dos problemas urbanos.

Assim, a circulação do ideário internacional no campo do urbanismo, em particular na produção de Anhaia Mello, identificado em grande parte com a produção norte-americana, passava também pela produção dos *experts* franceses, como vimos no artigo do professor da Escola Politécnica sobre Agache. Essa difusão de ideias e práticas nas décadas de 1920 e 1930, foi fundamental para a construção de um ideário que se refletiria numa nova

maneira de intervir nas cidades, respaldada pela administração pública das cidades brasileira.

As ideias defendidas por Anhaia Mello no seu Relatório de 1929 para Campinas, estiveram presentes nas discussões sobre a remodelação da cidade na década de 1930. Este relatório pode ser considerado como um marco para o urbanismo em Campinas, pois forneceu as bases para a consolidação do debate local, e mesmo que este urbanista não tenha realizado de fato um plano, sua contribuição foi essencial neste sentido.

2.2 Discussões sobre o urbanismo em Campinas na década de 1930

Durante o ano de 1930, as discussões sobre o problema da remodelação de Campinas giravam em torno do Relatório de Anhaia Mello, da Planta Cadastral como base técnica essencial do plano a ser elaborado e a formação da Comissão do Plano da Cidade. Nos Relatórios Municipais o prefeito Orosimbo Maia constantemente mencionava tais questões, porém, pouco de concreto realmente aconteceu, além da confecção da Planta Cadastral de 1929, e o novo emplacamento da cidade, do mesmo ano, até a formação da Comissão Consultiva do Plano da Cidade em 19 de fevereiro de 1931.

No jornal O Estado de São Paulo em 1930, ainda eram publicadas discussões da câmara de vereadores sobre a questão do urbanismo em Campinas, sempre gerando discordância entre vereadores situacionistas e opositoristas. O vereador Belfort de Mattos continuava com sua defesa sobre o tema, criticando as atitudes da câmara sobre o assunto.

Conforme a matéria do jornal O Estado de São Paulo publicada em 22 de maio de 1930, na sessão da Câmara Municipal de Campinas do dia 21 de maio do mesmo ano, o vereador Belfort de Mattos usa a plenária para reclamar da demora para a aprovação de seus projetos para Campinas, especialmente aos projetos referentes ao plano de urbanização da cidade. (O ESTADO DE SÃO PAULO, 1930, p. 7)

Belfort de Mattos havia apresentado um projeto de lei em 5 de junho de 1929, referente à remodelação de Campinas durante uma sessão da câmara.

No entanto, o vereador era filiado ao Partido Democrático e, politicamente, fazia oposição ao prefeito Orosimbo Maia, membro do Partido Republicano Paulista e com maioria na câmara. Mesmo que ambos os lados, tanto situacionistas como oposicionistas concordassem sobre a necessidade de remodelação de Campinas, continuavam com suas discussões em relação à questão da remodelação da cidade, embora suas propostas sobre o urbanismo fossem muito semelhantes, pois se de um lado o vereador apresentou um projeto que indicava a contratação de um urbanista e a indicação para a formação de um comissão voltada à urbanização da cidade e, de outro, o prefeito já havia encomendado a planta cadastral e o novo emplacamento, bem como havia convidado Anhaia Mello para visitar a cidade e, a partir desta visita em 1929, um relatório foi entregue ao prefeito.

Na edição de 31 de julho de 1930, o jornal O Estado de São Paulo publicou mais uma vez discussões acerca do urbanismo realizadas na Câmara Municipal de Campinas. Embora não tenha sido realizada uma sessão propriamente dita por falta de quórum e tendo apenas a presença dos vereadores democráticos (do PD), configurou-se como uma reunião. Nessa sessão o vereador Belfort de Mattos iria apresentar um projeto de lei para a nomeação da Comissão do Plano da Cidade, no qual ele faz importantes considerações sobre a importância da criação de uma comissão, que auxiliaria nos trabalhos de remodelação de Campinas:

Considerando que a Camara esta cogitando da questão de urbanisar Campinas:
considerando que, sem a **collaboração publica**, nada de util e de pratico se conseguirá;
considerando que no projecto de lei que se acha parado em uma das commissões da Camara, figura a criação de uma commissão do Plano da Cidade;
considerando que tal commissão é em todas as cidades que a possuem um grande auxilio para o estudo e execução do plano de expansão e remodelação da cidade;
considerando que a referida commissão por ser criada sem prejudicar nem alterar em coisa alguma a deliberação da Camara a respeito da lei do urbanismo, porque será composta por cidadãos de destaque de varias classes sociaes, os quaes só poderão, com sua collaboração, auxiliar a Camara na confecção da lei e da sua execução [...] (O ESTADO DE SÃO PAULO, *apud* MATTOS, 1930, p. 7, grifo nosso)

Belfort de Mattos faz menção à “colaboração pública” como um aspecto essencial para a execução e delineamento de um plano de expansão e

remodelação da cidade. Mais adiante, o vereador mencionou que a comissão deveria ser composta por “cidadãos de destaque de várias classes sociais”, porém, sabemos que ele não se referia aos cidadãos das classes menos abastadas da cidade; essas, entretanto, tomariam conhecimento do futuro plano de urbanismo de Campinas através da propaganda.

Na sequência, a matéria apresenta o projeto de lei que o vereador levaria à apreciação da Câmara Municipal de Campinas:

Art. 1º – Fica criada a comissão do Plano da Cidade de Campinas, que será composta de 18 cidadãos, inclusive dois vereadores e o prefeito e que terá por encargo auxiliar os poderes públicos no delineamento e execução do plano de expansão e remodelação de Campinas.

Art. 2º – A comissão será eleita pela Câmara e seu terço reeleito a cada dois anos.

Parágrafo único – A eleição e a reeleição serão feitas conforme determina o regimento interno da Câmara, cada vereador só podendo votar em dois terços dos lugares vagos.

Art. 3º – Os membros da comissão não serão remunerados, tendo a mesma função meramente consultiva.

Art. 4º – Ficando estabelecido o plano da cidade, nenhuma rua, praça, parque, outra qualquer via pública ou espaço aberto, edifício público, serviço coletivo público ou privado será construído ou autorizado pelos poderes municipais, sem ser ouvido o parecer, dado por escrito, da comissão do Plano da Cidade, o qual será submetido à aprovação da Câmara. (O ESTADO DE SÃO PAULO, *apud* MATTOS, 1930, p. 7)

De acordo com a fala do vereador, a comissão teria um caráter consultivo, sendo seus membros escolhidos pelo poder público, ou seja, a câmara municipal. Assim, a existência de uma comissão voltada para o plano da cidade seria essencial, pois, de acordo com Anhaia Mello, o urbanismo exige cooperação.

Em 21 de agosto de 1930, a questão do urbanismo mais uma vez aparece em destaque nas páginas do periódico. As propostas apresentadas por Belfort de Mattos causaram discussões acaloradas na sessão da câmara do dia 20 de agosto de 1930. Em primeiro lugar, o vereador propôs que fosse dado o nome de João Pessoa a uma nova rua da cidade; em segundo lugar, criticava o fato de o projeto de urbanismo estar nas mãos de uma comissão permanente da câmara e não numa comissão especial que, segundo ele, analisaria de forma mais acurada a questão.

[...] o vereador apresentou o projecto [...] sobre a criação de uma comissão do Plano da Cidade. Requereu ainda que esse projecto fosse entregue, assim como todos os outros referentes a questões de urbanismo a uma comissão especial, por lhe parecer que as comissões permanentes não têm competência para exercer as suas funções e nem têm dado cumprimento ás suas obrigações, prendendo papeis durante largo tempo em suas pastas. (O ESTADO DE SÃO PAULO, 1930, p. 6)

A crítica de Belfort de Mattos causou um clima tenso na câmara. O vereador situacionista Ernesto Kuhlmann saiu em defesa das referidas comissões, alegando que estas precisavam de tempo para melhor estudar os assuntos dos quais se referia o projeto e aproveitava para atacar politicamente os vereadores da oposição: “[..] Referiu-se a injurias que, constantemente, recebem os membros da maioria dos representantes do Partido Democratico, que – afirmou – não fazem senão perturbar os trabalhos com sua attitude.” (O ESTADO DE SÃO PAULO, 1930, p. 6)

Após protestos dos vereadores do PD devido a fala do vereador do PRP, o projeto de Belfort de Mattos sobre a nomeação de uma comissão especial para tratar do urbanismo foi rejeitado. Embora estivessem discutindo as mesmas propostas, vereadores oposicionistas e situacionistas travaram, em diversas ocasiões, discussões acaloradas na Câmara Municipal de Campinas neste período.

E assim, em meio as tensões políticas, mais uma vez o debate sobre a remodelação de Campinas seria esvaziado. O cenário político nacional também contribuiu para que esta questão fosse abandonada durante um certo tempo, pois, após a deposição do presidente da República Washington Luiz e o impedimento para que o novo presidente eleito Julio Prestes fosse empossado, no dia 3 de novembro de 1930, Getúlio Vargas tomara o poder e Orosimbo Maia perderia seu mandato de prefeito; em seguida, a câmara municipal foi fechada e os vereadores perderam seus cargos. Os prefeitos passaram a ser nomeados por interventores federais e, em Campinas, o prefeito nomeado foi José Pires Netto, opositor de Orosimbo Maia e do grupo que apoiara Vargas.

No mesmo ano de 1930, o então prefeito nomeado pelo interventor federal capitão João Alberto Lins de Barros (25/11/1930 – 25/06/1931) José Pires

Netto⁸⁸, novamente abriria o debate sobre o urbanismo em Campinas. O seu primeiro mandato foi de 29 de outubro de 1930 até março de 1931.

Algum tempo depois, José Pires Netto pede exoneração do cargo, assim como muitos outros prefeitos indicados pelo PD e nomeados pelo interventor federal João Alberto Lins de Barros, após o apoio a Vargas chegar ao fim.

Em 6 de dezembro de 1930, o interventor federal nomearia Anhaia Mello como prefeito de São Paulo, o que afastaria definitivamente sua contratação como urbanista responsável pelo plano de Campinas; esta explicação é comum na historiografia sobre o tema, no entanto, vale investigar de maneira mais aprofundada outros motivos, como a sua filiação política ao Partido Democrático e o apoio a Vargas.

No início de sua gestão, José Pires Netto procurou cuidar da questão do urbanismo em Campinas, insistindo na necessidade da criação de uma comissão para cuidar do plano da cidade, num momento em que a câmara municipal havia sido extinta. No entanto, neste primeiro mandato, entre 29 de outubro de 1930 até março de 1931, o prefeito não conseguiu grandes progressos, porém a Comissão do Plano da Cidade foi criada e ocorreram algumas discussões sobre a remodelação da cidade.

2.2.1 O contexto histórico – A década de 1930 em Campinas

No intuito de problematizar nosso estudo, se faz necessária uma análise sobre os acontecimentos políticos do período em questão, afim de entender como os acontecimentos históricos no Brasil entre o final da década de 1920 e início da década de 1930 refletiram nas intervenções nas cidades brasileiras, de modo geral e, em particular, na cidade de Campinas.

⁸⁸ José Pires Netto foi indicado pelo Partido Democrático em 29 de outubro de 1930, ou seja, após a deposição de Washington Luiz, quando a presidência foi ocupada pela junta militar que, em 3 de novembro, entregaria o poder a Getúlio Vargas. O Partido Democrático, em oposição ao Partido Republicano Paulista do presidente deposto e também do eleito Júlio Prestes, apoiou Getúlio Vargas (segundo colocado na eleição presidencial), indicou prefeitos para muitos municípios paulistas até 1931. Arquivo Público do Estado de São Paulo. Repositório Digital. Partido Democrático. Disponível em: <http://www.arquivoestado.sp.gov.br/uploads/acervo/textual/partido_democratico/BR_SP_APE_SP_IHGSP_PD_096_004_002.pdf> Acesso em: 15 jun. 2016.

A década de 1920 foi um período conturbado no Brasil. Uma série de eventos se destacam, em relação ao panorama político, como a criação do Partido Comunista, o Movimento Tenentista, o Centenário da Independência, a eleição presidencial de 1922. No panorama cultural, tem-se a Semana de Arte Moderna de 1922 em São Paulo e todo um movimento de questionamento aos padrões culturais vigentes.

A política liberal já vinha perdendo força desde a eclosão da Primeira Guerra Mundial, sendo substancialmente agravada com a quebra da Bolsa de Nova York em 1929. No Brasil, entretanto, não seria diferente. Em relação ao panorama econômico, nos primeiros anos da década de 1920, há o declínio dos preços internacionais do café, a alta da inflação, crise fiscal e, mais tarde, observa-se a diversificação da produção agrícola e o desenvolvimento das atividades industriais. Houve também um expressivo crescimento das camadas médias, acompanhado de um crescimento populacional, notadamente nas áreas urbanas. (FAUSTO, 2011; SKIDMORE, 2010)

No plano econômico, entre 1920 e 1929, quando ocorreu a Grande Depressão, São Paulo passou por um período de transição econômica a partir do modelo agrário-exportador, dominado pela produção do café, para o desenvolvimento industrial, com a produção de bens de consumo, bem como a abertura de novos postos de trabalho e o crescimento da população urbana. E, conforme esclarece Wilson Cano: “[...] a extraordinária expansão da economia urbana se fez notar, tanto pela expansão da infraestrutura – principalmente, com a consolidação da sua rede ferroviária –, da construção civil, da indústria e dos serviços.” (CANO, 2010, p. 82)

As antigas oligarquias ainda se revezavam no poder. O que se convencionou chamar de República Velha demonstrava declínio em diversos aspectos. A já conhecida “Política do Café Com Leite”, na qual políticos de São Paulo e Minas Gerais se revezavam no poder federal, demonstrava há muito tempo ser permeada de conflitos.

Dessa maneira, a crise política e econômica afetaria diretamente na produção do espaço urbano e determinaria as bases para o que ocorreria na década seguinte.

O ano de 1930, conturbado pela crise política, foi permeado por um clima de muitas incertezas não somente em relação ao cenário nacional e estadual, mas também local. A tomada do poder por Getúlio Vargas trouxe consequências drásticas para administração municipal, com o fechamento das câmaras municipais em todo o país.

Em Campinas, Orosimbo Maia deixaria a prefeitura em novembro de 1930, para que esta fosse ocupada por um prefeito nomeado pelo interventor federal no estado de São Paulo. Em seu lugar assumiu José Pires Netto, opositor ao PRP de Orosimbo Maia, e membro do PD, partido de Belfort de Mattos e que apoiara Vargas.

2.2.2 O Golpe de 1930

Durante o período da Primeira República (ou República Velha), podemos afirmar o sistema político adotado se configurou numa aliança política entre os estados de São Paulo e Minas Gerais. Estes dois estados possuíam as maiores bancadas no Congresso Nacional; viviam numa aliança insólita e cheia de conflitos entre si. Tal aliança política entre o governo federal e as oligarquias estaduais ficou conhecida como “Política do Café com Leite”, a partir de um acordo para a alternância no poder entre os políticos dos dois estados em questão. Dessa maneira, a escolha do presidente seria feita entre o Partido Republicano Paulista (PRP) e o Partido Republicano Mineiro (PRM). Para que este acordo tivesse sucesso, esses agentes se utilizavam do coronelismo, do voto de cabresto e da política dos governadores. (FAUSTO, 2011; SKIDMORE, 2010)

O esquema de sucessão presidencial da chamada “República do Café com Leite” firmado entre Minas Gerais e São Paulo, no qual o presidente indicava ora um candidato mineiro, ora um paulista, havia sido quebrado pelo então presidente Washington Luiz, com a indicação do advogado paulista Júlio Prestes, o que acabou acirrando os ânimos entre os dois estados, criando assim uma brecha para o lançamento da candidatura de Getúlio Vargas, do Rio Grande do Sul.

Os políticos dos estados de Minas Gerais e Rio Grande do Sul se uniram para formar o que ficou conhecida como Aliança Liberal, em oposição ao candidato paulista. O Partido Democrático de São Paulo também havia declarado seu apoio a Aliança Liberal. Com a vitória de Júlio Prestes, a oposição iniciou uma série de acusações, alegando fraude na contagem dos votos e logo começaram as conspirações para a tomada do poder através de uma revolta armada.

A gota d'água para o início da rebelião foi o assassinato de João Pessoa em 26 de julho de 1930, candidato a vice-presidente com Getúlio Vargas. A partir deste fato, comandantes militares começaram a se organizar sob a chefia do general Góes Monteiro e marcariam a data da revolta: 3 de outubro de 1930. Getúlio Vargas começou a clamar pelos rebeldes do sul para que fizessem parte da marcha até o Rio de Janeiro, então capital do Brasil. Políticos da Aliança Liberal apoiaram a revolta, além de vários tenentes. (SKIDMORE, 2010, pp. 37-8)

O então presidente da República Washington Luiz foi deposto por uma junta militar em 3 de outubro de 1930, sendo então impedido de empossar o candidato do Partido Republicano Paulista Júlio Prestes, que havia sido oficialmente eleito. A junta militar passou o poder oficialmente a Getúlio Vargas em 3 de novembro de 1930, candidato da Aliança Liberal e segundo colocado no pleito de março daquele ano.

Após a vitória do “movimento revolucionário”, ou do grupo golpista, Getúlio Vargas assumiu o governo provisório em novembro de 1930, dando início a um período conturbado e de incertezas, no qual não se poderia imaginar que Vargas passaria quinze anos no poder. Primeiro, o governo provisório; depois, o Estado Novo, em 1937, quando a ditadura foi finalmente oficializada.

Quando Vargas assumiu o Governo Provisório, algumas medidas são tomadas de imediato: a suspensão da Constituição de 1891, o fechamento do Congresso Nacional, das Assembleias Estaduais, que são substituídos por interventores nomeados pelo governo provisório e Câmaras Municipais, nas quais os vereadores perderam seus cargos e os prefeitos passaram a ser nomeados pelo interventor federal nos estados.

Desde o início, o governo provisório de Vargas, ao suspender a Constituição de 1891, governou por decretos. O Decreto nº 19.398 instituiu o “Governo Provisório dos Estados Unidos do Brasil” e, já impôs uma nova fase autoritária no país que culminaria em 1937, no Estado Novo:

Art. 1º O Governo Provisório exercerá discricionariamente, em toda a sua plenitude, as funções e atribuições, não só do Poder Executivo, como também do Poder Legislativo, até que, eleita a Assembleia Constituinte, estabeleça esta a reorganização constitucional do país;
Parágrafo único: Todas as nomeações e demissões de funcionários ou de quaisquer cargos públicos, quer sejam efetivos, interinos ou em comissão, competem exclusivamente ao Chefe do Governo Provisório.
Art. 2º É confirmada, para todos os efeitos, a **dissolução do Congresso Nacional, das atuais Assembleias Legislativas dos Estados (quaisquer que sejam as suas denominações), Câmaras ou assembleias municipais e quaisquer outros órgãos legislativos ou deliberativos, existentes nos Estados, municípios, no Distrito Federal ou Território do Acre, e dissolvidos os que ainda o não tenham sido de fato.** (DECRETO Nº 19.398, 1930, grifos nossos)

O Decreto nº 20.348, de 29 de agosto de 1931, que instituiu os Conselhos Consultivos Municipais nos Estados e no Distrito Federal, impôs regras gerais para a administração municipal como um todo e, dessa maneira, acabou por limitar a ação financeira dos municípios⁸⁹, o que prejudicaria as questões relacionadas aos planos de remodelação urbana, entre outros aspectos das atividades municipais.

Essas mudanças impostas culminariam num clima de grande tensão política. No Estado de São Paulo a insatisfação dos políticos paulistas com o governo provisório de Vargas inicia-se com a nomeação do interventor João Alberto Lins de Barros, um militar nordestino, pois esperavam a indicação de um civil paulista e do grupo que o apoiara, ou seja, do Partido Democrático. De acordo com Barbara Weinstein,

[...] os paulistas responderam à “Revolução de 1930” de Vargas, oscilando entre a neutralidade cautelosa e o apoio entusiástico. Em contrapartida, eles esperavam que Vargas reafirmasse a posição especial de São Paulo dentro da federação brasileira, com a indicação de um civil paulista como interventor e a rápida convocação de uma Assembleia Constituinte. (WEINSTEIN, 2006, p. 284)

⁸⁹ Art. 10. É vedado aos interventores federais, como aos prefeitos municipais, sem prévia audiência do respectivo Conselho Consultivo: a) criar imposto novo, aumentar qualquer dos existentes, alterar a competência tributária vigente, modificar a divisão de rendas; b) contrair empréstimo interno, emitir apólices ou quaisquer títulos de dívida; [...] i) promulgar orçamento de receita ou de despesa. Art. 11. É vedado aos governos dos Estados, como aos dos municípios, sem prévia e expressa autorização do Governo Provisório, mediante parecer anterior do Conselho Consultivo: a) contrair empréstimo externo; (DECRETO Nº 20.348, 1930)

A insatisfação dos estados, notadamente São Paulo, levou ao maior conflito armado no Brasil no século XX: “A Revolução Constitucionalista de 1932”, na qual ocorreu a adesão inclusive da população civil. Durante três meses de guerra, com o seu início em 9 de julho, o Governo Provisório sairia vitorioso com a rendição dos paulistas em 2 de outubro 1932.

Entretanto, as discussões sobre o urbanismo em Campinas seriam retomadas com a criação da Comissão Consultiva do Plano da Cidade em 1931. A criação desta comissão ocorreu antes mesmo do Decreto nº 20.348, de 29 de agosto de 1931, pois, como já anteriormente mencionado, os agentes locais seguiram a proposta contida no Relatório de Anhaia Mello de 1929. Este foi um momento de extrema centralização administrativa promovida pelo governo provisório de Vargas, visando a modernização da máquina estatal que se consolidaria no Estado Novo em 1937.

2.2.3 A Comissão Consultiva do Plano da Cidade de 1931

Seguindo as orientações de Anhaia Mello contidas no Relatório de 1929 para Campinas foi oficialmente criada a “Comissão de Urbanistas”, através do Decreto nº 11, de 19 de fevereiro de 1931, durante a gestão do prefeito nomeado José Pires Netto. Esta comissão foi criada na forma de um órgão consultivo da Prefeitura Municipal de Campinas para tratar dos assuntos relacionados ao plano de remodelação da cidade.

O prefeito nomeado José Pires Netto destaca no termo de abertura do decreto a proposta feita pelo vereador Belfort de Mattos e o acerto entre Anhaia Mello e o ex-prefeito Orosimbo Maia:

Considerando que desde 1929, por proposta do ex-vereador, Dr. Waldemar Rangel Belfort de Mattos, a Camara Municipal vem cogitando de legislar sobre o urbanismo;
Considerando que no mesmo sentido vem trabalhando a Prefeitura Municipal, tendo havido um entendimento entre o meu antecessor e o Dr. Luiz de Anhaia Mello, professor de urbanismo da Escola Polythecnica de São Paulo, resultando, da autoria desse relatorio [...] (DECRETO Nº 11, 1931)

Partindo das propostas contidas no Relatório de Anhaia Mello de 1929 para Campinas, este decreto dispõe em seu Artigo 1º sobre a recém-criada Comissão de Urbanistas, bem como das funções deste órgão consultivo:

Artigo 1º - Fica criada a Comissão de Urbanistas, como órgão consultivo da Prefeitura Municipal, quanto ao plano de:

- 1º) – Remodelação e expansão da cidade;
- 2º) – Abertura de ruas e avenidas, extensão e disposição de praças, jardins e parques, arborização, galerias, calçamentos, e tudo o mais que se relacione com a estética e higiene da Cidade;
- 3º) – Serviços de águas e esgotos;
- 4º) – Serviços de eletricidade, bondes, rádio, telefones, etc.

(DECRETO Nº 11, 1931)

Embora seguindo as propostas de Anhaia Mello presente no seu relatório para Campinas de 1929, uma questão essencial não foi discutida no Decreto nº 11, de 1931: o *zoning*, aspecto fundamental para o plano urbanístico.

Ainda, seguindo as propostas de Anhaia Mello, o decreto dispõe sobre os membros que deveriam fazer parte desta comissão, como o prefeito municipal e os representantes das empresas que prestavam serviços na cidade, representantes de classe (médicos, advogados, engenheiros), da imprensa etc.:

Artigo 2º - A Comissão será composta de 16 membros e se constituirá

- 1) Do Prefeito Municipal
- 2) Do Chefe de Tráfego da Cia Paulista de Estr. de Ferro.
- 3) Do Inspetor Geral da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro.
- 4) Do Superintendente Geral da Cia Campineira de Tração, Força e Luz
- 5) Do Gerente da Companhia Telephonica Brasileira
- 6) Do Engenheiro Chefe da Repartição de Obras e Viação
- 7) Do Engenheiro Chefe da Repartição de Águas e Esgotos
- 8) Do Chefe da Delegacia de Saúde
- 9) Do Presidente da Associação Commercial de Campinas
- 10) Do representante da classe dos advogados
- 11) Do representante da classe dos médicos
- 12) Do representante da classe dos engenheiros
- 13 – 14{ De dois representantes da classe dos proprietários
- 15 – 16{ De dois representantes da imprensa (DECRETO Nº 11, 1931)

O decreto ainda determinava no Artigo 3º que a comissão seria nomeada por um período de três anos, contando com um presidente, vice-presidente, secretário, além de comissões técnicas para auxiliar nos trabalhos. Ainda, o decreto determinava que:

Artigo 4º - Os membros da Comissão não são remunerados.
Artigo 5º - A forma e ordem dos trabalhos serão regulados pelo Regimento interno da extinta Câmara Municipal.
Artigo 6º - O presente decreto entrará em vigor imediatamente após a composição da Comissão. (DECRETO Nº 11, 1931)

Com o golpe de 1930 e o início do governo provisório de Vargas, as câmaras municipais foram extintas em todos os municípios brasileiros. Dessa forma, os prefeitos que exerciam mandato nesse momento foram afastados, bem como os vereadores. Foram formados Conselhos Consultivos Municipais e os prefeitos passaram a ser nomeados por um interventor federal nos estados.

A primeira reunião da Comissão de Urbanistas, que passou a ser chamada de “Comissão Consultiva do Plano da Cidade” ocorreu em 20 de março de 1931, presidida pelo Dr. Horácio Costa, então inspetor geral da Cia. Mogiana de Estradas de Ferro, na qual também tomaram posse os membros da comissão nomeados pelo então prefeito José Pires Netto, conforme consta na ata da primeira reunião:

Aos vinte de março de mil novecentos e trinta e um nesta cidade de Campinas, [...] compareceram os srs. José Pires Netto, Prefeito Municipal, e mais os quatorze cidadãos em seguida referidos, todos nomeados pelo sr. Prefeito para a “**Comissão Consultiva do Plano da Cidade**”, criada pelo Decreto nº 11, de 19 de fevereiro do corrente anno. São elles: dr. **Arthur Canguçu**, Chefe de Trafego da Cia. Paulista; dr. Horacio Costa, Inspector Geral da Cia. Mogiana; dr. Manoel Gabão, Gerente da Cia. Telephonica Brasileira, Districto local; dr. **Perseu Leite de Barros**, Engenheiro Chefe da Repartição Municipal de Obras e Viação; dr. Roberto Bergallo, Engenheiro Chefe da Repartição Municipal de Aguas e Esgotos; dr. Francisco de Arruda Roso, Delegado de Saúde; Francisco Moutinho de Castro, Presidente da Associação Commercial, dr. **Waldemar Rangel Belfort de Mattos**, representante da Classe Medica; dr. **Lix da Cunha**⁹⁰, representante da Classe dos Engenheiros; José Alves Teixeira Nogueira e dr. **Sylvino de Godoy** representantes da Classe dos Proprietarios; dr. Edmundo Barreto e Tasso de Magalhães, representantes da Imprensa. Deixou de comparecer apenas o dr. Mario Sydon, Superintendente da Cia. Campineira de Tração, Luz e Força. (ACTA DA COMISSÃO CONSULTIVA DO PLANO DA CIDADE DE CAMPINAS, 1931, fl.1, grifos nossos)

Como pode ser observado, o prefeito José Pires Netto seguiu as orientações contidas no Relatório de Anhaia Mello de 1929, referentes a organização da comissão e nomeação de seus membros, ou seja, nomes que representavam empresas e instituições atuantes na cidade, com destaque aqui

⁹⁰ Lix da Cunha (1896-1984), engenheiro-arquiteto formado pelo *Rose Polytechnic Institute* em Indiana, Estados Unidos em 1918. Trabalhou na *Standard Oil Company*. Fundou a empresa de construção civil Lix da Cunha em 1924. Foi candidato ao cargo de vereador em Campinas nas eleições de 1928 (PRP), na qual obteve apenas um voto. Foi membro da Comissão Consultiva do Plano da Cidade em 1931, e da Comissão de Urbanismo formada em 1935. (ZAKIA, 2012, pp. 38; 103)

para o advogado e empresário Sylvino de Godoy⁹¹, que a partir de 1938, assumiria o comando o importante jornal local, o Correio Popular. Anhaia Mello apresenta explicitamente esta orientação no seu relatório:

Organizar uma Comissão Consultiva do Plano da Cidade.
Dessa Comissão deverão fazer parte o Prefeito Municipal, Vereadores, o engenheiro chefe das obras municipais, representantes da Paulista, Mogyana, Sorocabana, das empresas de serviços colectivos, alguns cidadãos eminentes de Campinas e jornalistas locais.
Penso que não deverão ser mais de quinze. (MELLO, 1929, p. 12)

Alguns dos membros nomeados pelo prefeito, em destaque no trecho transcrito da ata como Arthur Canguçu e Lix da Cunha, ambos engenheiros, além de já estarem presentes nessa primeira comissão, mais tarde viriam a também fazer parte da comissão formada em 1935, para a implantação do Plano de Melhoramentos Urbanos de Prestes Maia. Perseu Leite de Barros⁹², seria nomeado prefeito em 1934, e Waldemar Rangel Belfort de Mattos, antes vereador, neste momento como membro da comissão, fora nomeado representante da classe médica.

Durante a mesma sessão foi realizada a eleição através de escrutínio secreto entre os membros nomeados para compor a mesa que deveria dirigir os trabalhos da Comissão. A partir desta eleição, assim ficou organizada a Comissão: “[...] O snr. Prefeito declarou eleitos os snrs. drs. Horacio Costa, Arthur Canguçu e Edmundo Barreto, respectivamente Presidente, Vice-Presidente e Secretario.” (ACTA DA COMISSÃO CONSULTIVA DO PLANO DA CIDADE DE CAMPINAS, 1931, fl.1)

⁹¹ Sylvino de Godoy (1889-1970). Advogado e empresário, fundou a empresa Godoy & Valbert, do ramo de tecidos e elásticos em 1920. A partir de 1938, assumiu a presidência do jornal campineiro Correio Popular, do qual foi acionista na compra do periódico junto com o jornalista Nelson Omegna. Este periódico ainda pertence à sua família até a atualidade, como parte da RAC (Rede Anhanguera de Comunicação), cujo presidente é Sylvino de Godoy Neto. Foi um dos fundadores do Rotary Clube de Campinas, do qual foi também presidente (1942-1943). Na Comissão Consultiva do Plano da Cidade criada em 1931, foi representante dos proprietários, neste caso, por ser um industrial em Campinas. Fez parte também da Comissão de Urbanismo, de 1935, como representante do comércio e da indústria. (PRADO, 2015, pp. 51-3; ACTA DA COMISSÃO CONSULTIVA DO PLANO DA CIDADE, 1931, fl.1; ACTA DA COMISSÃO DE URBANISMO, 1935, fl. 1v.)

⁹² Perseu Leite de Barros permaneceu durante um longo período na administração municipal em Campinas. Entre 1922 e 1929, foi chefe da Repartição de Obras Municipais e que a partir de 1926, foi rebatizada de Repartição de Obras e Viação durante a gestão do prefeito Orosimbo Maia. Entre 1930 e 1932, Perseu Leite de Barros foi novamente chefe da Repartição de Obras e Viação até 1934, quando este órgão municipal passou a ser denominado Diretoria de Obras e Viação (1934-1945). (FERREIRA, 2017, p. 261)

Além desta mesa diretiva, o Presidente da Comissão do Plano propôs que as demais comissões, ou seja, as comissões permanentes fossem eleitas após a leitura de nomes sugeridos pelo prefeito Pires Netto. Esta eleição foi realizada por aclamação, ficando as comissões organizadas com seus respectivos membros da seguinte maneira:

Comissão de Justiça e Redação: drs. Paulo Puppo, Edmundo Barreto e Sylvino de Godoy. Comissão de Obras, Esthetica e Viação: drs. Lix da Cunha, Perseu Leite de Barros e Arthur Canguçu. Comissão de Aguas e Esgotos: dr. Roberto Bergallo, snr. José Teixeira e dr. Lix da Cunha. Comissão de Hygyene: dr. Francisco Roso, dr. Belfort de Mattos e snr. Tasso Magalhães. Comissão de Assumptos de Electricidade, Radio e Telephone: snrs. Manoel Gabão e Moutinho de Castro (uma vaga). Comissão de Finanças: snr. José Teixeira, dr. Arthur Canguçu e dr. Francisco Roso. (ACTA DA COMISSÃO CONSULTIVA DO PLANO DA CIDADE DE CAMPINAS, 1931, fl.1)

Após a eleição das comissões que compunham a Comissão Consultiva do Plano da Cidade, para que se pudesse dar prosseguimento aos trabalhos, já que a comissão estaria naquele momento exercendo a função da extinta Câmara Municipal, ou seja, tratando de assuntos como: serviço de adução de águas do rio Atibaia, reformas e construções realizadas em desacordo com a legislação municipal, entre outros, o prefeito solicita algumas ações nesse sentido, tais como:

[...] Indicação nº 8 da extincta Camara sobre prolongamento da rua Major Solon; [...] Papeis sobre abertura de uma rua ligando a Vila Industrial ao bairro de São Bernardo. Então, após as diversas solicitações [...] deu o dr. Presidente o seguinte despacho: Sr. Secretario: Distribuir pelas comissões conforme a natureza do serviço. (ACTA DA COMISSÃO CONSULTIVA DO PLANO DA CIDADE DE CAMPINAS, 1931, fl.2)

Diante das pendências, o prefeito então solicitou que as tarefas fossem distribuídas pelas comissões criadas para resolver os assuntos da cidade, exercendo dessa maneira o papel da extinta Câmara de Vereadores. Vale lembrar que o presidente dessa comissão era o dr. Horacio Costa, inspetor geral da Cia. Mogiana e o secretário era Edmundo Barreto, da Comissão de Justiça e Redação.

Ainda sobre esta questão, se posicionaram o engenheiro Arthur Canguçu e o médico e ex-vereador Belfort de Mattos sobre as funções da Comissão Consultiva do Plano da Cidade:

Surge ainda uma pequena duvida suscitada pelo Dr. Canguçu, que entende estar sendo algo desvirtuado o fim a que se destina a Comissão, e que varios dos papeis que lhe foram enviados, escapam ás suas attribuições. – Acha o Dr. Belfort de Mattos que, em character consultiva a Comissão tratará de tudo quanto compettia á extincta Camara. (ACTA DA COMMISSÃO CONSULTIVA DO PLANO DA CIDADE DE CAMPINAS, 1931, fls.3-4)

Nas atas da Comissão de Urbanismo encontram-se discussões acerca das questões gerais da cidade relativas aos melhoramentos diversos. No momento da formação dessa comissão, não havendo uma Câmara Municipal, que fora extinta em 1930, a comissão de urbanismo tomou para si a função de tratar dos assuntos relativos à antiga câmara. Dessa maneira, não poderia focar apenas no plano a ser elaborado e implantado na cidade. Vale também destacar que neste documento Anhaia Mello não é citado, entretanto, as referências às suas orientações são explícitas.

Na segunda reunião da Comissão Consultiva do Plano da Cidade em 9 de abril de 1931, o presidente desta comissão Dr. Horacio Costa apresentou por escrito a renúncia coletiva de nove membros presentes na reunião⁹³:

Como presidente da Comissão de Urbanismo, venho lamentar que por uma questão politica, digo, de solidariedade politica, ficasse afastado de nosso convívio Pires Netto, que imprimiu e iniciou os nossos trabalhos com muita dedicação, e na sua curta passagem como Prefeito dessa cidade, deixou traços completos de administrador honesto e de organizador. Estamos numa comissão puramente de interesse do municipio e da cidade, porém de confiança do Prefeito. (ACTA DA COMMISSÃO CONSULTIVA DO PLANO DA CIDADE DE CAMPINAS, 1931, fl.4)

Como se pode observar, a renúncia ocorreu devido ao afastamento de Pires Netto do cargo de prefeito nomeado. O prefeito, membro do Partido Democrático de São Paulo (PD) que até então apoiava o governo provisório de Getúlio Vargas, não poderia continuar no cargo de prefeito, pois o seu partido havia publicado nos jornais um manifesto contra o interventor do estado de São

⁹³ Membros da Comissão Consultiva do Plano da Cidade que apresentaram a renúncia em 9 de abril de 1931: Horacio Costa (presidente), Arthur Canguçu (vice-presidente), Edmundo Barreto (secretário), José Pires Netto (prefeito), F. Moutinho de Castro, Mario Sydon (recém empossado membro da Comissão), Lix da Cunha, Perseu Leite de Barros (Chefe da Repartição de Obras e Viação), Roberto Bergallo, e Francisco de Arruda Rozo. (ACTA DA COMMISSÃO COLSULTIVA DO PLANO DA CIDADE DE CAMPINAS, 1931, fls. 3-4)

Paulo João Alberto, entre os dias 6 e 8 de abril de 1931. Nesse sentido, a renúncia dos membros da comissão é explicada por motivos de ordem política.

A decisão sobre o afastamento de Pires Netto do cargo de prefeito fora tomada durante uma reunião no diretório do PD em Campinas, seguida pela oficialização através de um telegrama enviado pelo prefeito ao interventor, com o pedido de demissão em 7 de abril de 1931. O jornal o Estado de São Paulo em sua edição de 8 de abril de 1931, publicou o ofício de Pires Netto enviado ao interventor João Alberto, onde há a justificativa principal: “Acontece, entretanto que, filiado ao Partido Democrático, na hora actual, em obediência á disciplina partidaria, julga do seu dever declinar de tal honra. Assim, pelo presente, vem pedir a exoneração do cargo que exerce.” (O ESTADO DE SÃO PAULO, 1931, p. 4)

Sobre o rompimento oficial do Partido Democrático com o interventor João Alberto em abril de 1931, Maria Lígia Coelho Prado afirma que:

[...] Quando se tenta compreender o rompimento, nota-se que havia dois pontos significativos: o primeiro consistia na própria disputa pelo poder, e o segundo referia-se à crença de que João Alberto tinha simpatias pelo comunismo e estava abrindo um precedente perigoso com suas atitudes muito “paternais” com relação à classe operária. Este ponto nos parece fundamental, pois as diversas frações da classe dominante, representadas no Partido Republicano Paulista e no Partido Democrático, confirmavam a mesma postura e apresentavam justificativas semelhantes nas suas investidas contra João Alberto. (PRADO, 1986, p. 104)

Nos dias 5 e 6 de abril de 1931, o Partido Democrático publicou nos jornais o rompimento com o interventor federal no estado de São Paulo João Alberto, criticando duramente sua administração que, segundo o manifesto, era marcada pela supressão da liberdade ao realizar prisões de membros do PD, a criação da Repartição de Censura à Imprensa, desperdício de dinheiro público, criação de cargos desnecessários e total incompetência administrativa. O Manifesto assinado por vários líderes do PD, contou também com a assinatura de Belfort de Mattos, como representante do diretório de Campinas. (MANIFESTO DO PARTIDO DEMOCRÁTICO, 1931)⁹⁴

⁹⁴ O Manifesto do Partido Democrático contra o interventor João Alberto foi assinado em 24 de março de 1931, mas somente foi oficialmente lançado em 6 de abril do mesmo ano, tanto no jornal da agremiação, O Diário Nacional, como nos demais periódicos que circulavam no período, como por exemplo, o Estado de São Paulo.

O cargo de prefeito passou a ser novamente ocupado por Orosimbo Maia, que era membro do Partido Republicano Paulista (PRP), ou seja, da oposição ao governo da ocasião. A nomeação de Orosimbo Maia foi usada também como justificativa para a renúncia dos membros da comissão:

Muito embora o Prefeito ultimamente nomeado, nosso amigo snr. Orosimbo Maia, nos mereça toda nossa consideração, e seja um digno sucessor do snr. Pires Netto, poderá ter uma orientação diversa da que foi dada aos nossos trabalhos. Nestas condições, julgamos finda a nossa missão renunciando aos nossos mandatos, communicamos a nossa resolução ao actual Prefeito. (ACTA DA COMMISSÃO CONSULTIVA DO PLANO DA CIDADE DE CAMPINAS, 1931, fl.4)

Já Belfort de Mattos, embora concordando com a renúncia dos membros acima citados “[...] não concorda com as referencias ao futuro Prefeito.” (ACTA DA COMMISSÃO CONSULTIVA DO PLANO DA CIDADE DE CAMPINAS, 1931, fl.4)

Vale lembrar que o referido futuro prefeito, ou seja, Orosimbo Maia, durante a sua gestão anterior, juntamente com o Dr. Belfort de Mattos, foi o responsável pela iniciativa de convidar o urbanista Anhaia Mello para elaborar um plano de remodelação para Campinas em 1929. Ainda, Belfort de Mattos, quando exercia o cargo de vereador teve seu projeto de urbanismo rejeitado pela câmara, pois era da oposição ao governo de Orosimbo Maia; mais tarde, o então prefeito retomou o debate sobre o urbanismo em Campinas, justificando que com a planta cadastral da cidade pronta, poderia, desta forma, dar prosseguimento as propostas de remodelação da cidade.

Nesta mesma reunião de 9 de abril de 1931, o prefeito afastado Pires Netto reforça a ideia de que a comissão, por ser consultiva, não teria ligação com as questões políticas do momento e que deveria continuar com suas funções. Sua afirmação é contraditória, porque sua renúncia após seu afastamento do cargo de prefeito nomeado era puramente política. No trecho a seguir, é possível observar sua posição: “[...] o sr. José Pires Netto agradeceu as referencias que lhe foram feitas declarando-se contrario á renuncia da commissão, que sendo consultiva e não tende sêr politica, deveria continuar a prestar os seus serviços á cidade.” (ACTA DA COMMISSÃO CONSULTIVA DO PLANO DA CIDADE DE CAMPINAS, 1931, fl.4)

O Dr. Horacio Costa, presidente da comissão, lamentou o encerramento da mesma: “O sr. Presidente agradeceu as gentilezas recebidas de seus pares, declara lamentar não ter podido a comissão prestar serviços ao Município e, encerra os trabalhos.” (ACTA DA COMISSÃO CONSULTIVA DO PLANO DA CIDADE DE CAMPINAS, 1931, fl.5)

Desta forma, em 09 de abril de 1931, os trabalhos da Comissão Consultiva do Plano da Cidade foram encerrados, ficando um interregno de quatro anos até a formação de uma nova comissão de urbanismo, que ocorreu em 19 de setembro de 1935, quando se sucedeu a posse da segunda comissão.

No dia 10 de abril de 1931, ou seja, logo após o encerramento dos trabalhos da comissão, Orosimbo Maia foi nomeado para mais uma vez ocupar o cargo de prefeito de Campinas. Em 19 de junho de 1931, o jornal O Estado de São Paulo publicou uma matéria na qual o prefeito é cobrado sobre a reconstituição da Comissão Consultiva do Plano da Cidade, bem como para contratar um urbanista para a elaboração de um plano de remodelação para Campinas. A matéria ainda chama a atenção para a necessidade de um plano de remodelação para a cidade:

[...] A urbanização de Campinas é um problema inadiável, não devendo ser de forma alguma procrastinadas as suas medidas preliminares, como sejam o traçado do plano geral e o início de uma ampla campanha de propaganda do urbanismo para a conquista da opinião pública. Desde que se pretenda, efectivamente, enfrentar e resolver a importante questão da transformação da cidade, não se deverá esquecer de que todo o tempo perdido multiplicará os obstáculos que, no futuro surgirão quando, vencida a primeira etapa, for a ocasião de ser iniciada a aplicação do plano aprovado. (O ESTADO DE SÃO PAULO, 1931, p. 2)

É interessante notar a posição da imprensa em relação a necessidade do plano, colocando-o como um problema inadiável. Ainda, o destaque que se dá na matéria sobre a questão da propaganda do urbanismo para o convencimento de todos os cidadãos, regra básica para o sucesso na implementação de planos, muito defendida internacionalmente e também por Anhaia Mello.

Orosimbo Maia, no momento da publicação da matéria ocupava o cargo de prefeito desde o mês de abril, porém, nada ainda havia acontecido de fato em relação ao urbanismo, tampouco a reconstituição da comissão.

O período entre 1931 e 1932 foi muito conturbado, havendo trocas de prefeitos e também de interventores federais no estado de São Paulo. Em 1932, eclodiu o Movimento Constitucionalista, que nos seus três meses de duração, foi o maior conflito armado do Brasil e que somente acabaria com a rendição das tropas paulistas, fortemente combatidas pelas tropas federais. Vale destacar que o estado de São Paulo foi o único estado da federação que não apoiava o governo provisório de Vargas, exceto pelos membros do Partido Democrático de São Paulo, cujo apoio não durou por muito tempo. Este também se configura como um dos fatores que encerrariam as discussões do urbanismo em Campinas naquele momento.

Durante o governo provisório de Getúlio Vargas, o Decreto nº 20.384, de 29 de agosto de 1931, alterou completamente a administração municipal, com o fechamento das câmaras municipais e a criação dos Conselhos Consultivos nos Estados, no Distrito Federal e nos municípios. (DECRETO Nº 20.384)

Essa ação imposta pelo governo provisório acabaria por enfraquecer e controlar o poder político dos grupos dominantes regionais, especialmente por criar as interventorias nos Estados. Este decreto limitava decisões em todos os níveis de governo através de diversas imposições, que iam desde a forma de se organizar o serviço público até a administração das finanças públicas, afetando diretamente os municípios.

O sistema de interventorias foi criado pelo governo provisório e nele os estados passaram a ser governados por indivíduos nomeados pelo poder federal, ao passo que estes nomeavam os prefeitos. Este sistema era utilizado como um mecanismo estratégico para interligar as oligarquias regionais e a presidência, tendo sido iniciado logo após o Golpe de 1930 e atingiria seu ponto máximo com o Estado Novo em 1937. Maria do Carmo Campello de Souza fornece importantes informações sobre o funcionamento deste sistema:

[...] o Executivo federal nomeava para a chefia dos governos estaduais indivíduos que, embora nativos dos estados, e mesmo identificados em suas perspectivas ideológicas aos grupos dominantes, eram ao mesmo tempo “marginais”, isto é, destituídos de maiores raízes partidárias, indivíduos com escassa biografia política ou que, se possuíam alguma, a fizeram até certo ponto fora das máquinas partidárias tradicionais nos estados. (SOUZA, 1976, pp. 87-8)

No caso do estado de São Paulo, a situação se tornaria crítica porque o interventor nomeado, o capitão João Alberto Lins de Barros não era paulista e nem civil: era nordestino e militar, o que reforçava o caráter controlador e centralizador do governo provisório e mais: afloravam as questões do regionalismo, em especial entre os paulistas.⁹⁵

Ainda, segundo Souza,

[...] As crises estaduais do período deviam-se quase sempre, diga-se de passagem, à imposição de interventores demasiados desconhecidos da política local, que não puderam ou não quiseram estabelecer com ela um razoável **modus vivendi**. (SOUZA, 1976, p. 88, grifo da autora)

Esta crise se tornou evidente no estado de São Paulo com o rompimento do PD com o interventor federal, o capitão João Alberto. O estado de São Paulo foi o único estado da federação que não apoiou o governo provisório de Getúlio Vargas, bem como o Golpe de 1930. Todavia, o PD apoiou politicamente a causa em oposição ao PRP. Com a ruptura do PD, os dois partidos paulistas se uniram contra Vargas e exigiram uma nova constituição que somente seria promulgada em 1934, dois anos após a rendição de São Paulo, após o maior conflito armado do século XX no Brasil, ou seja, o que se convencionou chamar de “Revolução Constitucionalista de 1932”.

2.2.4 O Movimento Constitucionalista de 1932

Logo após o golpe de 1930, o PD, em sua maioria, aceitou a nomeação de João Alberto para o governo provisório do estado de São Paulo e alguns de seus membros passaram também a ocupar o secretariado do governo. No entanto, divergências internas no partido começavam a aflorar em relação à continuidade do apoio ao interventor. (PRADO, 1986, pp. 99-101)

⁹⁵ Não é nosso objetivo neste estudo tratar sobre as questões do regionalismo. No entanto, sugerimos a leitura do artigo de Barbara Weinstein, Racializando as diferenças regionais: São Paulo X Brasil, 1932. In: Esboços. Revista do Programa de Pós-Graduação em História da UFSC. v. 13, n. 16, 2006. James P. Woodward também possui um importante trabalho sobre a questão: Regionalismo paulista e política partidária nos anos vinte. In: Revista de História da Universidade de São Paulo, nº 150, 2004.

O rompimento do PD com o interventor ocorreu oficialmente em abril de 1931. O descontentamento do PD devido a nomeação de um interventor militar e nordestino, ao contrário do que esperavam, que seria um civil e paulista, pois assim como a então oposição ao governo provisório de Vargas, ou seja, o PRP, cujos quadros em ambos os partidos eram ocupados pela elite paulista visavam, evidentemente, a manutenção destas elites no poder. Este descontentamento era comum entre o PD e o PRP, sendo que este último, pela primeira vez desde 1889, estava fora do comando. (FAUSTO, 2014, pp. 94-5)

O rompimento definitivo do PD com Getúlio Vargas ocorreu em janeiro de 1932 e, em 19 de janeiro do mesmo ano, o PRP lançou um manifesto contra o governo provisório, fato que levaria à formação da Frente Única Paulista que em 16 de fevereiro de 1932, também lançaria um manifesto que propunha uma nova constituição e reclamava a restituição da autonomia de São Paulo. (PRADO, 1986, p. 125)

Diante dos atritos entre o governo provisório e os paulistas, o PD e o PRP se uniram para formar a Frente Única Paulista que reivindicava uma nova constituição e eleições para a Assembleia Constituinte. A Frente Única foi liderada pelo PD, constitucionalistas liberais e seguida pelos conservadores do PRP. As tentativas de conseguir apoio efetivo de outros estados como Minas Gerais e Rio Grande do Sul foram frustradas, pois, de acordo com Skidmore, “[...] permitiram que as demandas de reforma constitucionalista se misturassem, e afinal se identificassem, com o separatismo regional.” (SKIDMORE, 2010, p. 50)

A Frente Única reuniu diversos setores da sociedade, políticos, intelectuais, industriais, a Escola Politécnica de São Paulo, com a participação direta de professores e alunos no conflito, tanto na linha de frente como na produção e desenvolvimento de armamentos. A Federação das Indústrias, dirigida por Roberto Simonsen, contribuiu para o inventário de materiais utilizados na guerra e mais vinte e oito organizações comerciais prestaram seu apoio ao movimento. (LEME, 2012, p. 124)

O conflito armado iniciado em 9 de julho de 1932, conhecido como “Revolução Constitucionalista de 1932”, consistiu num conflito de forças desiguais com o governo provisório, pois suas frentes contavam apenas com a

Força Pública que era a milícia estadual de São Paulo, além de voluntários civis, enquanto o outro lado contava com o contingente do exército. O conflito durou três meses, até a rendição das tropas paulistas em 10 de outubro de 1932. (FAUSTO, 2014, p. 95)

Após o fim do conflito com a rendição de São Paulo, foram nomeados pelo governo provisório três interventores militares⁹⁶ para o governo do estado entre 2 de outubro de 1932 até 21 de agosto de 1933, quando foi nomeado um civil, Armando de Salles Oliveira⁹⁷ que permaneceu no cargo até 10 de abril de 1935.

Após o fim do conflito, com a nomeação de Salles Oliveira, um civil e paulista, o governo provisório convocou eleições para a Assembleia Constituinte em 3 de maio de 1933, e a nova Constituição seria promulgada em 16 de julho de 1934. (FAUSTO, 2014, p. 97; SKIDMORE, 2010, p. 51)

Campinas foi diretamente afetada pela guerra. Em 18 de setembro de 1932, a cidade foi bombardeada, como se observa nas notícias publicadas no jornal O Estado de São Paulo, periódico ligado ao Partido Democrático e que, após a formação da Frente Única, se tornou apoiador da causa constitucionalista. Por diversas vezes, o jornal publicou reportagens na sua primeira página sobre o bombardeio na cidade ocorridos entre os dias 20 e 28 de setembro de 1932.

Com a eclosão do maior conflito armado do Brasil, o Movimento Constitucionalista de 1932”, o debate sobre o urbanismo em Campinas foi mais uma vez interrompido.

⁹⁶ Interventores militares nomeados para o governo do estado de São Paulo: coronel Herculano de Carvalho e Silva (02/10/1932-06/10/1932), general Waldomiro Castilho de Lima (06/10/1932-31/01/1933; 01/02/1933-27/07/1933) e Manoel de Cerqueira Daltro Filho (27/07/1933-21/08/1933). No momento do conflito o interventor era Pedro de Toledo, nomeado entre 07 de março de 1932 e 22 de abril do mesmo ano, quando foi substituído por José da Silva Gordo, que ocupou o cargo de 25 de abril até 02 de maio de 1932. Pedro de Toledo, entusiasta do movimento de 1932, foi aclamado governador de São Paulo até 02 de outubro do mesmo ano quando o conflito armado chegou ao fim, sendo substituído por um militar, o Coronel Herculano de Carvalho e Silva. Disponível em: <<http://www3.al.sp.gov.br/historia/governadores-do-estado/governantes2.htm>> Acesso em: 02 set. 2017.

⁹⁷ Armando de Salles Oliveira (1887-1945), engenheiro formado pela Escola Politécnica de São Paulo. Além de interventor federal também foi eleito governador de São Paulo pela Assembleia Constituinte em 1935. Entusiasta do movimento de 1930, ligado ao Partido Democrático de São Paulo, foi também sócio do jornal O Estado de São Paulo. Era filho de Francisco de Salles Oliveira Junior, engenheiro responsável pelo projeto para as obras de saneamento em Campinas, em 1890, contratado em caráter emergencial após a epidemia de febre amarela de 1889. (KROGH, 2012, p. 78; SANTOS, 2002, p. 270).

Este cenário político afetou de forma significativa as discussões sobre o plano de urbanismo para Campinas com a dissolução da Comissão do Plano da Cidade formada em 1931, pois fez com que seus membros, que incluía o prefeito José Pires Netto, membro do PD, abandonassem a comissão em solidariedade ao prefeito afastado, mesmo que a comissão fosse, em princípio, de caráter consultivo e não político.

O PD lançou um manifesto contra o interventor em 24 de março de 1931, oficialmente publicado entre 6 e 8 de abril, assinado por diversos membros, incluindo Belfort de Mattos, antes vereador da extinta câmara municipal de Campinas e membro da Comissão de Urbanismo. Dessa forma, o clima entre a direção do estado e o partido já estava tenso desde então.

Com o afastamento de José Pires Netto, Orosimbo Maia foi nomeado novamente para o cargo de prefeito entre 10 de abril de 1931 até 1 de outubro de 1932, sendo substituído no mesmo dia pelo tenente-coronel Elias Coelho Cintra e, horas depois, por Alberto Cerqueira Lima, nomeado até 7 de setembro de 1933. No entanto, durante o período que vai da gestão de Orosimbo Maia, entre abril e outubro de 1932, até o final da gestão de Alberto Cerqueira Lima, em setembro de 1933, nenhuma iniciativa fora tomada em relação ao urbanismo em Campinas. (SANTOS, 2002, pp. 259-269)

Somente em 1933, a questão da remodelação da cidade retornaria à pauta com a palestra proferida pelo engenheiro ferroviário Carlos William Stevenson no Rotary Club de Campinas. Stevenson apresentou uma proposta viária, visando o alargamento de algumas ruas na área central da cidade. Para a construção de sua proposta, o engenheiro se baseou no livro recém-publicado de Jean Raymond, engenheiro civil e urbanista francês, que havia sido aluno de Jacques Greber no Instituto de Urbanismo da Universidade de Paris.

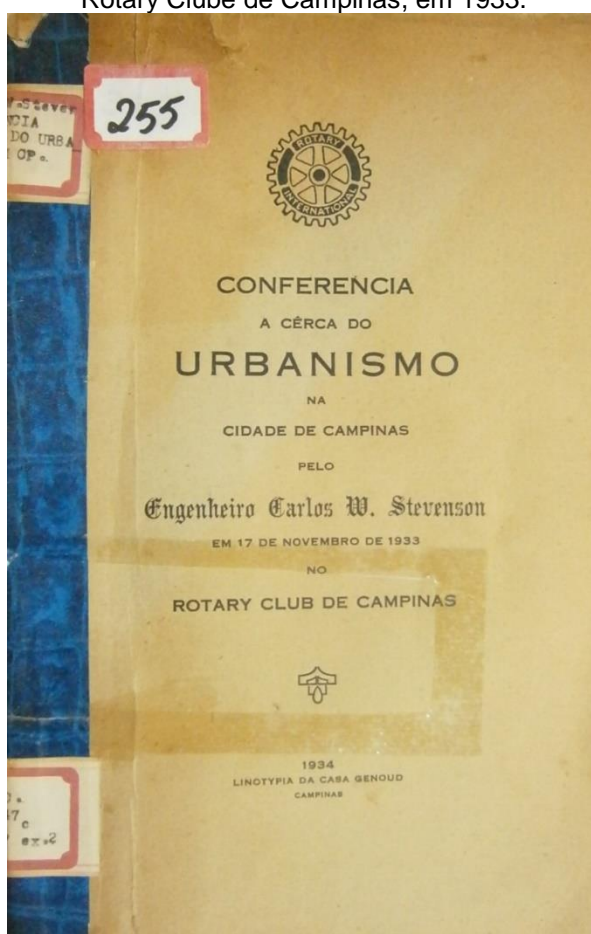
A conferência de Stevenson ocorreu no dia 17 de novembro de 1933, portanto meses antes da contratação de Prestes Maia, que se efetivou em abril de 1934. A leitura de sua proposta para a remodelação de Campinas revelou indícios de uma aproximação das ideias defendidas por Prestes Maia e que ele seria o urbanista responsável pela elaboração do plano para Campinas. A posição que este engenheiro ocupava na administração municipal como presidente do Conselho Consultivo da cidade pode ter sido decisivo para esta

escolha. Vale lembrar que Stevenson sugeriu o arquivamento do projeto de urbanismo apresentado pelo vereador do PD Belfort de Mattos em 1929, o que deixou claro que as disputas políticas entre situacionistas e opositoristas naquele momento afetaram a discussão sobre o urbanismo em Campinas.

2.2.5 A Conferência de Carlos W. Stevenson no Rotary Club de Campinas em 1933 – uma nova proposta para o urbanismo em Campinas

No dia 17 de novembro de 1933, o engenheiro ferroviário Carlos William Stevenson, convidado pelo Rotary Club de Campinas realizou uma conferência (Figura 39) na qual apresentou suas propostas para a remodelação da cidade. Essas propostas se basearam especificamente na questão viária, como era comum à década de 1930.

Figura 39: Capa da publicação da conferência proferida por Carlos William Stevenson no Rotary Clube de Campinas, em 1933.



Fonte: Biblioteca Pública Municipal Ernesto Manuel Zink.

Neste momento, o engenheiro Carlos Stevenson presidia o Conselho Consultivo Municipal (30 de setembro de 1933 a 13 de julho de 1936). Pouco tempo antes, em 17 de maio de 1933, foi criada a Associação dos Engenheiros de Campinas⁹⁸ e o engenheiro se tornaria presidente desta entidade. (SANTOS, 2002, p. 260)

Em 1933, o prefeito de Campinas era Perseu Leite de Barros, nomeado pelo interventor federal Armando de Salles Oliveira e ocupava o cargo desde 7 de setembro de 1933. Segundo Santos, o então prefeito, engenheiro municipal e diretor da Repartição de Obras e Viação de Campinas era também conselheiro fiscal da Associação dos Engenheiros de Campinas, o que revela que os dois engenheiros ao se organizarem por meio de uma entidade profissional, conquistaram peso político no âmbito municipal. (SANTOS, 2002, p. 260)

No início da sua conferência, Carlos Stevenson aponta Campinas como um centro urbano de relevância econômica do estado de São Paulo, com uma vida urbana intensa e que em 1933, demonstrava um crescimento cada vez mais acelerado. Todavia, critica suas ruas estreitas, pois segundo ele, a cidade necessitava de uma solução efetiva para os seus problemas urbanos.

Campinas, entretanto, sómente pode oferecer, á circulação intensa da sua vida urbana, ruelas improprias e destituídas das qualidades mais essenciais aos fins que lhes cabe satisfazer. A solução de seus problemas de “urbanismo” se impõe. Não ha como adia-la. (STEVENSON, 1933, p. 5)

O engenheiro passando ao assunto “Urbanismo e Urbanista” argumenta sobre o seu entendimento dos dois termos, considerando-os como neologismos e destacando que tanto nos Estados Unidos como na França o termo é utilizado ao se referir às questões da cidade. A seguir, a definição de Carlos Stevenson sobre o termo “urbanismo”:

Não vos poderei dizer ao certo onde se originaram tão bem formados neologismos. O fáto é que, quer os estadunidenses quer os franceses, que mais desenvolveram o urbanismo, os adotaram, e nos nossos meios técnicos ganharam êles foro de cidade. Define-se hoje “urbanismo”, como a ciência ou arte de traçar cidade, de coordenar o conjunto de elementos que melhor correspondam, não sómente ás conveniencias de circulação, higiene, conforto, ás facilidades de trabalho e recreio de seus habitantes, como, ainda, aos

⁹⁸ Em 1 de abril de 1970, passaria a se chamar Associação de Engenheiros e Arquitetos de Campinas. (SANTOS, 2002, p. 260)

exigentes preceitos de estética e elegancia propios das cidades modernas. (STEVENSON, 1933, pp. 5-6)

Sobre o termo “urbanista”:

O “urbanista” é o técnico especializado que exerce este mistér. Cabe-lhe a grande responsabilidade de resolver os problemas do momento e, com elevado descortino, saber preparar as cidades de hoje para um tão dilatado amanhã, quanto lhe permitam julgar os dados que lhe possa coligir e habilmente dispôr, com o intuito de obter este importantissimo golpe de vista sobre o futuro. (STEVENSON, 1933, p. 6)

Carlos Stevenson ainda argumenta sobre a questão da vida na cidade, como *locus* civilizatório do homem em contraposição à vida no que ele considera como no interior, ou seja, nas áreas rurais:

[...] a cidade civiliza o homem, dá-lhe polidez e linha que ninguem consegue conquistar nos limitados circulos do interior, na vida rustica da roça. E, nas mãos do urbanista consequentemente, está também a formação de uma sociedade mais adiantada, como reflexo do estalão de vida mais elevado, de melhores condições de instalação, de bem estar, goso e conforto que êle pode e deve proporcionar. (STEVENSON, 1933, p. 6)

Stevenson considera que o urbanista, assim como o urbanismo, tem a função de proporcionar à cidade um caráter mais civilizado e polido, para além de seus aspectos físicos e construtivos e sendo capaz também de proporcionar a mudança no seu modo de vida.

Para ilustrar esta afirmação do engenheiro, Candido Malta Campos argumenta que no Brasil com a introdução do urbanismo como disciplina, em diversos momentos, a mesma seria acompanhada pela

[...] discussão do urbanismo como princípio. Dessa maneira, além de sua acepção estrita como dominação da ciência e arte de construir e remodelar cidades – sentido consagrado pela Societé Française des Urbanistes a partir da década de 1910 – o termo “urbanismo” também podia indicar uma postura ideológica que considerava como desejáveis e positivas a urbanização, a grande cidade e as formas de vida urbana em geral. (CAMPOS, 2015, pp. 217-8)

Mais adiante, o engenheiro argumenta sobre o urbanismo como “ciência e arte”. Ele considera este campo do conhecimento como “ciência” quando se ocupa das questões mais gerais da cidade, ou seja, as condições de habitação, higiene, lazer e comunicações, previsão do seu crescimento futuro e a provisão das necessidades previstas e

[...] quando, e sobretudo, se encontra em face da magna questão do problema – o seu lado economico-financeiro – estimando despesas, organizando recursos, examinando, enfim, todas as possibilidades e meios de levar a efeito os planos traçados. (STEVENSON, 1933, p. 7)

Sobre o urbanismo ser “arte”, para Stevenson era como algo indissociável das intervenções urbanas: “O “urbanismo” é arte, quando se ocupa da feição estética que deve impôr às cidades, e da conseqüente educação artistica dos seus habitantes.” (STEVENSON, 1933, p. 7)

Para justificar sua afirmação, Stevenson utiliza o exemplo das transformações empreendidas na cidade de São Paulo nas primeiras décadas do século XX, possíveis, segundo ele, a partir da “ação artistica do urbanismo”:

A desgraçosa capital paulista de outrora, cidade de aspéto colonial, modorrenta, esfumaçada e fria, vivendo uma vida vegetativa abafada pela atmosfera de “sensaboria” que a dominava, dentro de tres decadas transformou-se inteiramente. Ruiram as antiquadas construções arcaicas, velhas ruas sordidas deram lugar a esplendidas avenidas, bairros novos surgiram, como que por encanto, dos campos desertos de Piratininga e, por completo, a feição arquitetônica da cidade rejuvenesceu e modernizou-se. Foi a ação artistica do urbanismo que operou um tal milagre, creando entre nós a arte, creando o artista e, muito mais difícil ainda, tendo de escalar a rocha ingreme do nosso pessimismo inveterado. (STEVENSON, 1933, pp. 7-8)

Stevenson considerava que Campinas precisava da mesma modernização pela qual passara a capital paulista e apesar de não contar com os mesmos recursos financeiros, as reformas poderiam ser realizadas em menor escala. Ele também ressaltou a urgência de se iniciar um plano para a remodelação da cidade. Para isso, também considerava como essencial a “[...] propaganda, agitação do meio, formação de espirito publico, de uma opinião capaz de sustentar e secundar a ação dos poderes empenhados na sua realização.” (STEVENSON, 1933, p. 8)

Nesta conferência, Carlos Stevenson menciona a visita de Anhaia Mello a Campinas em 1929, convidado pelo então prefeito Orosimbo Maia, quando produziu um relatório sugerindo as diretrizes de um plano a ser elaborado para a cidade. O engenheiro ainda destaca, dentre as propostas de Anhaia Mello, quem ele considerava como um “[...] consagrado urbanista nacional [...] consoante ensinamentos de grande autoridade norte-americana”, aquela de formação da Comissão Consultiva do Plano da Cidade; comissão esta que foi

criada através do Decreto nº 11, de 19 de fevereiro de 1931. No entanto, a contratação de um urbanista proposta por Anhaia Mello ainda não havia sido concretizada, embora, segundo ele,

O contrato de um urbanista, a fim de colher e coordenar os dados e elementos necessários, e orientar o traço da cidade, é medida que por si mesma se justifica, como prudente e sensata, devendo ser talvez o primeiro passo objetivo, no caminho que urge trilhar. (STEVENSON, 1933, p. 9)

Nesta conferência o engenheiro seguiu criticando o estado geral da cidade pela existência de ruas estreitas, mal edificadas e quase intransitáveis “[...] e que, em pontos mais centrais da cidade, se transformam em desordenado conjunto de vielas com aspeto [sic] desolador.” (STEVENSON, 1933, p. 10)

Diante da necessidade de um plano de urbanismo para Campinas, o engenheiro Carlos Stevenson apresentou em sua conferência algumas propostas para a remodelação da cidade, que ele já havia apresentado ao Conselho Consultivo anterior, durante a última gestão de Orosimbo Maia (10 de abril de 1931-1 de outubro de 1932):

Foi neste espírito que, quando do outro conselho consultivo, tentei abordar a questão, por me vir a mente a idéia de possíveis prolongamentos das **ruas Dr. Quirino e Culto à Ciência**, através da cidade, **formando duas avenidas em diagonal**, cruzando-se numa praça estrelada circunscrita pelas **ruas Barão de Jaguará, Moraes Sales, Regente Feijó**, e nova rua que cortasse ao meio os largos **quarteirões existentes entre as Conego Cipião e Duque de Caxias**. (STEVENSON, 1933, pp. 10-1, grifos nossos)

No entanto, após a leitura do livro de Jean Raymond⁹⁹, *Guide Pratique de l'Urbaniste*¹⁰⁰, o engenheiro muda a orientação de sua proposta para o alargamento das ruas citadas, localizadas na área central da cidade:

Sendo-me dado ler, porém, o recentíssimo livro de Jean Raymond – “Guide Pratique de l'Urbaniste” (Paris, 1933), e atendendo para o

⁹⁹ Jean Raymond, engenheiro civil e urbanista, foi o primeiro estudante do Instituto de Urbanismo da Universidade de Paris a apresentar uma tese sobre o Marrocos, sob a direção de Jacques Greber em 1931. O conteúdo de sua tese intitulada “*Station balnéaire Agadir-Plage, Côte occidentale du Maroc*”, pode ser encontrado no livro citado por Carlos Stevenson, *Guide Pratique de l'Urbaniste* publicado em 1933, em Paris. (FREY, 2010)

¹⁰⁰ A proposta do livro de Jean Raymond, *Guide Pratique de l'Urbaniste* era ser um instrumento de trabalho destinado ao planejamento das cidades coloniais. A obra divide-se em duas partes: a primeira, utilizada por Carlos Stevenson, se referia ao planejamento de uma cidade ferroviária fictícia, onde não há a preocupação com o relevo e a topografia e a segunda parte um estudo sobre a cidade litorânea próxima de Agadir, no Marrocos, então Protetorado da França. (ZAKIA, 2012, p. 54)

elevadíssimo custo da execução desse primitivo plano, mudei de orientação no modo de encarar o problema, guiando-me pelos seus judiciosos conselhos. (STEVENSON, 1933, p. 11)

Os “judiciosos conselhos” aos quais o engenheiro se refere são listados resumidamente na sua conferência:

“O arcabouço do traçado das ruas de uma cidade deve inspirar-se no das estradas existentes.”

“O traçado da estrada de ferro deve formar parte da periferia da cidade.”

“Ao longo da via ferrea deve se abrir uma avenida. Será a Avenida Ferroviaria.” (STEVENSON, 1933, p. 11)

A partir dos trechos resumidos do trabalho de Jean Raymond, Carlos Stevenson, além de demonstrar que estava em sintonia com a produção teórica do urbanismo internacional da década de 1930 – o livro é publicado no mesmo ano de sua conferência, 1933 – encontra um ponto em comum: a linguagem utilizada pelo autor francês se refere à formação de Stevenson, que era engenheiro ferroviário, como pode ser observado ao denominar a via que seria implantada ao longo da via férrea de “Avenida Ferroviária”.

O engenheiro prossegue com as indicações do autor:

Depois, no estudo de uma cidade, de tomar o autor as diversas estradas que a ela se dirigem e conduzi-las, por largas ruas de acesso, ao centro urbano, diz:

“Tracemos, agora, uma grande via que divida a cidade em partes proximate iguais, partindo da estrada de ferro, com direção ao centro. Será esta a Avenida do Comercio.”

“A 400 metros da estação, faremos uma praça retangular que será o Centro Civico da vida social.”

“Pelo Centro Civico, faremos passar uma avenida pela via ferrea, cortando a cidade de um a outro extremo. Será a Avenida Transversal.” (STEVENSON, 1933, p. 12)

Neste mesmo ano de 1933, um plano havia sido encomendado para uma nova cidade brasileira: O Plano Urbanístico de Goiânia (GO), do arquiteto Atílio Corrêa Lima que em 1930, obtivera diploma de urbanismo no *Institut d'Urbanisme de l'Université de Paris*, sendo contemporâneo de Jean Raymond. Encomendo pelo então interventor federal do estado de Goiás Pedro Ludovico Teixeira para a mudança da capital do estado, de mesmo nome (também conhecida como “Goiás Velho”) para Goiânia, uma cidade nova cujo nome somente seria adotado em 1935. (ACKEL, 2007, pp. 136-7)

Do plano elaborado pelo arquiteto Atílio Corrêa Lima destacamos as soluções por ele apresentadas para o sistema viário¹⁰¹, pois são semelhantes às apresentadas por Carlos Stevenson na sua conferência sobre o urbanismo em Campinas e baseadas nas concepções de Jean Raymond. O arquiteto Corrêa Lima projetou dois centros distintos para Goiânia: um Centro Administrativo, onde se localizariam os edifícios públicos e um Centro Comercial. Do Centro Administrativo partiriam as principais avenidas radiais da cidade, porém ficaria fora da área de grande circulação de veículos, que seria feita por anéis viários para a dispersão do trânsito. Dentro deste centro ficaria também o Centro Cívico com duas avenidas, sendo que a chamada Pedro Ludovico, na metade de sua extensão seria reservada às áreas de jardins, ou seja, uma avenida-parque, que seria mais utilizada para desfiles cívicos e passeio público; o outro ponto desta artéria (norte-sul) atravessaria o Centro Comercial, indo diretamente ao encontro da estação ferroviária. (ACKEL, 2007, pp. 140-1)

Dessa maneira, Carlos Stevenson conduz toda a sua proposta de remodelação para Campinas seguindo, segundo ele, as propostas contidas no trabalho do francês Jean Raymond. Ao reproduzir tais conceitos em sua conferência, Stevenson procurou então utilizá-los no caso de Campinas: “Inspirado nestes conceitos, prometi localizar na planta de Campinas, em primeiro lugar, a Avenida Ferroviária. Esta será de fácil execução, por já existir em parte.” (STEVENSON, 1933, p. 12).

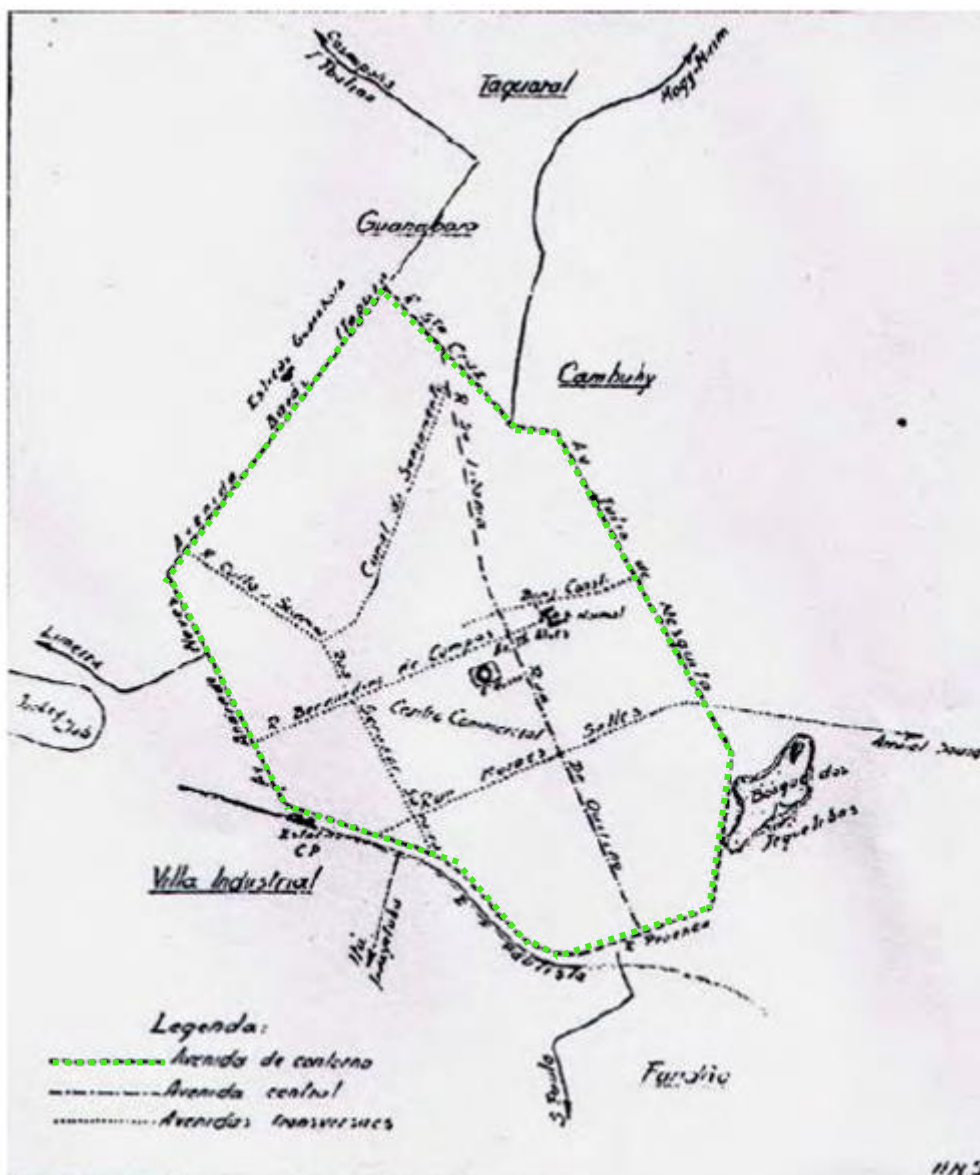
O engenheiro apresenta sua proposta para a “Avenida Ferroviária”, além de criticar o aspecto geral da região que corresponde a estação da então Cia. Paulista de Estradas de Ferro, localizada na área central de Campinas:

Rompendo-se os quintais das casas que confinam com o muro de fecho da Companhia Paulista até à praça Marechal Floriano, ficaria aberta a parte principal dessa Avenida. O desagradável espetáculo de fundo de casas que hoje descortina o passageiro, ao chegar de São Paulo, seria substituído por uma larga avenida, onde, com o tempo, iria provavelmente localizar-se a indústria, com pequenas fabricas e oficinas. Essa parte da avenida ferroviária seria incorporada depois à avenida de Contorno, que assinalei, em côr verde, na pequena planta que vos passo às mãos. (STEVENSON, 1933, p. 12).

¹⁰¹ É importante destacar que este plano de Atílio Corrêa Lima não consiste apenas num plano viário, mas que envolve todos os aspectos fundamentais para a constituição de uma cidade, tais como o *zoning*, áreas verdes, espaços públicos e habitação.

A partir de um recorte da planta de 1929, o engenheiro destaca suas propostas, como pode ser observado na Figura 40¹⁰².

Figura 40: Proposta de Carlos W. Stevenson para a remodelação de Campinas. Recorte do canto superior direito da planta de 1929, elaborada por Jorge de Macedo Vieira e Carl Alexander Oelsner. Destacamos na cor verde a Avenida de Contorno.



Fonte: ZAKIA, Silvia Amaral Palazzi. Construção, arquitetura e configuração urbana de Campinas nas décadas de 1930 e 1940. O papel de quatro engenheiro modernos. Tese. FAUUSP, 2012. p. 56.

¹⁰² Quando foi consultada a publicação da conferência do engenheiro Carlos Stevenson, cujo volume pertence a Biblioteca Pública Municipal Ernesto Manuel Zink, não encontramos a referida planta e tampouco os funcionários da referida biblioteca souberam informar o paradeiro da mesma.

Na planta apresentada, destacamos na cor verde a Avenida de Contorno, que seria formada pelas avenidas Andrade Neves, Barão de Itapura e Julio de Mesquita, que contornaria toda a região central e passaria pelo eixo ferroviário.

Mais adiante, Stevenson argumenta sobre a localização do que ele chamou de “Avenida Comercial”:

[...] a Avenida Comercial deveria, em Campinas, ser a rua Campos Sales ou a rua 13 de Maio, alargadas, e mais tarde prolongadas. São tantos, porém, os prédios de elevado custo, já construídos, e tão valorizados estão os terrenos nestas ruas, que não me abalancharia em lembrar tais alargamentos. (STEVENSON, 1933, pp. 12-3)

Stevenson se refere nesta passagem a dois pontos importantes da área central da cidade: as ruas Campos Sales e 13 de Maio; a primeira, já abrigava um importante edifício, ou seja, o Palácio da Cia. Mogiana de Estradas de Ferro e a segunda, já uma rua tradicional, próxima da Catedral de Campinas e ocupada pelo comércio. Ele considerava que realizar alargamentos nessas ruas seria de um custo muito alto devido à valorização tanto dos terrenos como dos imóveis existentes. Dessa forma, o engenheiro propõe outra solução, indicando ruas no eixo equidistante da rua 13 de Maio:

Procurando as que preenchessem essa condição, e que, ao mesmo tempo, exigissem menos dispendiosas desapropriações, escolhi as ruas Bernardino de Campos, que será alargada pelo lado da **Benjamin Constant**, e a rua **Morais Sales**, que será para o lado oposto. A primeira já tem uma boa parte alargada – a rua Dr. Tomás Alves. O único prédio de valor para demolir, seria o da Companhia Campineira de Tração, Luz e Força. Consta que esta Companhia tenciona modificá-lo, para unificação de todos os seus serviços aqui. Seria ocasião essa para um entendimento e conveniente recuo. Na rua Moraes Sales, a quasi totalidade das casas, do lado em mira, terá, com os anos, de ser reconstruída. (STEVENSON, 1933, p. 13, grifo nosso)

Sua proposta era evitar grandes e onerosas desapropriações na cidade, então o engenheiro baseou-se numa possibilidade já cogitada, ou seja, como a Companhia Campineira de Tração, Luz e Força, segundo Stevenson, pretendia fazer alterações no seu edifício, facilitaria dessa forma o alargamento da rua Bernardino de Campos. No entanto, o edifício denominado Palacete Ambrust (Figura 41) foi demolido em 1956, durante a segunda fase de implantação do Plano de Melhoramentos Urbanos, concebido por Prestes Maia. Desta maneira, levantamos a hipótese de que se as duas ruas apontadas por Stevenson para os alargamentos, ou seja, a Benjamin Constant e a Moraes Sales, ao invés das

ruas Campos Salles e Francisco Glicério, que posteriormente foram alargadas, o centro histórico de Campinas poderia ter sido preservado.

Figura 41: O Palacete Ambrust, em frente à estátua de Carlos Gomes na Praça Bento Quirino em 1910.

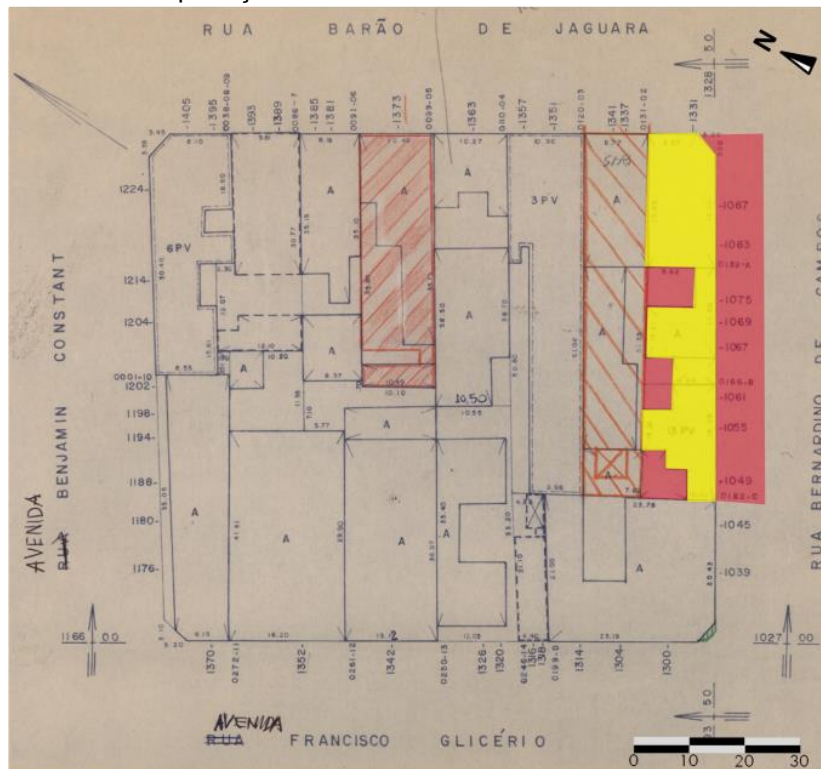


Fonte: Blog Pró-Memória de Campinas. Fotografia: autor não identificado. Disponível em: <http://pro-memoria-de-campinas-sp.blogspot.com.br/2008/07/ontem-e-hoje-palacete-ambrust.html>> Acesso em: 03 nov. 2017.

Identificamos a localização deste edifício na Planta Cadastral de 1929, como pode ser observado na Figura 42¹⁰³:

¹⁰³ Agradecemos a contribuição da aluna Larissa Escandoleiro de Oliveira, que durante o seu trabalho de Iniciação Científica, intitulado O Plano de Melhoramentos Urbanos de Campinas e o processo de desapropriação de imóveis no centro urbano (1938-1960), desenvolvido na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da PUC Campinas sob a orientação da Prof.^a Dr.^a Ivone Salgado, identificou na Planta Cadastral de 1929, bem como fez as marcações na imagem para demonstrar a localização do lote onde foi construído o Palacete Ambrust.

Figura 42: Quadra delimitada pelas ruas Barão de Jaguará e Bernardino de Campos com numeração do emplantamento de 1929, identificada como quarteirão 20. Em destaque o lote do antigo Palacete Ambrust (vermelho translúcido) e sua ocupação atualmente (amarelo). Interpretação de Larissa Escandoleiro de Oliveira.



Fonte: Departamento de Informação, Documentação e Cadastro da Secretaria Municipal de Planejamento da Prefeitura Municipal de Campinas, 2014.

Nesta conferência¹⁰⁴, Carlos Stevenson ainda propõe o alargamento de outras ruas da área central de Campinas para convertê-las em avenidas para o novo sistema de circulação viária da cidade. Uma das ruas cogitadas neste plano foi a rua Barão de Jaguará, no entanto, como no caso da rua 13 de Maio, os custos para a desapropriação de imóveis seriam muito elevados. (STEVENSON, 1933, pp. 14-5)

Em suma, a proposta de Carlos Stevenson apresentada na conferência proferida no Rotary Clube de Campinas resume-se a um plano estritamente viário. Todavia, no final de sua apresentação ele menciona aspectos necessários para um plano de urbanismo como o *zoning*, embora não os tenha abordado na conferência:

Deveria ainda abordar nesta palestra, para completá-la, vários problemas atuais como sejam: a colcha de retalhos que constituem os múltiplos arruamentos aprovados e em parte executados, fóra da Avenida de Contorno, sem a menor ligação entre si, quase sempre, e

¹⁰⁴ A conferência do engenheiro Carlos Stevenson encontra-se na íntegra no Anexo I.

falha correspondência com o arruamento atual de cidade; a questão das zonas (**zoning**), e a localização das diversas atividades e utilizações urbanas; as questões de circulação e de viação urbana, e outros. Seria isso, porém, levar ao exagero a prova da vossa paciência. E, principalmente, quando força é confessar-vos que tudo quanto vos disse terá, se muito, a vida efêmera das brilhantes flores do Ipê, as quais, por tão curto tempo lhes doiram os ramos, desfolhando-se logo e desaparecendo. (STEVENSON, 1933, pp. 16-7, grifo nosso)

Na conferência de Carlos Stevenson é possível perceber que tudo indicava que a área central da cidade já densamente ocupada e construída seria inteiramente remodelada, a partir de um plano viário e a designação de um centro comercial. No que se refere à aplicação do *zoning*, este seria destinado à área de expansão da cidade, para além da Avenida de Contorno, conforme seria proposto por Prestes Maia em 1935.

No final da conferência, estando presente no evento o então prefeito nomeado de Campinas Perseu Leite de Barros, o engenheiro revela que a municipalidade já estava preparada financeiramente para arcar com as despesas do trabalho de um urbanista para elaborar um plano para a cidade:

De fato, Snr. Prefeito aqui presente, com o nobre intuito de bem servir a nossa terra, já consignou verba, no orçamento futuro, **para tratar um urbanista** que, “in loco” venha estudar este magno problema. Vai ter êle, por fim uma solução feliz e acertada. (STEVENSON, 1933, p. 17, grifo nosso)

Esta afirmação de Carlos Stevenson sugere que o urbanista já teria sido escolhido, ou seja, o engenheiro Francisco Prestes Maia. Ainda, em 1934, uma nova legislação seria lançada em Campinas: o novo Código de Construções, que substituiria a antiga lei nº 43, de 27 de agosto de 1895, que consistiu no primeiro código de obras de Campinas. Carlos Stevenson foi um dos técnicos que participou da elaboração deste novo código.

Parte II: O Plano de Melhoramentos Urbanos de Prestes Maia – mais uma proposta para a remodelação de Campinas

2.6 O contexto político a partir de 1934

Devido aos acontecimentos políticos e econômicos do período, como a quebra da Bolsa de Valores de Nova York em outubro de 1929, o Golpe de 1930, que levaria Getúlio Vargas ao poder, o fechamento das Câmaras Municipais, a nomeação de Anhaia Mello para prefeito de São Paulo em 1931, o Movimento Constitucionalista de 1932, interrompeu-se o debate local para a concretização de um plano de urbanismo para Campinas. (SANTOS, 2002, p. 259; ZAKIA, 2012, p. 37)

Para além das questões políticas, outro fator que contribuiu para a interrupção do debate sobre a remodelação de Campinas foi o econômico. A cidade que havia sido uma das mais importantes do complexo cafeeiro paulista, após a crise de 1929, viveu um período de transição da intensa produção agrícola para a industrial, quando também se desenvolveu a integração entre as atividades agrícolas e industriais.

No caso de Campinas, a erradicação das plantações de café foi intensa logo no início da década de 1930, com a redução de mais de dois terços da área plantada; a indústria mecânica (maquinário e instrumentos para a lavoura) também havia passado por um período de queda. Em 1931, houve uma recuperação da atividade manufatureira na cidade, também em declínio em 1930, gerando índices significativos de desemprego. Com a guerra em São Paulo, ou seja, o Movimento Constitucionalista de 1932, as atividades industriais também sofreram declínio, porém recuperando-se logo em seguida, em 1933, notadamente pela indústria têxtil. (SEMEGHINI, 1991, pp. 100-8)

A mudança nas atividades econômicas refletiu diretamente na área urbana do município após a crise. Houve um aumento significativo na população urbana de Campinas em meados da década de 1930. Em 1934, o município registrou um total de 132.819 habitantes, sendo 69.010 na área urbana e 63.809 na área rural. (SEMEGHINI, 1991, p. 116)

A industrialização e a mudança nas atividades urbanas aparecem como determinantes para a intensificação dos problemas urbanos, tornando a necessidade de remodelação da cidade ainda mais urgente.

Dentre as mudanças políticas ocorridas, aquelas marcadas pela centralização administrativa do governo federal afetaram diretamente as questões sobre reformas urbanas nos municípios no Brasil na década de 1930, com a extinção das Câmaras Municipais e a nomeação dos prefeitos pelos interventores estaduais, estava constituído assim um sistema para garantir a subordinação às ordens federais. (FELDMAN, 2012, p. 23)

Neste contexto, o debate sobre a contratação de um plano de urbanismo para Campinas fora esvaziado. A discussão seria retomada junto à comunidade técnica local em 1933, quando o engenheiro Carlos William Stevenson proferiu uma conferência no Rotary Club sobre o tema, argumentando sobre a necessidade de remodelação da cidade. A proposta do engenheiro privilegiava basicamente a remodelação do sistema viário, mas o *zoning*, aspecto essencial de um plano urbanístico, só foi mencionado rapidamente no final desta conferência. Embora o engenheiro não tenha desenvolvido este aspecto no decorrer na sua proposta, mesmo que de forma muito resumida, aponta para a questão do *zoning* ao mencionar a localização das diversas atividades e usos urbanos.

Para Santos, esta proposta reduzia o conceito mais amplo de plano de conjunto defendido por Anhaia Mello para Campinas. (SANTOS, 2002, p. 262)

Santos afirma ainda que após discussões entre conselheiros municipais e o interventor federal no estado de São Paulo Armando de Salles Oliveira autorizar a Secretaria de Viação e Obras Públicas a negociar os serviços de consultoria de Prestes Maia com a Prefeitura de Campinas em abril de 1934, sua contratação fora firmada para elaborar o plano de urbanismo da cidade. (SANTOS, 2002, p. 273)

A presença de Prestes Maia em Campinas também coincide com a nova Constituição Federal promulgada em 16 de julho de 1934. Skidmore considera a Constituição de 1934 como um produto híbrido, pois: “Como documento jurídico, deu realidade, em grau notável, aos ideais tanto do liberalismo político como do reformismo socioeconômico.” (SKIDMORE, 2010, p. 52)

No intuito de uma almejada modernização do país, foram criados diversos órgãos como a Justiça eleitoral, que se propunha garantir eleições livres e limpas

através do voto popular e que poderia representar um novo rumo para a democratização do país; ainda, o estabelecimento de um novo sistema de justiça trabalhista que iria fixar um salário mínimo, entre outros aspectos.

Getúlio Vargas foi então eleito presidente pela Assembleia Constituinte através do voto indireto por um período de 4 anos, até que uma nova eleição fosse realizada através do voto popular. Realizaram-se também eleições nos estados em outubro de 1934, e, de acordo com Skidmore, confirmaram a influência dos líderes estabelecidos nos principais estados, como o no caso de São Paulo, seria eleito governador Armando de Salles Oliveira. (SKIDMORE, 2010, p. 52)

O que nos interessa mais de perto é o fato de que a Constituição de 1934 definiu as regras de atuação na questão do urbanismo nas esferas públicas criando um novo aparato técnico-burocrático. O documento autorizava os governos estaduais a criar um órgão de assistência técnica e fiscalização das finanças municipais, ou seja, os Departamentos das Municipalidades, com a função de prestar assistência técnica e fiscalizar as finanças dos municípios. O órgão também teria como função a intervenção nos municípios no caso de impontualidade ou falta de pagamento de suas dívidas adquiridas junto aos estados. (CONSTITUIÇÃO, 1934, ART. 13, § 3º-§ 4º)

Neste sentido, a Constituição de 1934, apesar de atender aos interesses das elites do período, não atingiu um equilíbrio entre forças políticas opostas, ou seja, entre políticos identificados como liberais e grupos ligados ao reformismo socioeconômico. O que ocorreu nos anos que se seguiram foi uma radicalização do sistema político e do Estado no Brasil, tal qual estava ocorrendo na Europa com os regimes totalitários. Esse fato se confirma com o golpe do Estado Novo em 1937.

Foi neste contexto que o engenheiro-arquiteto Francisco Prestes Maia (1896-1965) foi contratado para elaborar um plano de remodelação para Campinas em 1934, após acordos entre a municipalidade e o interventor federal no estado de São Paulo, Armando de Salles Oliveira. Em relação aos técnicos locais, observa-se uma aproximação maior da proposta de Prestes Maia, já indicada na conferência do engenheiro ferroviário Carlos W. Stevenson, na qual a remodelação do sistema viário na área central foi privilegiada.

2.8 Um pouco sobre Francisco Prestes Maia

Francisco Prestes Maia (1896-1965) iniciou seus estudos na Escola Politécnica de São Paulo em 1912, diplomando-se engenheiro-arquiteto e civil em 1917. Em 1918, abriu seu próprio escritório e ingressou na Diretoria de Obras Públicas da Secretaria de Viação e Obras Públicas da Prefeitura de São Paulo. Em 1924, foi contratado como professor interino de “Desenho Geométrico e a Mão Livre” na Escola Politécnica até fevereiro de 1925. Em 1926, lecionou “Desenho Arquitetônico”, “Esboço do Natural” e “Desenho de Perspectiva”, sendo efetivado como professor em 1927. (FICHER, 2005, p. 154)

Prestes Maia deixou a Escola Politécnica em 1938, optando pelo cargo na Secretaria de Viação e Obras Públicas quando um decreto-lei de 1937, proibiu o acúmulo de funções e cargos no serviço público. Em 1930, recebeu a encomenda do prefeito José Pires do Rio para realizar o chamado Plano de Avenidas de São Paulo. Foi prefeito nomeado da cidade de São Paulo entre 01 de maio de 1938 e 11 de novembro de 1945, e entre 08 de abril de 1961 até 07 de abril de 1965, eleito pela União Democrática Nacional (UDN). (FICHER, 2005, p. 154; TOLEDO, 1996, p. 284).

Sobre a atuação de Prestes Maia enquanto professor da Escola Politécnica Ficher afirma que:

[...] não deve ter representado nenhuma revolução do ensino. Segundo o depoimento de alguns de seus ex-alunos, apesar de excelente desenhista, nunca se sobressaiu por seu interesse ou didática. [...] Prestes Maia sobressaiu-se mais como urbanista, administrador e executor de obras públicas. (FICHER, 2005, pp. 154-5)

Em 1934, Prestes Maia, junto com Anhaia Mello, foi um dos fundadores da Sociedade Amigos da Cidade de São Paulo, uma entidade particular voltada para o desenvolvimento de campanhas que visavam esclarecer a opinião pública sobre a implantação de um plano para a cidade a fim de convencer a população sobre a necessidade de desapropriações de imóveis e terrenos urbanos, contando com uma legislação específica. A SAC também visava a criação da Comissão do Plano da Cidade e que atuaria junto com a prefeitura. Esta entidade representou uma nova esfera de participação e comunicação entre a sociedade civil e a municipalidade. (FICHER, 2005, p. 156; LEME, 2012, p. 128)

Este grupo formado por membros da elite paulistana também tinha a função de ouvir os pedidos da população num momento que não havia mais a Câmara Municipal e que viria interceder junto ao prefeito aos pedidos que variavam desde “[...] a melhoria de uma praça ou o protesto contra a mudança do nome de uma rua.” (LEME, 2012, p. 128) É importante destacar que as câmaras municipais em todo o país foram fechadas em 1930, voltando a funcionar entre 1934 e 1937, quando foram novamente fechadas com o golpe do Estado Novo.

O engenheiro Prestes Maia se destacou no serviço público pela realização de obras e sua habilidade como administrador. Durante a gestão do prefeito da capital paulista Firmiano de Moraes Pinto (1920-1926), em parceria com Ulhôa Cintra¹⁰⁵ entre 1924 e 1926, o engenheiro elaborou um estudo para melhorar o trânsito da cidade de São Paulo, cuja proposta consistia em alargar diversas ruas e formar um anel viário para contornar a área central, que constituiria o denominado “perímetro de irradiação”, cuja proposta já havia sido elaborada por Ulhôa Cintra em 1924, baseado nos estudos de Eugène Hénard. (TOLEDO, 1996, p. 284; FICHER, 2005, p. 155)

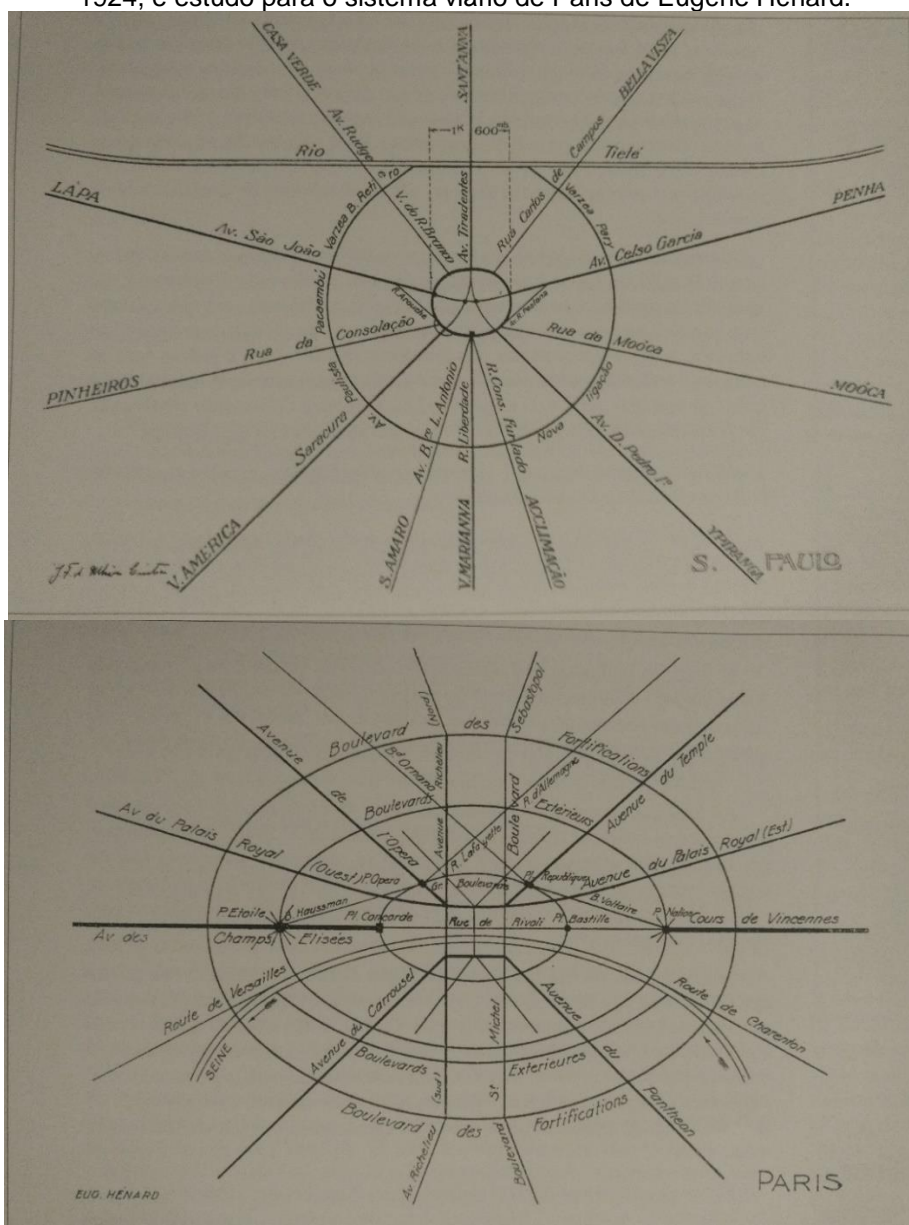
De acordo com Maria Cristina da Silva Leme:

[...] O plano é esboçado pelos dois engenheiros com um sistema viário que reafirma e amplia o traçado radial existente na cidade. Esta solução baseava-se em regras enunciadas por Stubben em 1893, sobre a forma de adaptar o estado atual de uma cidade a um plano racional de viação [...] Para resolver “a parte mais delicada do problema: o centro da cidade” retomam a solução de uma via circular elaborado em 1924 por Ulhôa Cintra, baseada nos ensinamentos de Eugène Hénard. (LEME, 2012, p. 131)

O esquema elaborado por Ulhôa Cintra para São Paulo no qual ele se baseou nas concepções de Hénard pode ser observado nas Figuras 43 e 44:

¹⁰⁵ João Florence de Ulhôa Cintra (1887-1944) formou-se engenheiro civil pela Escola Politécnica de São Paulo. Começou a trabalhar na Prefeitura de São Paulo em 1910, quando ainda cursava engenharia e onde permaneceu até o fim da sua vida. Em 1925, assumiu a chefia da recém-criada Divisão de Urbanismo. Em 1924, Ulhôa Cintra publicou no Boletim do Instituto de Engenharia o “Projeto de uma avenida circular constituindo perímetro de irradiação”, que viria a ser uma das bases para o plano de melhoramentos de São Paulo e do Plano de Avenidas de Prestes Maia. Lecionou na Escola Politécnica na cadeira de Hidráulica, Hidráulica Urbana e Saneamento das Cidades por cerca de 15 anos até 1937, quando se afastou devido ao acúmulo de cargos. (FICHER, 2005, p. 171; TOLEDO, 1996, p. 278)

Figuras 43 e 44: Proposta do engenheiro Ulhôa Cintra para o sistema viário de São Paulo de 1924, e estudo para o sistema viário de Paris de Eugène Hénard.



Fonte: TOLEDO, Benedito Lima de. Prestes Maia e as Origens do Urbanismo Moderno em São Paulo. São Paulo: Empresa das Artes, 1996, p. 122.

Leme ainda informa que a combinação das propostas do alemão Joseph Stübben e do francês Eugène Hénard, mostram que a remodelação do sistema viário da capital paulista apresentada por Prestes Maia e Ulhôa Cintra representava uma intervenção muito radical no tecido urbano, se configurando numa ruptura entre a tradição da adaptação das intervenções ao traçado histórico das cidades, conforme as ideias de Camillo Sitte, que havia sido adotada por Victor da Silva Freire em 1911. (LEME, 2012, pp. 131-2)

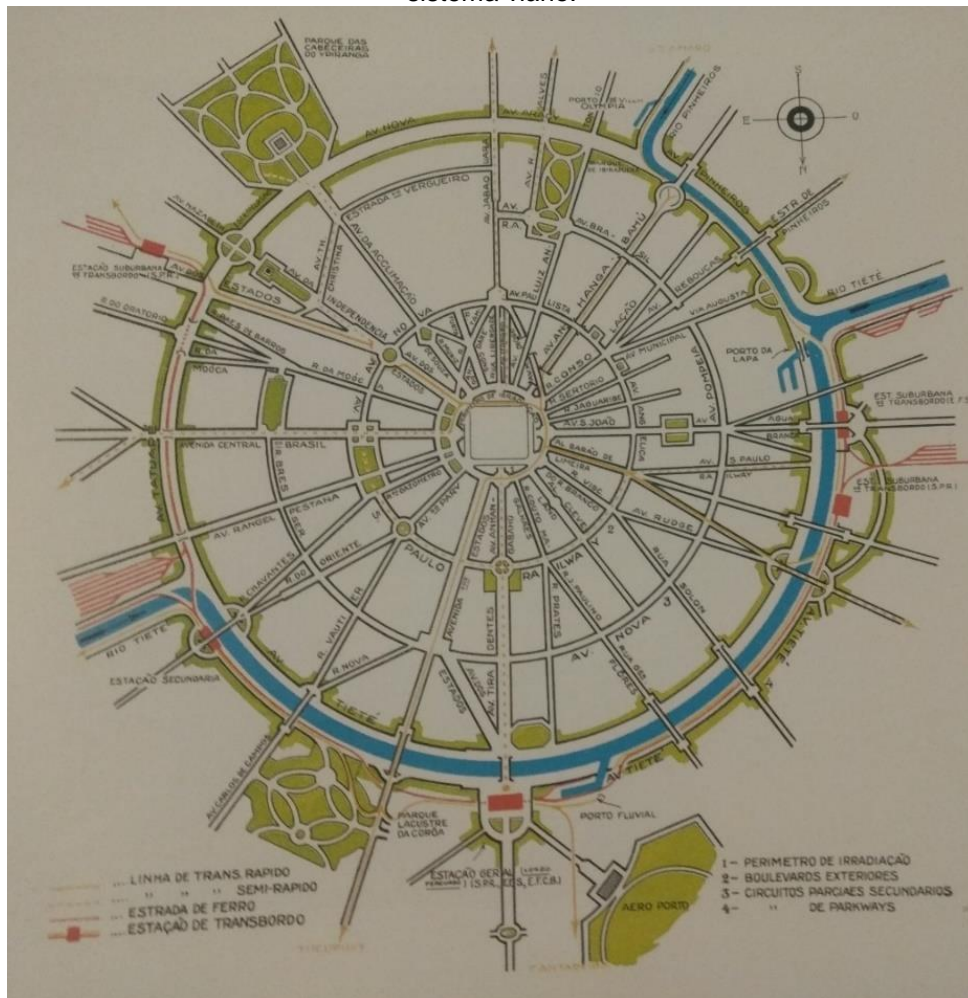
Durante a gestão do prefeito José Pires do Rio (1926-1930) Prestes Maia foi solicitado para realizar um estudo para o sistema viário da cidade de São Paulo, o qual foi denominado “Estudo de um plano de avenidas para a Cidade de São Paulo”, que ficou conhecido como “Plano de Avenidas”. Este estudo foi apresentado em 1930, porém, sua proposta ficou pendente devido ao Golpe de 1930. Em 1931, Anhaia Mello foi nomeado prefeito de São Paulo e a proposta de Prestes Maia foi abandonada, pois o então prefeito,

[...] era contrário ao modelo de cidade implícito no plano de Prestes Maia, segundo o qual ela poderia expandir-se indefinidamente. [...] Prestes Maia e Anhaia Mello tinham posições bastante diferentes em relação às respectivas concepções de modelos de desenvolvimento para São Paulo e a desavença entre os dois era freqüente. Anhaia Mello defendia uma ocupação de baixa densidade e um limite para o crescimento da Cidade, enquanto Prestes Maia era a favor do estabelecimento de uma rede viária que permitisse o crescimento contínuo da mancha urbana. (TOLEDO, 1996, p. 284)

A proposta para o sistema viário composto por três avenidas perimetrais e articulado com um sistema de avenidas radiais permitiria a expansão ilimitada da cidade e também garantiria a integração eficiente entre os bairros. Para além do sistema viário (Figura 45), Prestes Maia também apresentou uma proposta para o sistema de transportes e para o zoneamento. Para Leme,

[...] a proposta de um sistema viário para São Paulo trazia implícita uma concepção de cidade e a indicação das direções de desenvolvimento, os meios (financeiros e legais) para realiza-lo definem o novo papel a ser assumido pelo Estado na produção de bens e serviços urbanos. (LEME, 2012, p. 132)

Figura 45: Esquema teórico de São Paulo elaborado por Prestes Maia, representando o sistema viário.



Fonte: TOLEDO, Benedito Lima de. Prestes Maia e as Origens do Urbanismo Moderno em São Paulo. São Paulo: Empresa das Artes, 1996, p. 160.

A implantação do seu Plano de Avenidas se deu durante a gestão do prefeito Fábio Prado (1934-1938) e a de Prestes Maia, entre 1938 e 1945. De acordo com Leme, as obras viárias executadas na cidade de São Paulo transformaram completamente sua estrutura urbana, preparando a cidade para o desenvolvimento socioeconômico observado nas décadas seguintes e, até a década de 1960, o Plano de Avenidas definiu esta estrutura viária como a principal da capital paulista. (LEME, 2012, pp. 132)

Com o Estado Novo, instaurado em 1937, Prestes Maia foi nomeado prefeito de São Paulo em 1938 pelo então interventor federal Adhemar Pereira de Barros até junho de 1941. Voltou a ocupar o cargo de prefeito em outubro do mesmo ano, indicado pelo novo interventor Fernando de Souza Costa. Nesse período, se observa um afastamento das concepções urbanísticas de Anhaia

Mello, pois, defendia que o equacionamento dos problemas da cidade de São Paulo estaria na ampliação do sistema viário e no adensamento da ocupação do solo, enquanto Anhaia Mello era defensor de um plano que limitasse o crescimento da cidade. Prestes Maia, ocupando o cargo de prefeito de São Paulo também não instalou a Comissão do Plano da Cidade, embora a Lei nº 3.611, de 23 de junho de 1937, tivesse estabelecido a referida comissão. (FICHER, 2005, pp. 156-7)

Bresciani aponta que entre as concepções de Anhaia Mello sobre o urbanismo, a ideia do zoneamento e de cidade polinucleada, visando conter o crescimento da capital paulista havia uma polêmica entre ele e Prestes Maia, pois suas ideias se direcionavam

[...] na contramão da crescente especulação imobiliária, posição alicerçada em conhecimento crítico e atualização da proução internacional, o que o levou a polemizar com outros profissionais do urbanismo brasileiro, notadamente seu colega, o também engenheiro-arquiteto Francisco Prestes Maia, defensor da expansão da cidade e do esquema viário radial-concêntrico. (BRESCIANI, 2010, p. 152)

Para Ficher, Prestes Maia pode ser considerado como “o Haussmann paulistano”, cuja preocupação estava voltada para o mercado imobiliário, com o aumento do adensamento e a melhoria das condições de tráfego através de obras viárias e com a abertura de grandes avenidas. (FICHER, 2005, p. 157)

Esta comparação de Ficher entre Haussmann e Prestes Maia está ligada também ao Plano de Melhoramentos Urbanos que o engenheiro elaborou para Campinas em 1934, que consistiu num plano viário que previa a destruição do centro histórico e a abertura de grandes avenidas.

As concepções teóricas de Prestes Maia evidenciadas na análise do Plano de Avenidas de 1930 para São Paulo revelam, segundo Leme, uma filiação deste profissional a diversas concepções presentes nas obras de diversos profissionais e escolas relacionadas ao ideário urbanístico difundido internacionalmente: a Escola de Chicago, fundada na década de 1920, que tinha como elementos principais os ecologistas urbanos Robert Park, Roderick Mackenzie e Ernest Burgess; Daniel Burnham e o movimento *City Beautiful* e *City Monumental*; Haussmann – o famoso prefeito de Paris; Le Corbusier;

Ebenezer Howard; Gropius e as legislações alemã e inglesa do início do século XX. (SALGADO, 2014 *apud* LEME,1990, p. 30)

Segundo Ricardo Badaró, Prestes Maia ressaltou a importância de se considerar a experiência estrangeira no que fosse cabível, considerando como as mais significativas da época a alemã e a norte-americana. Sobre a experiência alemã, ele apontava como a mais adiantada em termos de engenharia viária e a americana como a que possuía “[...] a mais perfeita regulamentação para disciplinar as construções e a expansão urbana.” (BADARÓ,1996, p. 50)

Prestes Maia, grande defensor das obras viárias, foi um dos poucos urbanistas brasileiros a colocar em prática grande parte dos seus projetos formulados, como a implementação do Plano de Avenidas da cidade de São Paulo, conforme esclarece Mariza Varanda Teixeira Carpintéro. (CARPINTÉRO, 2010, p. 179).

Na percepção de José Marinho Nery Junior sobre as obras e os princípios do urbanismo veiculados pelos urbanistas Prestes Maia e Anhaia Mello, há uma diferença substancial em relação às concepções do planejamento urbano e do zoneamento que estavam em construção e debate nos EUA e na Europa, onde havia a preocupação com a questão social, a habitação da classe operária, notadamente nos países europeus e o zoneamento que se estendia por toda a cidade, ao contrário do que ocorreu na cidade de São Paulo, onde o *zoning* foi aplicado pela primeira vez somente nas áreas consideradas como nobres (Jardim América, Jardim Europa, Av. Paulista) em 1931. Dessa maneira, os “[...] problemas urbanos que preocupavam os urbanistas paulistanos, diziam respeito, sobretudo, à cidade da burguesia, aos bairros residenciais das classes de alta renda [...]” (NERY JR.,1998, pp. 15-6)

Prestes Maia elaborou planos para as cidades de Santos em 1947, Campos do Jordão em 1935, e para Campinas em 1934, para o qual se volta este estudo. Na sequência, apresentamos a proposta do urbanista para cidade de Campinas elaborada em 1934: O Plano de Melhoramentos Urbanos.

2.7.1 A Exposição Preliminar de Prestes Maia do plano para Campinas de 1934

A contratação do engenheiro Francisco Prestes Maia para elaborar um plano de remodelação para Campinas já estaria acertada em março de 1934, portanto quatro meses após a conferência proferida pelo engenheiro ferroviário Carlos W. Stevenson no Rotary Club da cidade em novembro de 1933. No momento desta conferência, Carlos Stevenson era presidente do Conselho Consultivo Municipal, do qual esteve à frente entre 30 de outubro de 1933 e 13 de julho de 1936, tendo também presidido o mesmo conselho entre 14 de março de 1932 até 30 de julho de 1932.

Conforme já mencionado, a contratação de Prestes Maia em abril de 1934 fora firmada após negociações entre o Conselho Consultivo Municipal e o interventor federal Armando de Salles Oliveira, que autorizou a Secretaria de Viação e Obras Públicas do Estado de São Paulo a negociar os trabalhos do urbanista em Campinas. Neste momento, o prefeito nomeado era o engenheiro Perseu Leite de Barros (03/09/1933-17/08/1934), Chefe da Diretoria de Obras e Viação de Campinas.

No dia 15 de abril de 1934, o jornal O Estado de São Paulo publicou uma matéria informando que no dia anterior 14 de abril, a convite do prefeito representantes dos jornais locais e paulistanos haviam se reunido no salão nobre da prefeitura de Campinas para que os trabalhos que Prestes Maia iria realizar na cidade lhes fossem informados. Este evento contou com a presença do urbanista, quando ele apresentou as suas primeiras propostas contidas no seu Relatório Preliminar. (O ESTADO DE SÃO PAULO, 1934, p. 2)

O estudo preliminar elaborado por Prestes Maia foi publicado no Relatório das Atividades da Prefeitura de 1934, apresentado pelo prefeito José Pires Netto, cuja publicação data de 1936, na parte correspondente ao “Relatório Parcial” da Diretoria de Obras e Viação do município, cujo diretor era o engenheiro Perseu Leite de Barros. Este estudo fora entregue à municipalidade (Conselho Consultivo/Diretoria de Obras e Viação) para apreciação e discussões acerca das necessidades da cidade. Neste Relatório Pires Netto justifica a contratação do engenheiro:

Sendo este um problema de importancia capital para uma cidade como Campinas, cujo crescente desenvolvimento não padece duvidas, esta Prefeitura incumbiu de estudar **um plano urbanistico** que correspondesse ás necessidades locais o conhecido tecnico especializado nesse assumpto, Dr. F. Prestes Maia. (NETTO, 1934, p. 18, grifo nosso)

Prestes Maia apresentou ao então prefeito de Campinas Perseu Leite de Barros (07/09/1933-17/08/1934)¹⁰⁶ a metodologia de seu trabalho de consultoria logo após o acerto político e financeiro sobre sua proposta. Posteriormente, este escopo de seu trabalho profissional seria denominado Programa do Plano da Cidade. (SANTOS, 2002, p. 279)

Com a escolha do urbanista, um novo código de obras foi aprovado em 1934, em substituição a lei nº 43, de 27 de agosto de 1895, considerada como o primeiro código de obras de Campinas. No mesmo relatório de 1934, o prefeito José Pires Netto esclarece sobre a aprovação da nova lei na forma do Decreto nº 76, de 16 de março de 1934:

Em 16 de Março do exercicio de 1934, após aprovação do Conselho Consultivo, pelo Decreto Nº 76 entrou em vigôr o “CODIGO DE CONSTRUCÇÕES” neste Municipio, que é uma separata do “Codigo de Posturas Municipaes”. Trata-se de um importante trabalho de indiscutivel valor tecnico e larga visão, capaz de **manter prolongada actuação sobre o assumpto que versa, por mais que a cidade progrida e se modernise**. (NETTO, Relatório, 1934, p. 23, grifos nossos)

O prefeito Pires Netto enfatizando o valor técnico do novo código afirmou que este seria, por sua visão muito ampla, passível de ser utilizado por um longo período. Sobre os agentes técnicos responsáveis pela elaboração do código, o prefeito continua:

A elaboração do “Codigo de Construcções” esteve a cargo de uma comissão composta pelos distintos engenheiros Drs. **Carlos William Stevenson, Hoche Segurado e Lix da Cunha**, nella tomando parte, também, o **Chefe da Repartição de Obras e Viação**. Seria óbvio consignar aqui, que essa comissão desempenhou-se com relevante galhardia da incubencia que recebeu, ficando a administração municipal a lhe dever tão util quão proficiente trabalho. (NETTO, Relatório, 1934, p. 23, grifos nossos)

¹⁰⁶ No momento da contratação de Prestes Maia o prefeito de Campinas era Perseu Leite de Barros, porém o Relatório das Atividades Municipais de 1934, no qual se encontra a Exposição Preliminar de Prestes Maia somente seria publicado em 1936.

Vale destacar que os engenheiros mencionados pelo prefeito, durante um tempo razoável irão atuar tanto na esfera pública como em suas próprias empresas, como é o caso de Lix da Cunha e Hoche Segurado¹⁰⁷. O engenheiro Carlos Stevenson, funcionário da Cia. Mogiana de Estradas de Ferro, no final de 1933, apresentou sua proposta para a remodelação de Campinas, uma proposta estritamente viária, durante uma conferência no Rotary Clube da cidade. Sobre o chefe da Repartição de Obras e Viação, cujo nome não foi mencionado pelo prefeito, era Perseu Leite de Barros, que também ocupou o cargo de prefeito no mandato anterior ao de Pires Netto e esteve no comando da repartição desde 1926.

O Código de Construções de 1934, aprovado ainda durante a gestão do prefeito Perseu Leite de Barros, contou em sua elaboração com a colaboração do então prefeito como técnico e chefe da Repartição de Obras e Viação e foi construído tendo como parâmetro o Código Arthur Saboya¹⁰⁸ de 1929, elaborado para a cidade de São Paulo, durante a gestão do prefeito José Pires do Rio (16/01/1926-24/10/1930). (ZAKIA, 2012, p. 64)

O novo código forneceu as bases legais para o início da verticalização da área central de Campinas, estabelecendo as regras para a altura dos edifícios, novos recuos nas vias públicas e estética das edificações, novas tipologias, dimensões dos lotes de acordo com o que se considerava como moderno naquele momento.

O novo Código de Construções consiste num documento formado por 449 artigos, 2 apêndices, sendo Apêndice nº 1 relativo à definição do perímetro da cidade e povoações, ou seja, incluindo o Arraial dos Souzas, Valinhos, Rebouças (atual Sumaré), Cosmópolis, Joaquim Egídio e José Paulino. O Apêndice nº 2 constitui-se num glossário com definições sobre altura, alinhamento, construção,

¹⁰⁷ Hoche Néger Segurado, engenheiro civil formado pela Escola Politécnica de São Paulo em 1919.

¹⁰⁸ O Código de Obras Arthur Saboya lançado através da lei nº 3.427, de 19 de novembro de 1929, e composto por 595 artigos, determina as normas sobre construções particulares, altura dos edifícios, divide a cidade em zonas (*zoning*), construções e alinhamentos em vias públicas, altura das edificações, demolições, vistorias, construtores, arquitetura das fachadas, entre outros aspectos. Este código é assim chamado devido ao seu autor, o engenheiro Arthur Saboya (1875-1952), diretor de obras públicas da cidade de São Paulo.

habitação, entre outros termos técnicos. Ainda conta com um Índice Remissivo ou Alfabético. (CODIGO DE CONSTRUCÇÕES, 1935)

Orosimbo Maia mais uma vez aparece como protagonista nas questões relacionadas ao urbanismo em Campinas. Durante a sua última gestão como prefeito, entre 10 de abril de 1931 e 01 de outubro de 1932, foi o responsável pela encomenda do novo Código de Construções conforme consta no Relatório de 1934, apresentado pelo prefeito José Pires Netto:

CODIGO DE CONSTRUCÇÕES. A convite do então Prefeito, Sr. **Orosimbo Maia**, foram commissionados os Engenheiros Carlos W. Stevenson, Hoche Neger Segurado, Lix da Cunha e o Eng.º Chefe da R. O. V., para o estudo de um novo código de construções para o Município. Após exaustivo estudo do assumpto, a comissão apresentou o seu trabalho que, por circunstancias diversas, só entrou em vigor, após aprovação do D. C. Consultivo, com o Decreto n.º 76 de 16 de Março de 1934. Os Eng.os C. W. Stevenson, Lix da Cunha e H. N. Segurado são credores dos nossos melhores agradecimentos pelo utilissimo trabalho prestado a administração Municipal. (NETTO, Relatório, 1934, pp. 84-5, grifo nosso)

Sobre as circunstâncias diversas mencionadas por José Pires Netto, quando Orosimbo Maia propôs que um novo código de construções fosse elaborado, é exatamente o momento da guerra paulista, iniciada em 9 de julho de 1932 e terminado em outubro do mesmo ano. No momento desta última passagem de Orosimbo Maia pela prefeitura de Campinas o interventor no estado de São Paulo era o então governador aclamado pelos paulistas Pedro de Toledo, e durante o período do Movimento Constitucionalista de 1932, passou a ocupar o cargo em 10 de julho, um dia após o início do conflito até o dia 02 de outubro do mesmo ano, após a rendição dos paulistas.

Além do mais, os prefeitos, bem como os interventores federais nos estados que os nomeavam, eram trocados constantemente de acordo com os interesses da ocasião e, com o governo provisório cada vez mais autoritário, os municípios eram colocados, muitas vezes, numa posição de “reféns”, especialmente pela falta de diálogo com o interventor federal no estado que, no caso de São Paulo, não representava os anseios dos grupos dominantes. Nem era paulista.

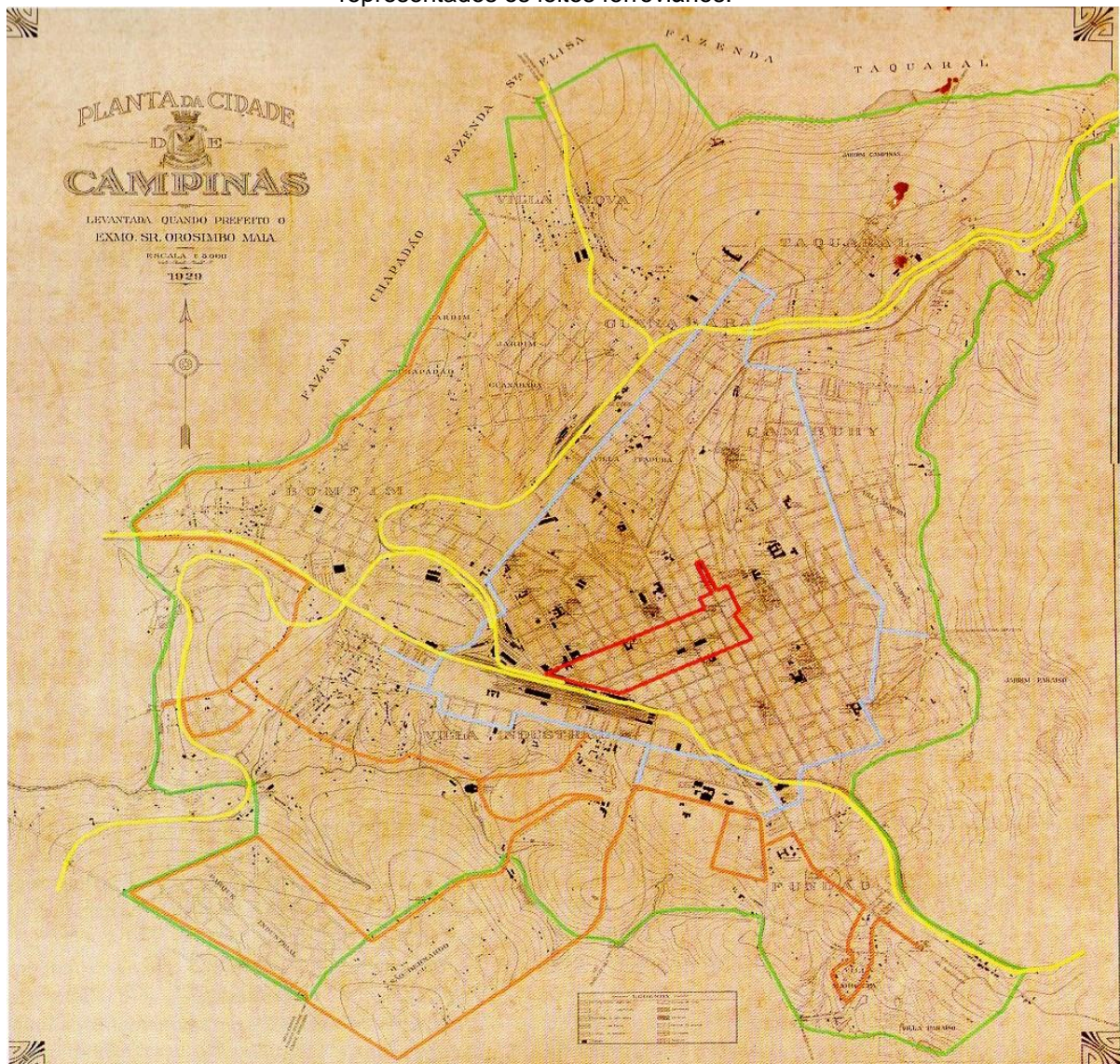
O novo código dividiu a cidade em quatro zonas:

[...] de acôrdo com sua posição e as condições correspondentes das ruas nas mesmas contidas.” As zonas foram definidas como central –

1ª zona; zona limitada internamente pela zona central e externamente por um perímetro determinado – 2ª zona; 3ª zona e 4ª zona, definida como de “transição”, até os limites da cidade, dentro da sua planta. (CÓDIGO DE CONSTRUÇÕES, 1934, pp. 4; 137-40)

Na Figura 46, podemos observar como ficou a divisão do perímetro da cidade de acordo com o novo código de 1934, anteriormente apresentado na forma do Decreto nº 71, de 15 de fevereiro de 1934, conforme apresentado por Luiz Cláudio Bittencourt:

Figura 46: Planta Cadastral de Campinas de 1929. Decreto nº 71, de 15 de fevereiro de 1934, que estabeleceu a divisão da cidade em 4 zonas. Em vermelho, a 1ª zona, ou central, em azul a 2ª zona, em ocre a 3ª zona e em verde, a 4ª zona, ou de transição. Em amarelo estão representados os leitos ferroviários.



Fonte: BITTENCOURT, Luiz Cláudio. Riscando a cidade. Campinas: UNICAMP/CMU-Publicações, Editora Arte Escrita, 2009, p. 80.

O Código de Construções de 1934 seria, portanto, o instrumento legal que garantiu uma nova maneira de uso do solo da área urbana de Campinas, bem como a verticalização da área central e a remodelação do sistema viário da cidade.

Anteriormente, durante a gestão do prefeito nomeado Alberto Cerqueira Lima (01/10/1932-07/09/1933) foi criada a Seção de Cadastro da Prefeitura, como mais um aparato técnico-burocrático que acompanharia o trabalho realizado pelos engenheiros Jorge de Macedo Vieira e Carl Alexander Oelsner, referente ao novo emplacamento e a planta cadastral de 1929.

Neste relatório, como parte integrante do “Relatório Parcial” da Diretoria de Obras e Viação do município encontra-se o estudo preliminar elaborado por Prestes Maia. O estudo fora entregue à municipalidade, mais especificamente ao Conselho Consultivo e à Diretoria de Obras e Viação para apreciação e discussões acerca das necessidades da cidade. Ainda consta no Relatório de 1934:

URBANISMO. A Prefeitura entregou ao Eng.º Architecto F. Prestes Maia o estudo do plano **urbanístico** de Campinas. Este estudo obedece á orientação geral esboçada no programa apresentado á Prefeitura pelo **urbanista** [...]. O plano será concluído em cerca de 12 mezes de estudos. Tendo havido uma interrupção de 2 mezes nos trabalhos, por motivos particulares ao urbanista, possivelmente o plano será apresentado no 2.º semestre de 1935. (NETTO, Relatório, 1934, p. 83, grifos nossos)

Dessa maneira, a escolha do urbanista responsável pelo plano de remodelação de Campinas já estava acertada com então professor da Escola Politécnica de São Paulo Francisco Prestes Maia.

Prestes Maia inicia sua exposição preliminar do plano encomendado para Campinas apresentado no Relatório do prefeito José Pires Netto de 1934, ressaltando que o lançamento de estudos urbanísticos deveriam ser solenidades cívicas. Ainda, o engenheiro comenta que tal solenidade marcaria o “início de uma vida urbana consciente e organizada”, remetendo ao fato de que a cidade tradicional era caótica e precisava se modernizar.

Na antiguidade a fundação duma cidade era uma solenidade religiosa e não se realizava antes de se afirmarem os augures que os Deuses eram propícios. Podemos fazer um paralelo: hoje é a inauguração dos estudos urbanísticos que pode ser considerada uma solenidade cívica,

porque marca o início de uma vida urbana consciente e perfeitamente organizada. (MAIA, 1934, p. 89)

E assim se procedeu. Uma grande exposição em homenagem ao bicentenário da cidade de Campinas foi idealizada e realizada em 1939, servindo também como um espaço para a divulgação do Plano de Melhoramentos Urbanos de 1934, aprovado pela municipalidade em 1938, através do Ato nº 118, de 22 de abril de 1938.¹⁰⁹

No mesmo relatório de 1934, Prestes Maia apresenta algumas definições dos seus estudos de urbanismo para Campinas, bem como as características do plano em fase de elaboração:

O plano deve ser muito compreensivo, isto é, abranger todos os aspectos gerais da vida da população e estender-se a todo o município, embora dando o especial destaque á cidade e aos seus aspectos materiais.

Hoje a tendência é para conceber o “urbanismo” no sentido lato. Elle está longe de resumir-se a um **plano de ruas**: todos os fatos e aspectos urbanos e municipais se entrelaçam.

Como o desenvolvimento duma cidade é determinado pelas condições e possibilidades (principalmente economicas) do município e da região, resulta que um plano de urbanismo bem pensado deve enquadrar-se num plano – embora muito sumario – regional. No nosso caso diremos “municipal” para não complicar. (MAIA, 1934, pp. 89-90, grifos nossos)

Neste trecho, Prestes Maia coloca a ideia do *comprehensive planning*, muito difundida pelos norte-americanos desde a década de 1920. Mais adiante, o engenheiro defende a utilidade da experiência estrangeira no momento de se pensar um plano de urbanismo: “A experiencia estrangeira é evidentemente útil, desde que o bom senso saiba pesar-lhe o valôr. Dos exemplos coloco em primeiro lugar o americano e o alemão.” (MAIA, 1934, p. 90)

Assim como Anhaia Mello, Prestes Maia via na experiência norte-americana o melhor exemplo de legislação sobre o urbanismo e, no caso alemão, a técnica, a engenharia. Os dois urbanistas tiveram sua formação na Escola Politécnica de São Paulo, que seguia as bases do sistema germânico de ensino difundido pelo Polytechnikum de Karlsruhe em 1832, com variações da escola de Zurique em 1824. De acordo com Ficher, este sistema teria sido adotado por um dos fundadores e primeiro diretor da Escola Politécnica Antonio

¹⁰⁹ Sobre a Exposição-Feira do Bicentenário de Campinas, de 1939, trataremos mais adiante, bem como do Ato nº 118.

Francisco de Paula Souza, diplomado engenheiro civil pelo Polytechnikum de Karlsruhe em 1868. (FICHER, 2005, p. 26)

O urbanista continua sua explicação sobre o plano que, segundo ele, deve ser “[...] técnico. Poderíamos dizer “científico”, isto é: a) – estribado em estatísticas e investigações mais ou menos minuciosas; b) – baseado em critérios precisos; c) – orientado na experiência estrangeira no que fôr cabível.” (MAIA, 1934, p. 90)

Ele ainda continua explicando o caráter técnico do plano:

Importa acentuar esse caráter “técnico” em contraposição ao “sentimental” ou de “palpite” a que não escapam habitualmente os leigos. E mesmo alguns profissionais... Embora o inquerito (*survey*) cívico e técnico não determine estritamente o plano, é sempre uma referência valiosa para precisar e esclarecer as questões. Maior ainda que a utilidade imediata será a sua utilidade futura, como elemento comparativo, quando se proceder á revisão do plano, – coisa necessária a grandes intervalos para atender tanto á evolução natural das ideias como a experiência local. (MAIA, 1934, p. 90)

Prestes Maia ainda afirma que o plano deve ser prático, atendendo as possibilidades econômicas e às exequibilidades financeiras e legais, além das necessidades gerais do município. Afirma ainda que a implantação do plano deveria ocupar um espaço de tempo dilatado, podendo ser variável, ou seja, entre 25 e 50 anos. “Esta condição, a que o leigo não está habituado, muda muito a perspectiva das cousas. A execução gradual de muitas obras e um critério [sic] “plano de ação” acabarão por convencer os mais tímidos.” (MAIA, 1934, pp. 90-1)

O urbanista ainda aponta para uma série de aspectos necessários para a elaboração do plano como coleta de dados que “[...] visa obter o maior número de dados possível, já elaborado, sobre a cidade, seu desenvolvimento, suas riquezas suas necessidades.”; sobre o inquérito cívico (*survey*) e técnico:

[...] é também uma coleta, porém ativa e organizada; parte pode ser feita por meio de funcionários municipais, parte por consulta a pessoas, instituições e repartições competentes ou interessadas. Campinas conta, dentre seus filhos e moradores, com uma **plêiade de técnicos distintíssimos, cujo concurso será inapreciável.** (MAIA, 1934, pp. 91-2, grifos nossos)

Além de explicar sua concepção sobre o *survey*, Prestes Maia enfatiza que Campinas possuía os profissionais técnicos muito qualificados, engenheiros

civis, engenheiros-arquitetos, entre outros ligados aos trabalhos de remodelação urbana. Vale destacar que dentre os diversos profissionais da cidade, como Hoche Neger Segurado e Perseu Leite de Barros, talvez tenham conhecido Prestes Maia, que se formou na Escola Politécnica de São Paulo, em 1917, e esses dois engenheiros formaram-se pela mesma instituição em 1919. (ZAKIA, 2012, p. 103)

Dentre os aspectos apresentados pelo engenheiro estaria a apreciação e síntese dos trabalhos anteriores realizados na cidade como “[...] tabelas, graficos, comparações, conclusões, etc.”, pois esses esboços preliminares

[...] são tentativas para fixar ideias, partindo de preferencia das grandes linhas. A marcha inversa, que parte de detalhes para conseguir efeitos imediatos, é condenavel. Essas tentativas devem ser numerosas em Campinas, onde o problema parece-me menos determinado e mais difícil que em outras cidades que eu tenho examinado. (MAIA, 1934, p. 92)

Nesta passagem, o engenheiro critica o estado geral da cidade e também as intervenções realizadas sem um plano urbanístico delineado, o que tornaria, segundo ele, o trabalho mais complicado.

Além do plano propriamente dito, os outros aspectos levantados eram a exposição de recursos, exposição geral ou relatório:

[...] A exposição de recursos trata das leis de expropriação, das leis de regulamentação, dos recursos fiscais, dos planos de ação. [...] O relatório final deve comportar: noções gerais do assunto, resumo dos trabalhos, explicação do plano. Deve visar a publicação. (MAIA, 1934, p. 92)

Assim como Anhaia Mello, Prestes Maia defendia a propaganda para o convencimento do público em relação aos planos urbanísticos. Ainda, sobre a propaganda o urbanista argumenta que: “[...] far-se-á por meio de artigos, palestras, inqueritos populares pela imprensa, publicação do relatório, etc.” (MAIA, 1934, p. 92)

Prestes Maia ainda defende que se considerasse as conclusões dos trabalhos de forma provisória até a última fase de implementação do plano, pois alterações poderiam ocorrer de acordo com as necessidades do momento. Por esse motivo ele defendia os estudos complementares e eventuais, ou seja, “[...]”

questões gerais tais como governo municipal e organização técnica e administrativa, detalhes mais importantes, adaptações, etc.” (MAIA, 1934, p. 91)

Ainda continua argumentando que o plano que será elaborado sob sua responsabilidade e atendendo as questões tanto da prefeitura como da Comissão do Plano que seria formada, porém, a sua liberdade técnica deveria ser mantida.

[...] A cidade, por seus poderes, aprovará integralmente ou não o plano, ou utilizá-lo-á como julgar mais acertado. Assim permite-se maior liberdade tanto á Prefeitura como ao urbanista, evitam embaraços e delongas, e resultará maior unidade de trabalho. (MAIA, 1934, pp. 92-3)

Para finalizar sua Exposição Preliminar que também foi publicada no jornal O Estado de São Paulo em 15 de abril de 1934, Prestes Maia apresenta um elenco de aspectos que envolveriam o plano:

[...] plano summario de municipio (organização, estradas, reservas florestaes, etc.); plano da cidade (organização, zonas, rede arterial, arruamento, systema de parques, etc.); plano da cidade (leis e regulamentos de construções, de zonas, de arruamentos e circulação, etc.). (O ESTADO DE SÃO PAULO, *apud* MAIA, 1934, p. 2)

O urbanista ainda propôs estradas de rodagem, aeroportos, escolas fora da cidade e também solicitou leis e regulamentos e plantas das redes de água e esgotos e o relatório de Saturnino de Brito, sobre o seu projeto implantado em Campinas referente a estes serviços públicos. (MAIA, 1934, pp. 95-6)

A Exposição Preliminar de Prestes Maia no Relatório do prefeito José Pires Netto de 1934, representa apenas uma parte do seu trabalho proposto para Campinas. No Relatório de 1935, apresentado pelo prefeito Dr. João Alves dos Santos, cuja gestão foi de 03 de junho até 17 de julho de 1936¹¹⁰, foi apresentado uma nova versão das propostas de Prestes Maia para Campinas sob o título de Rascunho da Exposição Preliminar, onde consta a primeira parte de 1934 e mais outras propostas.

¹¹⁰ José Pires Netto esteve na prefeitura até 03 de junho de 1936, sendo substituído por Arthur de Freitas Leitão até 17 de junho do mesmo ano. Desta forma, tudo indica que Prestes Maia entregou a outra parte da sua Exposição Preliminar do plano para Campinas em 1935, ainda durante a gestão de José Pires Netto, porém, por motivos que não conhecemos, somente foi publicada pelo então prefeito João Alves dos Santos em 1936.

É importante destacar que várias mudanças foram realizadas no âmbito da administração municipal de Campinas a partir de 1934, quando foi criada a Seção de Arquitetura e Urbanismo da Diretoria de Obras e Viação de Campinas, através do Decreto nº 97 de 29 de dezembro. Em 1935, através do Decreto nº 116 de 8 de fevereiro, ocorreu a nomeação do cargo de engenheiro-arquiteto na Diretoria de Obras e Viação.

2.8 A segunda Comissão de Urbanismo

A segunda Comissão de Urbanismo de Campinas¹¹¹ foi formada durante a gestão do prefeito José Pires Netto para substituir a Comissão Consultiva do Plano da Cidade formada em 1931, através do Decreto nº 11, de 19 de fevereiro do mesmo ano, quando o mesmo Pires Netto ocupava o cargo de prefeito nomeado de Campinas. Um novo Decreto de nº 135, de 12 de agosto de 1935, criou a nova comissão.

No dia 19 de setembro de 1934, uma matéria foi publicada no jornal O Estado de São Paulo sob o título “O programa do novo Prefeito”, na qual Pires Netto informara, no dia anterior 18 de setembro, as propostas de sua administração, principalmente aquelas voltadas a questão do urbanismo.

[...] prometeu reestabelecer a comissão de urbanismo, extinta quando saíu da Prefeitura em princípios de 1931. Dessa data até a gestão do último prefeito, a questão do urbanismo fora relegada para segundo plano. Só com o dr. Perseu Leite de Barros na Prefeitura é que se tratou novamente do assumpto, tendo sido dados os primeiros passos no sentido de ser urbanizada a nossa cidade. Folgamos, agora, em verificar que o sr. Pires Netto não se descuidará desse importante assumpto, do qual depende, sem a menor duvida, o desenvolvimento local. (O ESTADO DE SÃO PAULO, 1934, p.7)

A posse dos membros da nova comissão se deu durante a primeira reunião em 19 de setembro de 1935, e todos os treze membros – mais o prefeito

¹¹¹ Antes da primeira sessão da Comissão de Urbanismo criada através do Decreto nº 135, de 12 de agosto de 1935, Prestes Maia enviou uma carta ao prefeito José Pires Netto em 5 de setembro do mesmo ano, na qual ela dá algumas orientações para a organização dos trabalhos da prefeitura no que se refere ao urbanismo, explicando que o atraso na entrega do plano também se devia porque a comissão, embora já estivesse nomeada, ainda não havia se reunido para discutir as questões relativas ao plano de urbanismo para Campinas. Reproduzimos esta carta na íntegra, que pode ser consultada no Anexo II.

José Pires Netto – foram nomeados pela Portaria nº 855 do mesmo ano. São eles:

[...] **Dr. Arthur Canguçu**, Chefe do Trafego da Cia. Paulista; **dr. Horacio Costa**, Inspector Geral da Cia. Mogiana; Dr. Lino de Moraes Leme, representante da classe dos advogados; **dr. Edmundo Barreto**, representante da imprensa de São Paulo; **José Alves Teixeira Nogueira**, representante dos Proprietarios de Immoveis; dr. **Perseu Leite de Barros**, Director da D.O.V; dr. Cyro Lustosa, Director do D.A.E; dr. **Manoel Galvão**, gerente da Cia. Telephonica Brasileira, districto local; dr. **Sylvino de Godoy**, representante do Commercio e da Industria; dr. João da Silva Monteiro, Superintendente da Cia. de Tração, Luz e Força; dr. **Francisco de Arruda Roso**, Delegado de Saúde; dr. Antonio Bernardes de Oliveira, representante da Sociedade de Amigos da Cidade e Antonio J. Ribeiro Junior, representante da Imprensa Local. (ACTA DA COMMISSÃO DE URBANISMO, 1935, fls.1, v, grifos nossos)

Como pode ser observado, todos os nomes destacados no trecho da Ata da Comissão de Urbanismo fizeram parte da extinta Comissão Consultiva do Plano da Cidade de 1931, assim como o prefeito José Pires Netto que mais uma vez havia sido nomeado para o cargo. Assim, observamos a continuidade tanto dos técnicos como de representantes de diversos setores da sociedade, conforme já sugerido por Anhaia Mello em 1931, pois para o desenvolvimento de um plano de remodelação da cidade seria necessária a colaboração de todos os setores da sociedade, particularmente aqueles que mantinham estreitas relações com o poder local, funcionários municipais, o prefeito e a burocracia de formação técnica, que daria um novo perfil à condução dos planos nas cidades, bem como da sua administração como um todo.

Dando prosseguimento a reunião da comissão, o prefeito informa que o engenheiro Carlos W. Stevenson também fora nomeado para a Comissão de Urbanismo, porém não compareceu à reunião por motivos de saúde. Vale destacar que Carlos W. Stevenson foi presidente do Conselho Consultivo Municipal e também autor de uma proposta de remodelação viária para Campinas, apresentada durante uma conferência no Rotary Clube da cidade no final do ano de 1933. Foram então eleitos por unanimidade o presidente da comissão Carlos W. Stevenson; Arthur Canguçu, vice-presidente e João da Silva Monteiro, com secretário. (ACTA DA COMMISSÃO DE URBANISMO, 1935, fl.3)

A segunda sessão da Comissão de Urbanismo de Campinas ocorreu no dia 21 de outubro de 1935, contando com a presença de Francisco Prestes Maia,

“[...] Urbanista encarregado da organização do plano de remodelação da cidade [...]” e demais membros da comissão, incluindo o prefeito. A sessão foi presidida pelo vice-presidente Arthur Canguçu e foram apresentados os novos membros: “[...] **Lix da Cunha**, representante dos engenheiros architectos; Azael Lobo, representante da classe medica e Theodureto de Camargo, representante da agricultura [...]” (ACTA DA COMMISSÃO DE URBANISMO, 1935, fl.7, grifo nosso)

Prestes Maia apresentou rapidamente nesta sessão o seu plano de trabalho e, para próxima sessão, prometeu que levaria questões que seriam distribuídas entre as comissões dos assuntos relacionados ao plano para que fossem discutidas entre ele e as comissões. Os vários assuntos que o urbanista desejava discutir, depois de aprovados, seriam encaixados no projeto geral.

[...] Este aprovado pela Comissão, será depois submettido á aprovação definitiva, pelo Poder Legislativo, tendo-se, assim o **“Master Plan”**. Valendo-se da pratica que possui do assumpto, propõe esta forma para maior facilidade dos trabalhos. Deseja ter contacto frequente com cada sub commissão, pois seu interesse é conhecer o pensamento de todos. [...] (ACTA DA COMMISSÃO DE URBANISMO, 1935, fl.9, grifo nosso)

Desta forma, Prestes Maia propõe um trabalho coletivo na elaboração do plano definitivo para Campinas. No entanto, o urbanista causa um certo receio num dos membros da Comissão de Urbanismo. O Dr. Lino Moraes, representante dos advogados, argumenta que “[...] seria conveniente a Comissão conhecer desde logo o projecto geral, para depois cuidar das minucias.” Em seguida, o urbanista responde que “[...] com as primeiras questões, apresentará um esboço do plano geral. [...]” (ACTA DA COMMISSÃO DE URBANISMO, 1935, fl. 10)

Vale lembrar que Prestes Maia apresentou à municipalidade uma Exposição Preliminar do plano para Campinas em 1934, e no Relatório de 1935 foram apresentados mais alguns aspectos do plano, embora tenha sido publicado com o mesmo título de Exposição Preliminar.

As comissões anteriormente referidas eram subcomissões dentro da Comissão de Urbanismo, formadas de acordo com as especialidades de cada membro, quais sejam:

- **Justiça e Redação:** Emundo Barrento, Sylvino do Godoy e Lino de M. Leme;

- **Obras, Estética e Viação:** Horacio A. Costa, Lix da Cunha e Perseu L. de Barros;

- **Águas e Esgotos:** Cyro Lustosa, Francisco A. Roso e Antonio J. Ribeiro Junior;

- **Higiene:** A. Bernardes de Oliveira, Azael Lobo e Francisco A. Roso;

- **Força, Luz Elétrica, Rádio e Telefonia:** João Silva Monteiro, Arthur G. Canguçu e Manuel Galvão.

- **Finanças:** José A. Teixeira Nogueira, Horacio A. Costa e Theodureto de Camargo. (COMISSÃO DE URBANISMO, 1935)

Após a definição das subcomissões, a Comissão de Urbanismo voltou a se reunir no dia 8 de novembro de 1935, também com a presença de Prestes Maia. (ACTA DA COMISSÃO DE URBANISMO, 1935, fl.12)

Em vista da elaboração e implantação de um plano de remodelação para Campinas e aproveitando a presença do urbanista, algumas questões foram levantadas. Lino de Moraes Leme, representante dos advogados e integrante da subcomissão de Justiça e Redação, sugere que o urbanista apresente o esboço do plano para Campinas para que as subcomissões possam analisa-lo e fazer sugestões quanto ao mesmo e discutir, junto ao urbanista, a pertinência do assunto. Prestes Maia, no entanto, esclarece como os trabalhos deveriam ser conduzidos:

[...] o urbanista não pode improvisar um plano geral de melhoramentos, apresentando-o de prompto. Ele terá que ouvir attentamente as aspirações geraes, traduzidas pelas diferentes sub-commissões, para depois considerá-las, organizar o esboço-tipo. Este terá de ser a concretização das aspirações manifestadas. (ACTA DA COMISSÃO DE URBANISMO, 1935, fl. 10)

Em meio a intensas discussões sobre o assunto, Prestes Maia ainda afirma que o seu papel em relação ao plano de remodelação da cidade era mais de [...] coordenador do que de creador.” (ACTA DA COMISSÃO DE URBANISMO, 1935, fl. 12)

Nota-se que a comissão ansiava para analisar o plano proposto para Campinas e que o urbanista ainda não havia entregue ao menos o “esboço-tipo”, e que procurava um diálogo entre ele e a referida comissão.¹¹²

Após a discussão, Prestes Maia apresenta um esquema para o plano urbanístico de Campinas. O urbanista inicia seu “schema” no qual menciona considerações gerais: “[...] Caracter extensivo do urbanismo. Caracter de racionalização. Evolução do significado (city-beautiful á organização).” (ACTA DA COMISSÃO DE URBANISMO, 1935, fl. 13)

Após a apresentação de parte do seu esquema, Prestes Maia elogiou o trabalho de Carlos Stevenson sobre o urbanismo em Campinas. Ele se referia à conferência no Rotary Club da cidade em 1933. Depois, distribuiu cópias do seu esquema entre os membros das subcomissões para que fosse analisado. (ACTA DA COMISSÃO DE URBANISMO, 1935, fl. 13)

Na sessão de 22 de novembro de 1935, Prestes Maia continuou a sua exposição do “schema do Relatório de Urbanismo” e na sessão seguinte de 6 de dezembro, apresentou uma planta da cidade com suas propostas nela assinaladas. A planta em questão era justamente a Planta Cadastral de 1929, de autoria de Jorge de Macedo Vieira e Carl A. Oelsner. Assim, o urbanista forneceu informações sobre o plano viário para Campinas. (ACTA DA COMISSÃO DE URBANISMO, 1935, fls. 15-6)

No Relatório de 1935 do prefeito João Alves dos Santos, publicado em 1938, no Rascunho da Exposição Preliminar Prestes Maia explica seu trabalho técnico:

Vamos agora encarar concretamente uma parte do plano, aquelle que temos chamado de “plano material”, limitando-nos ainda, por necessidade de clareza, aos pontos principaes e ás grandes linhas. É importante relembrar que **esta exposição não tem caracter de projeto nem proposta formal**. Conforme idéas já expendidas sobre a verdadeira função das differentes entidades que concorrem no estudo da cidade, **o papel do plano preliminar [...] é apenas o de constituir guia e referencia para melhor coordenação daquellas “manifestações das aspirações collectivas” que cabem á Comissão de Urbanismo.**

¹¹² Ao analisar a documentação referente às propostas de Prestes Maia, nos deparamos com o Relatório de 1934, onde foi publicada a “Exposição Preliminar” e o Relatório de 1935, publicado como “Rascunho da Exposição Preliminar”; na ata da Comissão de Urbanismo, Prestes Maia apresenta seu “schema”, referente aos aspectos já expostos nos relatórios mencionados.

Observar que este plano é um tanto **schematico**, que **os traçados na planta são simplificados** e, nos detalhes, fóra de escala precisa. Observar ainda que alguns traçados figuram simultaneamente com as variantes, embora trate-se de uma **alternativa**. (MAIA, 1938, p. 69, grifos nossos)

Sobre o plano esquemático o urbanista destaca que este não possuía um caráter de projeto, tampouco de uma proposta formal, ou seja, seria apenas um esboço, pois o plano de remodelação, pelo que ele sugere, seria construído em conjunto com a Comissão de Urbanismo e de acordo com as necessidades e aspirações da cidade. O urbanista utilizou a Planta Cadastral de 1929 para apresentar sua proposta de plano material, ou seja, o plano viário a partir de traços muito simples (Figura 47):

Figura 47: Observa-se assinalado sobre a planta de 1929 o plano de remodelação proposto por Prestes Maia em 1935. Na cor verde foi destacado o sistema de parques; na cor azul, o esquema viário, composto pelas radiais central, interna e externa e na cor vermelha, as avenidas centrais.



Fonte: BITTENCOURT, Luiz Cláudio. Campinas Centro Histórico: Rupturas e (Des)Continuidades. In: Oculum Ensaios. Campinas: História do Urbanismo. FAU PUC-Campinas, jan. 2002, p. 135.

Ao apresentar a planta à Comissão de Urbanismo Prestes Maia esclarece sua proposta, conforme consta na ata da reunião da referida comissão no dia 22 de novembro de 1935:

[...] Escolhe como ponto inicial de sua palestra a estrada de rodagem de São Paulo, cuja entrada deverá ser arborizada, afim de produzir um aspecto agradável antes de chegar ao Hospital de Isolamento. Descreve a seguir a perimetral externa, que devera estabelecer melhor ligação entre os diferentes bairros, sem atravessar a cidade. Esta perimetral atravessa o bairro do Fundão, corta depois a linha da Paulista, desce por uma encosta de declive não muito suave, e chega ao corrego do Novaes. (ACTA DA COMISSÃO DE URBANISMO, 1935, fls. 16)

No Relatório de 1935, o urbanista apresenta mais detalhadamente a questão da “entrada da cidade” do qual destacamos alguns aspetos relevantes:

O trecho da rodovia S.Paulo-Campinas, mais próximo á cidade deverá ser tratado mais como alameda ou avenida do que como rodovia. [...] Procurar um aspecto mais agradável, e, se possível, mesmo um pouco monumental, por se tratar da “entrada” da cidade. [...] Previsão de alargamento para no mínimo 4 vias [...] Pracinha e motivo na entrada da cidade propriamente dito. [...] (MAIA, 1935, p. 70)

Além da questão viária propriamente dita, o urbanista ainda propõe soluções estéticas considerando que trariam um aspecto mais agradável neste ponto da cidade.

Um dos pontos mais interessantes do plano apresentado por Prestes Maia é justamente sobre o centro da cidade, no qual o urbanista aponta suas impressões sobre esta área que ele considerava a mais complicada para realizar as intervenções para a remodelação de Campinas:

[...] A Cidade de Campinas oferece especiaes dificuldades a uma solução perfeita e elegante, mais que muitas cidades maiores e comparavelmente mais defeituosas. Os problemas em Campinas são mais indeterminados do que alhures. A planta é um reticulado uniforme de ruas todas estreitas e com poucos pontos notaveis. Não ha diretrizes absolutamente obrigatorias, nem a topographia indica ou facilita grandes possibilidades. (MAIA, 1935, p. 90)

E as críticas não pararam por aí:

A gravidade dos problemas é assaz grande para requerer melhoramentos, mas, por outro lado, assaz pequena para admitir soluções muito caras e decisivas. A importância da cidade é média, juntamente nessa espécie de **ponto-morto**, que não aconselha a deixar tudo como está (como nas cidades estacionarias do interior), mas também levantará resistência do contribuinte, ás suggestões mais ousadas. Certas circunstancias urbanas cream problemas difficeis e cuja dificuldade augmenta com o numero. (MAIA, 1935, p. 90)

Para Prestes Maia, Campinas, ou mais especificamente sua área central, não representava mais a ideia de progresso que se esperava naquele momento. Era necessário conferir à cidade um novo aspecto diferente daquele que ela ainda apresentava, como uma cidade do século XIX, com um traçado reticulado, ruas estreitas e edificações seguindo uma proposta da arquitetura eclética que não mais representava uma cidade em vias de crescimento industrial. A ausência de grandes e largas avenidas, tão representativas na década de 1930, num momento no qual o país procurava se modernizar frente ao relativo atraso, sendo ainda predominantemente agrícola, não mais deveria ser tolerada segundo o urbanista.

Estas questões fazem parte de todo um ideário na tentativa da construção de uma identidade nacional empreendida durante a Era Vargas (1930-1945), e que se intensificaram a partir de 1937, com o Estado Novo. As cidades passaram a ter maior importância neste momento devido ao processo de industrialização, processo este desencadeado a partir do Golpe de 1930, com a tomada do poder por Getúlio Vargas e a centralização do poder. De acordo com Vera F. Rezende:

Como exigência natural, na análise sobre a Era Vargas e o campo do urbanismo, destacam-se, não só a importância assumida pelas cidades, mas também as reformas efetuadas no Estado brasileiro, o processo de centralização política e institucional e as transformações que se intensificam com a instalação do Estado Novo. O conjunto das mudanças empreendidas forma um enquadramento para a construção e consolidação do saber urbanístico e de sua aplicação [...] (REZENDE, 2012, pp. 73-4)

Ainda, o urbanista continua suas justificativas sobre o estado da cidade naquele momento utilizando-se do exemplo da cidade de São Paulo, com as propostas de remodelação em 1930, totalmente compatíveis com as condições da cidade, ao contrário de Campinas, cuja realidade estava além das propostas almejadas.

Ha, por assim dizer, uma imperfeição leve mas muito espalhada, que não pode, com um ou alguns golpes elegantes, resolver de uma vez. Ha muitos retoques parciaes a prever, e os projectos parciaes são sempre a assombração dos urbanistas. Resolvem pouco e, sommados, arruinam as finanças municipaes. São Paulo, no plano que lhe estudamos em 1930, era suceptivel de soluções absolutamente interessantes, originaes, decisivas e sobretudo, perfeitamente concordes com a topographia. (MAIA, 1935, p. 90)

Continuando sua explicação, Prestes Maia afirma que na cidade de São Paulo, ao contrário de Campinas as condições para as grandes obras de melhoramentos estavam dadas, pois

[...] O vulto dos problemas e a riqueza da cidade já permitia certas ousadias. A canalização dos rios, a perfuração das colinas, a previsão do metropolitano, o aproveitamento dos valles, a remoção das estradas de ferro e supressão dos cruzamentos de nível, a travessia dos valles centraes, tudo concorria para constituir um conjunto de obras absolutamente original, typico, notavel, grandioso, e, tudo não obstante, razoavel. [...] Em Campinas o problema é muito differente, mais impreciso e indeterminado em suas soluções. (MAIA, 1935, p. 90-1)

Prestes Maia considerava que as soluções para o caso de Campinas eram complicadas e imprecisas, ao passo que em São Paulo todos os aspectos contribuíam para a implantação do seu plano de melhoramentos, desde as condições topográficas até financeiras.

Sobre a questão da circulação viária Prestes Maia argumenta que Campinas não apresentava a mesma questão econômica que em grandes metrópoles, nas quais o congestionamento era um problema real, com grande perda de tempo e combustível e que elevavam o custo nas cidades, justificando, desta maneira, grandes obras viárias.

[...] Em Campinas, com mais forte razão, não existe nenhum problema de congestionamento. Raros pontos e em excepcionaes instantes accusam 3 vehiculos por minuto, em toda extensão da rua principal da cidade (rua 13)¹¹³, raramente se veem mais de 3 vehiculos em movimento ao mesmo tempo. As distancias sendo pequenas alcançam-se ainda os arrabaldes mais afastados em pouco mais de 5 minutos de bond ou 3 de automovel. Nas passagens de nível das ferrovias nunca se verifica um verdadeiro *engarrafamento*. As distancias sendo pequenas, o regimen dos escriptorios centraes sendo pouco desenvolvidos, o centro sendo assaz dilatado relativamente ao tamanho da cidade, e o automóvel sendo menos util nos serviços cotidianos, resulta que também o problema do estacionamento não se impõe. (MAIA, 1935, p. 93)

O urbanista considerava que não havia problemas de congestionamento de veículos em Campinas, mas em 1928, o candidato ao cargo de vereador Carlos A. Barbosa de Oliveira, numa entrevista ao jornal O Estado de São Paulo criticou as condições do tráfego de automóveis na cidade que, segundo ele, já possuía em 1927, 1.198 automóveis e quase 2 mil carroças, o que tornava o

¹¹³ Prestes Maia se refere à rua 13 de Maio, importante rua comercial do centro Campinas.

trânsito complicado, pois as suas ruas eram em sua maioria estreitas. Prestes Maia, ao que parece, considerou que não havia engarrafamentos em Campinas porque a comparou com a cidade de São Paulo, com um trânsito complicado já na década de 1930.

Para Prestes Maia, não havendo o problema de congestionamento em Campinas a seu entendimento era “[...] apenas de comodidade e de esthetica, e a ser encarado sobretudo sob o ponto de vista do desenvolvimento da urbs.” (MAIA, 1935, p. 93) Assim, considerando que todas as ruas da área central eram estreitas e desagradáveis à circulação ele propõe algumas soluções para o caso.

Basicamente Prestes Maia sugeriu para Campinas a abertura de duas avenidas centrais de grande porte, perpendiculares, com um quadrado desenhado para ser o centro cívico da cidade remodelado em sua travessia. O plano seria estruturar o futuro alargamento gradual de mais algumas ruas, ligados por um anel circular interior, um médio e outro exterior.

a) Ampliar com relativa urgência 2 ou 3 logradouros que se tornarão os logradouros principaes. Esses alargamentos obedecerão á concepção que chamaremos das “avenidas centraes”, embora o título seja um pouco pomposo demais para a cousa.” (MAIA, 1935, p. 94)¹¹⁴

Em sua proposta, Prestes Maia destaca que para a elaboração de um plano de remodelação havia duas escolas opostas: uma que favorecia o ‘*sventramento*’, ou a implantação de avenidas centrais; outra, na qual eram privilegiados os anéis viários ou avenidas circulares, perimetrais. A primeira atacava de frente os antigos centros acanhados e congestionados; a segunda propunha contornar o núcleo central, respeitando-lhe os monumentos e aspectos tradicionais, proposta esta que havia se originado na Europa, do aproveitamento de certas muralhas de circunvalações medievais.¹¹⁵ Para o urbanista, esta

¹¹⁴ b) Prever e facilitar o alargamento gradual e futuro de mais algumas ruas, obedecendo agora á concepção da perimetral. c) Melhorar isoladamente alguns trechos de conexão mais importantes. d) Limitar-se a medidas secundárias nas ruas centraes (restricções de construcções, cantos cortados, regulamentação do trafego, etc.) (MAIA, 1935, p. 93)

¹¹⁵ Para melhor entendimento da questão, reproduzimos aqui o trecho no qual Prestes Maia explica sua proposta. “Hesitei (e com o Dr. Stevenson sucedeu o mesmo) ao escolher a solução inicial. Neste assumpto ha duas escolas opostas, a do “*sventramento*” ou das *avenidas centraes* e a do *annel* ou das *avenidas perimetraes*. A primeira ataca de frente os centros acanhados e congestionados, adapta-se quando há saneamento a fazer, exemplo a dar quando as valorizações não são excessivas, quando a dilatação commercial não é de esperar tão cedo. A segunda contorna o nucleo central, respeita-lhe os monumentos e aspectos tradicionaes, evita as expropriações em áreas valorizadissimas, aproveita espaços baldios próximos, ás vezes

solução era menos intuitiva, porém “[...] mas frequentemente interessante e inteligente.” (MAIA, 1935, p. 94)

Ao comparar suas propostas para a cidade de São Paulo e Campinas, Prestes Maia argumentou que se estava enfrentado duas situações diferentes. Na primeira cidade as condições justificavam os anéis viários, o que não era o caso da segunda, pois segundo ele,

[...] o centro é mais espalhado, a topographia é mais uniforme, não ha sectores próximos isolados entre si, não ha espaços baldios annulares que facilitem as perimetraes, não ha saltos tão bruscos de preços entre o centro e a zona media, não há monumentos ou aspectos tradicionaes centraes a conservar, não há praça comercial para encher e construir condignamente, dentro de prazo curto, mais de uma ou duas avenidas. (MAIA, 1935, p. 94)

Desta maneira, ele considerou que em Campinas as avenidas centrais eram mais adequadas e que um complemento circular deveria vir como uma etapa posterior. O que aconteceu foi que ele considerou que não havia problemas de interferência e que seria uma questão de comodidade e estética, pois a questão do congestionamento deveria ser tratada essencialmente sob o ponto de vista do futuro desenvolvimento da cidade. (MAIA, 1935, pp. 94-5)

Desta forma, Prestes Maia propôs a abertura de duas largas avenidas centrais:

[...] Duas parecem mais que sufficientes uma em cada sentido principal da cidade, que é um reticulado retangular. A avenida principal deve satisfazer evidentemente a direcção principal do trafego, que liga o centro principal (Praça Indaiatuba e zona entre o Theatro e a Praça Bento Quirino) ao centro secundário (Estação). [...] Refiro-me sempre ao centro e não á zona média e á afastada, onde as cousas apresentam-se diversamente. (MAIA, 1935, pp. 95-6)

Outras soluções tinham sido pensadas e propostas, como o alargamento a partir de alguns quarteirões da rua 13 de Maio e rua Costa Aguiar, porém o custo seria muito elevado, pois era uma área já muito valorizada, especialmente na primeira rua. E ainda havia outro problema: a existência do Theatro e da Cathedral. Prestes Maia ainda afirma que a rua Costa Aguiar era pouco valorizada, porém era mal construída e já possuía largura suficiente. (MAIA, 1935, pp. 96)

esquecidos. Distribue o trafego por fóra e não por dentro. Alarga o centro em vez de consagrar centros insanaveis. [...]” (MAIA, 1934, p. 94)

A rua indicada pelo urbanista para ser alargada e transformada numa das duas avenidas centrais foi a rua Campos Salles:

A solução pela rua Campos Salles parece levar alguma vantagem às outras. Acha-se bem na faixa central, sem coincidir entretanto com as ruas mais valorizadas (ruas 13 [de Maio] e Gen. Osorio). [...] Afecta predios em geral insignificantes. Conduz directamente ao coração da cidade [...]. (MAIA, 1935, pp. 97)

Esta primeira avenida central que seria implantada a partir do alargamento da rua Campos Salles (Figura 48), faria a ligação com a estação da Cia. Paulista de Estradas de Ferro:

[...] Esta ligação podera ser por um trecho largo, normal á Estação, centrado sobre a torre ou corpo principal da futura estação, e o quando possível no centro da praça. A ligação com a Avenida Campos Salles seria por um '*rond-point*' de bom diâmetro, capaz de receber um motivo central. (MAIA, 1937, p. 97)

Figura 48: Perspectiva da Avenida Campos Salles proposta por Prestes Maia mostrando a ligação com a estação da Cia. Paulista de Estradas de Ferro através de um "*rond-point*".



Fonte: BADARÓ, Ricardo. Campinas: o despontar da modernidade. Campinas: Área de Publicações CMU/UNICAMP, 1996, p. 97.

A segunda avenida proposta por Prestes Maia seria a partir do alargamento da rua Francisco Glicério. Segundo o urbanista, a topografia de Campinas não é longitudinal e teria uma segunda direção para a ligação com os eixos rodoviários (São Paulo, Mogy). Para além da questão do tráfego de veículos, o alargamento seria adotado também por estética e para a melhor

disposição dos edifícios públicos. Desta maneira, a cidade não poderia ficar com uma única avenida central principal, pois segundo ele: “[...] Reduzir uma cidade á rua de acesso é mais ou menos como reduzir uma casa ao corredor.” (MAIA, 1935, p. 98)

Na sequência, Prestes Maia explica como se deu a escolha da referida rua Francisco Glicério, pois a rua Barão de Jaguará anteriormente proposta por Carlos Stevenson para ser alargada era muito valorizada, o que elevaria muito o custo com as desapropriações e, segundo ele, “[...] é ensinamento do urbanismo evitar ruas assim, procurando alguma paralela próxima.” (MAIA, 1935, p. 98)

E continua:

No caso parece-nos melhor a Francisco Glycerio, pelos seguintes motivos a) – corta bem ao centro a faixa central, b) – liga as duas praças mais centrais (Indaiatuba e Cathedral), c) – econômico alargamento não só nestes trechos como ainda adiante, na praça Pará, d) tem acesso directo ao S. pela ponte sobre a ferrovia Paulista, [...] e) ao N. conduz facilmente á av. do Saneamento, onde a distribuição do tráfego é fácil. (MAIA, 1935, pp. 98-9)

Após apresentar esta proposta para as avenidas centrais, o urbanista argumenta que era necessária a opinião da Comissão de Urbanismo sobre a mesma, pois somente a partir dos anseios locais que as propostas do urbanismo teriam condições de ser efetivamente implantadas. Desta forma, Prestes Maia insiste na relevância da opinião pública:

Até agora o urbanismo tem andado neste campo (**opinião pública autorizada, aspiração geral concreta**) inteiramente às cegas. Salvo apenas uma ou duas opiniões valiosíssimas mas individuais, isoladas e mesmo sobre aspectos parciais, e salvo reclamações muitas vezes sobre pontos particulares, o urbanista ignora a escala da remodelação desejada. Pessoalmente ella acha que os planos aqui expostos representam um “*maximum*”. É porém uma opinião que não deve prevalecer sem a manifestação da maioria da Comissão. (MAIA, 1935, p. 99, grifo nosso)

Para ele, a responsabilidade sobre o delineamento de um plano não deveria ser somente do urbanista, mas a partir da opinião pública como era prática comum entre os norte-americanos, pois havia quase que uma obsessão pela participação da sociedade civil nos assuntos voltados ao que se considerava como bem comum. No caso de Campinas, Prestes Maia cobra a opinião da Comissão de Urbanismo, como representante da sociedade civil.

Sobre a Praça Visconde de Indaiatuba, historicamente conhecida como Largo do Rosário, Prestes Maia propõe uma solução mais radical para a sua remodelação, ou seja, a demolição da Igreja do Rosário¹¹⁶ (Figura 49):

A solução ideal para a Praça Indaiatuba consiste em ampliá-la, **demolir a Igreja**, colocar um **edifício público numa face**. Esta seria na rua Regente Feijó, **onde existem uns prédios pouco importantes**, ou na própria área da praça actual, o que inverteria a praça. Uma solução intermedia [sic], mais barata seria colocar o edifício principal na praça e um segundo no local apontado na rua Feijó. O edifício principal por sua vez poderia ocupar quer a área actual do quarteirão da Igreja, quer o da actual praça, realizando a dita inversão.

Esta inversão seria lógica para combinar com a Avenida Campos Salles, caso esta fosse adoptada. Evitaria que a rua de acesso principal chegasse à praça principal da cidade pelos fundos, como hoje curiosamente sucede relativamente a diversos edifícios (p. ex Theatro, Cathedral, Igreja da praça Indaiatuba). Estas transformações chocam à primeira vista, mas são lógicas. (MAIA, 1935, pp. 99-100, grifos nossos)

Figura 49: Igreja do Rosário e Praça Visconde de Indaiatuba, em 1935.



Fonte: Blog Pró Memória de Campinas. Disponível em: <<http://pro-memoria-de-campinas-sp.blogspot.com.br/2010/12/ontem-e-hoje-praca-guilherme-de-almeida.html>> Acesso em: 25 maio 2014.

¹¹⁶ O histórico de construção da Igreja do Rosário nos remete a 1870, quando a população de Campinas chegava a 30 mil habitantes e as autoridades eclesiásticas decidiram por dividir os paroquianos em duas paróquias: a Paróquia do Norte, que passaria a ser denominada de Santa Cruz de Campinas, cuja sede seria a Matriz Velha, hoje Igreja do Carmo; e a Paróquia do Sul, com sede na Igreja do Rosário, enquanto a construção da Matriz Nova, hoje Catedral Metropolitana de Campinas, não estivesse concluída. Ainda, a Igreja do Rosário foi Matriz de Campinas entre 1846 e 1852, enquanto estava em construção a Matriz Nova, concluída em 1883. (LORETTE, 2003, p.65)

Entretanto, em 28 de março de 1935, o jornal O Estado de São Paulo publicou uma matéria intitulada “A questão do urbanismo”, na qual Prestes Maia declarou que não havia cogitado a demolição da Igreja do Rosário através de uma carta enviada ao jornal local Correio Popular, pois o assunto estaria causando polêmica. Então o urbanista justifica que

[...] não era exacto que tenha proposto tal medida á Prefeitura Municipal. Assim, julga prematuro qualquer alarme provocado pela noticia da demolição da egreja do Rosario, pois o assumpto nem sequer foi cogitado. (O ESTADO DE SÃO PAULO *apud* MAIA, 1935, p. 8)

Mesmo que não tenha sido cogitado antes, isto é, no mês de março de 1935, algum tempo depois durante a sessão da Comissão de Urbanismo no mês de dezembro, Prestes Maia confirma sua proposta de demolir a igreja. Apesar de ser uma proposta muito polêmica, Prestes Maia a considerou como a mais lógica, conforme já mencionado.

Assim, durante a sessão da Comissão Urbanismo de 6 de dezembro de 1935, Prestes Maia propõe a demolição da Igreja do Rosário, tal como no seu Rascunho da Exposição Preliminar publicado no Relatório de 1935. Sobre esta questão, o registro da referida ata diz o seguinte:

[...] o ponto nevrálgico da questão de Campinas, segundo já depreendeu pela observação da opinião geral é a Praça Visconde de Indayatuba. Rejubila-se por constatar que agora os annos estão mais propensos a fazer coisa grandiosa. O ponto principal, é o que diz respeito a conservação da Igreja do Rosario. Declara-se contrario a projectos caros mas, parece-lhe não haver meios de evitar a retirada da igreja. Chegou mesmo a projetar um edificio no terreno municipal ao lado da igreja, para alojar o Fórum e demais repartições estaduaes, entretanto, ficaria sempre um edificio publico amassado pela igreja, o que seria uma solução defeituosa. (ACTA DA COMMISSÃO DE URBANISMO, 1935, fl. 13)

Apesar de não ser favorável a projetos caros, Prestes Maia coloca a demolição da igreja como inevitável para a remodelação da Praça Indaiatuba (Figura 50). Ainda, caso a igreja não fosse demolida o edifício público proposto, ou seja, o Fórum, que poderia ser construído num terreno ao lado da igreja, não teria a devida evidência devido a presença do templo e o aspecto monumental que se pretendia para este centro cívico não seria concretizado.

Figura 50: Litogravura representando a ampliação da Praça [Visconde de] Indaiatuba, proposta por Prestes Maia. Em frente à praça, foi colocado o edifício público, ou seja, o Fórum.



Fonte: Museu da Imagem e do Som de Campinas (MIS). MIS – 1407: 19__ Diretoria de Obras e Viação (litogravura). Diretoria de Obras e Viação/Seção de Arquitetura e Urbanismo.

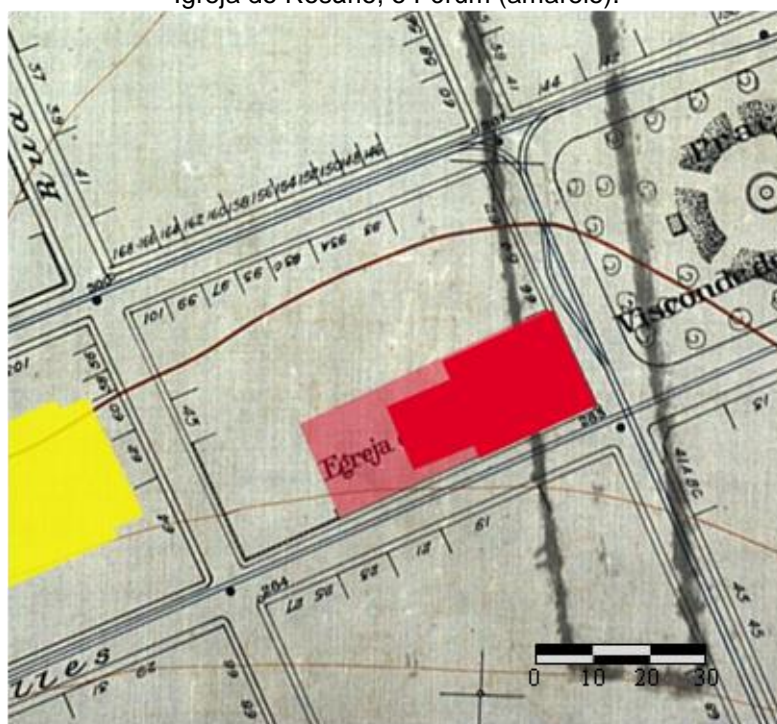
Com a proposta da retirada da igreja, outras soluções foram apresentadas:

[...] A primeira, que consistiria o projecto mais grandioso, consiste em conservar como praça, toda a área compreendida entre as ruas Barão de Jaguará e Regente Feijó, construindo-se nesta ultima, do lado impar, o edificio destinado ás repartições estaduais. Para isso seriam desapropriadas todas as casas velhas existentes naquele trecho, entre as ruas Campos Salles e General Osório. A segunda solução, de proporções mais modestas, seria construir-se o edificio nos fundos da praça, com a parte trazeira voltada para a rua Regente Feijó, que seria ampliada em sua largura. (ACTA DA COMMISSÃO DE URBANISMO, 1935, fl. 13)

Na intersecção entre a Rua Campos Salles e a Rua Francisco Glicério foi projetada uma praça para ser o denominado “centro cívico da cidade remodelada”, a Praça Visconde de Indaiatuba. A construção do centro cívico foi,

portanto, o início das desapropriações e demolições já indicadas no plano. O quarteirão inicialmente desapropriado e demolido foi o de nº 16 (Figura 51), que corresponde as ruas Dr. Campos Salles, Regente Feijó e José Paulino, onde ficava a Igreja do Rosário e no local aonde seria posteriormente construído o Palácio da Justiça (Fórum).

Figura 51: Quadra delimitada pelas ruas Francisco Glicério, Campos Salles, Rua Regente Feijó e Rua General Osório na Planta Cadastral de Campinas, definindo a delimitação da Igreja do Rosário (vermelho opaco), do lote (vermelho translúcido) e do motivador da demolição da Igreja do Rosário, o Fórum (amarelo).



Fonte: Interpretação de Larissa Escandoleiro de Oliveira na Planta Cadastral de Campinas de 1929. Departamento do Patrimônio Histórico de Campinas. Secretaria de Cultura. Prefeitura Municipal de Campinas. Escala 1:1000. In: OLIVEIRA, Larissa Escandoleiro de; SALGADO, Ivone. O Plano de Melhoramentos Urbanos de Campinas e o processo de desapropriação de imóveis no centro urbano (1938-1960). Revista Tulha, n. 3. 2016. Disponível em: https://issuu.com/petarquiteturaeurbanismo/docs/revista_tulha_3_edicao_2_2016 Acesso em: 09 dez. 2016.

Nesta praça, a Igreja do Rosário foi demolida em 1956, e construído o Palácio da Justiça. A Igreja do Rosário como um símbolo da irmandade do Rosário dos Homens Pretos deveria ser demolida, pois a modernidade em curso na cidade exigia um centro cívico, em detrimento do átrio da igreja como local de convívio. Além da Igreja do Rosário, o casario em seu entorno também deveria ser demolido, pois, segundo Prestes Maia, as edificações existentes na rua Regente Feijó não eram em nada significativas e não deveriam ser preservadas.

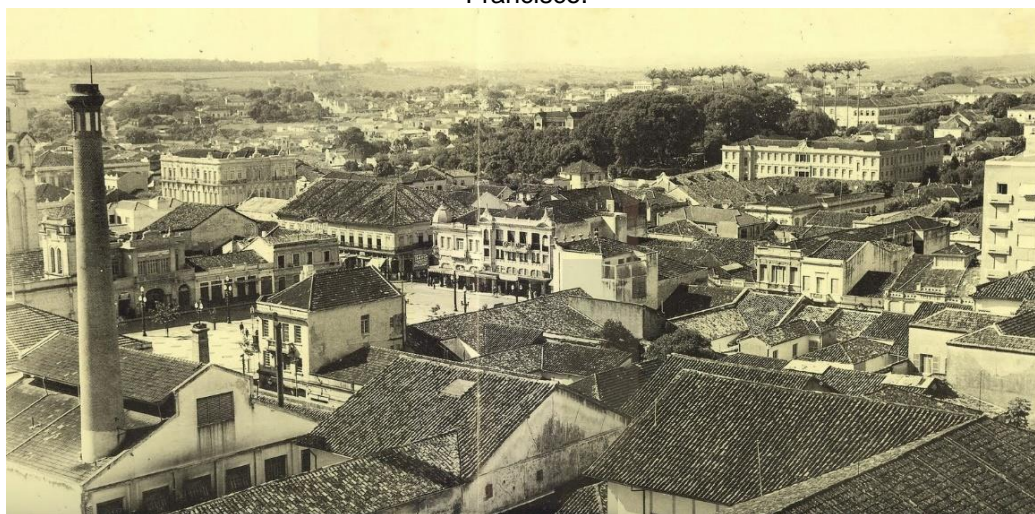
As Figuras 52 e 53 mostram o casario nas proximidades da Igreja e Largo do Rosário a partir da torre da Catedral, onde havia inclusive uma usina de açúcar em plena área central de Campinas, e sua chaminé está em destaque na imagem e, bem próximo, é possível observar a torre da Igreja do Rosário.

Figura 52: Vista do entorno do Largo e Igreja do Rosário, a partir da torre da Catedral. A torre da Igreja do Rosário em evidência, assim como a chaminé da Indústria Açucareira 5002.



Fonte: Museu da Imagem e do Som de Campinas (MIS), Coleção Biblioteca Municipal de Campinas. BMC – 672: “Do alto da Catedral”. Torre Igreja do Rosário/ Chaminé Refinaria de açúcar, s/d. Autor: não identificado

Figura 53: Largo do Rosário. Vista Geral, década de 1930, com maior destaque para a chaminé da Indústria Açucareira 5002, na época localizada na confluência das ruas Campos Salles e Francisco.



Fonte: Blog Pró-Memória de Campinas. Disponível em: <http://pro-memoria-de-campinas-sp.blogspot.com.br/2009/11/memoria-fotografica-campinas-na-decada.html> Acesso em: 14 jul. 2016.

A “Indústria Açucareira 5002” se localizava na confluência das ruas Campos Salles e Francisco Glicério e foi também demolida para o alargamento destas ruas. A presença de uma usina de açúcar no centro da cidade não correspondia aos princípios do urbanismo moderno e especificamente em relação ao zoneamento, pois era necessário separar as funções no espaço urbano. E dentro da proposta de Prestes Maia para a construção de um centro cívico, também não seria possível a permanência desta edificação.

Na sua Exposição Preliminar presente no Relatório de 1935, Prestes Maia continua reforçando a ideia da conveniência da demolição da Igreja do Rosário para que a praça Indaiatuba fosse transformada num centro cívico com a presença de edifícios públicos:

Já se discutiu há tempos, a inconveniência da demolição da igreja da praça Indaiatuba, por motivos de tradição e de valor artístico. Tradição (aliás secundária) creio que só possuía a antiga. Valor artístico especial, nenhum, architectonicamente uma banalidade pelo menos externamente. É verdade que seria preferível poupá-la, infelizmente seria assim difficilimo compôr condignamente a unica praça que poderá ser centro civico da cidade. É também por esse caracter civico, que acho inconveniente reconstruirl-a na mesma praça, como edificio dominante. Esse papel deve caber a um edificio publico principal, p ex Paço ou Forum (com outras repartições estaduaes), sobre o eixo da praça. (MAIA, 1935, p. 112)

Durante a sessão da Comissão de Urbanismo do dia 3 de janeiro de 1936, que contou com a presença de Prestes Maia, a demolição da Igreja do Rosário, bem como o alargamento da rua Campos Salles já estava acertada, conforme consta na ata da referida comissão, onde também foram apresentadas as despesas para as desapropriações. As desapropriações seriam também realizadas na rua Regente Feijó, do lado ímpar, entre as ruas Campos Salles e General Osorio para a construção do edifício público, ou seja, o Fórum. (ACTA DA COMISSÃO DE URBANISMO, 1936, fl. 22)

A proposta de Prestes Maia para a demolição da Igreja do Rosário, bem como dos edifícios do seu entorno permite uma comparação com a proposta de Jacques Greber referente à Catedral *La Major* de Marselha e suas proximidades, discutida no Capítulo I. No intuito de preservar o templo e remodelar a área próxima a ele, Greber propôs um sistema viário que além de abrir espaço para melhor acesso da ferrovia, porto e docas, também circundasse a catedral formando uma grande praça giratória. No caso da Igreja do Rosário em

Campinas, uma solução semelhante poderia ter poupado o tempo, mas ficou evidente que não havia o interesse na sua preservação.

Na sessão do dia 24 de janeiro de 1936, procedeu-se a votação do plano de melhoramentos proposto por Prestes Maia, bem como da escolha das alternativas propostas para as avenidas centrais. Antes da votação o presidente desta sessão Arthur Canguçu, que excepcionalmente assumira a presidência naquele dia devido à ausência do presidente da Comissão de Urbanismo, o engenheiro Carlos Stevenson, esclareceu o seguinte:

[...] se trata de aprovar, não o plano definitivo, mas sim apenas a orientação seguida para a organização do plano definitivo; [...] acrescenta o Snr. Presidente que deve ser aprovado o plano, em suas linhas geraes, e diz textualmente: “Podemos dizer que aprendemos alguma cousa, mas, nada, até agora fizemos. Agora é que devemos trazer a nossa collaboração, creando um ambiente favoravel ao plano.” (ACTA DA COMMISSÃO DE URBANISMO, 1936, fl. 24)

E após a fala de Arthur Canguçu o plano apresentado por Prestes Maia, na forma de uma exposição preliminar foi aprovado por unanimidade pela Comissão de Urbanismo. (ACTA DA COMMISSÃO DE URBANISMO, 1936, fl. 24)

Na sequência, foram apresentadas as soluções que Prestes Maia havia sugerido para as duas avenidas centrais em forma de “T”.

[...] Quanto a primeira, a indicação foi precisa; deveria ser a rua Francisco Glycerio. Com referencia á segunda, apresentou três alternativas, se bem que evidenciando marcada preferencia por uma das soluções.” (ACTA DA COMMISSÃO DE URBANISMO, 1936, fl. 24 v.)

Prestes Maia já havia apresentado algumas ruas como alternativa para ser convertida em avenida que deveria fazer a ligação entre a estação ferroviária e o centro da cidade, sendo elas as ruas 13 de Maio, Costa Aguiar, General Osorio, Ferreira Penteado, além da rua Francisco Glicério, que já havia sido definida para o alargamento. Então, durante esta mesma sessão o urbanista apresenta suas propostas para as avenidas centrais:

[...] 1ª) O arrazamento de todo o núcleo central, entre as ruas Costa Aguiar e 13 de Maio. Seria o projecto mais bonito, mas deve ser considerado prejudicado, pelo seu elevado custo. O alargamento da rua Costa Aguiar afinilando no largo da estação. Seria menos dispendioso, mas constitue solução defeituosa. 3ª) A solução de sua preferênciã seria o alargamento da rua Campos Salles. (ACTA DA COMMISSÃO DE URBANISMO, 1936, fls. 24 v.-25)

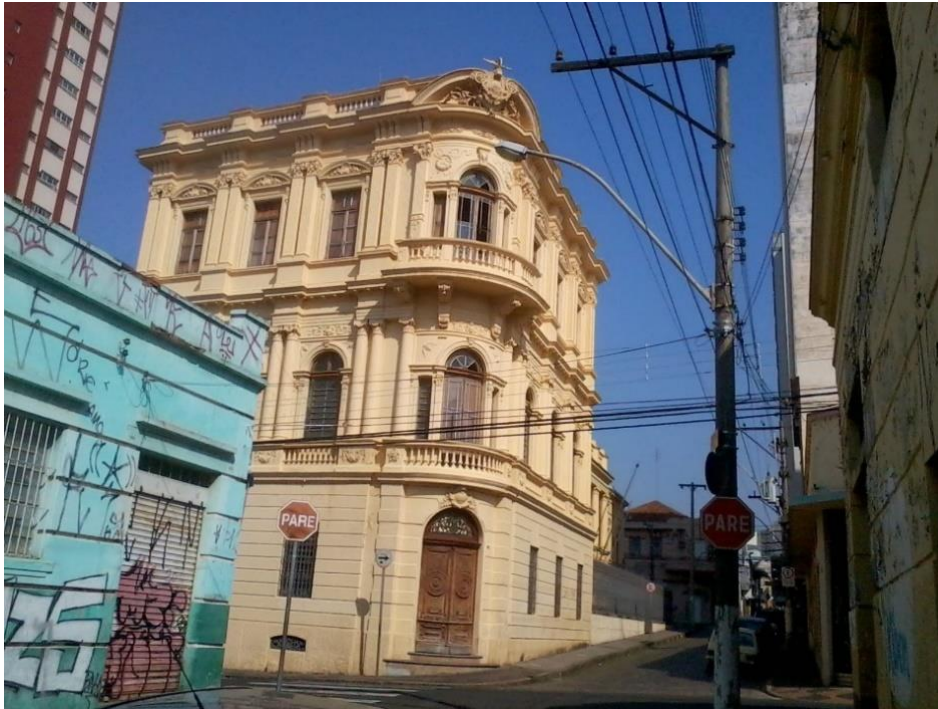
Como mencionado anteriormente, a rua 13 de Maio era uma rua comercial, portanto seria complicado realizar as desapropriações necessárias para o seu alargamento. No caso da rua Campos Salles, sendo uma rua em sua maior parte residencial seria

[...] portanto mais fácil e susceptível de realização, sem grandes perturbações á cidade. Não haverá reboiço. [...] Sendo submetidas a votação as alternativas, a Comissão optou, unanimemente, pelo alargamento da rua **Campos Salles**. (ACTA DA COMISSÃO DE URBANISMO, 1936, fl. 25, grifo nosso)

Prestes Maia havia defendido a ideia de que o plano apresentado não seria definitivo e dependeria do que a comissão iria ou não aprovar. Dessa maneira, concluímos que foi exatamente como se procedeu, embora a Comissão de Urbanismo tenha aprovado as propostas sugeridas pelo urbanista de acordo com o que ele considerou mais viável para o caso de Campinas.

Embora Prestes Maia considerasse que esta solução do alargamento da rua Campos Salles afetaria apenas edifícios insignificantes, acabou por afetar um edifício já muito significativo da cidade: O Palácio da Cia. Mogyana de Estradas de Ferro (Figura 54), onde funcionavam seus escritórios. Este edifício construído entre 1891 e 1910, em alvenaria de tijolos no estilo eclético foi parcialmente demolido para a consecução do plano proposto por Prestes Maia, para a implantação desta avenida central. (KROGH; SALGADO, 2015, p. 87)

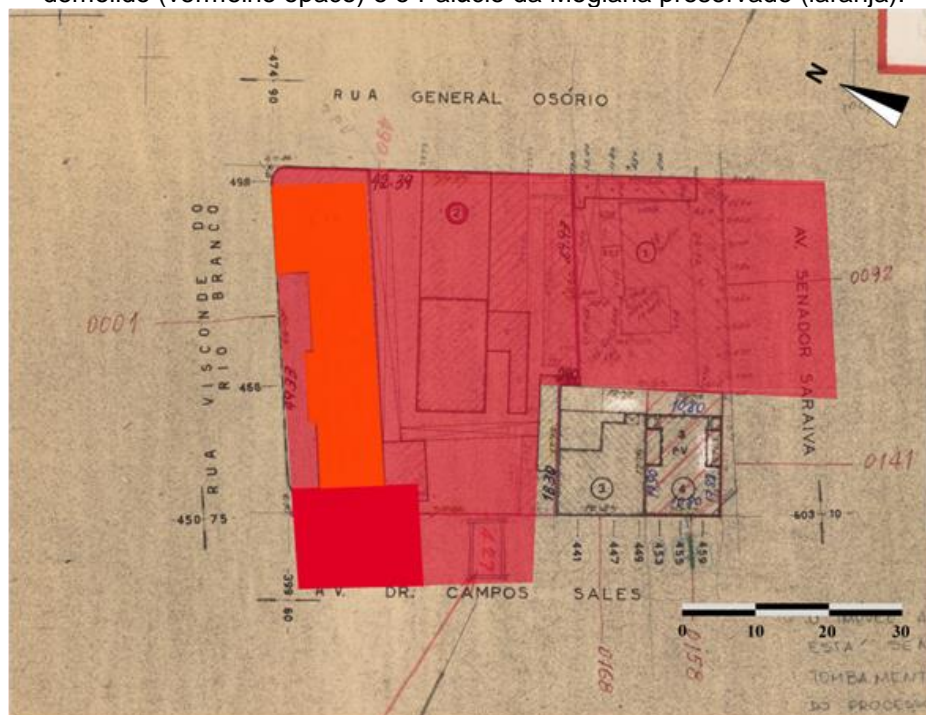
Figura 54: Torreão remanescente do Palácio da Mogyana localizado na rua Visconde do Rio Branco.



Fonte: Blog Campinas Assim. Disponível em: <http://campinassim.blogspot.com.br/2013/11/a-companhia-mogiana-de-estradas-de.html> Acesso em: 27 nov. 2017.

O edifício tem sua fachada voltada para a rua Visconde do Rio Branco com uma composição simétrica marcada por dois torreões nos seus extremos, um deles permanece na esquina com a Rua General Osório (que Prestes Maia desconsiderou o alargamento por ser mais valorizada) e o outro na esquina com a rua Campos Salles. O torreão que se encontrava na esquina da rua Campos Salles (Figura 55) foi demolido em 1956, para o alargamento desta via que seria transformada em avenida. (KROGH; SALGADO, 2015, p. 87)

Figura 55: Quadra delimitada pelas ruas: Campos Salles, Senador Saraiva, General Osório e Visconde do Rio Branco na Planta Cadastral de Campinas de 1929, com numeração do emplacamento de 1929. Em destaque o lote (vermelho translúcido), o torreão do edifício que foi demolido (vermelho opaco) e o Palácio da Mogiana preservado (laranja).



Fonte: Departamento de Informação, Documentação e Cadastro da Secretaria Municipal de Planejamento da Prefeitura Municipal de Campinas, 2014. Interpretação de Larissa Escandoleiro de Oliveira. In: OLIVEIRA, Larissa Escandoleiro de; SALGADO, Ivone. O Plano de Melhoramentos Urbanos de Campinas e o processo de desapropriação de imóveis no centro urbano (1938-1960). Revista Tulha, n. 3. 2016. Disponível em: https://issuu.com/petarquiteturaeurbanismo/docs/revista_tulha_3_edicao_2_2016 Acesso em: 09 dez. 2016.

As discussões durante a sessão seguinte do dia 7 de fevereiro de 1936, giraram em torno de questões técnicas, como a largura das novas avenidas Campos Salles e Francisco Glicério, sendo a primeira definida a largura de 22 metros e a segunda 26,20 metros de largura. A faixa da rua Francisco Glicério escolhida para o início do alargamento seria entre as ruas Cônego Scipião e Barreto Leme. Também foram mencionadas as providências propostas para as desapropriações que seriam realizadas, bem como a questão do financiamento das obras previstas no plano de melhoramentos. (ACTA DA COMISSÃO DE URBANISMO, 1936, fl. 27)

Foram levantadas questões para o início das obras, sendo que alguns membros da comissão preferiam que fossem iniciadas de imediato; outros preferiam que fossem realizadas num prazo maior, de quarteirão a quarteirão;

ainda, em qual ponto as obras deveriam ser iniciadas. Estando Prestes Maia presente nesta reunião, o urbanista dá o seu parecer sobre o assunto:

[...] O Dr. Prestes Maia, entende que se deve iniciar, pelo alargamento da rua Francisco Glycerio, entre os largos do Rosário e da Cathedral, prosseguindo-se pelos trechos que serão atacados de dois em dois anos, dando-se aviso previo aos proprietarios. (ACTA DA COMMISSÃO DE URBANISMO, 1936, fl. 27 v.)

O chefe da Diretoria de Obras e Viação Perseu Leite de Barros, preferiu que a sugestão de Prestes Maia e o presidente da comissão nesta sessão Arthur Canguçu, em substituição a Carlos Stevenson, que seria mais conveniente iniciar as obras pela abertura da ligação entre a estação ferroviária e a rua Campos Salles.

[...] Em resumo, verifica-se que, as tendencias são para que se executem com maior brevidade, as seguintes obras: As duas praças; o alargamento da Francisco Glycerio, na parte compreendida entre os largos da Cathedral e do Rosario; e o inicio da avenida Campos Salles, em frente á estação da Cia. Paulista. (ACTA DA COMMISSÃO DE URBANISMO, 1936, fls. 27 v.-28)

Na sessão do dia 21 de fevereiro de 1936, foram discutidos assuntos diversos relativos à área dos alargamentos das ruas Campos Salles e Francisco Glicério e sobre o financiamento das obras, porém, nada ficou decidido. A sugestão dada pelo presidente desta sessão que mais uma vez seria Arthur Canguçu devido à ausência de Carlos Stevenson, foi que as discussões fossem retomadas na próxima sessão da Comissão de Urbanismo, marcada para o dia 6 de março. (ACTA DA COMMISSÃO DE URBANISMO, 1936, fl. 30)

No entanto, esta seria a última sessão realizada pela Comissão de Urbanismo no ano de 1936, pois só voltaria a se reunir no ano seguinte, no dia 17 de março de 1937, com uma nova denominação: Comissão de Melhoramentos Urbanos, criada pela lei nº 490, de 23 de novembro de 1936. A Comissão de Urbanismo foi extinta após a instalação da nova câmara municipal, em 17 de julho de 1936, eleita no pleito 15 de março do mesmo ano¹¹⁷.

¹¹⁷ Composição da Câmara Municipal de Campinas empossada no dia 17 de julho de 1936: Presidente: José Pires Netto; Vice-Presidente: Júlio Soares de Arruda; 1º Secretário: Mário de Camargo Penteado; 2º Secretário: Quintino Bueno de Siqueira. Vereadores: Benedito da Cunha Campos, **Ernesto Kuhlmann**, Euclides Vieira, Heitor Teixeira Penteado, Joaquim de Castro Tibiriçá, João Penido Burnier, Júlio Gerin, **Lino de Moraes Leme**, Marinho Ferreira Jorge. Suplentes: Alfredo Gomes Júlio, José Correia Pedroso Júnior, **Sylvino de Godoy**, Antonio

O jornal O Estado de São Paulo publicou uma matéria no dia 02 de outubro de 1936, intitulada O plano de remodelação da cidade de Campinas, na qual se trata brevemente sobre a necessidade de um plano de urbanismo e sobre a primeira Comissão de Urbanismo criada pelo Decreto nº 11, de 19 de fevereiro de 1931, durante a gestão do prefeito José Pires Netto.

A Prefeitura de Campinas, vae para cinco annos, comprehendeu plenamente quão necessario era o estabelecimento de um plano de urbanismo. E, ao tempo do primeiro governo do sr. Pires Netto, foi criada a Commissão de Urbanismo¹¹⁸. Dada, porém, a instabilidade da situação politica que succedeu ao movimento de Outubro¹¹⁹, a Commissão se dissolveu logo após a sua organização. (O ESTADO DE SÃO PAULO, 1936, p. 6)

Em 1935, portanto, a Comissão de Urbanismo havia sido reestabelecida, com a primeira sessão datada de 29 de setembro do mesmo ano, cujos membros desempenharam a função de analisar e discutir as propostas de Prestes Maia para Campinas:

[...] ella desenvolveu atividades proficuas. Examinou o esboço geral do plano de remodelação da cidade, elaborado pelo urbanista dr. Prestes Maia, do qual aprovou alguns capitulos em caracter definitivo. Entretanto, antes das eleições de 15 de Março, verificou-se que a lei orgânica dos municipios alterara a forma de organização das commissões de urbanismo, motivo por que foram suspensos os trabalhos do orgam local até que se reajustasse as condições preceituadas naquela lei. (O ESTADO DE SÃO PAULO, 1936, p. 6)

Como já mencionado antes, a Constituição de 1934 definiu as regras para as questões de urbanismo nas cidades, sendo que a partir desse momento, os Estados passaram a controlar todos os assuntos relacionados às questões técnicas e financeiras dos municípios, através de seus Departamentos Administrativos, ou Departamentos das Municipalidades. No caso do Estado de São Paulo, o departamento autorizava, financiava e até administrava projetos de edifícios e obras públicas nas cidades do interior, notadamente quando Armando de Salles Oliveira foi nomeado interventor em 1934. De acordo com Feldman, durante a gestão de Salles Oliveira, para além do controle financeiro dos

Mendonça de Barros, Verniaud Néger, José Teodoro de Lima, Romeu Tórtima. Os nomes destacados em negrito fizeram parte da comissão anterior.

¹¹⁸ Denominada Comissão Consultiva do Plano da Cidade.

¹¹⁹ O autor da matéria refere-se ao Movimento Constitucionalista, também chamado de Revolução Constitucionalista de 1932, com início em 9 de julho e suprimido em outubro de 1932, após a rendição dos paulistas.

municípios, o departamento assumiu a função de assistência técnica dos municípios paulistas. (FELDMAN, 2012, p. 24)

Todos os assumptos ventilados nas 250 prefeituras do Estado, desde as simples questões de lançamentos de impostos até os mais árduos problemas administrativos, de engenharia e de direito, ali foram buscar conselho, para que não se desse nenhum passo errado no encaminhamento dos negócios públicos. (FELDMAN *apud* OLIVEIRA, 1936, p. 31)

Assim, durante o governo provisório de Vargas e após a Constituição de 1934, o poder delegado aos interventores nos estados limitava de forma autoritária a ação dos municípios em relação ao urbanismo.

Conforme mencionado na matéria, após a formação da nova Câmara Municipal no mês de julho do mesmo ano, era esperado que a Comissão de Urbanismo fosse reorganizada e os trabalhos fossem retomados, porém:

[...] O legislativo municipal, nestes dois meses de seu funcionamento, ainda não cuidou da matéria. Ora um plano de urbanismo por si só, exige estudo longo e meditado e para que entre na phase de execução, reclama assaz dilatado espaço de tempo. É, pois, do interesse de Campinas o imediato reestabelecimento da Comissão de Urbanismo, afim de que não fique prejudicada por mais tempo a expansão nacional de nossa cidade. (O ESTADO DE SÃO PAULO, 1936, p. 6)

A nova comissão só seria finalmente reorganizada oficialmente em novembro de 1936, e sua primeira reunião como a nova Comissão de Melhoramentos Urbanos foi realizada em 17 de março de 1937.

Na sessão de 17 de março de 1937, foi apresentada a composição da nova Comissão de Melhoramentos Urbanos que contava com o prefeito João Alves dos Santos, que também foi nomeado presidente da mesma; Arthur Canguçu, Azael Lobo, Edmundo Barreto, José Alves Teixeira Nogueira, Nelson Omega, Perseu Leite de Barros, William Roberto Marinho Lutz, Cyro Lustosa, Euclides Vieira¹²⁰, Mario de Camargo Penteado, sendo estes dois últimos

¹²⁰ Euclides Vieira (1885-1967). Formou-se engenheiro-arquiteto e civil pela Escola Politécnica de São Paulo em 1907. Iniciou sua carreira na Cia. Mogiana de Estradas de Ferro em 1908; mais tarde, ocuparia o cargo de engenheiro chefe de construção, estudos e vias permanentes. Em 1936, elegeu-se vereador em Campinas na eleição de março daquele ano e foi também prefeito nomeado da cidade de 1938 até 1941 e de 1945 até 1947. Em 1947, elegeu-se senador com o apoio de Adhemar de Barros pelo Partido Social Progressista (PSP). Foi um dos fundadores do Instituto de Engenharia em 1916. (FICHER, 2005, p. 130)

nomeados pela Câmara Municipal, e os outros nomeados pelo prefeito. (ACTA DA COMISSÃO DE MELHORAMENTOS URBANOS, 1937, fl. 30)

Composta por 10 membros, a nova Comissão de Melhoramentos Urbanos contava, em sua maioria, com a presença de engenheiros, como Arthur Canguçu, Perseu Leite de Barros (chefe da Diretoria de Obras e Viação), Cyro Lustosa (engenheiro-diretor da Diretoria de Águas e Esgotos), Mario de Camargo Penteado e Euclides Vieira. Dessa maneira, entendemos que com a redução do número de membros desta comissão em relação à anterior que contava com 16 membros, a participação da sociedade civil fora reduzida e o que ficou muito evidente foi o fortalecimento de uma burocracia de formação técnica, engendrada desde a Constituição de 1934, cuja radicalização ocorreria a partir de novembro de 1937, quando o Estado Novo foi instaurado.

Conforme pudemos observar nas atas, ocorreram poucas sessões da nova Comissão de Melhoramentos Urbanos, na qual foram debatidos assuntos diversos, porém, pouco se discutiu sobre a implantação do plano de melhoramentos de Campinas, pois com o golpe do Estado Novo, que extinguiu novamente as câmaras municipais, a aprovação do plano ficou pendente.

A sessão do dia 1 de abril de 1937, contou com a presença de Prestes Maia e foi a ele solicitada uma breve exposição do plano proposto. O presidente da Comissão de Melhoramentos Urbanos, o prefeito João Alves dos Santos se refere ao urbanista como “orientador do Plano de Urbanismo de Campinas”. (ACTA DA COMISSÃO DE MELHORAMENTOS URBANOS, 1937, fl. 33)

Como já mencionado, desde a primeira Exposição Preliminar apresentada no Relatório Municipal de 1934, passando pelo Rascunho da Exposição Preliminar publicado no Relatório Municipal de 1935, até suas participações nas sessões da comissão anterior, Prestes Maia se colocava da mesma forma pela qual o prefeito o havia chamado, um **orientador**, pois insistia constantemente na necessidade da colaboração de todos e na participação da sociedade civil (neste caso, da Comissão de Urbanismo) na elaboração dos planos.

Após solicitação da comissão, Prestes Maia apresentou as linhas gerais de sua proposta para Campinas:

[...] O Dr. Prestes Maia rapidamente esboçou a estrutura de seu plano, falando concisamente sobre os seus pontos principais: Entrada da Estrada de São Paulo; Perimetral Externa; Construção de Parques, Perimetraes Radiaes; Unidades Residenciaes; Plano Escolar; Bairros Residenciaes; **Zoneamento**; Prolongamento das Avenidas Andrade Neves e Itapura; alargamento da rua Benjamin Constant; Perimetral Media; Avenidas marginaes das vias ferreas; **Construção de duas linhas de trafego uma perpendicular á outra, escolhendo para essas linhas as Ruas Campos Salles e Francisco Glycerio, parte essa que julga principal em seu plano e de mais urgente realização, para evitar valorização exagerada dos immoveis nas mesmas situados**; **Remoção e futura localização da Igreja do Rosario**; Edifícios Publicos e Semi Publicos; Mudança do Matadouro e futuramente, mudança do Mercado Municipal; Solução quanto aos traçados prejudiciaes das estradas de ferro e localização de suas estações; Creação de Bairros Industriaes e Aeroporto. (ACTA DA COMISSÃO DE MELHORAMENTOS URBANOS, 1937, fl. 33 v., grifos nossos)

Nota-se que dentre os aspectos que compõe o plano proposto por Prestes Maia, o alargamento das ruas Campos Salles e Francisco Glicério que seriam as novas avenidas da cidade, é colocado como um trabalho que deveria ser iniciado brevemente e, de acordo com o urbanista, evitaria a valorização dos imóveis nessas vias, o que evitaria gastos excessivos com as desapropriações.

Ainda, o urbanista apresentou mais algumas propostas: “[...] Julgou necessario também falar a respeito da construcção de praças de Esportes, de piscinas etc. ás quaes deveria ser dado um caracter iminentemente popular.” (ACTA DA COMISSÃO DE MELHORAMENTOS URBANOS, 1937, fl. 34)

No entanto, esta nova comissão se reuniu durante cerca de um ano, de 17 de março de 1937, até 15 de março de 1938, somando um total de 26 sessões, sendo que em muitas delas pouco foi discutido referente à remodelação de Campinas por falta de quórum.

Todavia, na sessão da Comissão de Melhoramentos Urbanos do dia 13 de abril de 1937, contando inclusive com a presença de Prestes Maia, um dos seus membros, William Roberto Marinho Lutz levantou a questão sobre a propaganda do plano de remodelação de Campinas, como uma forma de convencimento da população:

[...] propõe que a Comissão pelos seus membros faça constante propaganda sobre o plano votado afim de que a população acompanhe com sympattia e collabore com os poderes publicos para tornar realidade no mais breve prazo possível o embellezamento da cidade. A pedido do Dr. Edmundo Barreto, o Dr. Prestes Maia prontificou-se a

collaborar na propaganda [...] (ACTA DA COMMISSÃO DE MELHORAMENTOS URBANOS, 1937, fl. 37)

Assim como Anhaia Mello, Prestes Maia ressaltava a importância da propaganda para o convencimento da sociedade civil, como um elemento que poderia garantir o êxito do plano de remodelação.

Nesta mesma sessão, outra questão fundamental foi levantada: a demolição da Igreja do Rosário. No dia anterior, ou seja, 12 de abril de 1937, havia ocorrido um protesto da Comissão de Católicos em frente à Câmara Municipal contra a demolição do templo, embora o bispo diocesano de Campinas já houvesse concordado com a demolição. O prefeito João Alves dos Santos, ao se pronunciar sobre o assunto afirmou que estivera com o bispo na prefeitura e que este, mesmo não sendo favorável à demolição da igreja, entenderia, caso não houvesse outra alternativa, afirmando ainda que concordava com a construção do templo em outro local. (ACTA DA COMMISSÃO DE MELHORAMENTOS URBANOS, 1937, fl. 37)

Na sessão do dia 19 de abril de 1937, duas cartas foram transcritas na ata da comissão: uma do padre superior da Congregação do Coração de Maria e outra do prefeito João Alves dos Santos; a primeira carta declarava a insatisfação do padre com a demolição. A segunda, do prefeito, explicava e defendia a demolição, sendo que ambas haviam sido publicadas nos jornais locais.

A proposta da demolição da Igreja do Rosário ainda causaria muita polêmica na cidade mesmo antes do plano de remodelação ser efetivamente aprovado. O jornal O Estado de São Paulo publicou uma matéria sobre esta questão no dia 17 de abril de 1937, dias depois da última sessão da Comissão de Melhoramentos Urbanos ocorrida no dia 13 de abril do mesmo ano. Nesta matéria são apresentadas as explicações do prefeito sobre o motivo da demolição, que ele afirma ser a única solução plausível para o alargamento da rua Francisco Glicério e a construção do edifício público, e que esta proposta fora cuidadosamente analisada pela Comissão de Melhoramentos Urbanos:

[...] A comissão de melhoramentos urbanos não examinaria a hypothese da demolição da igreja do Rosario senão tendo em vista os superiores interesses de Campinas. A remoção daquelle templo, já prevista nos estudos do plano de urbanismo foi uma necessidade que

se accentuou quando o **quarteirão n. 16**, que tem uma das faces atrás da igreja, foi escolhido para a edificação do **Palacio da Justiça**. (O ESTADO DE SÃO PAULO, 1937, p. 8)

Vale lembrar que no quarteirão nº 16 localiza-se a rua Regente Feijó onde Prestes Maia afirmou que havia somente edifícios insignificantes, portanto, deveria ser inteiramente demolido para a construção do Fórum.

A declaração do prefeito reproduzida na matéria esclarece outras questões sobre a inevitável demolição do templo:

O certo, porém, é que, depois de construído o Palacio da Justiça atrás da igreja do Rosário, [...] o plano de alargamento das ruas Campos Salles e Francisco Glycerio, que a Comissão de Melhoramentos Urbanos acaba de aprovar, aquella igreja ficará atravessada no meio das duas avenidas, de forma tão deplorável, que os atuais reclamantes serão os primeiros a solicitar a sua remoção. Mesmo, porém, que se não considere o futuro alargamento daquelas ruas, o Palacio da Justiça, uma das grandes aspirações de nosso povo, será inutilizado, virtualmente, com a conservação da igreja do Rosário em seu ponto actual. (O ESTADO DE SÃO PAULO, 1937, p. 8)

Em meio a muitas controvérsias, como foi o caso da proposta da demolição da Igreja do Rosário, o plano de remodelação de Campinas foi finalmente aprovado pela Comissão de Melhoramentos Urbanos e pela Câmara Municipal no mês de outubro de 1937: “[...] as comissões reunidas firmaram o seu ponto de vista no sentido de aprovar um plano de urbanismo o qual seria cumprido aos poucos, paulatinamente [...]”. (O ESTADO DE SÃO PAULO, 1937, p. 6)

No momento em que se travavam as discussões acerca da organização de um plano de remodelação para Campinas Prestes Maia apresentou um estudo preliminar para o zoneamento a ser aplicado na cidade. Neste estudo, o urbanista apresenta aspectos técnicos sobre o *zoning*, no qual também cita exemplos de sua aplicação em cidades norte-americanas e na Europa. A proposta do *zoning* apresentada por Prestes Maia no seu Rascunho da Exposição Preliminar de 1935, baseia-se na aplicação deste na área de expansão da cidade, estruturado a partir dos novos bairros. Este estudo preliminar consiste num documento que acreditamos ser de 1937 e que foi entregue para a apreciação da Comissão de Melhoramentos Urbanos antes da aprovação definitiva do plano de urbanismo em 1938.

2.9O estudo preliminar de Prestes Maia para o *zoning* em Campinas

Dentre as propostas de Prestes Maia para Campinas, o urbanista apresentou em 1937 um estudo preliminar sobre o zoneamento¹²¹. Nesta proposta o urbanista enfatiza em diversos momentos a experiência norte-americana relacionada ao *zoning*, citando alguns exemplos de sua aplicação. Esta não é uma proposta isolada, mas complementar à proposta de *zoning* já apresentada pelo urbanista em 1935.

No Rascunho da Exposição Preliminar de 1935, Prestes Maia deixava claro que a aplicação do *zoning* em Campinas seria efetivada na futura expansão da cidade com a formação de novas unidades residenciais, de modo que esses novos bairros dispusessem dos recursos necessários para a sua existência, para que não ficassem totalmente dependentes da área central. (BADARÓ, 1996, p. 77)

Sobre as unidades residenciais, o urbanista explicava que:

[...] insisti sobre a concepção nova que é unidade residencial (“**neighborhood unit**”). Assim denominam-se porções da cidade que, ao menos para as actividades do bairro, funcionam como unidades “self-sustaining” ou completas. Enchem o vão da grande malha formada pelo reticulado das radiaes e perimetraes. (MAIA, 1935, p. 82, grifo nosso)

Prestes Maia estava se referindo à *neighborhood unit cell* desenvolvida pelo norte-americano Clarence Perry¹²² em 1924, cuja proposta era da organização de áreas residenciais voltadas para a vida familiar comunitária. (FELDMAN, 2005, p. 125)

¹²¹ Encontramos no Arquivo Histórico da Biblioteca da Câmara Municipal de Campinas uma série de documentos referentes à Comissão de Urbanismo e, dentre eles, um documento denominado “Zoneamento (estudo preliminar)”. Não há data no mesmo, porém, deduzimos que este estudo teria sido entregue à Comissão de Melhoramentos Urbanos em 1937, quando esta passou a ser assim denominada e no decorrer do texto Prestes Maia se refere à C.M.U, isto é, Comissão de Melhoramentos Urbanos.

¹²² Clarence Arthur Perry (1872-1944), natural de Truxton (NY), formou-se bacharel em ciências pela Universidade Cornell em 1889. Após cursar o “Teachers College” na Universidade de Columbia em 1904, ocupou o cargo de diretor escolar numa escola em Ponce, Porto Rico, entre 1904 e 1905. Atuou como planejador de comunidades para a *Russell Sage Foundation* entre 1913 e 1937, na qual desenvolveu importante trabalho como planejador social. Elaborou um estudo sobre unidade de vizinhança para o Plano Regional de Nova York em 1929. (HALL, 2011, pp. 143-5; TOLEDO, 1996, p. 288)

No início deste estudo preliminar Prestes Maia apresenta uma breve definição sobre o *zoning*: “[...] maior eficiência da cidade, melhor utilização dos terrenos. Protecção mutua. Systematização, generalização e aperfeiçoamento de medidas umas intuitivas, outras existentes.” (MAIA, zoneamento, 1937)

E o urbanista segue em sua proposta descrevendo os princípios fundamentais do *zoning*, dos quais citamos alguns pontos mais pertinentes ao nosso estudo:

[...] Não ser prejudicial, antes restringir abusos que o uso. [...] Base legal no police-power, de interesse geral. Correlação das zonas entre si. Correlação com o plano geral. [...] Tolerancias de edifícios e usos existentes. [...] **Apoio na opinião pública. Propaganda**, conveniencia de um folheto explicativo, por se tratar da parte do plano mais directamente interessante aos proprietarios. **Colaboração dos interessados: direito á sugestões**, consulta á circunvizinhanças em certos casos. [...] Imposição suave. Concessões. (MAIA, zoneamento, 1937, grifos nossos)

Prestes Maia insistia na prática da propaganda como forma de informação ao público em geral para o êxito dos planos e convencimento da opinião pública e, neste caso para a aplicação do *zoning*.

Mais adiante, o urbanista fornece exemplos de tipos de zoneamentos:

Zoneamentos usuuaes: a) De uso b) De altura c) De area d) De volume.
Zoneamentos especiaes: a) Esthetico b) Economico etc.
(a), (b) e (c) são mais comuns. (d) pode reunir-se ou não a (b) e (c). O esthetico visa a conservação de aspectos em logradouros notáveis. O econômico só tem uso nos planos nacionaes (localização de industrias e explorações agrícolas). (MAIA, zoneamento, 1937)

Na sequência, continuando com sua explicação sobre o *zoning*, no item “zoneamento de uso” Prestes Maia utiliza exemplos de cidades americanas como Nova York e Milwaukee:

O numero de zonas é muito variavel. Poucas zonas satisfazem mal ou exigem sub-zonas. Nova York na lei original (1916) apresentava 3: residencial, negocio (business) e livre (unrestricted). Milwaukee: 4, a saber: residencial, commercio, commercio districtal e manufacturas ligeiras, industria. (MAIA, zoneamento, 1937)

Esta proposta de *zoning* de Prestes Maia é muito técnica e dispõe de regras para a localização de edifícios, recuos, insolação, entre outros aspectos. No entanto, a base para o zoneamento proposto pelo urbanista é a *neighborhood unit* que, conforme esclarece Feldman, o urbanista “[...] traduz como unidade de

residência, como base da organização residencial e do zoneamento nas áreas de expansão.” (FELDMAN, 2005, p. 128)

Dessa maneira, o Plano de Melhoramentos Urbanos de Prestes Maia para Campinas no que diz respeito a unidade de vizinhança propõe uma inovação no que se refere às propostas de zoneamento, ou seja, associa *zoning* à unidade de vizinhança.

No Rascunho da Exposição Preliminar de 1935, Prestes Maia explica que esta associação entre *zoning* e unidade de vizinhança permitiria

[...] um **zoneamento permanente**, isto é, que não precise alterar continuamente com o crescimento da cidade. [...] Permite um **zoneamento lógico** proporcionando as áreas aos usos, que geralmente se dispõem em proximidade mútua evitando a dispersão do comércio local [...] Permite e concorda perfeitamente com o princípio da *especialização das ruas*, evitando o tráfego perigoso e incomodo nas áreas residenciais, tudo sem impedir o da travessia ou rápido, que as **grandes perimetrais e radiais** satisfazem. (MAIA, 1935, pp. 82-3, grifos nossos)

Prestes Maia faz referência a Redburn, projeto de Clarence Stein¹²³ que seguia o ideário da cidade-jardim inglesa de Ebenezer Howard e Raymond Unwin, com destaque as soluções de circulação viária e ainda menciona “[...] a superquadra, a inversão da frente das casas, o *cul de sac*, os *play ground* posteriores e o comércio na periferia [...]” (FELDMAN, 2005, p. 128)

Radburn (Figura 56) foi concebida pelos arquitetos Clarence Stein e Henry Wright em 1928, e construída pela *City Housing Corporation*, e trata-se de uma nova cidade em Nova Jersey (EUA). O projeto, concebido a partir do modelo da *garden-city*, inspirado nas experiências anteriores como Letchworth, Hampstead e Welwyn. (HALL, 2011, p. 146)

¹²³ Os arquitetos Clarence Stein (1882-1975) e Henry Wright (1878-1976) muito contribuíram para o modelo da cidade-jardim quando desenvolveram o chamado esquema Radburn em 1928, para a nova cidade de mesmo nome em Nova Jersey (EUA), que consistia no manejo do tráfego e da circulação de pedestres. Stein esclarece que ao contrário do modelo clássico da cidade-jardim de Howard, Radburn, seria uma cidade onde as pessoas poderiam conviver pacificamente com o automóvel. (STEIN, 1957, p. 37) Outra característica de Radburn, ao contrário da ideia de Clarence Parry sobre as *neighborhood unity cells* voltadas para vida familiar comunitária no subúrbio, era que embora as casas e os seus jardins fossem abertos, a vida familiar era totalmente privada, portanto independente da comunidade. (HALL, 2011, pp. 142-3; STEIN, 1957, pp. 37-59).

Figura 56: Vista aérea de Radburn, New Jersey.



Fonte: Clarence S. Stein Institute. Available from: <<https://aap.cornell.edu/academics/crp/stein-institute/works-and-legacy>> Cited: Cited: 15 jan. 2018.

Concebida para ser a “cidade da era do automóvel”, Radburn¹²⁴ foi vista como a grande inovação em relação ao modelo da cidade-jardim inglesa. A comunidade pretendia ser uma entidade autossuficiente, com áreas residenciais, comerciais e industriais cada uma, complementando as necessidades uma das outras. O layout básico da comunidade introduziu o conceito de "superbloco", o agrupamento de *cul-de-sac* (*cluster*), os parques interiores e a separação do tráfego de veículos e pedestres para promover a segurança. Todas as casas foram planejadas com acesso a passeios de parque. Os edifícios também foram projetados com foco em áreas de parque, com salas de estar e de quartos voltados para essas áreas.

Radburn influenciou o planejamento urbano em toda a América do Norte e particularmente o *New Town Movement* na Grã-Bretanha do pós-guerra.

Prestes Maia considerou tais aspectos como interessantes, pois

Podem assemelhar-se a **jardins invertidos**. A diferença consiste em terem **zona residencial no centro e comercial no perímetro** ao passo que nas cidades-jardins verifica-se o inverso.

Os arruamentos e disposições interiores estão assumindo ultimamente aspecto muito curioso devido ao alongamento dos quarteirões, ligação

¹²⁴ O espaço era gerenciado e controlado pela *Radburn Association*, uma entidade sem fins lucrativos, porém a criação de Radburn foi muito afetada pelo crash da bolsa de Nova York em 1929, e apenas um quarto do projeto completo foi realizado. A *City Housing Corporation* foi declarada falida em 1934, deixando a cidade incompleta. Foi nomeada como patrimônio histórico nacional em 2005. (INTERNATIONAL GARDEN CITIES INSTITUTE).

ou antiguidade dos “play-grounds” e jardins de bairro, uso dos “cul-de-sac” e inversão dos planos das casas. (MAIA, 1935, p. 83)

Mais adiante, para explicar a vantagem desta proposta, o urbanista se refere ao exemplo de Radburn, pois este poderia ser aplicado em Campinas:

[...] A solução acima parece-nos um pouco inadaptavel. Não tenho a menor dúvida sobre o contrario e alguns brasileiros que já estiveram em **Radburn**, uma das ultimas palavras no assumpto, voltaram encantados. A aplicação concreta destas concepções á zona de expansão de Campinas seria uma das cousas mais notaveis no urbanismo nacional. (MAIA, 1935, p. 84, grifo nosso)

Stein e Wright incorporaram o conceito da unidade de vizinhança (*neighborhood unit*) com a presença de áreas verdes, utilização do *cul-de-sac* (Figura 57), do superbloco e separação da circulação de veículos e pedestres, no qual criaram o chamado “esquema Radburn”.

Figura 57: Plano no qual é mostrado o uso de espaçosos *cul-de-sac* em Radburn, com acesso através de uma via igualmente espaçosa para facilitar o deslocamento dos veículos locais.



Fonte: STEIN, Clarence S. Toward new towns for America. New York: Reinhold Publishing Corporation, 1957, p. 56.

Hall fornece informações sobre o conceito aplicado em Radburn:

[...] O arranjo hierárquico do arruamento [...] é muito natural e fácil. As casas, bastante modestas, aninham-se confortavelmente ao longo de pequenos becos a partir de ruas de distribuição de tráfego [...], ensombreadas pela rica vegetação estival de Nova Jersey, é como se brotassem do chão. O espaço livre central, com seus caminhos sinuosos para pedestres e bicicletas a mergulham sob o vão de pontes de acabamento rústico, possui uma informal naturalidade. Parece autêntico, e como tal se sente. (HALL, 2011, p. 146)

Prestes Maia ainda faz críticas referentes aos planos recentes de cidades brasileiras nos quais este conceito sequer era lembrado:

[...] Temos visto planos recentes de cidades nossas em que esta questão, do maior alcance social, higienico, esthetico, economico, e ao mesmo tempo barata, no estrangeiro posta quasi sempre em primeiro plano, não era sequer lembrada, mas em que praças e pontos monumentaes carissimas figuravam com estardalhaço. (MAIA, 1935, p. 84)

O urbanista ainda fornece a orientação para a aplicação deste modelo por ele proposto para a área de expansão de Campinas, ou seja, o zoneamento estruturado a partir das unidades de vizinhança, ou residenciais: “[...] A aplicação far-se-á simplesmente determinando que os grandes vãos da malha radial-perimetral fossem tratados nos projetos de arruamentos, daqui por diante, segundo o principio das “unidades residenciaes”.” (MAIA, 1935, p. 84)

Para a implantação do zoneamento em Campinas a partir do princípio das unidades residenciais, Prestes Maia aponta que sendo quase todas estas áreas classificadas como áreas de expansão da cidade, havia uma facilidade para a implantação da proposta, pois os seus proprietários eram “[...] fazendeiros ricos e adeantados, e de não estarem ainda parcelladas.” (MAIA, 1935, p. 84)

Após o estabelecimento desta malha viária radial-perimetral pela prefeitura, “[...] os proprietarios farão o arruamento interno sob a orientação do principio proposto, incluindo zoneamento simultaneo.” (MAIA, 1935, pp. 84-5)

Desta forma, percebemos na fala de Prestes Maia um incentivo ao desenvolvimento do setor imobiliário na área de expansão da cidade, pois, segundo ele, se tratava de terras cujos proprietários eram ricos e embora tivessem a obrigação de realizar os arruamentos internos e, conseqüentemente, o loteamento de suas propriedades, certamente seria um negócio muito atrativo.

A proposta de zoneamento de Prestes Maia estruturada a partir das unidades de vizinhança foi incluída no Ato nº 118, de 23 de abril de 1938, que aprovou o Plano de Melhoramentos Urbanos: “Art. 15 A Prefeitura providenciará o zoneamento sistemático e gradual da cidade. § 1º Nos novos arruamentos na periferia da cidade poderá ser exigida a obediência à concepção da unidade residencial.” (ATO Nº 118, 1938)

O Ato nº 118, de 23 de abril de 1938 determinava algumas normas e restrições em relação ao uso do solo, porém, a aplicação do zoneamento somente ocorreu no final da década de 1950 após a revisão do Plano de Melhoramentos Urbanos, mais especificamente após a revisão do Ato nº 118 através da Lei nº 640, de 28 de dezembro de 1951, e com a Lei nº 1.993, de 29 de janeiro de 1959, que instituiu o Código de Obras e Urbanismo do Município de Campinas.

Na sequência, o urbanista apresenta o Plano Escolar, pois a questão das unidades residenciais, segundo ele, conduzia naturalmente para este assunto. Para Prestes Maia, este aspecto era uma parte essencial do plano de urbanismo e para conceber o plano escolar, o urbanista já havia requisitado a estatística demográfica e escolar do município, mas em Campinas os números recentes, ou seja, do ano de 1935, quando o urbanista apresenta seu Rascunho de Exposição Preliminar ainda não haviam sido publicados.

Ainda, o urbanista esclarece alguns pontos sobre a concepção de um plano escolar:

[...] No caso da cidade nova, porém, a estatística é dispensável porque a *unidade residencial*, tendo “zoning” e planos precisos, sabe-se de antemão a população total e, por porcentagem, a população escolar. Em geral considera-se conveniente um grupo escolar de 600 a 1000 alumnos (900, fixam alguns) e a este número corresponderá justamente a *unidade*. (MAIA, 1935, p. 85)

Nesta proposta, Prestes Maia esclarece a aplicação de um plano escolar dentro de uma unidade de vizinhança citando a experiência norte-americana e sua importância para a comunidade:

Collocando no centro desta evita a creança a travessia das grandes arterias perigosas. As vezes os jardins e viellas são de tal modo dispostos, e de tal modo é aproveitado o relevo do terreno que muitas creanças podem ir á escola sem atravessar nenhuma rua. Ao lado da escola ou mesmo como parte della ha por vezes installações para

conferencias, concertos, gymnasium, banhos, leitura, etc., que nas horas vagas e dias feriados franqueam-se ao povo. Nos Estados Unidos, onde aliás a instrução é organizada e dirigida um pouco diferentemente (por meio de *boards* em que tomam parte paes de alunos eleitos) o sucesso da ideia é grande e formam-se verdadeiros centros de comunidade. (MAIA, 1935, pp. 85-6)

Ainda sobre este assunto, Prestes Maia argumenta que:

É evidente que tudo isto exige no projectista uma unidade de concepção extraordinaria e no administrador e politico absoluta ausencia de preconceitos ou ideias feitas. Mas, isto á parte, é forçoso reconhecer nas concepções urbanisticas modernas uma grande harmonia. (MAIA, 1935, p. 86)

Sobre o plano escolar proposto por Prestes Maia, este não foi mencionado no Ato nº 118 aprovado em 1938, que, aliás, de maneira geral aprovou um plano estritamente viário e, como já mencionado, o zoneamento somente seria aplicado em Campinas no final da década de 1950, com a revisão do Plano de Melhoramentos Urbanos.

Cerca de um mês após a aprovação do plano de remodelação de Campinas, ocorreu o golpe do Estado Novo em 10 de novembro de 1937, quando a ditadura encabeçada por Getúlio Vargas foi instaurada. Assim como em 1930, as Câmaras Municipais em todo país foram novamente extintas, bem como o Senado Federal e as Assembleias Legislativas nos Estados. Os partidos políticos foram colocados na clandestinidade, fato este que deixaria claro o endurecimento do poder e acabaria com a democracia no país.

Com o golpe do Estado Novo, Vargas atingiria seu objetivo máximo de centralização política com o esvaziamento do poder das oligarquias regionais por meio do controle de todos os setores nos quais elas estariam presentes, em todo o Brasil.

No entanto, em Campinas os agentes políticos de grande representatividade ainda conseguiram se manter no poder, apesar do golpe de 1930 e do Movimento Constitucionalista de 1932 e, de acordo com Zakia,

[...] nesse sentido, favoreciam o prosseguimento do plano de modernização da cidade: o engenheiro Carlos William Setevenson, sempre como presidente, e José Pires Neto, como membro, estavam presentes na formação dos Conselhos Municipais. O próprio Pires Neto foi presidente da Câmara de 1936, que durou poucos meses e fora dissolvida pelo golpe de 37. Atuando ora no Legislativo, ora no

Executivo, eles permaneciam na esfera do poder, garantindo assim a implantação do plano. (ZAKIA, 2017, pp. 81-2)

Vale destacar que Carlos Stevenson e José Pires Netto estiveram ora em lados opostos, ora do mesmo lado. Quando Pires Netto foi nomeado prefeito de Campinas em 1930, era membro do Partido Democrático e Stevenson era ligado ao grupo alinhado ao prefeito Orosimbo Maia pertencente ao Partido Republicano Paulista. Quando os dois partidos se uniram em 1932, formando a Frente Única em oposição ao governo de Vargas e após a derrota dos paulistas, observa-se que a posição assumida por esses agentes em relação aos assuntos municipais, ou melhor, sobre a remodelação da cidade, eles se alinharam do mesmo lado, garantindo a contratação de Prestes Maia.

Diante deste cenário político, os trabalhos da Comissão de Melhoramentos Urbanos para a remodelação de Campinas seriam novamente interrompidos. Após aprovação do plano pela comissão e pela administração municipal, o Plano de Melhoramentos Urbanos seria oficialmente aprovado através do Ato nº 118, de 23 de abril de 1938. No entanto, neste meio tempo, uma brusca mudança ocorreu no cenário político nacional, na forma de um novo golpe: o golpe do Estado Novo em 1937.

2.9.1 O Golpe do Estado Novo

Apenas três anos após a Constituição de 1934, em 10 de novembro de 1937, Getúlio Vargas após articular com diversos setores políticos conseguiu manipular todos os lados, dos militares à classe média para que seu plano espúrio tivesse êxito. Criando um clima de pessimismo e descontentamento em relação à democracia e ao liberalismo e com o apoio de militares, Vargas instaurou a ditadura do Estado Novo em 1937. (SKIDMORE, 2010, p. 54)

Desde 1935, Vargas estava planejando um regime totalitário no país, evidenciado pelo endurecimento da Lei de Segurança Nacional promulgada em 4 de abril de 1935 (Lei nº 38), que definia crimes contra a ordem política e social. Era um momento no qual a ameaça “comunista” era uma discussão constante em todo o mundo ocidental, notadamente após a Revolução Russa de 1917.

Todos que, de alguma forma, ferissem a lei, especialmente se considerado comunista, subversivo, seria preso. O ex-vereador de Campinas, o médico Belfort de Mattos, um dos agentes da discussão sobre o urbanismo na cidade foi enquadrado nesta lei por ser membro do Partido Socialista e foi preso em sua residência na cidade de São Paulo em 1935, e todos os seus livros considerados como “subversivos” foram apreendidos.

Segundo a Constituição de 1934, o presidente da República teria um mandato de 4 anos sem direito à reeleição. No momento da promulgação da nova Constituição, Vargas foi eleito pela Assembleia Constituinte e as próximas eleições presidenciais pelo voto direto deveriam ocorrer em janeiro de 1938. No entanto, em 1937 já haviam candidatos ao cargo, sendo um deles Armando de Salles Oliveira, governador de São Paulo. (SKIDMORE, 2010, p. 56)

Com o apoio dos militares, representados por Eurico Gaspar Dutra que fora nomeado Ministro da Guerra em 1936, e Góes Monteiro, chefe do Estado-Maior do Exército, Vargas tinha garantido sua continuidade no poder com um regime extremamente centralizado e autoritário. Para isso, utilizaram até um documento forjado, denominado “Plano Cohen”, que se tratava de um plano de batalha de uma revolução comunista e foi produzido pelos integralistas e entregue a Góes Monteiro. O documento, ao ser entregue a Dutra e Vargas foi logo aprovado para a preparação do golpe. (SKIDMORE, 2010, pp. 59-60)

Assim, Vargas tinha em suas mãos todos os setores da sociedade, tanto situacionistas como opositores. A esquerda começou a ser destruída em 1935 com a Lei de Segurança Nacional; as organizações de trabalhadores não tinham nenhuma força e a elite da classe política já estava se conformando com a iminente ditadura; os políticos liberais também não mais representavam uma ameaça, sendo logo na sequência do golpe mandados para o exílio. (FAUSTO, 2014, p. 100)

Após o golpe de 10 de novembro de 1937, o Brasil teria a sua primeira ditadura e uma nova constituição promulgada no mesmo dia, garantido a Vargas a permanência no poder até 1945 como um ditador alinhado aos regimes totalitários fascistas europeus como o de Mussolini, na Itália (1922-1943), Salazar em Portugal (1933-1975 – também chamado de Estado Novo) e de Franco na Espanha (1936-1975).

Ainda, segundo Fausto, Getúlio Vargas:

[...] Na noite de 10 de novembro, ele anunciou o advento do Estado Novo e a entrada em vigor de uma Carta constitucional, elaborada pelo político mineiro Francisco Campos, que, por muitos anos, ocuparia o Ministério da Justiça. A oposição apelidou a Carta de 1937, de “polaca”, não só porque tinha semelhanças com a constituição da Polônia, decretada por Josef Pilsudski, como também porque “polaca” era então o termo depreciativo aplicado às prostitutas provenientes da Europa do Leste. (FAUSTO, 2014, pp. 100-1)

Vargas favoreceu-se a partir de um ambiente propício para a instalação do seu regime autoritário e centralizador. Os estados novamente perderam a autonomia, sendo governados por interventores nomeados pelo presidente. Em 1939, foram criados os Departamentos Administrativos como um tipo de substitutos das assembleias legislativas. (FAUSTO, 2014, p. 102)

Os Departamentos Administrativos nos estados foram criados pelo Decreto-Lei nº 1.202, de 8 de abril de 1939, limitando a autonomia dos estados inclusive financeiramente, pois empréstimos só poderiam ser contraídos sob autorização do presidente. Era uma maneira de controlar todos os aspectos que envolviam o poder local nos estados, bem como nos municípios.

No caso do Estado de São Paulo, o interventor nomeado foi José Joaquim Cardoso de Mello Neto, entre 11 de novembro de 1937 até 25 de abril de 1938; foi substituído pelo general Francisco José da Silva Júnior apenas por 48 horas, até que foi nomeado Adhemar Pereira de Barros entre 27 de abril de 1938 até 4 de junho de 1941.

No mesmo dia de sua posse, o interventor Adhemar de Barros nomeou Prestes Maia prefeito da capital paulista em 1938, que permaneceu no cargo até 27 de outubro de 1945. (TOLEDO, 1996, p. 284) Este mesmo interventor afastou o prefeito de Campinas João Alves dos Santos (1936-1938), que foi substituído pelo engenheiro Euclides Vieira (1938-1941).

A Comissão de Melhoramentos Urbanos só seria reestabelecida pelo prefeito nomeado João Alves dos Santos através do Ato nº 115, de 18 de março de 1938, que também aprovou o plano de remodelação da cidade, agora denominado Plano de Melhoramentos Urbanos de Campinas.

Foi neste contexto que o Plano de Remodelação de Campinas elaborado por Prestes Maia em 1934, e o denominado Plano de Melhoramentos Urbanos

de Campinas foi aprovado pela municipalidade em 1938. Para além das questões do que consistia este plano já descrito brevemente, vimos que a atuação da Comissão de Melhoramentos Urbanos foi fundamental para a sua aprovação, embora com algumas idas e vindas, ou seja, interrupções no seu funcionamento devido às questões políticas pelas quais o país passava naquele momento.

Vimos ainda que com a constituição de uma burocracia de formação técnica nas cidades brasileiras no período varguista, e em particular em Campinas, a participação da sociedade civil nas comissões fora muito reduzida e a propaganda voltada para a divulgação do plano seria agora apenas para o convencimento da sociedade para a sua implantação, se seguirmos a lógica de um regime autoritário que se estabeleceu no país, o que favoreceria as decisões do poder local mesmo que limitado e subordinado ao interventor estadual e o governo federal.

Com o Plano de Melhoramentos Urbanos aprovado, o momento era propício para a sua divulgação de forma abrangente, para que todos os cidadãos fossem devidamente informados sobre as novas feições que a cidade estava prestes a adquirir. Para cumprir este objetivo uma grande exposição foi organizada para esta finalidade.

O evento foi promovido pela prefeitura da cidade e por uma “comissão oficial de festejos”, contando com stands que abrigaram representantes de diversos setores: empresas, comércio, cidades vizinhas, agricultores etc. Nesse sentido, a exposição reproduziu uma das estratégias de consolidação da disciplina do urbanismo: a divulgação e o debate público para o convencimento da oportunidade da realização das transformações propostas, pois o Plano de Melhoramentos Urbanos foi apresentado à população de Campinas durante este evento. (KROGH; SALGADO; SOUZA; 2016, p. 113)

Os eventos ligados ao campo do urbanismo já haviam se tornado frequentes nas primeiras décadas do século XX para divulgar e debater as questões sobre os planos de remodelação de cidades, tanto a um público especializado como para a sociedade civil como um todo. Dentre os de maior destaque, citamos a Exposição de Boston em 1909, e Exposição de Berlim

realizada em 1910, fundamental para a divulgação da nova disciplina do urbanismo.

A Exposição de Boston de 1909, foi realizada para a divulgação de um plano concebido por profissionais e empresários da cidade liderados pelo reformador social Edward Albert Filene. A proposta consistia em conectar 37 pequenas comunidades vizinhas e pequenas cidades numa extensa unidade metropolitana. Este plano, chamado *Boston 1915*, detalhava melhoramentos urbanos – *civic improvement* – para serem implantados dentro de um prazo de seis anos. Além do *Boston 1915*, outros planos nacionais e internacionais também foram divulgados neste evento. (COLLINS, 2005, p. 24; SALGADO, 2014, p. 18)

Na Exposição de Boston, durante a sua sessão internacional foi apresentado o plano para a Grande Berlim, servindo de incentivo para a realização de uma exposição internacional na cidade de Berlim. Dessa forma, nasceu a ideia da Exposição Universal de Berlim realizada em 1910. De acordo com Ivone Salgado, a exposição que era “[...] Voltada para o planejamento da cidade e Berlim, se configurou como o *locus* de uma discussão internacional sobre o futuro das metrópoles e sobre as novas ideias no campo do urbanismo.” (SALGADO, 2014, p. 19)

No mesmo ano de 1910, também foi realizada uma exposição na cidade alemã de Düsseldorf. Nestes eventos realizados em Boston, Berlim e Düsseldorf, o grande destaque foi o Plano de Chicago de Daniel H. Burnham e Edward H. Bennett, que despertou grande interesse nos europeus. Em 1910, também foi realizada em Londres a *Town Planning Conference* do *Royal Institute of Architects* (RIBA), na qual o Plano de Chicago também era uma das principais atrações desta exposição. Segundo Christiane Collins, Werner Hegemann, ao comparar as duas cidades destacou o plano de Chicago como um exemplo instrutivo para o plano da Grande Berlim:

The efforts to arrive at a comprehensive master plan for the entire area of Greater Berlin have recently **found an instructive example in Chicago**. Chicago with its population of two million is appropriate to a certain extent for a comparison with growth of Greater Berlin in the past half century, while older cities of millions, which culturally should

preferably be compared with Berlin, have grown much more slowly.¹²⁵
(COLLINS, 2005, p. 39 *apud* HAGEMANN, 1911, grifos nossos)

Desta maneira, a exposição realizada em Campinas concebida para festejar o bicentenário da cidade, se mostrou como um evento inovador para a cidade no sentido de também divulgar o seu plano de remodelação ao grande público, como uma forma não somente de convencimento da população, mas de certa forma, da participação cívica na implementação do plano recém aprovado pela municipalidade em 1938, concebido por Prestes Maia e debatido entre o urbanista e as comissões que se encarregaram desta tarefa.

2.10 A Exposição-Feira do Bicentenário de Campinas de 1939 e a difusão do Plano de Melhoramentos Urbanos de Prestes Maia

Uma grande exposição em homenagem ao bicentenário da cidade de Campinas foi realizada em 1939. O evento foi promovido pela prefeitura da cidade e por uma “comissão oficial de festejos”, responsável pela organização e divulgação do evento, entre outras atividades.

A Exposição-Feira do Bicentenário de Campinas serviu como espaço para apresentar à população da cidade o Plano de Melhoramentos Urbanos, elaborado por Francisco Prestes Maia. Apesar das reinterpretações históricas sobre a data da fundação de Campinas na época (1739 ou 1774)¹²⁶ optou-se

¹²⁵ Os esforços para chegar a um plano abrangente para toda a área da Grande Berlim descobriram recentemente um exemplo instrutivo em Chicago. Chicago, com sua população de dois milhões é apropriada, em certa medida para a comparação com o crescimento da Grande Berlim, no último meio século, enquanto as cidades mais antigas de milhões, que culturalmente devem ser comparadas com Berlim, têm crescido muito mais lentamente. Tradução livre nossa.

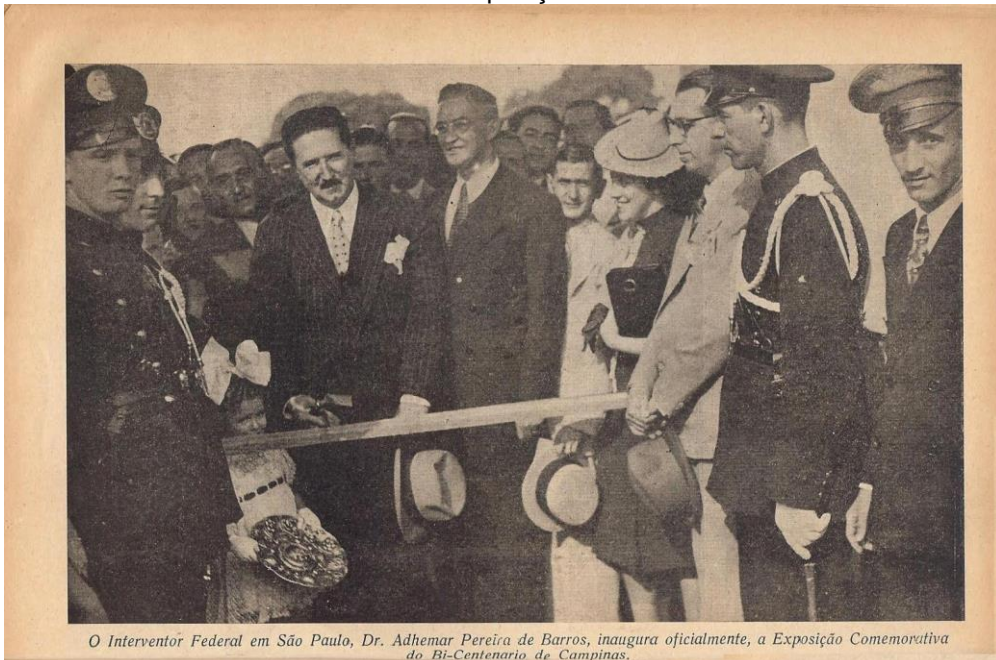
¹²⁶ A polêmica sobre a fundação de Campinas girava em torno de duas datas: 1739 e 1774. Em 1774, o pouso teria sido elevado à condição de vila, então Campinas teria se originado a partir de um pouso que servia de descanso para tropeiros que beirava o caminho dos Guaiases que foi aberto em 1722. Mais tarde, apesar do declínio da mineração e a conseqüente redução da passagem de tropeiros, instalou-se um bairro rural a partir de 1745 (Bairro do Mato Grosso das Campinas), que pertencia à Vila de Jundiáí. Mais tarde, em 1774, Barreto Leme recebeu do governador da Capitania de São Paulo a sesmaria e, com a construção da primeira capela, fundaria a freguesia. No entanto, seria oficialmente justificado no Relatório das Atividades da Prefeitura de 1939, que precisamente em 1779, Barreto Leme se estabeleceu definitivamente na localidade, daí considerar a data como da fundação de Campinas. (VIEIRA, Relatório, 1940, p. 25) No entanto, somente na década de 1970 seria oficializada a data de 14 de julho de 1774, como o ano da fundação de Campinas, devido a celebração da primeira missa na capela construída pelos moradores da povoação.

pela comemoração do aniversário da cidade em 1939, com o objetivo de legitimar a implantação do plano de remodelação da cidade, recém-concluído.

Patrocinada pela Prefeitura Municipal de Campinas e organizada por uma Comissão Central composta por 35 membros¹²⁷, contou com a presença do interventor federal no Estado de São Paulo Adhemar de Barros na abertura do evento (Figura 58), o próprio Francisco Prestes Maia, na época prefeito da capital paulista, o prefeito nomeado de Campinas Euclides Vieira e demais autoridades municipais, empresários, a imprensa etc. O início da exposição ocorreu em 23 de setembro de 1939 e teve a duração de 90 dias, atraindo a população de Campinas, das cidades do seu entorno e de todo o Estado. Vale destacar que no início do mês setembro de 1939, iniciou-se a II Guerra Mundial na Europa.

¹²⁷ Membros da **Comissão Central**: Dr. Luiz Albino Barbosa de Oliveira, presidente; Alfredo Gomes Julio, vice-presidente; Joaquim de Castro Tibiriçá, 1º secretário; Profº Nelson Omegna, 2º secretário; Dr. Sylvino de Godoy, tesoureiro. A Comissão Central contava ainda com várias subcomissões. **Subcomissão de arte**: Dr. José Wilson Coelho de Souza, presidente; membros: Dr. Calos Penteado Stevenson, Gabriel Porto, Passos Maia e Reinaldo Prestes. **Subcomissão de Ornamentação e Publicidade**: Dr. Sylvino de Godoy, presidente; membros: Braulio Mendes Nogueira, Francisco Machado Carvalho, Antonio T. Pagano, Washington Cardoso, Francisco Soares e Dr. Aloysio de Menezes Greenhalgh. **Subcomissão de Esportes**: Dr. Edgar Ariani; membros: Ary Rodrigues, Renesse Santos, Antonio Boaventura da Silva e Drs. João Marcilio e Mario Pernambuco. **Subcomissão de Festejos Populares**: Dr. Alfredo Ribeiro Nogueira, presidente; membros: Lourenço Lunardi Gallo, Vicente Ghilardi, Odilon Maudonnet e Dr. Francisco Ursaia. **Subcomissão de Festejos Religiosos**: Monsenhor Luiz Gonzaga de Moura, presidente; membros: Dr. Sebastião Otranto, Monsenhor João Loschi, Claudio Celestino Soares e Cicero de Souza Moraes. (VIEIRA, 1939, pp. 28-30)

Figura 58: Em destaque na fotografia, o interventor federal do Estado de São Paulo Adhemar de Barros, ao lado do então prefeito nomeado de Campinas Euclides Vieira durante a abertura da exposição.



O Interventor Federal em São Paulo, Dr. Adhemar Pereira de Barros, inaugura oficialmente, a Exposição Comemorativa do Bi-Centenário de Campinas.

Fonte: Revista Oficial da Exposição-Feira do Bi-Centenário de Campinas (1739-1939). São Paulo: J. Gozo, 1940.

No relatório municipal de 1939, o prefeito Euclides Vieira destaca que:

A duração desse certame foi de 90 dias, tendo seu funcionamento constituído uma das mais brilhantes de tôdas as festividades. Esta realização foi de relevante relevância para a cidade, – considerando o elevadíssimo número de visitantes que aqui estiveram, vindo de todos os pontos do Estado e dos principais centros do país. (VIEIRA, Relatório, 1940, p. 31)

Além das comemorações cívicas, o evento buscou inserir a cidade na “modernidade”, conformada pelo Plano de Melhoramentos Urbanos e o progresso marcado pela crescente industrialização. Buscou-se também a formação de uma nova identidade para Campinas durante o período de exceção da Era Vargas (1930-1945), no qual se observa a sua inserção num projeto de estado para a formação de uma nova identidade nacional.

No dia 3 de setembro de 1939 o jornal O Estado de São Paulo publicou uma matéria sobre o início das festividades do bicentenário de Campinas, na qual também foi informado sobre os preparativos da exposição e a apresentação do Plano de Melhoramentos Urbanos realizada no Pavilhão da Prefeitura Municipal:

[...] Crescido numero de pavilhões está sendo construido, destacando-se entre elles o da Prefeitura Municipal de Campinas, onde serão expostos os planos de melhoramentos projectados para a cidade, principalmente o Plano de urbanismo para a remodelação da parte central da cidade, de autoria do dr. Prestes Maia. Esse plano será apresentado em suggestiva “maquette”. (O ESTADO DE SÃO PAULO, 1939, p. 8)

E no relatório dos trabalhos da prefeitura de Campinas do ano de 1939, publicado em 1940, o perfeito Euclides Vieira destaca a abertura do evento:

Com o maior dos espetáculos cívico-festivos talvez até hoje presenciados em Campinas, tiveram início, em 3 de setembro, as festividades comemorativas do bicentenário da cidade.

Arrebatada de entusiasmo, a população campineira, nobremente empolgada pelo movimento de festa a mais extraordinária, participou dos festejos que abriam, com suntuosidade inesperada, as comemorações.

Era um brinde, o maior imaginável, que Campinas recebia de sua gente, pelo auspício invulgar dos seus duzentos anos de vida, duzentos anos de vida que eram de propriedade sólida, de segurança invariável. (VIEIRA, relatório, 1940, p. 30)

A Exposição-Feira do Bicentenário de Campinas em 1939, foi estrategicamente usada para a apresentação, bem como a legitimação da implantação do Plano de Melhoramentos Urbanos. Zakia argumenta que: “A confusão em torno da data de fundação foi bastante conveniente nesse sentido, e serviu de base para a organização do evento que apresentaria pública e oficialmente à sociedade o projeto grandioso de modernização urbana.” (ZAKIA, 2017, p. 134)

Para a realização deste evento, a atuação da prefeitura esteve voltada à dotação de infraestrutura nos terrenos do Jockey Club de Campinas onde foram montados os pavilhões expositivos, conforme consta no Relatório de 1939, publicado em 1940:

EXPOSIÇÃO DO II CENTENÁRIO: - Em comemoração do bicentenário da fundação da cidade, a Prefeitura promoveu, com grande sucesso, uma Exposição, nos terrenos do Jockey Club. O arruamento do local, construção de escadaria de acesso ao pórtico de entrada, pavimentação, revestimento das ruas, ajardinamento e diversas vedações, foram executados pela Diretoria de Obras e Viação, com a despesa de 26:310\$600. Por intermédio da mesma Diretoria, a Prefeitura concorreu – ainda com 51:722\$600, para o Pagamento do Pavilhão do Município, que constituiu uma das maiores atrações da Exposição. (VIEIRA, Relatório, 1940, p. 14)

O jornal O Estado de São Paulo também divulgou o evento na matéria intitulada “Inaugura-se hoje a Exposição-Feira comemorativa do 2º Centenario de Campinas” publicada em 23 de setembro de 1939, no dia da inauguração da exposição, contando inclusive com fotografias do local do evento. Nesta matéria foi destacado, entre outros assuntos, a participação das autoridades municipais e estaduais:

[...] O acto será presidido pelo interventor federal do Estado, devendo também a ele comparecer as autoridades estaduais e municipais. Após a inauguração, a comitiva oficial dirigirá-se ao pavilhão da Prefeitura, onde fará uso da palavra o sr. prefeito municipal. Em seguida serão visitados o pavilhão da Secretaria da Agricultura e todo o recinto da Exposição. (O ESTADO DE SÃO PAULO, 1939, p. 4)

O Plano de Melhoramentos Urbanos foi largamente divulgado na exposição por meio de plantas, conforme se observa na Figura 59 a Planta Cadastral de 1929, onde Prestes Maia desenhou sua proposta de remodelação viária.

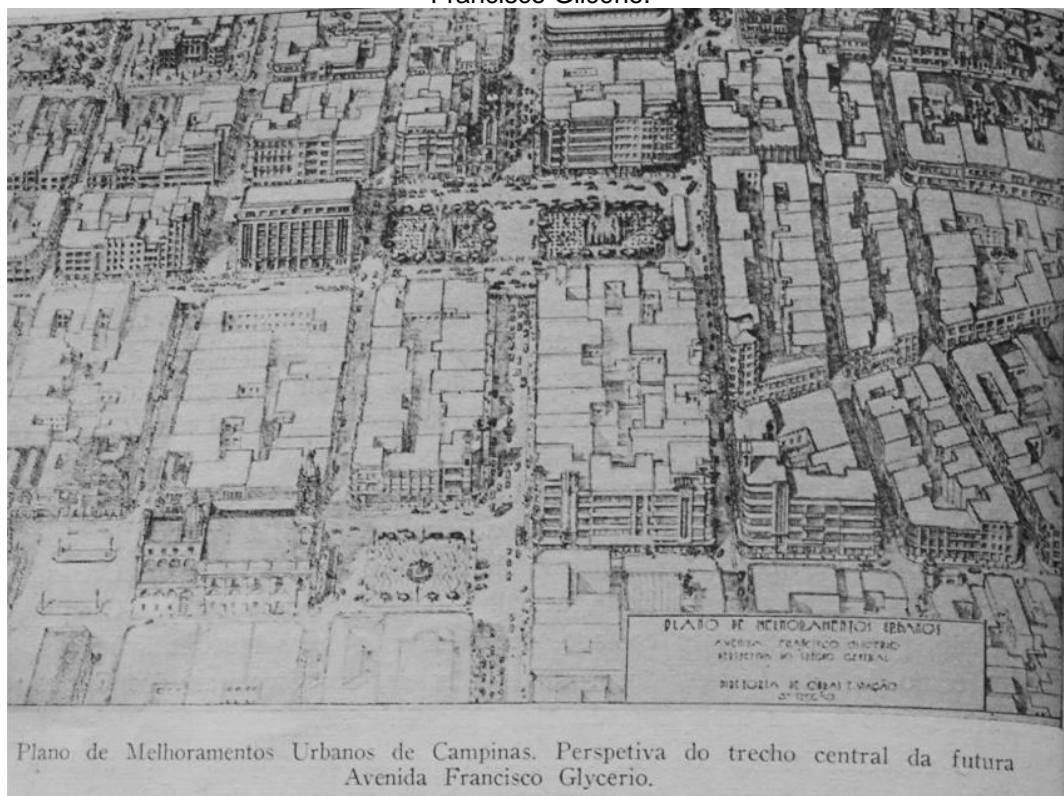
Figura 59: Planta da Cidade de Campinas, de 1929, na qual foi anotado o anteprojeto do Plano de Melhoramentos Urbanos, elaborado pelo engenheiro Francisco Prestes Maia, em 1934.



Fonte: Revista Oficial da Exposição-Feira do Bi-Centenário de Campinas (1739-1939). São Paulo: J. Gozo, 1940.

Foram também expostas perspectivas para apresentar os alargamentos aprovados no Plano de Melhoramentos Urbanos. Na Figura 60, pode ser observada a perspectiva do trecho central da futura Avenida Francisco Glicério.

Figura 60: Plano de Melhoramentos de Campinas: perspectiva do trecho central da Avenida Francisco Glicério.



Fonte: Revista Oficial da Exposição-Feira do Bi-Centenário de Campinas (1739-1939). São Paulo: J. Gozo, 1940.

Na Figura 61 observa-se a perspectiva para a futura Avenida Campos Salles, também apresentada ao público na Exposição-Feira do Bicentenário de Campinas. Neste evento também foi exposta a maquete do plano realizada pelo artista Otavio Papais, que media 4 x 2,4 metros, além de mapas em alto relevo do município e de fotografias de áreas diversas.

Figura 61: Plano de Melhoramentos de Campinas: perspectiva da Avenida Campos Sales.



Fonte: Revista Oficial da Exposição-Feira do Bi-Centenário de Campinas (1739-1939). São Paulo: J. Gozo, 1940.

Zakia enfatizou sobre a importância da exposição para o urbanismo regional, argumentando que a exposição servia de forma simbólica:

[...] para demarcar o “nascimento” da cidade industrial e moderna. Até a ideia de realizar uma exposição-feira comemorativa estava em sintonia com o contexto de modernidade que se desejava afirmar. Enquanto, no mesmo ano, a Feira Mundial de Nova York, intitulada “O mundo de amanhã”, apresentava ao público todas as novidades do mundo moderno, em Campinas, a Feira-exposição do Bicentenário apresentava a cidade moderna, industrial e progressista que Campinas havia se transformado. Estava, pois, oficialmente, consolidada a inserção da outrora provinciana Campinas no mundo moderno. Os festejos foram inaugurados com a presença do interventor estadual e dos representantes do poder público municipal. (ZAKIA, 2017, p. 137)

A exposição foi um marco de mais uma etapa do projeto de modernização de Campinas. Era, portanto, o momento de iniciar efetivamente as obras, garantidas com a aprovação do Plano de Melhoramentos Urbanos através do Ato nº 118, de 22 de abril de 1938.

2.10.1 O contexto histórico durante realização da exposição de Campinas

Em 1940, foi publicada e distribuída gratuitamente a “Revista Oficial da Exposição-Feira do Bi-Centenário de Campinas (1739-1939)”, que continha 166 páginas. Esta publicação, que continha 166 páginas foi lançada no intuito de informar sobre o que ocorreu durante a exposição e Campinas.

Logo nas primeiras páginas da revista mencionada, encontram-se as fotografias do então Presidente da República Getúlio Vargas (Figura 62), seguido do Interventor Federal do Estado de São Paulo Adhemar Pereira de Barros (Figura 63), o Comissário Geral da Exposição João Artacho Jurado e o Prefeito de Campinas Euclides Vieira.

Figuras 62 e 63: O então presidente da República Getúlio Vargas e o Interventor Federal do Estado de São Paulo, Adhemar de Barros homenageados na Revista da Exposição.



Fonte: Revista Oficial da Exposição-Feira do Bi-Centenário de Campinas 1739-1939. São Paulo: J. Gozo, 1940. Acervo do Centro de Ciências, Letras e Artes de Campinas (CCLA).

A primeira foto da revista, que se trata de uma foto oficial de Getúlio Vargas, remete ao fato de que o momento histórico no qual foi realizada a exposição era aquele do período ditatorial do Estado Novo iniciado em 1937, fazendo clara alusão à imagem de Getúlio como o “líder supremo” da nação, numa espécie de “culto à imagem do líder político”. É importante destacar que Getúlio Vargas não compareceu ao evento, mas é possível dizer que ele, de certa forma, foi representado pelo interventor de São Paulo Adhemar de Barros, mesmo que sua presença fosse para seguir o protocolo de um evento cívico.

Na sequência, as fotografias do então prefeito Euclides Vieira e do comissário geral da exposição João Artacho Jurado ganham destaque. O prefeito Orosimbo Maia também é representado e homenageado na revista, cuja gestão fora marcada pela defesa de um plano de remodelação de Campinas. (REVISTA OFICIAL, 1940)

A Exposição-Feira contava com 14 pavilhões, sendo eles: Município de Campinas, Secretaria da Agricultura, Indústria e Comércio, Município de Americana, Município de Amparo, Cia. Mogiana de Estradas de Ferro, Cia. Paulista de Estradas de Ferro, Eletro Radio Casa Telefonica, figuras de destaque na história de Campinas como Barreto Leme¹²⁸ e Campos Sales¹²⁹, Grill-Room

¹²⁸ Relação de expositores no Pavilhão Barreto Leme, dedicado ao comércio e indústria: **São Paulo:** Cia. Técnica Brasileira – Vidro Segurança (Rua da Quitanda, 82), Cia. Paulista de Louça Esmaltada (Rua João Antonio de Oliveira, 86), Casa André Levy Joalheria (Rua Barão de Itapetininga, 97), Comércio e Indústria Souza & Noschese S.A. Artigos Sanitários (Rua Julio Ribeiro, 243), Companhia Souza Cruz (Rua Líbero Badaró, 39), Companhia Gessy S.A. (Rua Líbero Badaró, 39), Dante Ramenzoni & Cia. Ltda. (Rua Lavapés, 716), Filizola & Cia. Ltda. (Av. Vautier, 349), Frigorífico Wilson do Brasil (Alameda Cleveland), Indústria Paulo Abreu Sedas (Ladeira Porto Geral, 3), Pedro Piccininno Artefatos de Borracha “Primier” (Rua Antunes Maciel, 174), S.A. Tubos Brasilit (Rua São Bento, 260). **Campinas:** E. Barbosa D’Oliveira (Rua Cel Antonio Alvaro, 356), Ezequiel Magalhães (Rua 13 de Maio, 527), Nicolau Pruchio & Cia. Açúcar “5002” (Rua Campos Sales, 898), Otávio Papáis (Rua Dr. Moraes Sales, 200). Vicente Cury & Cia. Chapéus Cury (Rua Barão Geraldo de Rezende, 141). **Itapira:** Raul Assad & Irmão – Chapéus Sarke (Rua 13 de Maio, 169). **Lisboa:** Mario S. Xavier – Pratas e Filigranas Portuguesas.

¹²⁹ Relação de expositores no Pavilhão Campos Sales, dedicado ao comércio e indústria: **Campinas:** Africano Alfaiate (Rua 13 de Maio), Acacio de Oliveira (Rua Conceição, 240), Adalberto Maia (Rua Barão de Jaguará, 1.135), Cia Swift do Brasil (Rua Abolição), Casa Boris Móveis (Largo da Catedral), Dirceu de Souza Coelho – Representante do Cimento “Itaú” (Rua Barão de Jaguará, 1.136, 4º andar), Fazenda Monte d’Este Ltda., F. Hauser & Vasconcelos – Material Elétrico (Rua Barão de Jaguará, 1.305), Godoy & Valbert - Fábrica “Elastic” (Rua José Paulino, 1.829), Instituto Biológico Pena Chaves (Rua Barreto Leme, 266), Ivan Serra Guimarães (não consta endereço), José Paterno – Fábrica de Fogões (Rua Campos Sales, 545), João Jorge, Figueiredo S.A. (Praça Marechal Floriano), Moysés Lucarelli & Irmão (Rua General Osório, 1313), Pena, Chaves & Cia. (Rua Barreto Leme, 266), Produtos Químico Tanajara Ltda. Sauvicida Tanajara (Rua Barão de Jaguará, 1.136), Simões Filho & Vacchiano Alfaiataria (Rua 13 de Maio), Woitecos S. Bertoni (Rua Costa Aguiar). **São Paulo:** Afonso Giaffone & Irmão (Rua

e Cassino, Bar Concerto “Bavaria”, Casa da Cegonha, Sorveteria Pol-o-nor e Cafés Cruz e Bourbon. Nesses pavilhões foram organizados estandes que apresentavam as atividades de cada setor ali representado. (REVISTA OFICIAL, 1940, p. 155)

As diversas escolas locais (Ginásio Estadual Culto à Ciência, Colégio Ateneu Paulista etc.) marcaram presença no evento com desfiles. Rubem Costa, que em 1939 trabalhava como jornalista no jornal Diário do Povo, comenta a apropriação do ensino feita pela ditadura para garantir sua legitimidade:

A agregação da juventude ao empreendimento político sempre foi substrato dos chamados governos fortes. E, obviamente, o lugar mais adequado para inoculação de conceitos formais plasmadores da personalidade – é a escola regular – oficial ou particular – que na sua definição mais singela é “núcleo de preparação para os embates da vida.” Dela se apropriam as ditaduras para garantia positiva da liderança. (COSTA, 2013, p. 89)

Os estabelecimentos de ensino, portanto, eram os locais adequados para a legitimação do governo totalitário do Estado Novo, pois a escola tinha o papel da formação de uma pretensa identidade nacional homogênea e, neste caso também através da participação em eventos cívicos, de caráter político.

Na década de 1930, apesar dos momentos de crise econômica e política provocados pela quebra da Bolsa de Valores de Nova York em 1929, e pelo Golpe de 1930, a discussão sobre um plano de remodelação para Campinas esteve em pauta e visava a modernização da cidade industrial.

Em 1934, decide-se pela contratação do engenheiro-arquiteto Francisco Prestes Maia para a confecção do plano, o qual denominou-se Plano de Melhoramentos Urbanos. Para Badaró, é evidente que a implantação do plano de Prestes Maia se deu num contexto de “modernização”, pois para ele o plano seria uma experiência pioneira de urbanismo em Campinas. (BADARÓ, 1996, p. 14)

Borges de Figueiredo, 1325), Aços Marathon do Brasil (Rua Florêncio de Abreu, 120), Byington & Cia. (Largo da Misericórdia, 4), Casa da Bíblia (Rua Dom José de Barros, 74), Dianda, Lopez e Cia. Óleo “Letizia” (Rua Líbero Badaró, 462), João Setaro (Rua Comandante Salgado, 36), Sartor, Scaglioni & Cia. (Rua 7 de Abril), Soc. Dáko do Brasil Ltda. (Rua Stefano, 261). **Mogi Guaçu:** Cerâmica Martini, Luiz Martini. **Curitiba:** Fábricas Fontana Ltda. “Mate Idelfonso”. (REVISTA EXPOSIÇÃO-FEIRA DO BICENTENÁRIO DE CAMPINAS, 1940, pp. 158-162)

Badaró ainda afirma que as ruas estreitas da área central apontavam para o “século passado”, ou seja, o século XIX, e representavam a antítese do progresso. A solução para a modernização de Campinas seria a abertura de grandes avenidas, o que tornaria possível a construção de edificações modernas obedecendo aos preceitos do urbanismo moderno. (BADARÓ, 1996, p. 38)

Como já discutido anteriormente, a partir do governo provisório de Getúlio Vargas buscou-se romper com toda a estrutura política da Primeira República visando estabelecer um novo projeto de Estado-Nação. Isso se dá, entre outros aspectos, com a criação de novas instituições como o Ministério da Educação e Saúde em 1930, e o Departamento de Imprensa e Propaganda (DIP) também criado em 1930, num contexto de centralização do poder na esfera federal, quando foram fechadas as Câmaras Municipais e Assembleias Estaduais.

Com o Estado Novo em 1937, instituído através de um golpe de estado dado pelo próprio Vargas que, outorgando uma nova Constituição, na qual garantiu a si mesmo plenos poderes, inicia-se a ditadura que flertava com governos autoritários europeus. De acordo com Skidmore, “[...] As novas formas constitucionais eram uma imitação dos modelos corporativos e fascistas europeus, especialmente de Portugal e da Itália.” (SKIDMORE, 2010, p. 61)

As atividades culturais neste período estiveram em sintonia com a política de estado, objetivando o disciplinamento e padronização da vida cotidiana, seja através da educação escolar, seja pelas próprias manifestações da cultura nacional, como parte de um projeto de nação que visava a construção de uma nova sociedade e de um novo trabalhador.

O desfile das escolas (públicas e particulares) locais durante a abertura da exposição atesta a forma pela qual o Estado Novo procurava garantir positivamente sua legitimidade, assim como a exaltação do seu líder. Eric Hobsbawm esclarece o uso da educação regular como instrumento de formação de identidade:

Por mais reservas que façamos, é difícil negar que o ensino (ou seja, o ensino público nacional dos tempos modernos) funciona como motor de socialização nacional e formador de identidade. Isso dá ao Estado considerável poder – e não apenas ao Estado ditatorial. Obviamente, o tipo de Estado que era chamado de totalitário, concentrando nas próprias mãos todo o poder e todas as comunicações e tentando impor aos cidadãos um conjunto

hegemônico de crenças, é indesejável [...] (HOBBSAWM, 2013, pp. 179-80)

2.10.2 Uma imagem moderna para Campinas

A montagem dos pavilhões e estandes da exposição foi realizada por João Artacho Jurado¹³⁰, nomeado como Comissário Geral da Exposição. Jurado começou sua carreira profissional como letrista e, mais tarde, junto com seu irmão abriria uma fábrica de luminosos de néon, muito em voga na década de 1930. Embora não tivesse diploma de arquiteto, projetou e construiu diversos edifícios na cidade de São Paulo. (ZAKIA, 2017, p. 143)

No Relatório de 1939, o prefeito Euclides Vieira justifica a contratação de João Artacho Jurado:

O contrato para a realização da Exposição-Feira, foi concedido ao Snr. João Artacho Jurado, cuja idoneidade moral e reconhecido tirocínio técnico, em emprêsas dêste gênero, ficaram mais uma vez provados, – na organização do citado empreendimento, que atraiu, para Campinas, a atenção das populações dos mais longínquos Municípios paulistas. (VIEIRA, Relatório, 1940, p. 31)

Os pavilhões foram construídos segundo a linguagem estética *art déco*, bastante homogênea, seguindo o ideário da modernidade na qual a cidade se inseria (Figuras 64 e 65). (KROGH; SOUZA; SALGADO, 2016, p. 117)

¹³⁰ João Artacho Jurado (1907-1983). Iniciou sua carreira profissional na década de 1930, aos 27 anos no Rio de Janeiro como letrista. Ao retornar para São Paulo em 1934, iniciou sua participação em feiras e exposições, projetando estandes e produzindo letreiros. Jurado não possuía diploma de curso superior e teria somente um curso técnico de desenho de perspectiva, mas não há provas. Quando iniciou sua carreira projetando edifícios e casas sem um diploma de arquiteto, Jurado não podia assinar seus trabalhos, dependendo de alguns colaboradores engenheiros civis, que apareciam como responsáveis técnicos. Projetou diversos edifícios na cidade de São Paulo no bairro de Higienópolis. Jurado foi um profissional muito requisitado em feiras e exposições a partir da década de 1930, projetando, além de estandes e luminosos, pavilhões expositivos como em Campinas em 1939. Em meados da década de 1930, a partir do contato com o empresário Roberto Simonsen, organizou e montou a I Feira Nacional da Indústria na cidade de São Paulo em 1940. (FRANCO, 2008, pp. 73-83)

Figura 64: Fachada do Pavilhão do Município de Campinas. Observa-se a arquitetura em linguagem estética *art déco*, própria da “modernidade”.



Fonte: Revista Oficial da Exposição-Feira do Bi-Centenário de Campinas 1739-1939. São Paulo: J. Gozo, 1940.

Figura 65: Fotografia de autor desconhecido: avenida de entrada da Exposição-Feira do Bicentenário de Campinas.



Fonte: Revista Oficial da Exposição-Feira do Bi-Centenário de Campinas (1739-1939). São Paulo: J. Gozo, 1940.

Segundo Ruy Eduardo Debs Franco, os pavilhões utilizados na Exposição-Feira do Bicentenário de Campinas possivelmente provinham de um evento realizado em Santos, a Feira do Centenário no mesmo ano de 1939.

Durante alguns anos, Jurado projetou, vendeu e comercializou seus estandes em exposições em sua cidade natal e em outras no interior do estado, como Campinas, onde, em 1939, também projetou e montou estandes para os festejos do bicentenário daquela cidade. Mas, como Jurado era proprietário dos estandes que construía, comumente os alugava, reformando-os ou adaptando-os a cada novo evento. [...] (FRANCO, 2008, pp. 88-9)

No pórtico de entrada da Exposição (Figura 66) os visitantes se deparavam com o projeto monumental de Artacho Jurado. Uma imensa coluna iluminada, como se tivesse saído do filme de ficção científica *Metropolis* de 1927, do cineasta austríaco Fritz Lang, completava o conjunto arquitetônico.

Figura 66: Vista noturna do pórtico de entrada da exposição-feira do bicentenário de Campinas, onde pode ser observada a coluna iluminada.



Fonte: Revista Oficial da Exposição-Feira do Bi-Centenário de Campinas (1739-1939). São Paulo: J. Gozo, 1940. Fotografia de autor desconhecido.

A partir da informação de Franco acima citada, podemos observar na Figura 67 a semelhança do pórtico de entrada da Feira do Centenário da cidade de Santos realizada em 1939, com o pórtico da exposição de Campinas:

Figura 67: Pórtico de entrada da Feira do Centenário da cidade de Santos, de 1939.



Fonte: FRANCO, Ruy Eduardo Debs. Artacho Jurado: arquitetura proibida. São Paulo: Editora Senac, 2008, p. 86.

Não à toa, a imagem da coluna iluminada fora escolhida para figurar na capa da Revista Oficial da Exposição-Feira do Bi-Centenário de Campinas (Figura 68) publicada em 1940. Na revista, encontram-se diversas imagens do evento, uma grande quantidade de anunciantes do comércio e indústria, tanto local como de outras cidades do estado, incluindo a capital São Paulo e também de Lisboa, capital de Portugal. (KROGH; SOUZA; SALGADO, 2016, p. 117)

Figura 68: Representação gráfica da torre iluminada do pórtico de entrada da exposição.



Fonte: Revista Oficial da Exposição-Feira do Bi-Centenário de Campinas 1739-1939. São Paulo: J. Gozo, 1940. Acervo do Centro de Ciências, Letras e Artes de Campinas – CCLA.

Esta prática de apresentar ao grande público uma visão de “progresso” e “modernidade” não era nova em Campinas. No final do século XIX, uma série de artigos, fotografias, desenhos etc. que circularam em Campinas procuravam apresentar a trajetória de progresso que a cidade havia retomado após as grandes epidemias de febre amarela que grassaram na cidade entre 1889 e 1897.

O Jornalista Alberto Sarmiento, num artigo de 1899, publicado no Almanaque de Campinas de 1900, ressaltou a necessidade da elite local em divulgar a cidade “moderna” e, ao mesmo tempo, afastar a memória das epidemias de febre amarela. Para isso, o jornalista destaca as instituições campineiras e suas emblemáticas edificações. Segundo Sonia Fardin:

O jornalista [Alberto Sarmiento] traduz a idealização totalizadora de uma elite que busca na concretude dos monumentos arquitetônicos

mesclar a tradição de um passado glorioso e pujante com uma ordem moderna, fundada na organicidade social traduzida pela regulamentação dos lugares sociais dos indivíduos. Mas a primazia do discurso está no presente e na potencialidade da ideia de progresso, que no século XIX se difunde e acelera. (FARDIN, 2002, p. 64)

O mesmo Almanaque de Campinas de 1900 ainda apresentou imagens fotográficas das edificações exaltadas por Sarmiento em seu artigo, como locais de assistência aos pobres, representados pela Santa Casa de Misericórdia, hospital dos variolosos, etc. Escolas, como o Lyceo de Artes e Offícios, onde os filhos dos pobres e os órfãos recebiam instrução regular e técnica e o Gymnásio do Estado, antigo Culto à Ciência, onde estudavam os filhos das famílias mais abastadas. (FARDIN, 2002, pp. 62-4)

Neste momento, em 1900, procurava-se retomar a imagem da moderna e próspera cidade do café, saneada e livre das epidemias. A divulgação das imagens das instituições presentes na cidade, assim como da arquitetura que representava os anseios de cidade moderna, representou a busca por uma nova identidade, evidenciada através do progresso e dos lugares de convívio bem definidos e demarcados, numa clara divisão entre ricos e pobres.

Ainda sobre a apresentação do Plano de Melhoramentos Urbanos ao público, sua maquete (Figura 69) foi exposta no Pavilhão Município de Campinas, onde também foram expostos planos e projetos de obras públicas e este mesmo pavilhão também contava com uma galeria de arte. (KROGH; SOUZA; SALGADO, 2016, p. 117)

Figura 69: Maquete do Plano de Melhoramentos Urbanos de Campinas (área central).



Fonte: Revista Oficial da Exposição-Feira do Bi-Centenário de Campinas 1739-1939. São Paulo: J. Gozo, 1940.

Próximo ao pórtico de entrada da exposição e ao Pavilhão da Cia. Mogiana de Estradas de Ferro, foi instalado um grande chafariz que, conforme se pode observar na Figura 70, foi uma atração à parte, especialmente durante a noite quando era iluminado.

Figura 70: Lago com chafariz instalados na Exposição-Feira do Bicentenário de Campinas, 1939. Autor não identificado.



Fonte: Coleção Museu da Imagem e do Som de Campinas (MIS).

Uma das inovações incorporadas à exposição foi uma estação de rádio (Eletro Radio Casa Telefonica), que fazia as transmissões informativas durante o evento. A exposição também contou com competições esportivas e automobilísticas.

A empresa “Garnier Film”, de São Paulo, produziu um curta-metragem com a duração de 12 minutos:

[...] um filme cinematográfico (estilo jornal), focalizando vários detalhes das festividades comemorativas do bi-centenário de Campinas. Sendo sincronizado êste filme insere dados históricos sobre a cidade, bem como, apresenta os seus principais aspectos urbanos. (VIEIRA, Relatório, 1940, pp. 31-2)

Um parque de diversões, o Gran Parque Platino de Buenos Aires também fazia parte das atrações, contando com roda gigante, montanha russa, um trenzinho (Expresso de Prata) e também espetáculos de circo, com o Palácio da Gargalhada.

Paralelamente ao evento, ocorriam no Teatro Municipal de Campinas apresentações de grupos teatrais da cidade, além de concertos musicais e de Festejos Religiosos organizados pelas autoridades eclesiásticas locais. Em suma, todas as instituições representativas da cidade participaram deste evento.

A Exposição-Feira do Bicentenário de Campinas em 1939, serviu como *locus* de legitimação do Plano de Melhoramentos Urbanos, assim como para a apresentação do progresso em Campinas, no Estado de São Paulo e no Brasil de modo geral. A presença do Interventor Federal no Estado de São Paulo Adhemar de Barros, como representante do Estado Novo, fazia parte do ideário de um regime totalitário que, através de instrumentos legais, determinava que os planos urbanos nas cidades brasileiras fossem legitimados publicamente através de propaganda nos jornais e eventos deste tipo.

A arquitetura da Exposição em linguagem estética *art déco* e sua monumentalidade refletem o ideário da modernidade, característico da década de 1930.

Foi um evento único na cidade, amplamente divulgado na imprensa local e que proporcionou grande visibilidade à Campinas de forma positiva. O evento demonstrou e oficializou a relevância de um plano urbano para a cidade que, mais uma vez, tentava se modernizar. O jornal O Estado de São Paulo também

divulgou o evento em duas ocasiões: nas edições de 3 e 23 de setembro de 1939, no dia da inauguração da Exposição-Feira.

A reafirmação da ideia de progresso, assim como da modernidade, também fora representada através das atrações culturais e lúdicas presentes na Exposição-Feira. As fotografias incluídas na revista oficial, em sua maioria tomadas a noite, com equipamentos muito iluminados, reafirmam o caráter moderno das diversões noturnas, próprias de cidades modernas.

Torna-se importante destacar que a maquete e planos apresentados na exposição mostravam a futura área central da cidade remodelada. Cidade esta que não fora concebida para a classe operária campineira e, concordando com Santos: “Nela, não cabe o proletariado historicamente emergente da periferia mais distante e muito menos dos cortiços e fundos de quintal do centro da cidade.” (SANTOS, 2002, p. 295)

A exposição realizada em Campinas em 1939, insere-se numa tradição iniciada a partir da segunda metade do século XIX, com as chamadas Exposições Universais (Londres, 1851; Paris, 1855, 1889, 1900; Filadélfia, 1876; Chicago, 1893), dos congressos temáticos e de outros grandes eventos voltados ao campo do urbanismo, especialmente a exposição de Berlim realizada em 1910, quando a prática da divulgação de planos em eventos temáticos foi adotada. (KROGH; SOUZA; SALGADO, 2016, p. 109)

Este evento pode ser medido de forma global, regional e local, porém em todas estas instâncias as propostas para modernizar as cidades, independente do grau de mudança, foram pensadas, discutidas e implantadas até então por profissionais com experiência e/ou conhecimento baseados sobretudo nas experiências europeias e, posteriormente, na experiência norte-americana.

Na maioria dos casos, o envolvimento do Estado, bem como dos meios de comunicação, foi determinante para a obtenção do sucesso dos projetos expositivos, pelo menos, em se tratando de participação popular (desde a divulgação para conhecimento público, o comparecimento da população nos eventos, até a aceitação, ou não, na implantação do plano urbanístico). Em alguns casos, como por exemplo, no Rio de Janeiro e em Campinas, os eventos se utilizaram de datas comemorativas que pouco (ou quase nada) tinham a ver

com a urgência das melhorias urbanísticas que estas cidades em plena expansão urbana realmente necessitavam.

É importante ressaltar, porém, que todos os eventos urbanísticos realizados desde 1851 (Exposição de Londres), objetivaram a implantação de melhorias urbanas nas cidades, seja em forma de implantar novos planos urbanísticos, na forma de modernizar materiais para construção, iluminação e saneamento; em dar maior e melhor mobilidade e acessibilidade; em preservar o meio ambiente e o patrimônio; em requalificar áreas urbanas que contém vazios urbanos e locais degradados etc.

Com a aprovação do Plano de Melhoramentos Urbanos através do Ato nº 118, de 1938, algumas medidas foram tomadas em relação ao início das obras para a implantação do plano, ao mesmo tempo em que a Exposição-Feira do Bicentenário de Campinas estava sendo preparada.

Os relatórios das atividades da prefeitura e da Diretoria de Obras e Viação entre os anos de 1938 e 1939, possuem registros das providências tomadas em relação ao plano aprovado, tais como alargamentos de ruas, aquisição de imóveis pela municipalidade e demolições, tanto para os alargamentos como para a construção do Palácio da Justiça, ou seja, a desapropriação e demolição total do quarteirão nº 16, conforme informação fornecida pelo prefeito Euclides Vieira:

Quarteirão nº 16: – Foi ultimada a demolição de todos os prédios deste quarteirão, delimitado pelas ruas Dr. Campos Sales, Regente Feijó, General Osorio e José Paulino, cuja área se destina à construção do Palácio da Justiça. (VIEIRA, Relatório, 1940, p. 4)

O então chefe da Diretoria de Obras e Viação de Campinas, o engenheiro Perseu Leite de Barros confirma a informação do prefeito:

Coube ao atual Prefeito iniciar, com energia, as obras de remodelação da cidade, orientados pelo Ato n. 118, de 23/4/1938. Assim, foram totalmente demolidos os prédios do quarteirão compreendido entre as ruas Campos Sales, Regente Feijó, General Osorio e José Paulino, cujas desapropriações tinham sido iniciadas anteriormente [...] (BARROS, Relatório, 1940, pp. 43-4)

Perseu Leite de Barros se refere às desapropriações e demolições para a construção do Palácio da Justiça, onde ainda em 1939, foi lançada a pedra fundamental pelo interventor federal Adhemar de Barros:

Por ocasião da visita feita à Campinas, o Snr. Interventor Federal colocou a primeira pedra no futuro Forum [...]. O projeto do edifício, que terá proporções monumentais, com 7 pavimentos, é de autoria do Arquiteto José Maria das Neves, da Secretaria de Viação e Obras Públicas do Estado. Tudo faz crer que o início dessas obras verificou-se em 1940. (BARROS, Relatório, 1940, p. 55)

O projeto do Palácio da Justiça (Fórum) de Campinas é de autoria de José Maria da Silva Neves¹³¹, funcionário da Secretaria de Viação e Obras Públicas do Estado de São Paulo. O edifício foi concebido a partir da arquitetura moderna e construído pela empresa de Lix da Cunha, engenheiro e membro da Comissão de Melhoramentos Urbanos. Em Campinas, o engenheiro-arquiteto Silva Neves também foi responsável pelo projeto do Hotel Terminus, também em estilo modernista, cuja obra foi realizada pelo engenheiro Hoche Neger Segurado, também membro da referida comissão.

Tanto Lix da Cunha¹³² como Hoche Neger Segurado¹³³, além de membros da Comissão de Melhoramentos Urbanos, eram donos de empresas de construção civil em Campinas, portanto, nitidamente interessados na remodelação da cidade, notadamente no que se refere à demolição de antigos edifícios na área central para que seus escritórios pudessem construir novos edifícios a partir de meados da década de 1930 e por toda a década de 1940. Neste sentido, não há nenhuma diferença entre o que aconteceu na cidade de São Paulo e em Campinas, onde o Plano de Avenidas favoreceu a construção civil e o setor imobiliário. Em ambos os casos, as propostas de Prestes Maia, o

¹³¹ José Maria da Silva Neves (1896-1978) formou-se engenheiro-arquiteto pela Escola Politécnica de São Paulo em 1922. Foi um dos fundadores da Academia de Belas Artes de São Paulo em 1925. Em 1931, começou a trabalhar na Diretoria de Obras Públicas, da Secretaria de Viação e Obras Públicas do Estado de São Paulo. Como comissionado da Secretaria da Educação e Saúde Pública entre 1935 e 1937, dirigiu a Seção de Arquitetura de Prédios Escolares da qual Prestes Maia também fazia parte e onde projetou diversos edifícios escolares estaduais, a partir da arquitetura do movimento moderno. Em 1934, por indicação de Anhaia Mello, assumiu a cadeira da disciplina “Composição Geral” como professor adjunto na Escola Politécnica. Com a promulgação da lei nº 24, de 24 de novembro de 1937, que proibia o acúmulo de cargos públicos, deixou a Politécnica e seguiu na Diretoria de Obras Públicas. Em 1939, foi nomeado engenheiro-chefe da Seção de Arquitetura e Urbanismo da Comissão Especial de Obras Públicas. Em Campinas, projetou o Palácio da Justiça, o Hotel Terminus, Caixa Econômica Estadual e a Escola de Cadetes. (FICHER, 2005, pp. 210-14)

¹³² Edifícios construídos pela empresa de Lix da Cunha entre as décadas de 1930 e 1940: Edifício Sant’Ana (1935), Edifício Columbia (1938), Edifício do Correio Popular (1940), Cine Carlos Gomes (1945), Edifício Anchieta (1946), Edifício São Paulo (1946), Edifício Rosário (1946). (ZAKIA, 2012, p. 83)

¹³³ Edifícios construídos pela empresa de Hoche Neger Segurado na década de 1940: Edifício Associação Comercial de Campinas (1940), Edifício Cury (1943), Edifício Santa Teresa (1944), Edifício Regina (1946), Edifício Piratininga (1946), Edifício R. Monteiro (1946). (ZAKIA, 2012, p. 83)

projeto de modernização engendrado durante o Estado Novo, além dos interesses dos agentes locais, contribuiu para o crescimento do mercado imobiliário nas décadas de 1930 e 1940.

Com a criação do Departamento Administrativo do Serviço Público (DASP) em 1938¹³⁴, no contexto da ditadura do Estado Novo, o controle federal sobre os estados tornou-se mais duro em relação aos trabalhos técnicos e administrativos, num momento em que foram fechados o Congresso, as Assembleias Legislativas estaduais e as Câmaras Municipais, além dos partidos políticos terem sido extintos. Nos estados foram instalados os chamados “daspinhos”, que eram responsáveis pela indicação de interventores e prefeitos, ou seja, eram mais do que representantes técnicos e administrativos, mas também políticos. (FELDMAN, 2012, p. 133; SOUZA, 1976, p. 96)

O DASP representava e reforçava a imposição de uma burocracia de formação técnica iniciada após o golpe de 1930, e seus burocratas-presidentes se tornariam articuladores políticos de Vargas nos estados. Assim se explica o Palácio da Justiça de Campinas, por ser um edifício público e ter sido projetado pelo arquiteto da Secretaria de Obras e Viação do Estado de São Paulo.

No caso do estado de São Paulo, dizia-se que o presidente do DASP tinha mais poder que o interventor Adhemar de Barros. Citamos como exemplo o presidente do DASP de São Paulo entre 1939 e 1942, Gofredo Teixeira da Silva Telles¹³⁵, que durante uma entrevista deixou claro o poder de ação dos burocratas que atuavam no estado de São Paulo:

[...] orgulhava-se de, com seis colegas, fazer o trabalho da antiga Câmara e Senado do estado e de mais 217 câmaras municipais. Afirmava que o novo esquema organizacional era “democrático” porque ele conseguia conselhos sobre projetos de lei e medidas administrativas de importância geral de todas as áreas afetadas, sem ser atrapalhado pela “política” estadual e municipal. Dizia o entrevistado: “projetos provenientes do gabinete do interventor que parecem motivados por interesses privados ou por grupos de pressão indesejáveis são postos de lado. Somente em casos raros é invocada a decisão do Ministério da Justiça. (SOUZA, 1976, p. 97)

¹³⁴ Embora o DASP tenha sido criado em 1938, o órgão foi formalizado através do Decreto-Lei nº 1.202, de 8 de abril de 1939, que dispunha sobre a administração dos estados e municípios. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1930-1939/decreto-lei-1202-8-abril-1939-349366-publicacaooriginal-1-pe.html>> Acesso em: 03 jan. 2018.

¹³⁵ Gofredo Teixeira da Silva Telles foi prefeito de São Paulo entre 24 de maio de 1932 até 3 de outubro de 1932. Era filiado ao PRP e foi nomeado pelo governador aclamado Pedro de Toledo.

Em suma, os presidentes dos “daspinhos” tinham a liberdade no que se refere às decisões técnicas e administrativas nos estados segundo os interesses da ditadura varguista. A partir deste relato entendemos que, caso o interventor não representasse os interesses deste grupo de burocratas, ele serviria apenas como a figura propagandista do estado, inaugurando obras e eventos nos municípios. Mais especificamente sobre a questão da remodelação das cidades brasileiras, esse novo setor técnico-administrativo implantado pelo Estado Novo era o mecanismo burocrático que controlava o projeto de modernização almejada.

Em Campinas, o Plano de Melhoramentos Urbanos concebido por Prestes Maia, foi o primeiro plano urbanístico da cidade e o de maior duração: sua implantação se estendeu do final da década de 1930 até o final da década de 1960, quando foi substituído pelo Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado (PDDI) em 1971. O início das obras para a implantação do plano se deu em 1939, durante a gestão do prefeito Euclides Vieira (1938-1941) e, no início do seu mandato, em 1938, o Plano de Melhoramentos Urbanos foi aprovado e apresentado à população em larga escala durante a Exposição-Feira do Bicentenário de Campinas, em 1939.

A implantação do Plano de Melhoramentos Urbanos ocorreu em duas fases. A primeira fase corresponde ao período de 1934 até 1955, ou seja, desde a concepção do plano, passando por sua aprovação através do Ato nº 118 de 1938, até 1955. A partir de 1938, foram iniciados os primeiros processos de desapropriações ao longo das ruas que seriam alargadas (Francisco Glicério, Campos Salles, José Paulino, Benjamin Constant). Em 1951, foi promulgada a Lei nº 640, de 28 de dezembro, que aprovou a revisão do Ato nº 118, e dispõe sobre a revisão do Plano de Melhoramentos Urbanos.

A segunda fase corresponde ao período de 1956 até 1962. Em 1956, foram demolidos 66 edifícios na área central, sendo 31 na Avenida Campos Salles e 14 na Avenida Francisco Glicério, sem incluir a Igreja do Rosário. Foi nesta fase o zoneamento foi implantado na cidade e o Código de Construções de 1934 foi substituído pela Lei nº 1.993, de 29 de janeiro de 1959, que instituiu o novo Código de Obras e Urbanismo do Município de Campinas. (BADARÓ, 1996, pp.133-7; LEI Nº 1.993)

É importante destacar que a partir de 1945, mudanças significativas ocorreram no Brasil e no mundo. Getúlio Vargas foi deposto do cargo em 1945, renunciando formalmente logo em seguida; o fim da Segunda Guerra Mundial; o Brasil passou a ter uma nova constituição em 1946, as primeiras eleições municipais foram retomadas em 1948. Em 1951, Vargas retorna ao poder como presidente eleito, através do voto popular direto.

Na década de 1950, a industrialização e a urbanização no Brasil haviam aumentado substancialmente e, de acordo com Skidmore, devido a esses dois processos, três setores se fortaleceram: “[...] os industriais, a classe operária urbana e a classe média urbana.” (SKIDMORE, 2010, p. 117)

Segundo Badaró, até o ano de 1948, a condução da implantação do Plano de Melhoramentos Urbanos esteve pautada nos critérios técnicos, orientada pelos engenheiros municipais. Neste mesmo ano, quando foram retomadas as eleições municipais, a condução do processo de implantação do plano foi incorporando a um caráter mais político, quando os interesses privados se sobrepõem aos interesses coletivos. O autor argumenta que, nesta segunda etapa de implantação do Plano de Melhoramentos Urbanos de Campinas, “[...] os setores técnicos vão perdendo o controle do crescimento urbano o qual passa a ser regido, em seus movimentos de expansão horizontal e vertical, pelos interesses da especulação imobiliária.” (BADARÓ, 1996, p. 151)

Ao analisar a atuação tanto do poder público como dos agentes que fizeram parte das comissões, concluímos que a afirmação de Badaró não corresponde à realidade do período estudado. Os interesses privados se sobressaíram desde o início do processo de implantação do plano, visando a verticalização da cidade, independente se este foi conduzido pelos técnicos municipais ou não.

Ainda sobre a afirmação de Badaró, sendo o urbanismo uma ciência operativa da política, a condução dos planos não está dissociada da política, pois os planos são encomendados e concebidos dentro da esfera municipal, mesmo com a existência de comissões formadas por representantes da sociedade civil.

No Brasil, durante a Era Vargas as questões da intervenção no espaço urbano, entre outros aspectos, eram pensadas e discutidas nos conselhos

municipais e pelos prefeitos nomeados por interventores federais, portanto eram também esferas de representação política. A partir da criação dos Departamentos Administrativos, mesmo que os engenheiros municipais tivessem a incumbência da condução da implantação do plano, bem como a municipalidade, estavam subordinados tanto política como financeiramente ao poder federal, pois tudo era controlado pelo interventor federal e pelo DASP, em maior escala, no caso do Estado de São Paulo, como já mencionado anteriormente.

Mesmo antes de 1945, com o fim da Era Vargas e a retomada das eleições em 1948, a condução e implantação dos planos de urbanismo, a escolha dos profissionais responsáveis pela elaboração dos planos, tinham também um caráter político. As concepções sobre a cidade e as intervenções no espaço urbano também estiveram ligadas a visão da cidade como negócio, pois se pensarmos nos três principais protagonistas do urbanismo paulistano, Victor da Silva Freire, Anhaia Mello e Prestes Maia, todos eles viam a cidade como negócio, conforme já foi debatido na historiografia sobre o urbanismo paulistano. (COSTA, 2014; SOMEKH, 2014)

Costa aponta os três urbanistas como “[...] a tríade americanizante do setor de urbanismo [...]” da cidade de São Paulo. Suas filiações ligadas ao ideário internacional, notadamente o norte-americano, cuja concepção de cidade e urbanismo estavam ligadas também ao interesse do capital. (COSTA, 2014, p. 208). Anhaia Mello, como já mencionado, era um grande defensor do ideário norte-americano, assim como Prestes Maia, notadamente nos aspectos ligados à legislação e a participação da sociedade civil na concepção de planos de remodelação.

Victor da Silva Freire defendia o adensamento da cidade para um melhor aproveitamento dos terrenos urbanos, conforme apresentado pelo engenheiro no artigo “Códigos sanitários: posturas municipais sobre habitações: alturas e espaços, um capítulo do urbanismo e de economia nacional” publicado em 1918, numa crítica ao Código Sanitário do Estado de São Paulo do mesmo ano. Sobre o adensamento, o urbanista argumentava que:

[...] a casa de muitos andares apresenta genericamente vantagens econômicas sobre a de um só, porque nela o mesmo telhado cobre várias acomodações em lugar de uma única; o mesmo espaço é

adquirido, preparado, revestido à custa de muitos moradores, em vez de sê-lo por conta do inquilino independente. O terreno é mais caro e os pés-direitos, altos como exigidos, demandam pátios de iluminação proporcionais às alturas dos edifícios. (FREIRE, 1918 *apud* SOMEKH, 2014, p. 60)

De acordo com Somekh, Freire defendia

[...] o rendimento “adequado” dos terrenos urbanos, um adensamento limitado compatível com o sistema viário (largura de ruas) e era favorável à discussão, pela sociedade, da legislação no seu processo de elaboração. Inspirava-se tanto no zoneamento alemão, quando citava o caso de Berlim, quanto nas recentes legislações norte-americanas (o próprio zoneamento de Nova York e *Model Housing Law*, dos reformadores sociais). (SOMEKH, 2014, pp. 58-9; 65-6)

Para o maior adensamento mais deveria haver verticalização e, segundo Victor da Silva Freire, sempre de acordo com a largura das ruas. Mais do que isso, entendemos que era uma tendência a transformar a cidade num negócio, favorecendo nitidamente o setor imobiliário.

Anhaia Mello, no artigo “A cidade, problema de governo”, de 1928, explicita sua visão da cidade como negócio e a Comissão do Plano como a grande gestora deste negócio:

A administração e os governos passam; os administradores e governantes se sucedem, são humanos e não têm muitas vezes as mesmas ideias e as mesmas opiniões. O desenvolvimento da cidade não pode estar sujeito a essas contingências [...] Dirigir as grandes cidades modernas não é fazer leis às centenas. Os *serviços e as atividades urbanas não são governo, são negócio*. [...] *A comissão, é pois, a diretoria da grande empresa de negócios públicos que é a cidade*. (MELLO, 1928 *apud* SOMEKH, 2014, p. 73)

Nesta passagem é evidente que Anhaia Mello via a cidade como uma empresa e até mesmo como um negócio corporativo.

Prestes Maia, neste sentido, também defendia o adensamento e a verticalização, desde que no lugar certo, de acordo com as características do sistema viário, visando evitar o congestionamento e a melhoria do espaço urbano a partir de um ponto de vista estético. (SOMEKH, 2014, p. 82)

Torna-se necessário destacar que a sociedade não era mais a mesma do período anterior, ou seja, o período de exceção da Era Vargas, entre 1937 e 1945. No período da ditadura varguista, com o estado totalmente centralizado, os estados e municípios eram subordinados à esfera federal, servida por uma

burocracia técnica e isso refletia diretamente na produção do espaço urbano. A implantação dos planos de urbanismo estava ligada ao projeto de modernização do país, o que obviamente incluía a transformação do espaço urbano, agora adequado à industrialização e a verticalização das áreas centrais.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O debate sobre a remodelação de Campinas iniciou-se na década de 1920, durante a gestão do prefeito Orosimbo Maia (1926-1930). Identificamos como o marco do início deste debate a abertura de uma concorrência pública para o levantamento da Planta Cadastral de Campinas, concluída em 1929, e que seria a base para os futuros trabalhos de remodelação da cidade. Além deste instrumento técnico, o engenheiro e professor da Escola Politécnica de São Paulo Luiz Ignacio Romeiro de Anhaia Mello, foi convidado para visitar a cidade e elaborar um plano de urbanismo para Campinas em 1929.

O Relatório para Campinas produzido por Anhaia Mello em 1929, também se configura como um marco do debate sobre o urbanismo em Campinas, pois neste relatório o engenheiro foi além das suas percepções sobre a cidade, lançando as bases para um futuro plano de remodelação. Neste Relatório Anhaia Mello apresentou de forma didática conceitos e práticas do campo do urbanismo difundido nos Estados Unidos, com destaque para o *Regional Plan of New York and its Environs*, cujos trabalhos de elaboração se iniciaram em 1922, promovendo desta forma a difusão do ideário internacional na cidade.

Sobre o instrumento técnico para a consecução do plano de remodelação de Campinas, ou seja, Planta Cadastral, bem como o novo emplacamento da cidade elaborados pelos engenheiros Jorge de Macedo Vieira e Carl Alexander Oelsner, de 1929, consiste num trabalho de alta qualidade técnica e o primeiro do gênero produzido para Campinas. Vale destacar que essa base cadastral é ainda hoje utilizada, sobretudo o levantamento correspondente à área central de Campinas, embora a gestão municipal da cidade tenha realizado outro levantamento por imagens de satélite, esta base continua muito precisa. No entanto, este fato representa um atraso na gestão municipal de Campinas nestes 88 anos, ou seja, desde a entrega da Planta Cadastral.

Com o Relatório produzido por Anhaia Mello e a Planta Cadastral, ambos de 1929, as condições para que este engenheiro fosse o responsável pela elaboração do futuro plano de remodelação da cidade estavam prontas, porém as disputas políticas travadas no âmbito da administração municipal se mostravam cada vez mais intensas. Situacionistas e opositoristas em diversos momentos travaram acaloradas discussões acerca do plano, mesmo que

aparentemente todos defendessem que havia a necessidade de remodelação de Campinas.

Estas disputas políticas ficaram evidentes durante as sessões da câmara municipal, notadamente no ano de 1929, cujo principal ator deste debate foi Waldemar Rangel Belfort de Mattos, vereador pelo Partido Democrático (PD), opositor político de Orosimbo Maia, que era membro do então poderoso Partido Republicano Paulista (PRP). O prefeito Orosimbo Maia foi o responsável pela abertura do debate sobre o urbanismo em Campinas e o vereador Belfort de Mattos foi o grande defensor deste debate, mas, como seu partido contava apenas com uma minoria na câmara, algumas de suas propostas foram rejeitadas, apesar deste vereador ter indicado Anhaia Mello para elaborar o plano para Campinas, pois verificamos que durante seus discursos na câmara, antes da visita do engenheiro, Belfort de Mattos citava o seu trabalho com frequência.

O cenário político nacional do período, com o golpe de 1930, certamente interrompeu o debate sobre a remodelação da cidade, pois após Getúlio Vargas assumir a presidência da república, a estrutura administrava em todos os níveis – Federal, Estadual e Municipal – foi bruscamente alterada. No nível municipal, os prefeitos foram afastados de seus cargos e as câmaras municipais foram fechadas. Assim, as discussões sobre o urbanismo em Campinas foram brevemente encerradas até 1931, quando foi formada a Comissão Consultiva do Plano da Cidade conforme orientação presente no Relatório de Anhaia Mello de 1929. Anhaia Mello foi um grande defensor da participação da sociedade civil nos planos de urbanismo, que se dava através de comissões formadas com o objetivo de discutir as necessidades da cidade, a legislação necessária para a implantação de planos, propaganda, entre outros aspectos que envolviam o trabalho.

Esta comissão teve um curto período de existência, especialmente quando houve a renúncia da maioria dos seus membros devido às questões políticas, inclusive o prefeito José Pires Netto, membro do Partido Democrático, que apoiara Vargas em 1930, porém as relações entre o Governo Provisório e este partido foram cortadas devido aos desentendimentos com o interventor federal do estado de São Paulo, Capitão João Alberto Lins de Barros. Desta

forma, o debate sobre o urbanismo em Campinas foi esvaziado e a contratação de Anhaia Mello nunca se realizaria.

Após o golpe de 1930, a guerra paulista 1932 também afetaria os trabalhos da municipalidade, até que em novembro de 1933, o engenheiro ferroviário Carlos William Stevenson apresentou uma nova proposta de remodelação de Campinas durante uma conferência proferida no Rotary Clube da cidade. Nesta conferência, Stevenson apresentou um plano viário, cuja proposta baseava-se no trabalho do urbanista francês Jean Raymond, mais especificamente no seu livro *Guide Pratique de l'Urbaniste*, publicado em 1933, conforme esclarecido por Stevenson na sua conferência.

Nesta conferência, Carlos Stevenson apresentou uma proposta de remodelação viária a partir da abertura de grandes avenidas, na qual foi possível perceber o afastamento definitivo da contratação de Anhaia Mello para elaborar um plano de remodelação da cidade. Algum tempo depois, em 1934, Francisco Prestes Maia foi contratado para a empreitada, no momento da implantação do seu Plano de Avenidas, durante a gestão do prefeito da cidade de São Paulo Fabio Prado. Quando a proposta do engenheiro foi aprovada em Campinas em 1938, ele havia sido nomeado prefeito da capital paulista, e Anhaia Mello continuou como professor da Escola Politécnica de São Paulo. Também é importante destacar que a proposta de Stevenson evidenciava uma aproximação com a proposta apresentada por Prestes Maia em 1934, notadamente aquelas direcionadas a área central.

As propostas de Anhaia Mello e Prestes Maia para Campinas, apresentadas entre o final da década de 1920 e meados da década de 1930, estavam diretamente ligadas ao ideário urbanístico constituído internacionalmente. As referências são claras: tanto Anhaia Mello como Prestes Maia mencionam repetidamente os norte-americanos, assim como a produção europeia também está presente em seus trabalhos, como verificado no debate sobre o zoneamento (*zoning*), a limitação do crescimento das cidades, notadamente na produção de Anhaia Mello, o modelo da Cidade-Jardim e o *City Beautiful*, nas propostas de Prestes Maia.

No estudo sobre Campinas, observamos que tanto o Relatório de Anhaia Mello, de 1929, como o Plano de Melhoramentos Urbanos de Prestes Maia de

1934, ou mesmo a conferência de Carlos Stevenson de 1933, contribuíram para o debate sobre o urbanismo na cidade, na medida em que esses profissionais divulgaram suas ideias ligadas ao ideário da nova ciência difundido internacionalmente.

Em relação à hipótese sobre o ideário internacional difundido na esfera local, uma das questões que nos propusemos a apontar neste estudo é que o urbanismo possui um caráter internacional, não podendo a este campo do conhecimento ser atribuída uma nacionalidade definida, pois, enquanto disciplina que se pretende científica, possui tanto na sua origem como na sua afirmação contribuições de profissionais de diversas nacionalidades, e experiências emblemáticas em diversas cidades e países. Quando analisamos mais de perto a produção desses dois urbanistas paulistas, observamos que as referências à produção internacional estão sempre presentes, confirmando a nossa hipótese sobre o urbanismo ser um campo do conhecimento de caráter internacional, notadamente quando observamos o momento que ocorre a afirmação da nova disciplina, quando questões colocadas sobre os problemas urbanos em diversas cidades europeias, norte-americanas ou brasileiras são muito semelhantes.

Isto não é algo novo, pois quando analisamos a produção de planos de remodelação na França, como o estudo de caso da cidade de Marselha abordado nesta tese, o urbanista e professor do Instituto de Urbanismo de Paris Jacques Greber, que em 1931 elaborou um plano para esta cidade, trabalhou durante um longo período em planos para diversas cidades norte-americanas nas décadas de 1910 e 1920, onde ocorreu a difusão da urbanística europeia. Desta forma, Greber foi considerado na época o urbanista francês que mais detinha conhecimento sobre a realidade das cidades norte-americanas.

Ainda sobre o plano de Greber para Marselha, este não foi implantado e observamos que a questão política, ou melhor, de escândalos dentro da administração municipal, com o envolvimento do vice-prefeito, inclusive em fraudes eleitorais, interrompeu o debate sobre a remodelação da cidade.

Com a perda da autonomia municipal, as finanças municipais comprometidas e o início da II Guerra Mundial em 1939, as reformas urbanas em Marselha ficaram inviáveis naquele momento, sendo retomadas em 1941,

com a proposta do arquiteto parisiense Eugène Beaudouin, que consistiu numa proposta de circulação viária, através de um sistema de rodovias que atravessaria toda a cidade, com ligações em escala metropolitana e um certo desprezo pelo patrimônio histórico e arquitetônico da cidade, o que, de certa forma, guardadas as devidas proporções, pois Beaudouin era um arquiteto ligado ao movimento moderno, o aproxima de Prestes Maia, em sua proposta para Campinas. Obviamente, Marselha e Campinas são cidades muito diferentes, porém, o debate sobre o urbanismo nestas duas cidades enfrentou obstáculos que partiram tanto da espera municipal com do poder central. São situações diversas, mas identificamos um ponto em comum: a questão viária foi colocada como ponto principal no que se refere às reformas urbanas.

No cenário nacional, dentro da proposta do período varguista de modernização das cidades brasileiras, em maior escala para as cidades capitais, o caso de Campinas é emblemático, pois, mesmo sendo uma cidade do interior, ainda era uma cidade importante do estado de São Paulo, tanto pelo aspecto econômico como político, de maneira que as redes de relacionamento já há muito constituídas entre Campinas e a capital paulista, contribuíram para que a questão do urbanismo estivesse em pauta durante o período estudado.

Nota-se que os agentes presentes no debate local mantiveram uma continuidade técnico-administrativa, pois, muitos deles, estiveram à frente da administração municipal, como o engenheiro Perseu Leite de Barros, chefe da Diretoria de Obras e Viação, o engenheiro ferroviário Carlos William Stevenson, em diversos momentos à frente do Conselho Consultivo Municipal, e Orosimbo Maia, prefeito que lançou as bases para a discussão da remodelação da cidade ao contratar uma planta cadastral em 1928.

Diante de todas estas questões que envolviam o debate sobre a remodelação de Campinas, nossa hipótese se confirma: a hipótese da escolha de um urbanista em detrimento de outro apoia-se justamente nas disputas políticas do período. As disputas políticas locais observadas desde 1929 entre situacionistas e opositoristas travaram as decisões sobre a remodelação da cidade. O golpe de 1930 paralisou temporariamente todas as esferas de administração e representação política no país, quando foram impostas novas formas de representação no poder público, formado basicamente por

oposicionistas – no caso do estado de São Paulo – ao Partido Republicano Paulista, além de *outsiders* das classes políticas do período.

No caso de Campinas, o prefeito Orosimbo Maia, membro do PRP foi afastado do cargo em 1930, sendo nomeado um prefeito da ocasião. Já Anhaia Mello, que se não era membro, era simpatizante do PD, foi nomeado prefeito de São Paulo pelo interventor federal. A historiografia local aponta como sendo este o principal motivo para não ter elaborado o plano para Campinas. No entanto, essa justificativa não parece razoável, pois não encontramos registros de que esta seja realmente a causa, mas, mais do que isso, a comunidade técnica local parecia ter mais afinidade com as propostas de Prestes Maia.

Após o movimento constitucionalista de 1932, quando os dois partidos se uniram contra o governo provisório e a consequente derrota de São Paulo, o debate sobre a remodelação de Campinas foi mais uma vez interrompido. Neste caso, o período de incertezas iniciado após o golpe de 1930 já havia colocado Campinas e demais municípios brasileiros numa situação de incertezas, no sentido de que as mudanças bruscas no cenário político nacional afetaram diretamente todos os aspectos que envolviam a classe política, pois quem estava à frente da administração municipal enfrentava a possibilidade de ser afastado do cargo pela interventoria estadual no momento que lhe parecesse conveniente.

No contexto da ditadura do Estado Novo, instaurada em 1937, houve a criação do Departamento Administrativo do Serviço Público (DASP) em 1938. Com este novo setor burocrático, o controle federal sobre os estados tornou-se mais duro em relação aos trabalhos técnicos e administrativos, pois os chamados “daspinhos”, formado por burocratas responsáveis pela indicação de interventores e prefeitos, ou seja, eram mais do que representantes técnicos e administrativos, mas também políticos. Este novo aparato do governo Vargas representava e reforçava a imposição de uma burocracia de formação técnica, iniciada após o golpe de 1930.

Quando olhamos mais de perto o caso da remodelação de Campinas, entendemos que a contratação de Prestes Maia em 1934, estava ligada aos interesses políticos do período e a instabilidade política observada na década

de 1930, interrompeu o debate sobre o urbanismo em Campinas em diversos momentos, confirmando a nossa hipótese.

Os agentes que atuavam na esfera pública em Campinas a partir da década de 1930, em sua maioria formada por técnicos, se aproximaram cada vez mais do governo da ocasião e adotavam medidas afinadas com os interesses da União. No nível estadual, os interesses da ditadura varguista passaram a ser representados a partir de 1938 por Adhemar de Barros, quando foi nomeado interventor em São Paulo, sendo que o mesmo também nomeou Prestes Maia como prefeito da capital paulista no mesmo ano. Este fato corrobora com nossa hipótese, pois neste momento o grupo oposicionista do qual Anhaia Mello fizera parte fora definitivamente afastado das discussões sobre a questão do urbanismo em Campinas.

Em Campinas, os interesses garantidos não foram de somente um ator/agente, ou o interesse pessoal de apenas um indivíduo, mas de todo um grupo de atores/agentes que tinham algo em comum: o interesse na transformação – que pode ser lida como modernização – da cidade, o que beneficiaria cada um dos membros desses grupos e, nos arriscamos a dizer, o grupo inteiro.

Esses grupos podem ser identificados como pertencentes tanto da burocracia técnica, atuante tanto no âmbito estadual como municipal, como parte de um estado de exceção que buscava construir uma identidade nacional através da modernização do país como um todo, como das próprias empresas/escritórios de arquitetura e engenharia que atuaram na transformação física da cidade.

Dessa forma, pensar somente na escala individual, ou seja, nas ações de um prefeito ou um urbanista, ou mesmo um engenheiro dono de uma empresa, neste caso, não nos pareceu correto, mas sim pensar nas ações de diversos atores, como por exemplo, as Comissões de Urbanismo que foram organizadas para discutir as questões da remodelação da cidade e da própria elaboração do plano – Prestes Maia insistiu nesta questão quando participou de algumas reuniões da Comissão de Urbanismo de Campinas –, pode ser definida, como sugere Lepetit, “[...] como a posição e extensão de um grupo unificado em torno de um sistema de representações partilhadas.” (LEPETIT, 2001, p. 234)

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Arquivos e Bibliotecas

Marselha, França

Archives Municipales de la Ville de Marseille

Bibliothèque des Archives Municipales de la Ville de Marseille

Bibliothèque du Musée d'Histoire de Marseille

Paris, França

Bibliothèque de l'Hôtel de Ville – Paris

Bibliothèque de la Cité d'Architecture et du Patrimoine

Campinas

Arquivo Municipal de Campinas

Biblioteca da Câmara Municipal de Campinas – Arquivo Histórico

Biblioteca do Centro de Ciências, Letras e Artes de Campinas (CCLA)

São Paulo

Arquivo Público do Estado de São Paulo – Repositório Digital

Livros e Artigos

AKIMOTO, Fukuo. **The birth of “land use planning” in American urban planning**. Planning Perspectives. Vol. 24, nº 4, October 2009, 457-483. Available from: <<http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/02665430903145705>>

Cited: 13 ago. 2017.

ANGOTTI-SALGUEIRO, Heliana. **Pensamento e leituras de Luiz de Anhaia Mello** – das propostas de uma arte urbana ao planejamento de um urbanismo humanista. In: São Paulo. Anais do III ENANPARQ. São Paulo: Mackenzie, 2014. Disponível em: <http://www.anparq.org.br/dvd-enanparq-3/htm/Artigos/ST/ST-CDR-017-2_ANGOTTI-SALGUEIRO.pdf>

ANGOTTI-SALGUEIRO, Heliana; SIMÕES JUNIOR, José Geraldo. **Luiz de Anhaia Mello** – em busca de um urbanismo humanizado: ideário e autores de referência. In: XIV Seminário de História da Cidade e do Urbanismo. Anais. São Carlos, 2016. Disponível em: <<http://www.iau.usp.br/shcu2016/anais/wp-content/uploads/pdfs/15.pdf>>

BADARÓ, Ricardo. **Campinas: o despontar da modernidade**. Campinas: CMU/UNICAMP, 1996.

BERTONI, Angelo. **A engenharia sanitária a serviço do urbanismo: a contribuição de Saturnino de Brito e Victor da Silva Freire para a construção dos saberes urbanos**. In: RISCO. Revista de Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo. São Paulo: Instituto de Arquitetura e Urbanismo, IAU USP, n. 22 (2015). Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/risco/article/view/124546/121055>>

BITTENCOURT, Luiz Cláudio. **Riscando a cidade**. Campinas: UNICAMP/CMU-Publicações, Editora Arte Escrita, 2009.

BRESCIANI, Maria Stella Martins. Melhoramentos entre intervenções e projetos estéticos: São Paulo (1850-1950). In: BRESCIANI, M. S. (Org.). **Palavras da Cidade**. Porto Alegre: Ed. Universidade/UFRGS, 2001.

_____. Estudo da trajetória profissional do engenheiro-arquiteto Luiz I. R. de Anhaia Mello. In: SALGADO, Ivone e BERTONI, Angelo (Orgs.). **Da construção do território ao planejamento das cidades: competências técnicas e saberes profissionais na Europa e nas Américas (1850-1930)**. São Carlos: Editora RiMa, 2010.

_____. **Garden city, satellite cities, neighbourhood unit cells**. The “place” of green public spaces in planning São Paulo city – Luiz de Anhaia Mello’s standpoint. In: 13th International Conference on Urban History Helsinki – August 2016.

BRESCIANI, Maria Stella; SCHICCHI, Maria Cristina. **Luiz de Anhaia Mello: ensino, política e presença pública**. Risco: Revista de Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo (Online). vl. 14, n. 1, 2016. Disponível em: <<http://www.periodicos.usp.br/risco/article/view/125757/122654>> Acesso em: 26 set. 2017.

BONFATO, Antonio Carlos. **Macedo Vieira: ressonâncias do modelo cidade-jardim.** São Paulo: Editara Senac, 2008.

BONILLO, Jean-Lucien. **La Reconstruction à Marseille.** Architectures e projects urbains, 1940-1960. Marseille: Editions Imbernon, 2008.

BORRUEY, René. **Contes de l'urbanisme ordinaire.** Politiques et urbanistes à Marseille (1931-1949). In: *Espaces Temps*, 43-44, 1990, pp. 55-62. Available from: <http://www.persee.fr/doc/espat_0339-3267_1990_num_43_1_3751>

CALABI, Donatella. **Marcel Poëte: pionnier de l'urbanisme, militant de l'histoire de villes. Une vie de cité (1924-1931).** In: LEPETIT, Bernard, TOPALOV, Christian (dir.). *La ville des sciences sociales.* Paris: Éditions Belin, 2001.

CALABI, Donatella. **História do urbanismo europeu: questões, instrumentos, casos exemplares.** São Paulo: Perspectiva, 2012.

CAMPOS, Candido Malta. **Urbanismo e antiurbanismo no debate nacional.** In: *Estudos Avançados.* Instituto de Estudos Avançados da Universidade de São Paulo. Vol. 29, nº 85. São Paulo. Set./Dez. 2015. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-40142015000300015#B20>

CANO, Wilson. **Da Década de 1920 à Década de 1930: Transição Rumo à Crise e à Industrialização no Brasil.** *Revista de Políticas Públicas.* UFMA. São Luís, n. 16, p. 79-90, jan./jun. 2012. Disponível em: <<http://www.periodicoseletronicos.ufma.br/index.php/rppublica/article/view/1179/932>>

CARVALHO, José Murilo de. A vida política. In.: SCHAWARCZ, Lilia Moritz (dir.) et al. **História do Brasil Nação: 1808-2010.** A construção nacional: 1830-1889, volume 2. Rio de Janeiro: Objetiva, 2014.

CLAUDE, Viviane. **Faire la Ville: Les métiers de l'urbanisme au XXe siècle.** Marseille: Éditions Paranthèses, 2006.

COLLINS, Christiane Crasemann. **Werner Hegemann and the Search for Universal Urbanism.** New York: W. W. Norton & Company, 2005.

CARPINTÉRO, Mariza Varanda Teixeira. *Imagens Dispersas – Política e cultura na gestão do engenheiro-arquiteto Francisco Prestes Maia (1938-1945).* In:

SALGADO, Ivone e BERTONI, Angelo (Orgs.). **Da construção do território ao planejamento das cidades: competências técnicas e saberes profissionais na Europa e nas Américas (1850-1930)**. São Carlos: Editora RiMa, 2010.

COSTA, Luiz Augusto Maia. **Victor da Silva Freire: a vida, as ideias e as ações de um urbanista paulistano de primeira hora: 1869-1919**. Cadernos de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Presbiteriana Mackenzie, ISSN 1809-4120, 2011, v.11, n.2.

_____. **Nem tudo era europeu: a presença norte-americana no debate de formação do urbanismo Paulista (1886-1919)**. Santo André: Editora da Universidade Federal do ABC, 2014.

COSTA, Rubem. **Bicentenário de Campinas: a saga que a cidade amou: 1739-1939**. Campinas: Komedi, 2013.

DALLEMAGNE, Françoise (org). **Les Castel: une agence d'architecture au XXe siècle**. Marseille: Éditions Paranthèses, 2009.

DE DECCA, Edgard. **1930, o silêncio dos vencidos: memória, história e revolução**. São Paulo: Brasiliense, 2004.

DELL'UMBRIA, Alèssi. **Histoire universelle de Marseille**. De l'an mil à l'an deux mille. Marseille: Agone, 2006.

FARDIN, Sônia. **Revelações do Imaginário Urbano: Iconografia campineira no final do século XIX**. In: Oculum Ensaios Revista de Arquitetura e Urbanismo. Campinas: PUC Campinas, 2002.

FAUSTO, Boris. **A revolução de 1930: historiografia e história**. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

_____. A vida política. In.: SCHAWARCZ, Lilia Moritz (dir.) et al. GOMES, Angela de Castro (coord.). **História do Brasil Nação: 1808-2010**. Olhando para dentro: 1930-1964, volume 4. Rio de Janeiro: Objetiva, 2014.

FELDMAN, Sarah. **Planejamento e Zoneamento: São Paulo: 1947-1972**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo/Fapesp, 2005.

_____. As Comissões de Planos da Cidade na Era Vargas. In: REZENDE, Vera F. (org.) **Urbanismo na Era Vargas: a transformação das cidades brasileiras**. Niterói: Editora da UFF, Intertexto, 2012.

FICHER, Sylvia. **Os Arquitetos da Poli: Ensino e Profissão em São Paulo**. São Paulo: Fapesp: Editora da Universidade de São Paulo, 2005.

FORD, George Burdett. **L'urbanisme en pratique**. Précis de l'urbanisme dans tout son extension. Pratique comparée em Amérique et en Europe. Paris: Éditions Ernest Leroux. Societé Anonyme, 1920.

FRANCO, Ruy Eduardo Debs. **Artacho Jurado: arquitetura proibida**. São Paulo: Editora Senac, 2008.

FREY, Jean-Pierre. **Les valises du progrès urbanistique**. Modèles, échanges et transferts de savoir entre la France et l'Algérie. Les Cahiers d'EMAM [em ligne]. nº 20, 2010. Available from: <<https://emam.revues.org/163#bodyftn4>>
Cited: 11 out. 2017.

GREBER, Jacques. **Plan d'extension et d'aménagement de la Ville de Marseille**. Mémoire Descriptif. Paris: Vincent, Fréal & Cie. Éditeurs, 1933.

HALL, Peter. **Cidades do amanhã: uma história intelectual do planejamento e do projeto urbanos no século XX**. São Paulo: Perspectiva, 2011.

HOBBSAWN, Eric J. **Tempos fraturados**. 1ª edição. São Paulo: Companhia das Letras, 2013.

KROGH, Daniela da Silva Santos; SALGADO, Ivone. **O patrimônio histórico e a remodelação da área central de Campinas – SP, na década de 1950**. In: Fórum Internacional Património Arquitetónico Portugal/Brasil, junho/2015. Aveiro: Universidade de Aveiro. Departamento de Engenharia Civil, 2015.

KROGH, Daniela da Silva Santos; SALGADO, Ivone; SOUZA, Rodrigo Henrique Busnardo. **O papel das exposições na formação do urbanismo: a difusão do Plano de Melhoramentos de Campinas de Prestes Maia na exposição de 1939**. In: Arq.Urb. USJT, número 17, setembro-dezembro de 2016. Disponível em: <<http://www.usjt.br/arq.urb/numero-17/7-krogh-souza-salgado.pdf>>

LEME, Maria Cristina da Silva (coord.). **Urbanismo no Brasil – 1895-1965**. São Paulo: Studio Nobel; FAUUSP; FUPAM, 1999.

_____. São Paulo: conflitos e consensos para a construção da metrópole: 1930-1945. In: **Urbanismo na Era Vargas: a transformação das cidades brasileiras**. Niterói: Editora da UFF, Intertexto, 2012.

LEPETIT, Bernard. **Por uma nova História Urbana**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2001.

LEWIS, Nelson P. **The Planning of the Modern City**. A Review of Principles Governing City Planning. New York: John Wiley & Sons, Inc. First Edition, 1917.

LORETTE, Antonio Carlos Rodrigues. **Cemitérios em Campinas: a transformação do espaço para sepultamentos (1753-1881)**. Dissertação de Mestrado. Campinas: Pontifícia Universidade Católica de Campinas, 2003.

LOVELACE, Eldridge. **Harland Bartholomew: His contributions to American urban planning**. Urbana: University of Illinois Office of Printing Services, 1992.

MAIA, Francisco Prestes. **Exposição Preliminar**. In: RELATÓRIO DOS TRABALHOS REALIZADOS PELA PREFEITURA DE CAMPINAS, durante o exercício de 1934, apresentado ao Conselho Consultivo desta cidade e ao Departamento de Administração Municipal pelo prefeito José Pires Netto. Campinas: Linotypia da Casa Genoud Limitada, 1936.

_____. **Rascunho de Exposição Preliminar**. In: RELATÓRIO DOS TRABALHOS REALIZADOS PELA PREFEITURA DE CAMPINAS, durante o exercício de 1935. Apresentado á Camara Municipal desta cidade pelo Prefeito Dr. João Alves dos Santos. Aprovado em 6 de setembro de 1937. Campinas: Linotypia da Casa Genoud Limitada, 1938.

MELLO, Luiz I. R. de Anhaia. **Problemas de Urbanismo**. Mais uma contribuição para o calçamento. Revista Polytechnica, nº 83. Orgam Gremio Polytechnico. São Paulo: Typographia Brasil, Rothschild & Co., 1927.

_____. **Um grande urbanista francez: Dontat-Alfred Agache**. Revista Polytechnica, nº 85-86. Orgam Gremio Polytechnico. São Paulo: Typographia Brasil, Rothschild & Co., 1928.

_____. **Methodos de Avaliação dos Terrenos Urbanos**. Revista Polytechnica, nº 91. Orgam Gremio Polytechnico. São Paulo: Typographia Brasil, Rothschild & Co., 1929.

NERY JR, José Marinho. **Discursos de Anhaia Mello e de Prestes Maia sobre o Zoneamento:** coerências e contradições entre postulados teóricos e políticas públicas no urbanismo paulistano. In: Anais do V Seminário de História da Cidade e do Urbanismo. Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Campinas: 1998.

_____. **O zoneamento como instrumento de segregação em São Paulo.** In: Cadernos Metrópole (PUCSP) n. 13, pp. 171-198, 1º sem., 2005.

OLIVEIRA, Larissa Escandoleiro de; SALGADO, Ivone. **O Plano de Melhoramentos Urbanos de Campinas e o processo de desapropriação de imóveis no centro urbano (1938-1960).** Revista Tulha, n. 3. 2016. Disponível em:

<https://issuu.com/petarquiteturaeurbanismo/docs/revista_tulha_3_edicao_2_2_016> Acesso em: 09 dez. 2016.

PRADO, Maria Lígia Coelho. **A Democracia Ilustrada.** O partido Democrático de São Paulo, 1926-1934. São Paulo: Editora Ática, 1986.

PROST, Henri. **Préface.** In: Plan d'extension et d'aménagement de la Ville de Marseille. Mémoire Descriptif. Paris: Vincent, Fréal & Cie. Éditeurs, 1933.

RETTO JÚNIOR, Adalberto da Silva. **Primeiro esboço da trajetória profissional do engenheiro português Victor da Silva Freire Júnior, de Lisboa a São Paulo:** um aporte documental. In: Anais do IV ENANPARQ, **Estado da Arte.** Porto Alegre, 25-29 julho 2016 [recurso eletrônico] / Organização: Claudia Costa Cabral, Carlos Eduardo Comas. Porto Alegre: PROPARG/UFRGS, 2016. Disponível em: <<http://www.anparq.org.br/dvd-enanparq-4/SESSAO%2036/S36-06-RETTO%20JUNIOR,%20A.pdf>>

REZENDE, Vera F. A Era Vargas, o planejamento de cidades e a circulação de ideias: um olhar a partir do Distrito Federal, a cidade do Rio de Janeiro. In: REZENDE, Vera F. (org.) **Urbanismo na Era Vargas:** a transformação das cidades brasileiras. Niterói: Editora da UFF, Intertexto, 2012.

ROCHA, Tadeu Baltar da. **A Noção de Região em Anhaia Mello:** do Planejamento Compreensivo ao Planejamento Regional. Trabalho Final de Graduação, FAU USP, 2016. Disponível em: <https://issuu.com/tadeularabaltardarocho/docs/tfg_tadeu_versao_impresao>

ROCHD, Nabil. **Une métropole portuaire d'Afrique du Nord: Casablanca.** Explosion urbanine et planification. In.: Les Anales de la Recherche Urbaine, nº 46, 1990. Technopoles et métropoles. pp. 113-118. Available from: <http://www.persee.fr/doc/aru_0180-930x_1990_num_46_1_1515>

RONCAYOLO, Marcel. **Marseille: Le Territoires du temps.** Editions Locales de France. Dexia Editions, 1996.

SALGADO, Ivone. **City Planning Conceptions Underpinning the Master Plan for Campinas in the 1930s: An Emblematic Plan Reasserting a New Social Order.** In: 16th IPHS 2014 – Florida – USA. Available from: <<http://iphs2014.dcp.ufl.edu/documents/Final/IPHS%202014-Abstract-Final.pdf>>

_____. **Apresentação.** In: COSTA, Luiz Augusto Maia. **Nem tudo era europeu: a presença norte-americana no debate de formação do urbanismo Paulista (1886 – 1919).** Santo André: Editora da Universidade Federal do ABC, 2014.

SANTOS, Antonio da Costa. **Campinas, das origens ao futuro: compra e venda de terra e água e um tombamento na primeira sesmaria da Freguesia de Nossa Senhora da Conceição das Campinas do Mato Grosso de Jundiaí (1732-1992).** Campinas: Editora da UNICAMP, 2002.

SELLIER, Henri. **Le Plan de New-York et de sa région.** La Vie Urbaine, Numéro 16, Quatrième Année, 15 Octobre 1922. Institut d'Histoire, de Géographie, et d'Economie Urbaines de la Ville de Paris. Paris: Éditions Ernest Leroux, 1922.

SEMEGHINI, Ulysses C. **Do café à indústria: uma cidade e seu tempo.** Campinas: Editora da Unicamp, 1991.

SIMÕES JUNIOR, José Geraldo. **Town Planning Conference, Londres, 1910.** Intercâmbios internacionais nos primórdios do urbanismo moderno e seus reflexos no Brasil. Arqtextos, São Paulo, ano 15, n. 170.01, Vitruvius, jul. 2014. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arqtextos/15.170/5272>>

SKIDMORE, Thomas E. **Brasil: de Getúlio a Castello (1930-64).** São Paulo: Companhia das Letras, 2010.

SOMEKH, Nadia. **A cidade vertical e o urbanismo modernizador**. 2. ed. atual. – São Paulo: Editora Mackenzie e Romano Guerra, 2014.

SOUZA, Maria do Carmo Campello de. **Estado e Partidos Políticos no Brasil (1930 a 1964)**. São Paulo: Editora Alfa-Omegas, LTDA, 1976.

STEVENSON, Carlos William. **Conferencia A Cêrca do Urbanismo na Cidade de Campinas** pelo Engenheiro Carlos W. Stevenson, em 17 de novembro de 1933, no Rotary Club de Campinas. Campinas: Linoptipya da Casa Genoud, 1934.

TOLEDO, Benedito Lima de. **Prestes Maia e as Origens do Urbanismo Moderno em São Paulo**. São Paulo: Empresa das Artes, 1996.

WEINSTEIN, Barbara. **Racializando as diferenças regionais: São Paulo X Brasil, 1932**. In: Esboços. Revista do Programa de Pós-Graduação em História da UFSC. v. 13, n. 16, 2006. Disponível em: <<https://periodicos.ufsc.br/index.php/esbocos/article/view/133/177>> Acesso em: 28 ago. 2017.

VOLDMAN, Danièle. **Urbanisme et logement dans les Bouches-du-Rhône de l'entre-deux-guerres à la fin des trente glorieuses**. In: DALLEMAGNE, Françoise (org). **Les Castel: une agence d'architecture au XXe siècle**. Marseille: Éditions Paranthèses, 2009.

WOODARD, James P. **Regionalismo paulista e política partidária nos anos vinte**. In: Revista de História da Universidade de São Paulo, nº 150, 2004. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/revhistoria/article/view/18977>> Acesso em: 31 jul. 2017.

ZAKIA, Silvia Amaral Palazzi. **Exposição-Feira do Bicentenário de Fundação de Campinas – 1939: Construção História e Sagração da Cidade Moderna**. Pós. Revista do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAUUSP. V.18, n.30. 2011. Disponível em: <<http://revistas.usp.br/posfau/article/view/43747>> Acesso em 08 set. 2014.

_____. **Uma nova paisagem urbana: Campinas dos anos 30 e 40**. São Paulo: Annablume, 2017.

Dissertações e Teses

ACKEL, Luiz Gonzaga Montans. **Atílio Corrêa Lima: uma trajetória para a modernidade.** Tese (Doutoramento). São Paulo: FAU USP, 2007.

BERTONI, Angelo. **Les architectes et la naissance de l'urbanisme de plan.** Pratiques locales, réseaux nationaux et transnationaux en France et Europe francophone (1890-1920). Thèse de doctorat d'histoire. Paris: Ecoles des Hautes Études en Sciences Sociales. Venezia: Università di Venezia Ca Foscari – Scuola di Studi Avanzati, 2006.

FERREIRA, Monica C.B.F. **Higiene e habitação.** O controle da atividade edificativa em Campinas: 1880-1934. Universidade de São Paulo. Instituto de Arquitetura e Urbanismo. São Carlos, 2017.

KROGH, Daniela da Silva Santos. **A reconfiguração urbana de Campinas no contexto das epidemias de febre amarela no final do século XIX (1880-1900).** Programa de Pós-Graduação em Urbanismo. Campinas: Pontifícia Universidade Católica de Campinas, 2012.

MARTINS, Rafaela Cristina. **Concepções habitacionais em São Paulo: os saberes especializados na formação do conceito de habitação (1930-1940).** Dissertação (Mestrado). Campinas: Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, 2013.

PRADO, Arthur Prando do. **Sociabilidade, distinção e cidade: as elites campineiras e seus projetos de organização da vida.** Dissertação (Mestrado). Campinas: Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, 2015.

ROSSETO, Pedro Francisco. **A cidade do curto século XX.** Uma história social do advento e difusão do padrão de casa urbana isolada no lote em Campinas como história da síntese (1917-1927) de um novo padrão de cidade. Dissertação (Mestrado). São Paulo: FAU USP, 2006.

SIMÕES JUNIOR, José Geraldo. **O setor de Obras Públicas e as origens do urbanismo em São Paulo.** Dissertação (Mestrado). São Paulo: Escola da Administração de Empresas de São Paulo. Fundação Getúlio Vargas, 1990.

ZAKIA, Silvia Amaral Palazzi. **Construção, arquitetura e configuração urbana de Campinas nas décadas de 1930 e 1940.** O papel de quatro engenheiros modernos. Tese (Doutorado). São Paulo: FAU USP, 2012.

Fontes Impressas

Relatórios

BARROS, Perseu Leite de. **RELATÓRIO DOS TRABALHOS REALIZADOS PELA PREFEITURA DE CAMPINAS**, durante o exercício de 1933, apresentado ao Conselho Consultivo desta cidade e ao Departamento de Administração Municipal pelo prefeito Perseu Leite de Barros. Campinas: Linotypia da Casa Genoud Limitada, 1934.

_____. **DIRETORIA DE OBRAS E VIAÇÃO.** Relatório. In: VIEIRA, Euclides. **RELATÓRIO DOS TRABALHOS REALIZADOS PELA PREFEITURA DE CAMPINAS**, durante o exercício de 1939. Apresentado ao Departamento das Municipalidades Prefeito Dr. Euclides Vieira. Campinas: Estab. Gráfico “Casa do Livro Azul”, 1940.

MAIA, Orosimbo. **RELATÓRIO DOS TRABALHOS REALIZADOS PELA PREFEITURA DE CAMPINAS**, durante o exercício de 1927 e apresentado à Câmara Municipal pelo Prefeito Orosimbo Maia. Aprovado em Sessão da Câmara de 1º de fevereiro de 1928. Campinas: Typ. Casa Mascote-J. Ladeira, 1928.

_____. **RELATÓRIO DOS TRABALHOS REALIZADOS PELA PREFEITURA DE CAMPINAS**, durante o exercício de 1929 apresentado à Câmara Municipal pelo Prefeito Orosimbo Maia. Aprovado em Sessão da Câmara de 5 de fevereiro de 1930. Campinas: Typ. da Casa Genoud, 1930.

_____. **RELATÓRIO DOS TRABALHOS REALIZADOS PELA PREFEITURA DE CAMPINAS**, durante o exercício de 1930 organizado pelo Prefeito Orosimbo Maia. Campinas: Typ. Casa Genoud, 1931.

_____. **RELATÓRIO DOS TRABALHOS REALIZADOS PELA PREFEITURA DE CAMPINAS**, durante o exercício de 1931 apresentado ao Departamento de Administração Municipal pelo Prefeito Orosimbo Maia.

Aprovado em Sessão da Câmara de 5 de fevereiro de 1930. Campinas: Linotypia da Casa Genoud, 1932.

NETTO, José Pires. **RELATÓRIO DOS TRABALHOS REALIZADOS PELA PREFEITURA DE CAMPINAS**, durante o exercício de 1934, apresentado ao Conselho Consultivo desta cidade e ao Departamento de Administração Municipal pelo prefeito José Pires Netto. Campinas: Linotypia da Casa Genoud Limitada, 1936.

SANTOS, João Alves dos. **RELATÓRIO DOS TRABALHOS REALIZADOS PELA PREFEITURA DE CAMPINAS**, durante o exercício de 1935. Apresentado á Camara Municipal desta cidade pelo Prefeito Dr. João Alves dos Santos. Aprovado em 6 de setembro de 1937. Campinas: Linotypia da Casa Genoud Limitada, 1938.

VIEIRA, Euclides. **RELATÓRIO DOS TRABALHOS REALIZADOS PELA PREFEITURA DE CAMPINAS**, durante o exercício de 1938. Apresentado ao Departamento das Municipalidades Prefeito Dr. Euclides Vieira. Campinas: Estab. Gráfico “Casa do Livro Azul”, 1940.

_____. **RELATÓRIO DOS TRABALHOS REALIZADOS PELA PREFEITURA DE CAMPINAS**, durante o exercício de 1939. Apresentado ao Departamento das Municipalidades Prefeito Dr. Euclides Vieira. Campinas: Estab. Gráfico “Casa do Livro Azul”, 1940.

Fontes em formato digital

REGIONAL PLAN OF NEW YORK AND ITS ENVIRONS. The Graphic Regional Plan. Volume One. Philadelphia: WM. F. Fell Co. Printers, 1929. Available from: <<http://library.rpa.org/pdf/RPA-Plan1-v1-Regional-Plan-of-New-York-and-Its-Environs.pdf>> Cited: 29 ago. 2016.

REGIONAL PLAN ASSOCIATION. Shaping the Region. Available from: <<http://library.rpa.org/pdf/RPA-Shaping-the-Region.pdf>> Cited: 29 ago. 2016.

Jornais

Chicago Tribune

URGES Regional Planning for Greater City. Jacob Crane Jr. Says Chicago Must Act. **Chicago Sunday Tribune**: February 12, 1922. Available from: <<http://archives.chicagotribune.com/1922/02/12/page/22/article/urges-regional-planning-for-greater-city>> Cited: 22 jun. 2016.

Correio Paulistano

CAMPINAS vai elaborar o seu plano de urbanismo. O Relatório do Dr. Anhaia Mello, apresentado ao Sr. Prefeito Municipal. **Correio Paulistano**. Notícias do Interior. 23 de outubro de 1929. Ano 1929. Edição 23691. Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/Hotpage/HotpageBN.aspx?bib=090972_07&pagfis=38166&pesq=&url=http://memoria.bn.br/docreader#>

O Estado de São Paulo – Acervo digital

A RESPOSTA do candidato democrático dr. Carlos A. Barbosa de Oliveira – Melhoramentos da cidade e trânsito urbano – Limpeza pública – Habitações proletárias – Outros assumptos. Notícias de Campinas. **O Estado de São Paulo**, 17 de outubro de 1928, p. 9. Disponível em: <<http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19281017-18059-nac-0004-999-4-not/busca/planta+cadastral>>

A SESSÃO de ontem – O sr. Belfort de Mattos apresenta um importante projecto sobre o urbanismo – Matéria aprovada na ordem do dia. **O Estado de São Paulo**, 06 de junho de 1929, p. 14. Disponível em: <<http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19290606-18255-nac-0014-999-14-not/busca/1929+CAMPINAS+Belfort>>

O PROJECTO sobre o urbanismo. **O Estado de São Paulo**, 22 de junho de 1929, p. 9. Disponível em: <<http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19290622-18269-nac-0009-999-9-not/busca/CAMPINAS+URBANISMO>>

O PROJECTO de Urbanismo. **O Estado de São Paulo**, 18 de setembro de 1929, p. 9. Disponível em: <<http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19290918-18344-nac-0009-999-9-not/busca/CAMPINAS+URBANISMO>>

ESTÁ prompta a planta Cadastral de Campinas. **O Estado de São Paulo**, 28 de setembro de 1929, p. 9. Disponível em: <<http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19290928-18353-nac-0009-999-9-not/busca/CAMPINAS+Campinas+PLANTA+CADASTRAL>>

CONTINÚA em fóco o plano de urbanismo de Campinas. A visita do prof. Anhaia Mello a Campinas – Os primeiros passos para a elaboração do plano de urbanismo. **O Estado de São Paulo**, 5 de outubro de 1929, p. 9. Disponível em: <<http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19291005-18359-nac-0009-999-9-not>>

O PLANO de urbanismo. O prefeito municipal officia á Camara, pedindo autorização para elaborar o projecto de remodelação de Campinas e suggerindo os nomes das pessoas que devem fazer para da Comissão Consultiva do Plano da Cidade. **O Estado de São Paulo**, 23 de outubro de 1929, p. 9. Disponível em: <<http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19291023-18374-nac-0009-999-9-not/busca/CAMPINAS+URBANISMO>>

CONGRATULAÇÕES pela mensagem do Presidente da Republica e pelo emprestimo estadual – A attitude da bancada democratica – Ainda a questão do urbanismo – Materia aprovada na ordem do dia. **O Estado de São Paulo**, 22 de maio de 1930, p. 7. Disponível em: <<http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19300522-18552-nac-0007-999-7-not/busca/Belfort+Mattos>>

CAMARA MUNICIPAL. Uma sessão agitada – Uma indicação propondo que se dê o nome de João Pessoa a uma das ruas de Campinas – Violentos debates provocados pela discussão da questão do urbanismo – Uma questão de ordem provoca acaloradas discussões, suspendendo-se, afinal, a sessão por falra de numero, em virtude de se ter retirado um dos vereadores democráticos. **O Estado de São Paulo**, 21 de agosto de 1930, p. 7. Disponível em: <<http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19300821-18630-nac-0007-999-7-not/busca/Campinas+urbanismo>>

POR falta de numero não se realizou a sessão de hoje – Na reunião effectuada, com a presença apenas dos vereadores democraticos, foi resolvido que se enviasse um telegramma ao presidente interino da Parahyba e á viuva do dr. João Pessoa, enviando pesames pelo assassinio do presidente parahybano –

Um projecto sobre urbanismo. **O Estado de São Paulo**, 31 de julho de 1930, p. 7. Disponível em: <<http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19300731-18612-nac-0007-999-7-not/busca/urbanismo>> Acesso em: 28 set. 2017.

EM CAMPINAS. O prefeito municipal envia o seu pedido de demissão ao interventor federal. **O Estado de São Paulo**, 8 de abril de 1931, p. 4. Disponível em: <<http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19310408-18826-nac-0004-999-4-not/busca/Partido+Democr%C3%A1tico+manifesto>>

O PROBLEMA do urbanismo. Será ou não reconstituída a Comissão do Plano da Cidade? **O Estado de São Paulo**, 19 de junho de 1931, p. 2. Disponível em: <<http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19310619-18888-nac-0002-999-2-not/busca/CAMPINAS+URBANISMO>>

O PLANO de urbanismo da cidade. Informações obtidas a esse respeito do engenheiro dr. Prestes Maia. **O Estado de São Paulo**, 15 de abril de 1934, p. 2. Disponível em: <<http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19340415-19778-nac-0002-999-2-not/busca/CAMPINAS+urbanismo>>

O PROGRAMA do novo Prefeito. **O Estado de São Paulo**, 19 de setembro de 1934, p. 7. Disponível em: <<http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19340919-19912-nac-0007-999-7-not/busca/Urbanismo+1931>>

O PLANO de remodelação da cidade de Campinas. **O Estado de São Paulo**, 2 de outubro de 1936, p. 6. Disponível em: <<http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19361002-20546-nac-0006-999-6-not/busca/Campinas+urbanismo>>

A DEMOLIÇÃO da Igreja do Rosario. **O Estado de São Paulo**, 19 de abril de 1937, p. 8. Disponível em: <<http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19370417-20712-nac-0008-999-8-not/busca/Campinas+urbanismo>>

O PLANO de Melhoramentos Urbanos na cidade de Campinas. Em longo e minucioso parecer, as comissões reunidas da Câmara Municipal aprovaram o estudo feito pelo urbanista Prestes Maia. **O Estado de São Paulo**, 6 de outubro de 1937, p. 6. Disponível em: <<http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19371006-20859-nac-0006-999-6-not/busca/Prestes+Maia>>

Livros de Atas

Livro de Actas da Comissão de Melhoramentos Urbanos – 17/3/31 a 15/3/58. Arquivo Municipal de Campinas. Caixa 1. Gestão Territorial e Ambiental. Planejamento Urbano e Meio Ambiente. Planos.

ACTA DA COMMISSÃO CONSULTIVA DO PLANO DA CIDADE DE CAMPINAS, 1931.

Revistas

Revista Oficial da Exposição-Feira do Bi-Centenário de Campinas 1739-1939. São Paulo: J. Gozo, 1940.

La Vie Urbaine. Numéro 16. Qatrième Année. 15 Octobre 1922. Paris: Éditions Ernest Leroux, 1922.

La Vie Urbaine. Numéro 8 (Nouvelle série). 15 Mars 1932. Dixième Année. Paris: Institut d'Urbanisme de l'Université de Paris, 1932.

La Vie Urbaine. Numéro 8 (Nouvelle série). 15 Mai 1932. Neuvième Année. Paris: Institut d'Urbanisme de l'Université de Paris, 1932.

La Vie Urbaine. Numéro 17 (Nouvelle série). 15 Septembre 1933. Dixième Année. Paris: Vencent, Fréal et Cie. Éditeurs, 1933.

Revue Urbanisme. Revue Mensuelle de l'Urbanisme Français. Première Année. Numéro 3, Juin 1932.

Revue Urbanisme. Revue Mensuelle de l'Urbanisme Français. Deuxième Année. Numéro 17-18. Aout-Septembre, 1933.

Outros

ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO. Delegacia de Ordem Social. Promptuario Waldemar Belfort de Mattos. Disponível em: http://www.arquivoestado.sp.gov.br/uploads/acervo/textual/deops/prontuarios/BR_SP_APESP_DEOPS_XXX_P000960_01.pdf

ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO. Acervo do Partido Democrático de São Paulo. Disponível em: <http://www.arquivoestado.sp.gov.br/site/acervo/repositorio_digital/partido_democratico>

GALERIA DE DIRETORES – Escola Politécnica da Universidade de São Paulo – Biografia de Alexandre Albuquerque. Disponível em: <<http://www.poli.usp.br/pt/a-poli/historia/galeria-de-diretores/211-prof-dr-alexandre-albuquerque.html>>

MENDES, Ricardo. **S.A.R.A Brasil:** restituindo o Mapa Topográfico do Município de São Paulo. Informativo do Arquivo Histórico de São Paulo, ano 10, nº 37, dez. 2014. Disponível em: <www.arquivohistoricosp.gov.br>

RECENSEAMENTO DO BRAZIL. Realizado em 1 de setembro de 1920. Volume IV, 4ª parte. Rio de Janeiro: Typ. da Estatística, 1929.

URBANISMOBR. Autores – Alexandre Albuquerque. Disponível em: <<http://www.urbanismobr.org/bd/autores.php?id=19>>

ZONEAMENTO (Estudo preliminar). Comissão de Urbanismo. Arquivo da Biblioteca da Câmara Municipal de Campinas.

Leis

Internacionais (EUA)

Standard city planning enabling act, 1928. Available from: <<https://www.planning.org/growingsmart/enablingacts.htm>> Cited: 11 ago. 2015.

Federais

CÂMARA DOS DEPUTADOS. Decreto nº 19.398, de 11 de novembro de 1930. Institue o Governo Provisório da República dos Estados Unidos do Brasil, e dá outras providencias. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-19398-11->

[novembro-1930-517605-publicacaooriginal-1-pe.html](http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-20348-29-novembro-1930-517605-publicacaooriginal-1-pe.html)> Acesso em: 11 ago. 2014.

CÂMARA DOS DEPUTADOS. **Decreto nº 20.384, de 29 de agosto de 1931.** Institue conselhos consultivos nos Estados, no Distrito Federal e nos municípios e estabelece normas, sobre a administração local. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-20348-29-agosto-1931-517916-publicacaooriginal-1-pe.html>> Acesso em: 04 set. 2017.

CÂMARA DOS DEPUTADOS. **Decreto nº 1.202, de 29 de novembro de 1937.** Dispõe sobre a Administração dos Estados e dos Municípios. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1930-1939/decreto-lei-1202-8-abril-1939-349366-publicacaooriginal-1-pe.html>>

CÂMARA DOS DEPUTADOS. **Decreto-Lei nº 24, de 8 de abril de 1939.** Dispõe sobre a acumulação de funções e cargos públicos remunerados, e dá outras providências. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1930-1939/decreto-lei-24-29-novembro-1937-351813-publicacaooriginal-1-pe.html>>

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. **Constituição da República dos Estados Unidos do Brasil,** 16 de julho de 1934. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao34.htm>

Municipais – Campinas

Decreto nº 11, de 19 de fevereiro de 1931. Criando a Comissão de Urbanistas, como Órgão Consultivo da Prefeitura Municipal de Campinas. Arquivo da Biblioteca da Câmara Municipal de Campinas.

Decreto nº 71, de 15 de fevereiro de 1934. Estabelece uma nova divisão da cidade em zonas. Prefeitura de Campinas. Secretaria Municipal de Assuntos Jurídicos. Disponível em: <<https://bibliotecajuridica.campinas.sp.gov.br/index/visualizaratualizada/id/94742>>

Decreto nº 76, 16 de março de 1935. Código de Construções – “Separata” do Código de Posturas Municipais. Prefeitura de Campinas. Secretaria Municipal de Assuntos Jurídicos. Disponível em:

<https://bibliotecajuridica.campinas.sp.gov.br/index/visualizaratualizada/id/9475>

[6](#)>

Decreto nº 35, de 12 de agosto de 1935. Cria a Comissão de Urbanismo. Prefeitura de Campinas. Secretaria Municipal de Assuntos Jurídicos. Disponível em:

<https://bibliotecajuridica.campinas.sp.gov.br/index/visualizaratualizada/id/9404>

[2](#)>

Ato nº 118, de 23 de abril de 1938. Aprova o Plano de Melhoramentos Urbanos da Cidade de Campinas e dá outras Providências. Prefeitura de Campinas. Secretaria Municipal de Assuntos Jurídicos. Disponível em:

<https://bibliotecajuridica.campinas.sp.gov.br/index/visualizaratualizada/id/9151>

[8](#)>

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. Prefeitura de Campinas. Secretaria Municipal de Assuntos Jurídicos.

Disponível em:

<https://bibliotecajuridica.campinas.sp.gov.br/index/visualizaratualizada/id/8479>

[9](#)>

LEI Nº 1.993, de 29 de janeiro de 1959. Código de Obras e Urbanismo de Campinas. Prefeitura de Campinas. Secretaria Municipal de Assuntos Jurídicos.

Disponível em:

<https://bibliotecajuridica.campinas.sp.gov.br/index/visualizaratualizada/id/9088>

[5](#)>

São Paulo

Lei nº 3.247, de 19 de novembro de 1929. Código de Obras Arthur Saboya.

Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/SP/SAO.PAULO/LEI-3427-1929-SAO-PAULO-SP.pdf>

PREFEITURA DE SÃO PAULO. Secretaria de Negócios Jurídicos. Ato nº 58, de 15 de janeiro de 1931. Institui a censura estética dos edifícios e dá outras providências. Disponível em:

http://www3.prefeitura.sp.gov.br/cadlem/secretarias/negocios_juridicos/cadlem/pesqnumero.asp?t=A&n=58&a=1931&s=&var=0>

PREFEITURA DE SÃO PAULO. Secretaria de Negócios Jurídicos. Ato nº 127, de 20 de março de 1931. Institui o *zoning*, para determinados distritos urbanos e constitui uma comissão para o estudo desse problema, em toda a cidade.

Disponível em:

http://www3.prefeitura.sp.gov.br/cadlem/secretarias/negocios_juridicos/cadlem/pesqnumero.asp?t=A&n=127&a=1931&s=&var=0>

Sites

AAP Architectural Art Planning – Cornell University

<https://aap.cornell.edu/academics/crp/stein-institute/award-opportunities>

Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo – Relação dos Governadores no período de 1900 a 2012

<http://www3.al.sp.gov.br/historia/governadores-do-estado/governantes2.htm>

Arquivo Público do Estado de São Paulo – Repositório Digital

http://www.arquivoestado.sp.gov.br/site/acervo/repositorio_digital

American Planning Association

<https://www.planning.org/awards/pioneers/#B>

Archives Municipales de Marseille

<http://www.marseille.fr/siteculture/les-lieux-culturels/archives-municipales>

Biblioteca Digital Fundação Getúlio Vargas (FGV)

<https://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/handle/10438/5211>

Bibliothèque de la Cité de l'Architecture et du Patrimoine

<http://portaildocumentaire.citedelarchitecture.fr/nos-revues.aspx>

Biblioteca Jurídica – Prefeitura de Campinas

<https://bibliotecajuridica.campinas.sp.gov.br/>

Biblioteca Digital da UNICAMP

<http://www.bibliotecadigital.unicamp.br/>

Blog Pró-Memória de Campinas

<http://pro-memoria-de-campinas-sp.blogspot.com.br/>

Blog Campinas Assim

<http://campinassim.blogspot.com.br/2013/11/a-companhia-mogiana-de-estradas-de.html>

City of Tucson – Colonia Solana

https://www.tucsonaz.gov/files/preservation/ColoniaSolanaRHD1989_1_Descr2.pdf

Cornell University Library

<http://rmc.library.cornell.edu/EAD/htmldocs/RMM02646.html>

Escola Politécnica – Galeria de Diretores

<http://www.poli.usp.br/pt/a-poli/historia/galeria-de-diretores.html>

Hemeroteca Digital Brasileira – Biblioteca Nacional

<http://memoria.bn.br/hdb/uf.aspx>

Institut National de recherches archéologiques préventives

<http://multimedia.inrap.fr/atlas/marseille/sites/2843/Hotel-de-ville#.WZyCoSiGPIU>

International Garden Cities Intitute – Radburn

<http://www.gardencitiesinstitute.com/resources/garden-cities/radburn>

Memória da Escola Politécnica da USP

<http://memoria.poli.usp.br/>

Massachusetts Institut of Tecnology – MIT – Stephen Child

<http://web.mit.edu/ejb/www/ww1/Biography-Child.html>

National Planning Pioneers – Harland Bartholomew

<https://www.planning.org/awards/pioneers/#B>

Philadelphia Architects and Buildings

https://www.philadelphiabuildings.org/pab/app/ar_display.cfm/22592

Planos Urbanos do Rio de Janeiro

<http://planourbano.rio.rj.gov.br/>

Persée

<http://www.persee.fr/>

Regional Plan Association

<http://www.rpa.org/regional-plans>

Revista Eletrônica Vitruvius/Arquitextos

<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/15.170/5272>

Revista Pós Fau Usp

<http://revistas.usp.br/posfau/article/view/43747>

The Artful Blogger

https://theartfulblogger1.files.wordpress.com/2012/08/parkway_phillartmuseum_view.jpg

University of Michigan – UM – George Burdett Ford

<http://www-personal.umich.edu/~sdbest/up594/people/Gbford.htm>

Wikimedia Commons

[https://commons.wikimedia.org/wiki/File:L%27H%C3%B4tel_de_Ville_\(Marseille\)_%20\(14181557102\).jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:L%27H%C3%B4tel_de_Ville_(Marseille)_%20(14181557102).jpg)

WikiSara. Plans d'Urbanisme de Marseille.

http://routes.wikia.com/wiki/Plans_d%27urbanisme_de_Marseille

ANEXO I

CONFERENCIA
A CÊRCA DO
URBANISMO
NA
CIDADE DE CAMPINAS
PELO
ENGENHEIRO CARLOS W. STEVENSON
EM 17 DE NOVEMBRO DE 1933
NO
ROTARY CLUB DE CAMPINAS

1934
LYNOTIPIA DA CASA GENOUD
CAMPINAS

Snr. Presidente.

Snr. Prefeito e mais membros do Governo.

Snrs. Rotarianos.

Em primeiro lugar.

DUAS PALAVRAS

Poderia dizer-vos, como é de praxe, que com grande prazer recebi vosso gentil e honroso convite para vir hoje falar-vos acerca de “urbanismo”, visando naturalmente idéas que se particularizem no magno problema de remodelação de Campinas. Seria, porém, faltar-vos com a sinceridade se assim o fizesse. E, segundo julgamos, nós profanos nos misterios do rotarismo, constitue essa qualidade uma das pedras angulares do grande edificio de virtudes morais e civicas que constroem os rotarianos, onde quer assentem sua tenda de trabalho fraterno e altruista.

É que de desacerto foi o vosso gesto amavel, por falha a escolha para tão difficil tarefa. Assim, de escrevente de cartório que se se faz rabula ou mestre pedreiro que se arvora em mestre construtor, é a falsa posição que me creastes, metendo-me a custo, mero e rude ferroviario que simplesmente sou, na casaca elegante de um urbanista!

Quiz recusar-me! Mas, com o convite, me chegou o aviso de que as designações do Rotary são sentenças inapelaveis. Aqui estou para cumprir a minha. Do fracasso sereis os responsaveis.

Todavia, perante vós, devo penitenciar-me de uma falta que talvez vos induzisse ao erro. Toda a minha longa vida profissional, vós o sabeis, está inteiramente ligada a essas duas paralelas de aço que, lado a lado, saltando vales ou serpeando encosta [sic] asperas de montanhas, se desdobram sempre, na angustia constante de encurtar distancias, para acelerar o ritmo das trocas na circulação comercial das riquezas. E, por lamentavel fenomeno de ambliopia, que nem procurarei explicar, confundi as características dos dois grandes problemas de transito – o das vias ferreas e o das vias urbanas – incorrendo em grave engano que logo se patenteou, por insucesso de algumas tentativas

urbanísticas que de fato empreendi, e sou ora forçado a apresentar-vos sob esta forma de palestra.

O caso, entretanto, é que o problema de Campinas empolga todos os que aqui vivem e laboram. Cidade das mais belas de São Paulo, cidade de feição universitária, com cerca de 20 mil alunos nos seus cursos, cidade residencial, confortável, intelectual, centro medico-hospitalar só comparável ao de São Paulo, importante centro de viação do Estado, centro industrial e agrícola, Campinas, entretanto, sómente pode oferecer, á circulação intensa da sua vida urbana, ruelas improprias e destituídas das qualidades mais essenciais aos fins que lhes cabe satisfazer. A solução de seus problemas de “urbanismo” se impõe. Não ha como adia-la.

URBANISMO E URBANISTA

Antes de entrar no principal assunto dessa palestra, inutil não seria determo-nos, por alguns momentos, diante das palavras “Urbanismo” e “Urbanista”.

Nos tempos saudosos em que se nos lustravam as calças nos bancos academicos, não constavam tais termos dos vocabulários técnicos. E, ainda hoje, se com o espirito perscrutador de rotarianos, fôrdes ás paginas eruditas dos nossos lexicos, encontrareis os vocabulos *urbano*, *urbanidade* e derivados, de *urbs*, com a significação de atributos que conquistam os homens, desgastando e polindo as arestas proprias, pelo contato cotidiano de uns com os outros, na vida em sociedade. Figueiredo dá, como brasileiro, a denominação de “urbanos”, de gloriosa memoria, e nada mais.

Não vos poderei dizer ao certo onde se originaram tão bem formados neologismos. O fáto é que, quer os estadunidenses quer os franceses, que mais desenvolveram o urbanismo, os adotaram, e nos nossos meios técnicos ganharam êles foro de cidade.

Define-se hoje “urbanismo”, como a ciência ou arte de traçar cidade, de coordenar o conjunto de elementos que melhor correspondam, não sómente ás conveniencias de circulação, higiene, conforto, ás facilidades de trabalho e

recreio de seus habitantes, como, ainda, aos exigentes preceitos de estética e elegancia propios das cidades modernas.

O “urbanista” é o técnico especializado que exerce este mistér. Cabe-lhe a grande responsabilidade de resolver os problemas do momento e, com elevado descortino, saber preparar as cidades de hoje para um tão dilatado amanhã, quanto lhe permitam julgar os dados que lhe possa coligir e habilmente dispôr, com o intuito de obter este importantissimo golpe de vista sobre o futuro.

Como de principio fiz notar, a cidade civiliza o homem, dá-lhe polidez e linha que ninguem consegue conquistar nos limitados circulos do interior, na vida rustica da roça. E, nas mãos do urbanista consequentemente, está também a formação de uma sociedade mais adiantada, como reflexo do estalão de vida mais elevado, de melhores condições de instalação, de bem estar, goso e conforto que êle pode e deve proporcionar.

CIÊNCIA E ARTE

Ao definir “urbanismo”, falei em ciência ou arte, devendo ter antes dito ciência e arte. Porque “urbanismo” é ciência, quando entra na indagação da fórma de existencia e atividades do homem em sociedade, para estudar as condições necessarias de habitação, higiene e conforto, pontos de diversões e meios de comunicações que a sociedade lhes deve proporcionar; quando prevê o desenvolvimento futuro das aglomerações urbanas, e trata de prover, por antecipação, todas as necessidades previstas; quando, e sobretudo, se encontra em face da magna questão do problema – o seu lado economico-financeiro – estimando despesas, organizando recursos, examinando, enfim, todas as possibilidades e meios de levar a efeito os planos traçados.

O “urbanismo” é arte, quando se ocupa da feição estética que deve impôr ás cidades, e da consequente educação artistica dos seus habitantes.

A desgraciosa capital paulista de outrora, cidade de aspéto colonial, modorrenta, esfumçada e fria, vivendo uma vida vegetativa abafada pela atmosfera de “sensaboria” que a dominava, dentro de tres decadas transformou-se inteiramente. Ruiram as antiquadas construções arcaicas, velhas ruas

sordidas deram lugar a esplendidas avenidas, bairros novos surgiram, como que por encanto, dos campos desertos de Piratininga e, por completo, a feição arquitetônica da cidade rejuvenesceu e modernizou-se. Foi a ação artística do urbanismo que operou um tal milagre, creando entre nós a arte, creando o artista e, muito mais difícil ainda, tendo de escalar a rocha ingreme do nosso pessimismo inveterado.

PRIMEIROS PASSOS

Campinas carece de tudo isto. Ninguém pode querer comparar os recursos de São Paulo, com as nossas modestas posses. Mas, o que lá se fez em grande escala, em pequenos moldes poderemos tornar aqui uma realidade. Urgente é principiar. Cada dia que transcorre novas dificuldades surgem ao advento de uma Campinas melhor.

Ninguém igualmente ignora que toda vantagem, em geral traz onus. Os grandes empreendimentos determinam sacrificios, e estes exigem propaganda, agitação do meio, formação de espirito publico, de uma opinião capaz de sustentar e secundar a ação dos poderes empenhados na sua realização.

Mãos a obra Snrs. rotarianos!

Tendes por objetivo as boas iniciativas?

Eis uma, sem duvida.

Adotai-a!

Entretanto, mistér se faz um programa.

Estudando o caso de Campinas, a convite do então Snr. Prefeito Orozimbo Maia, a quem tantos e tão relevantes serviços deve esta cidade, propôs o consagrado urbanista nacional, Dr. Anhaia de Mélo, consoante ensinamentos de grande autoridade norte-americana, que fossem adoptadas

como “preliminares” medidas que se enquadrassem, entre outras, nos seguintes itens:

1º - Organização de uma “Comissão do plano da cidade.

2º - Contrato de um urbanista, com as funções de consultor e organizador dos trabalhos de remodelação da cidade.

Esta proposta encontrou apoio e começo de execução na lei constante do Decreto nº 11, de 19 de fevereiro de 1931, que creava a Comissão de urbanistas, como órgão consultivo da Prefeitura Municipal de Campinas, durante a curta e proficiente administração do atual conselheiro Pires Netto.

As vantagens dessa criação são de obvio entendimento. São pôr as várias correntes de atividades publicas em contato com o magno problema da cidade futura, formando o ambiente propicio para a sua feliz solução.

O contrato de um urbanista, a fim de colher e coordenar os dados e elementos necessarios, e orientar o traço da cidade, é medida que por si mesma se justifica, como prudente e sensata, devendo ser talvez o primeiro passo objetivo, no caminho que urge trilhar.

CAMPINAS DE HOJE

CAMPINAS DE AMANHÃ

Sei que curto é o tempo aos rotarianos concedido, para as suas leves palestras, quase sempre crivadas de sadio humorismo.

Entretanto, – “a quelque chause malheur est bom” – dizem os franceses. E é assim que, se não conta a ventura de ser dos vossos, resta-me a momentanea vantagem de poder fugir à rigidez dos rotarios estatutos, indo além dos estreitos limites protocolares. Não o farei, seria abusar de vossa generosidade.

Passando à parte peculiar a Campinas, procurarei restringi-la ao minimo compativel com a presente exposição.

Campinas de hoje, ao receber as ilustres personagens que a visitam e honram – tradicional Princesa que é e será – não tem para apresentar-se senão

os antiquados trajés, quasi andrajosos, da dificilmente transitável urdidura de suas ruas deselegantes, estreitas, mal edificadas, cortadas de incomodas sarjetas e que, em pontos mais centrais da cidade, se transformam em desordenado conjunto de vielas com aspeto desolador.

Ha bastantes anos se vem falando em urbanismo, nesta terra, o que vale dizer, na remodelação de Campinas. E todos vós, campineiros natos e de adoção, queremos ver esboçado o plano da nova cidade, a Campinas de Amanhã, que possa abrir aos visitantes os solares da sua hospitalidade, pelas portas largas de bem lançadas avenidas, cheias de ar, de luz, de elegantes prédios e bons edificios publicos.

Foi neste espirito que, quando do outro conselho consultivo, tentei abordar a questão, por me vir a mente a idéa de possíveis prolongamentos das ruas Dr. Quirino e Culto à Ciência, através da cidade, formando duas avenidas em diagonal, cruzando-se numa praça estrelada circunscritas pelas ruas Barão de Jaguará, Moraes Sales, Regente Feijó, e nova rua que cortasse ao meio os largos quarteirões existentes entre as Conego Cipião e Duque de Caxias.

Sendo-me dado ler, porém, o recentissimo livro de Jean Raymond – “Guide Pratique de l’Urbaniste” (Paris, 1933), e atendendo para o elevadíssimo custo da execução desse primitivo plano, mudei de orientação no modo de encarar o problema, guiando-me pelos seus judiciosos conselhos.

Ouçamos, em resumo, o que diz o autor:

“O arcabouço do traçado das ruas de uma cidade deve inspirar-se no das estradas existentes.”

“O traçado da estrada de ferro deve formar parte da periferia da cidade.”

“Ao longo da via ferrea deve se abrir uma avenida. Será a Avenida Ferroviaria.”

Depois, no estudo de uma cidade, de tomar o autor as diversas estradas que a ela se dirigem e conduzi-las, por largas ruas de acesso, ao centro urbano, diz:

“Tracemos, agora, uma grande via que divida a cidade em partes proximamente iguais, partindo da estrada de ferro, com direção ao centro. Será esta a Avenida do Comercio.”

“A 400 metros da estação, faremos uma praça retangular que será o Centro Civico da vida social.”

“Pelo Centro Civico, faremos passar uma avenida pela via ferrea, cortando a cidade de um a outro extremo. Será a Avenida Transversal.”

E, após aconselhar várias outras vias, as quais não interessam ao caso que nos ocupa, faz ligar todas as avenidas traçadas por grande Avenida de Contorno, que circula a cidade, e à qual se incorpora a Avenida Ferroviaria.

Inspirado nestes conceitos, prometi localizar na planta de Campinas, em primeiro lugar, a Avenida Ferroviaria.

Esta será de facil execução, por já existir em parte.

Rompendo-se os quintais das casas que confinam com o muro de fecho da Companhia Paulista até à praça Marechal Floriano, ficaria aberta a parte principal dessa Avenida. O desagradavel espetaculo de fundo de casas que hoje descortina o passageiro, ao chegar de São Paulo, seria substituído por uma larga avenida, onde, com o tempo, iria provavelmente localizar-se a industria, com pequenas fabricas e oficinas. Essa parte da avenida ferroviaria seria incorporada depois à avenida de Contorno, que assinalei, em côr verde, na pequena planta que vos passo às mãos.

Seguindo os mesmos conselhos, vi que a Avenida Comercial deveria, em Campinas, ser a rua Campos Sales ou a rua 13 de Maio, alargadas, e mais tarde prolongadas. São tantos, porém, os predios de elevado custo, já construidos, e tão valorizados estão os terrenos nestas ruas, que não me abalançaria em lembrar tais alargamentos.

Como variante para a solução do caso, pensei, então, em buscar ruas equidistantes do atual eixo longitudinal de circulação, que é a rua 13 de Maio. Procurando as que preenchessem essa condição, e que, ao mesmo tempo, exigissem menos dispendiosas desapropriações, escolhi as ruas Bernardino de Campos, que será alargada pelo lado da Benjamin Constant, e a rua Moraes

Sales, que será para o lado oposto. A primeira já tem uma bôa parte alargada – a rua Dr. Tomás Alves. O unico predio de valor para demolir, seria o da Companhia Campineira de Tração, Luz e Força. Consta que esta Companhia tenciona modificá-lo, para unificação de todos os seus serviços aqui. Seria ocasião essa para um entendimento e conveniente recúo. Na rua Morais Sales, a quasi totalidade das casas, do lado em mira, terá, com os anos, de ser reconstruida.

A seguir procurei ver como seria possivel a composição da Avenida de Contorno. Com satisfação verifiquei que está em grande parte feita.

Realmente, aberto o trecho citado da Avenida Ferroviaria, ligado o mesmo lado, como se acha, ás Avenidas Andrade Neves, Barão de Itapura e rua de Santa Cruz, e sendo esta prolongada até a praça 15 de Novembro, formariam todas, assinaladas com côr verde sobre a planta, uma grande secção da referida Avenida.

O alargamento da estreita travessa Irmãos Bierremback, em seguimento à avenida Coronel Silva Telles, faria incorporar mais, à Avenida de Contorno, uma das belas ruas de Campinas, a Avenida Dr. Julio de Mesquita. A demolição de algumas casas da rua Major Solon, como mostra a planta em vermelho, permitiria fazer entrar a rua Irmã Serafina neste sistema de vias de grande transito.

Para completar a Avenida de Contorno, bastaria, finalmente, prolongar a rua Augusto Cesar até a rua Coronel Quirino e esta á rua Proença, posteriormente alargada, para fechar o circulo desejado, como na planta mostra a facha verde que contorna a cidade, com cêrca de 7.000 m de extensão.

Os trechos de pavimentação definitiva dessa avenida representam bôa parte da extensão total. Os trechos novos poderiam ser pedregulhados e tratados como estradas de rodagem de primeira classe, até que recebessem calçamento.

Para o ultimo lugar, ficou a mais importante arteria desse sistema circulatorio. Trata-se de via chamada pelo autor, Avenida Transversal. Não foi facil localizá-la. A posição naturalmente indicada, seria a da rua Barão de Jaguará. Mas essa rua, sem alargamento, não oferece a capacidade precisa.

Alargá-la seria absurdo, já pelo que de feito se poderia, já pelo custo inabordable das desapropriações.

Baixei então o nível da minha visada, indo verificar que, por uma feliz coincidência, através de uma confusão de vielas que se defletem a cada cruzamento, no centro da cidade, a rua Dr. Quirino é um prolongamento natural da rua Luzitana, a partir da rua Ferreira Penteado. Ligar esses dois segmentos de ruas, rompendo os desordenados quarteirões que hoje as separam, não será obra de grande monta. Em seguida, com uma bôa lei de recursos prediais e a propria iniciativa particular, se faria o restante. E teria Campinas uma “Avenida Central” magnifica, que assim se poderia denominar essa via publica e que se tornando paralela às demais, como se vê na planta, viria integrar-se no arruamento normal da cidade. Em futuro talvez não remoto, seria esta a principal rua de Campinas, para ela convergindo, naturalmente, os maiores e mais elegantes estabelecimentos comerciais e de modas.

O quadro indicado com a côr azul, na planta, composto por um trecho da avenida de contorno ou mais particularmente, pela rua Senador Saraiva, pelas ruas Bernardino de Campos, e Morais Sales, todas alargadas, e pela Avenida Central, na parte entre essas compreendida, seria sem duvida o centro comercial da cidade.

Essa parte deveria ter preferencia no programa de execução do plano esboçado. Posteriormente, os alargamentos dessas ruas se processariam até a Avenida de Contorno. Além da rua Tomás Alves, o prolongamento da Avenida Central não seria a propria rua Luzitana, a ela em parte incorporada. Sim a rua Dr. Quirino, a qual voltaria, rompendo o quarteirão entre essas ruas existentes, até o ponto do cruzamento desta ultima com a rua Barreto Leme. Daí alargada, em tres quarteirões apenas, faria entrar no sistema a rua D. Libania, quasi morta hoje, como ligação da citada avenida à de Contorno, na rua Santa Cruz.

Com vermelho indiquei na planta outros alargamentos e ligações que julgo convenientes, para melhorar as condições de transito e a feição estética da cidade.

Para a bôa compreensão da facilidade de comunicações que a Avenida de Contorno proporciona, entre as estradas de rodagem de grande transito que

demandam Campinas ou dela procedem, e as suas ligações com o sistema de viação urbana creado pelo plano em fóco, marquei com sépia, na planta, todas as entradas e saídas da cidade.

Deveria ainda abordar nesta palestra, para completá-la, vários problemas atuais como sejam: a colcha de retalhos que constituem os multiplos arruamentos aprovados e em parte executados, fóra da Avenida de Contorno, sem a menor ligação entre si, quase sempre, e falha correspondencia com o arruamento atual de cidade; a questão das zonas (zoning), e a localização das diversas atividades e utilizações urbanas; as questões de circulação e de viação urbana, e outros. Seria isso, porém, levar ao exagero a prova da vossa paciência. E, principalmente, quando força é confessar-vos que tudo quanto vos disse terá, se muito, a vida efémera das brilhantes flores do Ipê, as quais, por tão curto tempo lhes doiram os ramos, desfolhando-se logo e desaparecendo.

De fáto, Snr. Prefeito aqui presente, com o nobre intuito de bem servir a nossa terra, já consignou verba, no orçamento futuro, para tratar um urbanista que, “in loco” venha estudar este magno problema. Vai ter êle, por fim uma solução feliz e acertada.

O que fiz, portanto, foi méra literatice. É tudo poesia futurista, e nada mais!

Eu vos rogo por isso as vossas desculpas e agradeço, muito cativo, o vosso gentilissimo convite para este opiparo banquete.

Eu vos saúdo, Senhores rotarianos.

Campinas, 15 de Novembro de 1933.

ANEXO II

S. Paulo, 3 de setembro de 1935.

Ilmº. Sr. Prefeito de Campinas.

Senhor,

Como decorre da convenção entre o urbanista e a Prefeitura, assim como dos actos creadores da Comissão de Urbanismo, deve o plano dessa cidade resultar da harmonica acção de 3 entidades: uma secção technica municipal (para a parte material de dados preliminares e questões lateraes technicas), Comissão (expressão civica) e urbanista (orientação e estudo technico-urbanistico).

Fui o primeiro a iniciar os estudos, que já realizei na medida em que me cabiam, salvo naturalmente nos pontos em que fiquei retido pelo atrazo dos dados ou pela inexistência da Comissão.

A entidade "secção municipal" tem fornecido a sua collaboração com a maxima bôa vontade e esforço, mas, devido ás multiplas attribuições ordinárias, naturalmente com certo atrazo.

Quanto á Comissão, só ha pouco foi constituída e nomeada por V. Exa.

A constituição da Comissão sanará o motivo principal da morosidade do serviço, pois sua manifestação é "essencial nas grandes linhas do plano".

Penso, pois, que o trabalho conjuncto deve ser já iniciado. As primeiras sessões, de pura formalidade e de medidas internas preliminares, naturalmente dispensam a minha presença. Desejo porem iniciar, logo que possivel, a minha exposição, e, dadas as circunstancias, talvez convenha fazel-a muito concreta e rapida, de modo a ficar o plano estabelecido no fim de poucas reuniões.

Solicito por isso a V. S., como presidente da Comissão, o obsequio de assentar a primeira sessão conjuncta.

O Dr. Perseu Leite de Barros poderá entender-se comigo previamente para a data, em vista de ter eu no momento compromissos para quase todos os dias proximos.

Saudações,

