

Da várzea à Avenida Pacaembu: Um plano moroso, negligente e bem-sucedido para São Paulo (1923-1942)¹

Renata Siqueira

SIQUEIRA, Renata Da várzea à Avenida Pacaembu: Um plano moroso, negligente e bem-sucedido para São Paulo (1923-1942). *Thésis*, Rio de Janeiro, v. 6, n. 11, p. 102-117, dez. 2021

data de submissão: 15/05/2021
data de aceite: 05/07/2021

Resumo

A demora e a descontinuidade na execução caracterizaram diversas obras previstas nos planos urbanísticos para São Paulo ao longo do século XX, o que tendeu a ser considerado uma evidência do fracasso do poder público em implementá-los adequadamente. Observando o caso do prolongamento da avenida Pacaembu, idealizada em conjunto nos anos 1920 e construída em etapas espaçadas, entre 1938 e o fim dos anos 1960, argumentamos que o intervalo que separou a concepção do projeto e o início da construção não refletiu uma política urbana ineficiente. Consultando documentos da Câmara Municipal e da imprensa, este artigo analisa o processo de viabilização dessa obra, das primeiras discussões, contextualizadas no fortalecimento do plano como instrumento orientador do crescimento urbano, até a inauguração da primeira etapa da intervenção, passando pelo bairro da Barra Funda. Cotejamos reivindicações populares por melhorias urbanas na área com o debate público do projeto, constatando que a administração foi ágil e habilidosa, negociando precocemente e com vantagens os terrenos destinados ao atendimento das “necessidades futuras” do município, bem que à custa das condições de vida de seus habitantes.

Palavras-chave: Política Urbana; Planejamento Urbano; Problemas Urbanos; Avenida Pacaembu; Barra Funda (São Paulo).

Abstract

Delays and interruptions characterized several of Twentieth Century São Paulo's public works from São Paulo's urban plans. Often, analysts have considered it to be an evidence of such plans' failures. As a part of a comprehensive plan, Pacaembu Avenue's extension was idealized in the 1920s and built in several phases between 1938 and the 1960s. By focusing on public actions before the works began, this paper argues that the gap between planning and executing does not reflect an inefficient urban policy. Consulting newspapers and official archives, I analyzed claims for urban improvements and debates on the avenue's project, when the comprehensive plan became an urban policy's primary tool. Public administration negotiated the lands for the intervention with anticipation and under advantageous conditions. It ensured the city's "future needs", albeit at the expense of the living conditions of the inhabitants of the lowland.

Keywords: Urban Policy, Urban Planning, Urban Problems, Pacaembu Avenue, Barra Funda (São Paulo).

Resumen

La demora y las interrupciones caracterizaron muchas obras previstas en los planes urbanísticos de São Paulo en el siglo XX. Algunos analistas argumentan que eso constituye una evidencia de los fracasos de la planificación. Observando el caso de la avenida Pacaembu, idealizada como parte de un plan de conjunto en los años 1920 y construida en etapas sucesivas entre 1938 y los años 1960, argumentase que el intervalo entre idealización y ejecución no significó una política urbana ineficiente. Consultando periódicos y documentos oficiales, analizamos las demandas populares por mejoras urbanas y el debate público acerca del proyecto, contextualizado en el fortalecimiento del plan como instrumento de ordenación del crecimiento urbano. La administración negoció con

¹ Este artigo apresenta alguns resultados de minha pesquisa de doutorado, desenvolvida na FAU-USP com o apoio da FAPESP (Processo nº 2016/26239-8). Agradeço ao Comitê Científico do VI ENANPARQ pela indicação da publicação do artigo nesta revista e ao Bruno N. Santos, que generosamente editou as imagens ora publicadas.



anticipación y ventajas las tierras que asegurarían las "necesidades futuras" de la ciudad, aunque a costa de las condiciones de vida de sus habitantes.

Palabras-clave: Política Urbana, Planes Urbanísticos, Problemas Urbanos, Avenida Pacaembu, Barra Funda (São Paulo).

Introdução

Desejando contribuir para as reflexões sobre os reveses do planejamento urbano em São Paulo, este artigo analisa as condições em que se viabilizou uma das obras previstas nos primeiros esforços de sistematização de um "plano geral" para o município. Focaliza-se o prolongamento da avenida Pacaembu, no trecho em que esta percorre o bairro da Barra Funda, entre a rua das Palmeiras e a rua Barra Funda, desde as primeiras discussões, nos anos 1920, até sua inauguração, na década de 1940. Esta foi uma etapa de um projeto viário de maior envergadura, idealizado em conjunto, que previa sua ligação com o sistema viário projetado para o rio Tietê. Consultando documentos da imprensa e da Câmara Municipal, identificamos estratégias que asseguraram o empreendimento. Entre elas, a escassez de investimentos em saneamento e drenagem, a estigmatização e obliteração das pessoas afetadas por essa negligência e o recurso a decretos de utilidade pública para negociar a aquisição das terras. Ao adquirir os terrenos destinados a esta etapa da abertura da avenida, ainda nos anos 1920, a prefeitura beneficiou-se dos prejuízos sofridos por moradores e proprietários dos imóveis. Os acordos antecederam em mais de uma década o início das obras. Nesse intervalo, as construções continuaram a ser inundadas por água, lixo e esgoto. A capacidade de antecipação da administração pública e as vantagens que esta garantiu para si durante as negociações sugere que a aparente morosidade, ou "atraso", na execução da abertura da avenida resultou de uma escolha política e não de ineficiência ou de percalços sofridos no meio do caminho.

A demora na construção da avenida aqui analisada não decorreu, ao menos exclusivamente, da escassez de recursos, de instabilidades políticas (SILVA, 2018, p. 2), da complexidade e dimensões das obras (SEABRA, 2015, p. 88) ou da transposição do instrumento técnico para o plano ideológico-discursivo (VILLAÇA, 1999, p. 204). O destino desse projeto foi debatido *pari passu* com o amadurecimento do "plano de conjunto", atento ao crescimento urbano e "acautelador dos interesses futuros" da cidade (TELLES, 1926, p.801). Esse instrumento privilegiou a estruturação do sistema viário, traçado, quase sempre, sobre as "linhas [...] dos [...] cursos d'água" do município (JORGE, 2011). Esse

foi o caso da avenida Pacaembu, construída no fundo do vale do córrego homônimo.

A convergência entre a defesa do plano abrangente, de médio e longo prazos, e as ações (e inações) públicas na área de intervenção, prejudicando sua habitabilidade e a depreciando o valor das propriedades, sugerem que a administração foi previdente. Tal projeto foi conduzido às custas das condições de vida da população que habitou, trabalhou e circulou pelos territórios abarcados pelo projeto viário. Nos discursos sobre a inauguração da avenida Pacaembu, nos anos 1940, a nova via parecia projetar-se sobre o “vazio”. Os elogios às qualidades técnicas e estéticas da obra sinalizavam a produção de uma cidade aberta “para o futuro”, como que destituída de história e de pessoas.

O crescimento “imprevisto” e o plano acautelador dos interesses futuros

Embora as discussões sobre um “plano de conjunto” para a cidade de São Paulo remontem, pelo menos, aos anos 1910 (SIMÕES JR., 1990, p. 105), nos anos 1920 este parecia tornar-se uma necessidade inadiável nos meios técnicos e políticos (FELDMAN, 2005, p. 41). Nesta década, instauraram-se as condições institucionais para sua realização. Na administração municipal, criou-se o primeiro órgão de urbanismo orientado por essa visão (Idem, *ibidem*). O crescimento urbano, havia muito considerado um “*desideratum*” (PENTEADO & PORTO, 1913, p. 33), tornara-se, no entanto, “imprevisto” (TELLES, 1926, p. 801). Destarte, “São Paulo [pedia], mais que remendos parciais – grandes obras de conjunto” (Idem, *ibidem*). Em 1926, o vereador Goffredo da Silva Telles, em um demorado e efusivo discurso, compartilhou seu entendimento sobre como esta questão deveria ser encaminhada pela municipalidade. Embora primordial, o plano não requeria aplicação imediata. Tratava-se de “acautelar”, sem pressa, os interesses futuros:

As obras, prosseguindo paulatinamente, obedecerão ao rigor do plano traçado. O importante é que o plano exista [...] [e] que se acautelem os interesses futuros da cidade, com medidas tomadas a tempo. Não nos caiba [...] ser acoiados, mais tarde, de imprevidentes e desidiosos, por haveremos sacrificado, sem motivo, uma realização de grandes efeitos práticos, cujas utilidade, cuja importância, cujo alcance se evidenciam, por tantas e tão claras razões (TELLES, 1926, p.801).

Fazendo do “plano de conjunto” sua principal plataforma política, Telles apresentava à casa legislativa propostas que se coadunavam com projetos então de-

que então se encontrava rapidamente descendo as colinas – para o encontro dos rios. (BARBOSA et al, 2020, p. 532).

No desenho geométrico de 1924, já é possível perceber que a distinção entre a “cidade” e o “espaço primário” não decorria de um esforço de diferenciar as obras já materializadas no tecido urbano daquelas a serem concretizadas no futuro. Isso pode ser verificado no modo como Ulhôa Cintra escolheu nomear os diferentes segmentos de sua perimetral exterior. Embora ainda estivesse em projeto em 1924, a avenida Pacaembu, no trecho entre a avenida Paulista e a avenida São João, está tão bem identificada quanto a Avenida Paulista, já existente. No seu prolongamento até o rio Tietê, o engenheiro preferiu manter a designação de “Várzea do Bom Retiro” para um longo traçado que passava por bairros consolidados. Entre eles, a própria Barra Funda, a sul e a norte da ferrovia, estrutura essa que, mais tradicionalmente, prestou-se a demarcar as fronteiras, mais simbólicas que físicas, entre a “cidade” e a “várzea”.

A avenida Pacaembu, idealizada em conjunto, foi executada em etapas descontínuas (Figura 2). Sua construção, partindo do bairro-jardim homônimo projetado pela Cia. City (D’ELBOUX, 2020), até a rua das Palmeiras (av. São João no esquema teórico de Ulhôa Cintra), na Barra Funda, foi iniciada em 1925, quando a administração pública já vislumbrava seu prolongamento a partir daquele ponto. Em 1942, o próprio Prestes Maia, então prefeito, inaugurou a primeira fase desse projeto, estendendo a via em algumas centenas de metros, até o cruzamento das ruas Lavradio e Margarida. Simultaneamente, ele inaugurou o viaduto hoje conhecido como General Olímpio da Silveira, visando melhorar a ligação entre o centro e o oeste da cidade, sob o qual passava o trecho da via recém-aberta. Em 1945, a avenida Pacaembu alcançava as imediações da estrada de ferro Sorocabana, junto à antiga estação Barra Funda. Na década seguinte, o prefeito Adhemar de Barros inaugurou a segunda etapa, transpondo a ferrovia por meio de um viaduto e prolongando a avenida até as proximidades da ponte da Casa Verde (SIQUEIRA, 2019). O trevo de ligação com a ponte seria construído apenas em meados dos anos 1960, provavelmente durante a administração de José Vicente Faria Lima, que também assinou a lei conferindo o nome oficial do segmento viário entre o viaduto e a ponte, de “av. Dr. Abraão Ribeiro” (SÃO PAULO, 1968).

A legislação referente ao “plano” de construção da avenida Pacaembu, em suas várias etapas, indica que

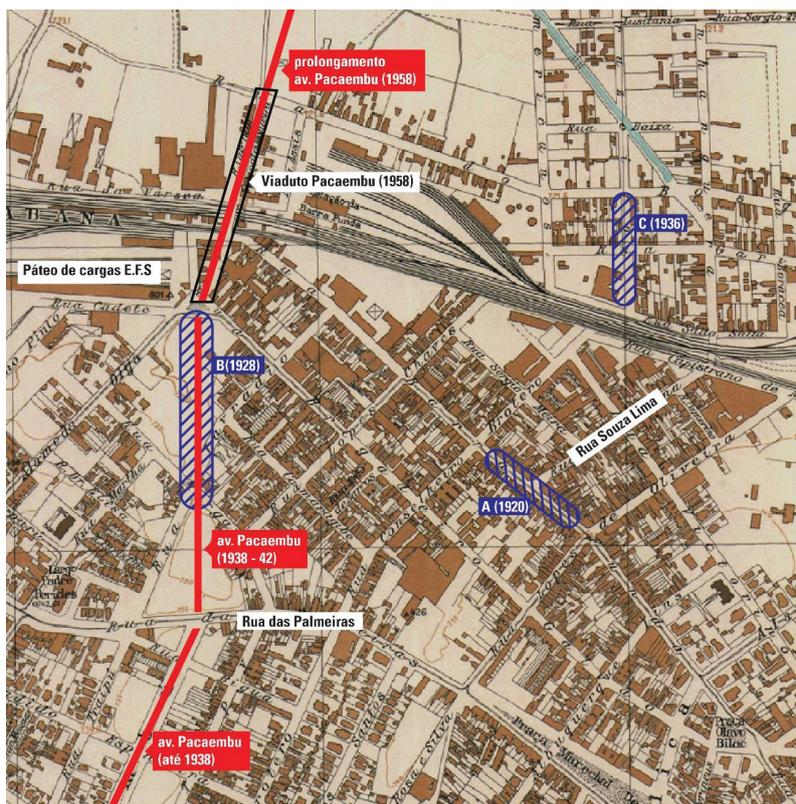


Figura 2

Etapas de prolongamento da avenida Pacaembu até 1958, com localização de queixas de relativas a drenagem e esgoto (A, B, C) Fonte: Elaborado pela autora sobre o Mapa Topográfico Sara-Brasil (1930), Edição de Bruno N. Santos

a desapropriação dos terrenos foi uma preocupação constante dos gestores públicos (SÃO PAULO, 1925a; 1939; 1945; 1952; DEPARTAMENTO DE URBANISMO, 1961, p. 146-7). Essa questão já se colocava como um problema desde das primeiras investidas da Cia. City para viabilizar seu loteamento jardim no vale do Pacaembu, que tramitou entre 1913 e 1924 junto à Câmara e à prefeitura de São Paulo (CÂMARA, 1916, fl. 811; SÃO PAULO, 1924). Analisando a política urbana da administração do primeiro prefeito de São Paulo, Antônio Prado (1899 a 1911), Débora Nascimento (2019, p. 12) considerou que a desapropriação foi um instrumento, o principal deles, talvez, para viabilizar as obras de melhoramentos empreendidas ou iniciadas naquela gestão. Desde então, os debates na Câmara Municipal e aqueles pautados por organizações da sociedade civil, como a Sociedade Amigos da Cidade, SAC, criada em 1934, sinalizam a continuidade dos termos em que as desapropriações foram discutidas décadas a fio.² Em 1912, ao deliberarem sobre um projeto de prolongamento da avenida Angélica até a alameda Eduardo Prado, os custos da desapropriação dos terrenos eram o principal motivo de discórdia entre os vereadores. Um dos pareceres lidos em uma

² Este artigo apresenta alguns resultados de minha pesquisa de doutorado, desenvolvida na FAU-USP com o apoio da FAPESP (Processo nº 2016/26239-8). Agradeço ao Comitê Científico do VI ENANPARQ pela indicação da publicação do artigo nesta revista e ao Bruno N. Santos, que generosamente editou as imagens ora publicadas.

sessão da casa legislativa registrava as preocupações dos vereadores Arthur Guimarães e José Oswald:

[...] é oportuno que a Camara resolva sobre esse melhoramento, pois que as casas que devem ser desapropriadas para tal fim, estão em más condições de segurança e hygiene, exigindo demolição immediata, tendo uma dellas cahido ha poucos dias. Ora, permitir que sejam ellas reconstruídas importará em adiar o prolongamento da avenida com desperdicio dos dinheiros municipaes, augmentando consideravelmente o valor futuro das desapropriações pois é innegavel que tal prolongamento é de necessidade, já como obra de embellezamento e tambem no interesse da viação da cidade (CAMARA, 1912, pp.178-9).

A precariedade das construções existentes não levantava perguntas sobre as más condições em que viviam seus habitantes. Ao contrário, as edificações “deterioradas” conferiam legitimidade ao projeto viário e eram percebidas como uma oportunidade para a administração, pois barateavam as desapropriações. Vinte e quatro anos depois, a SAC apresentou à prefeitura outra proposta de intervenção viária junto a uma porteira da ferrovia na Barra Funda. Para a entidade, tratava-se de “*um melhoramento que se [impunha], ainda mais porque [...] o terreno [...] com frente para a rua Brigadeiro Galvão [...] e os predios necessarios na rua Barra Funda [eram] velhos e de pequeno valor*” (AMIGOS, 1936, p. 11, grifos nossos). Novamente, o mau estado das edificações e o total descarte das necessidades de quem vivia em tais imóveis ocupavam o cerne dos argumentos em defesa do projeto proposto. A rua Souza Lima, local da intervenção sugerida, encontrava-se entre dois trechos onde moradores haviam denunciado problemas de drenagem e saneamento, em 1920 e 1936 (Figura 2-A e C).

Ao defender o “plano de conjunto”, em 1926, Goffredo da Silva Telles também discorrera sobre o problema do custo das desapropriações. O vereador focou-se em dois argumentos: as despesas públicas seriam compensadas pela valorização aportada pelas obras e, ao mesmo tempo, não urgia sua implementação: “[...] não temos pressa de executar [...]. As desapropriações virão, de uma em uma, á medida que chegarem [...] os pedidos de autorização para edificar. Que a obra seja morosa, pouco importa! Melhor que o seja, porque mais cautelosos serão os passos” (TELLES, 1926, p.805). Considerando a avenida Pacaembu um expressivo caso de sucesso de implementação do plano em acordo com os preceitos defendidos por Telles, vale notar que a “cautela” do poder público para assegurar seu plano moroso correspondeu à sua agilidade em negociar os terrenos visados.

Problemas urbanos como solução

Denúncias em jornais e requerimentos apresentados por moradores e proprietários da Barra Funda à Câmara Municipal reportaram, anos a fio, a pavimentação precária ou inexistente nas ruas do bairro, assim como a recorrência de inundações, o acúmulo de lixo e a persistência de valos de esgoto a céu aberto. Em momentos críticos, eles ficavam impossibilitados de acessar gêneros de primeira necessidade e de locomover-se, ficavam expostos a doenças e, frequentemente, seus bens materiais eram destruídos pelas enchentes (RECLAMAÇÃO, 1904, p.3; QUEIXAS, 1911, p.6; AS PÉSSIMAS, 1936). Sem atender às suas demandas, a administração, ainda assim, policiava a “higiene” local, na esfera doméstica (ROLNIK, 2003, p. 41). Em 1912, por exemplo, esta proibira a criação doméstica de porcos devido ao “mau estado de salubridade pública do bairro da varzea da Barra Funda, cuja população se [avolumava] dia a dia” (QUEIXAS, 1912a, p. 10). Revoltados, os moradores reagiram, expondo a negligência do poder público. Havia “[...] alli casas em cujos quintais se [acumulavam] as aguas estagnadas, tendo ao lado fossas abertas que servem de latrinas. Não [havia] melhor veiculo para uma epidemia” (Idem, *ibidem*). Reconhecendo que as más condições em que viviam extrapolavam o âmbito de suas práticas cotidianas de sobrevivência, os habitantes da várzea reivindicaram o direito ao acesso a uma infraestrutura urbana que percebiam como legítimo. Uma carta de moradores dos Campos Elíseos de 1917 indica que as áreas consideradas “focos de insalubridade” ainda incomodavam, justamente porque seus problemas não ficavam confinados nas várzas:

Começou o flagelo para os moradores do bairro do Campos Elyseos; aparecem as primeiras nuvens de mosquitos que perturbam o somno e nos deixam todos marcados à guisa de manchas de sarampo ou outras moléstias cutaneas... Os Srs. médicos da hygiene devem saber onde está o foco; é fácil. É fazerem uma vistoria nas baixadas da Barra Funda e Bom Retiro e ver o que há por lá (QUEIXAS, 1917, p.7).

Em 1920, residentes da rua Barra Funda, entre as ruas Lopes de Oliveira e Conselheiro Brotero (Figura 2-A), encaminharam um abaixo-assinado à Câmara Municipal, solicitando a canalização de um riacho, para conter as frequentes inundações:

[...] Acontece que, com o augmento do volume d’agua, produsido por qualquer chuva mais ou menos intensa, o riacho transborda, inunda os quintaes e d’ahi rompendo os muros, inunda também as casas da rua Barra Funda, com gravissimos prejuisos e pe-



rigos para os respectivos moradores, negociantes em sua maioria e pobres habitantes de porões, que se vêm de um momento para outro com seus lares invadidos pela água em grande massa, invasão essa ocasionada pelo rompimento dos muros que represam a água nos quintaes por insuficiência dos encanamentos, rompimento que traz como consequência o rompimento pelo peso d'água. Ahi, Exmº Sr., se depara quadros bem doloroso! São famílias inteiras que se vêm, com velhos e crianças, sem tecto, à mercê da inclemência da natureza! Esse espetaculo se repete diversas vezes por anno, há longo tempo! (CÂMARA, 1920, p.241-242, grifos nossos)

O abaixo-assinado assinalava a longa duração e a frequência desse tipo de evento – diversas vezes ao ano, havia pelo menos cinco anos. Saltam aos olhos as numerosas referências ao “rompimento” das construções, invadidas pelas águas, “rompendo”, também, a vida de seus habitantes. O documento enfatizava que os moradores eram “negociantes em sua maioria” e “pobres habitantes de porões”. A legitimidade da reivindicação assentava-se, assim, no amálgama entre uma classe produtiva de negociantes e outra que, compartilhando a condição “familiar”, era, também, vulnerável – pobres, velhos e crianças – e, portanto, merecedora de compaixão. Que alguns “negociantes” alugassem seus porões inabitáveis aos “pobres” não entrava em questão.³ Unidos pela experiência da perda, diluíam-se momentaneamente hierarquias sociais que mediavam as relações cotidianas entre proprietários, locatários e sublocatários.

³ Para uma análise do cotidiano próximo entre agentes construtores e imobiliários, senhorios e inquilinos, nos bairros da Barra Funda, Santa Efigênia e Liberdade entre as décadas de 1880 e 1920, ver Borin (2014; 2020).

Ao longo do córrego Pacaembu, especialmente no cruzamento das ruas Margarida e Lavradio, estendendo-se até a Alameda Olga (Figura 2-B), formava-se “uma baixada que [recebia] as aguas pluviaes de todos os lados” (CÂMARA, 1923, s/n). O córrego transbordava



Figura 3

Fotos anexas ao abaixo-assinado constante no Requerimento nº 30 de 1923, indicando vestígios das enchentes e a construção de muretas como medida paliativa, no cruzamento das ruas Margarida e Lavradio

Fonte: Arquivo da Câmara Municipal de São Paulo

e a água ficava empoçada, sobretudo em época de chuvas. Em 1923, moradores e proprietários encaminharam à Câmara um abaixo-assinado demandando a canalização completa do córrego Pacaembu e novos bueiros naquele ponto. Os reclamantes descreveram os danos materiais provocados pela invasão das águas em suas residências e o isolamento em que se viam. Como medida paliativa, proprietários haviam mandado murar as entradas das casas, dificultando o acesso às mesmas. Mesmo assim, a medida fora insuficiente, pois as águas e o lodo continuavam a invadir as construções (Figura 3). Por isso, alguns inquilinos haviam abandonado as casas, trazendo prejuízos ao proprietário (CÂMARA, 1923, s/n).

O problema se repetia havia, pelo menos, cinco anos. O caso tramitou entre a prefeitura e a Secretaria de Negócio de Agricultura, Comércio e Obras Públicas do Estado de São Paulo. O órgão estadual acenou, inicialmente, que o serviço já fora autorizado e seria executado “logo que o tempo [permitisse]” (SECRETARIA, 08/03/1923). Contudo, meses depois, o governo do estado oficiou à prefeitura que não poderia realizar os trabalhos “por não haver verba que [comportasse] a despesa” (SECRETARIA, 6/10/1923).

Em 1925, uma lei declarou de utilidade pública, para fins de desapropriação, os terrenos necessários ao prolongamento da avenida Pacaembu da rua das Palmeiras até a rua Barra Funda (PREFEITURA, 1925a). No parecer favorável ao projeto de lei emitido pela Câmara Municipal, contextualizou-se a intervenção no plano mais abrangente: o primeiro trecho do prolongamento da avenida acompanharia o fundo do vale até os armazéns da Sorocabana. Mais tarde, a avenida seria conectada às futuras marginais do rio Tietê. O projeto era parte de um “[...] grande circuito [...] constituindo [...] um dos mais bellos atractivos da cidade e estabelecendo franca e fácil comunicação entre [...] importantísimos bairros” (CAMARA, 1925a, p. 5). Munida desse marco legal, a prefeitura celebrou contratos para adquirir os terrenos necessários à extensão da avenida até a ferrovia entre 1925 e 1926. Um deles media 8.124 m², entre o largo Brigadeiro Galvão e as ruas Lavradio e Margarida (SÃO PAULO, 1925b). A Câmara considerou a proposta vantajosa pois o valor acordado era inferior àquele demandado pelos proprietários. Ademais, estes desistiam de uma indenização da municipalidade

[...] em virtude de sentença judicial já proferida, numa das acções contra o município [...] da qual se obrigam a desistir em Juizo, bem como de mais dois feitos sobre o mesmo terreno, pondo em todas perpe-

tos e esgotos provenientes de uma galeria de águas pluviais aberta na rua Conselheiro Brotero (Figura 5), problema esse relacionado com aquele apontado no abaixo-assinado de 1920. O caso ganhou repercussão nos jornais (AS PÉSSIMAS, 1936; IRREGULARIDADE, 1936). Na Câmara Municipal, apesar do desconforto face à publicização do caso, os únicos encaminhamentos foram indicações ao prefeito que desse uma "vista



Figura 5

Foto de córrego na rua Cruzeiro, por onde o esgoto corria a céu aberto em 1936, em reportagem publicada no *Diário Popular*, em 1936

Fonte: Arquivo da Câmara Municipal de São Paulo

d'olhos pela Várzea da Barra Funda", averiguando assim a "reclamação incerta" divulgada no jornal (MARREY JUNIOR & SILVA, 1936) e canalizasse as águas da rua Cruzeiro (PRADO, 1936). Embora o caso não fosse único, nem novo, os vereadores reagiram à denúncia pontualmente, reforçando que, para além da manutenção de seu "baixo valor", aquela área parecia de pouca importância para os legisladores municipais.

O "plano" executado

Em 1938, a imprensa divulgou o projeto de um viaduto no cruzamento da avenida Pacaembu com a rua General Olympio da Silveira (antiga Palmeiras). Anunciou-se, também, o prolongamento da avenida Pacaembu até a estação da Barra Funda (O PROJETO, 1938, p.7). Em 1942, o viaduto estava em vias de conclusão (Figura 6). Uma reportagem celebrou essa realização, que vinha substituir "o aterro que se inter-

punha como barragem diante do vale do Pacaembu” (VIADUTO, 1942, p.7). No texto, enfatizou-se a qualidade técnica e a beleza arquitetônica da obra: “[executado] em concreto, seu revestimento externo imita o granito e a obra é rematada por um rodapé desse material. Seu vão central, de 16 metros é composto por uma viga Gerber” (Idem, ibidem). Não se perdia de vista, tampouco, a perspectiva de continuidade dos trabalhos, com a futura ligação da avenida Pacaembu com as avenidas marginais do Tietê, ainda em projeto (Idem, ibidem).

O “plano de conjunto” debatido desde os anos 1920 parecia correr satisfatoriamente. A obra inaugurada prometia resolver os problemas insistentemente apontados pela população local. A intervenção era parte de



VIADUTO PACAEMBÚ, no cruzamento das avenidas São João e Pacaembú

Figura 6

Viaduto inaugurado sobre a Avenida Pacaembu, no cruzamento com a Av. São João, em vias de conclusão

Fonte: MAIA (1942)

um “grandioso plano urbanístico” que transformaria aquela região “num dos mais belos pontos da capital”, favorecendo assim “o aproveitamento de grandes extensões de terrenos antes alagadiços” (Idem, ibidem). Seria esse um sinal de que as antigas reivindicações populares seriam, finalmente, atendidas? Pelo discurso público, concluímos que não. A reportagem, assinalando que apenas então tornava-se pos-

sível “aproveitar” aquela faixa de terra, não apenas sugeria que ela havia sido, até então, inabitável, mas também desabitada. Ao ser executado, o plano não levou em conta os interesses dos “pobres habitantes de porões” e nem, ousamos dizer, dos “negociantes”. O acordo com os proprietários dos imóveis exigia o silenciamento “perpétuo” sobre as negligências da administração, abrindo caminho para a celebração da modernidade, de que aqueles não eram considerados parte. Na sua concretização, o plano apagou, ou desejou apagar, com asfalto e palavras, as existências anteriores à intervenção. A cidade “nova”, demoradamente gestada e cautelosamente executada parecia abrir-se sobre um “vazio” de infinitas possibilidades, aberto para o futuro, finalmente “urbanizado” e “civilizado”. O crescimento deixava, por ora, de ser tomado pelo “imprevisto” para tornar a envaidecer os paulistanos. Orgulhosamente, São Paulo era a cidade que “[...] não para e não descansa. Constrói sempre para amanhã, para o futuro, sentindo em si o vigor e a coragem, as energias todas da raça e o próprio coração do Brasil” (A ADMINISTRAÇÃO, 1943, p. 11).

Referências

BARBOSA, Eliana Rosa de Queiroz; SOMEKH, Nadia; MEULDLER, Bruno De. O rio, a ferrovia e a marginal: infraestrutura e ambiente na ocupação da várzea do Tietê em São Paulo. *Cad. Metrop.*, São Paulo, v. 22, n. 48, p. 527–553, 2020.

BORIN, Monique Felix. Experiências da urbanização na Santa Ifigênia e Liberdade: (des) caminhos da modernização de São Paulo nos bairros centrais. Tese (Doutorado). Campinas: IFCH-Unicamp, 2020.

BORIN, Monique Felix. A Barra Funda e o fazer da cidade: experiências de urbanização em São Paulo (1890-1920). Dissertação (Mestrado). São Paulo: FFLCH-USP, 2014.

CAMPOS, Candido Malta. Os rumos da cidade urbanismo e modernização em São Paulo. São Paulo: Editora SENAC, 2002.

D’ELBOUX, Roseli Maria Martins. Os primeiros anos da Cia. City em São Paulo (1911-1915): a revisão de uma lacuna. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, [S. l.], v. 22, p. 1–29, 2020. DOI: 10.22296/2317-1529.rbeur.202023pt. Disponível em: <https://doi.org/10.22296/2317-1529.rbeur.202023en>. Acesso em: 4 maio. 2021.

DEPARTAMENTO DE URBANISMO, São Paulo (Cidade). *Planejamento (1957-1961)*. São Paulo: PMSP, 1961.

FELDMAN, Sarah. *Planejamento de Zoneamento: São Paulo, 1947-1972*. São Paulo: Edusp, 2005.

FICHER, Sylvia. *Os arquitetos da Poli: ensino e profissão em São Paulo*. São Paulo: Edusp, 2005.

JORGE, Janes. São Paulo das enchentes, 1890-1940. *Histórica* [online], 47, abril de 2011.

NASCIMENTO, Débora F. do. O Prefeito Antonio Prado e a população negra da cidade de

São Paulo (1800-1911). *Anais do XVIII ENANPUR*, Natal, maio de 2019.

ROLNIK, Raquel. *A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo*. São Paulo: Nobel, Fapesp, 2003.

SANTOS, Carlos José Ferreira dos. *Nem tudo era italiano: São Paulo e pobreza 1890-1915*. São Paulo: Annablume, Fapesp, 1998.

SEABRA, Odette. *Os meandros do rio nos meandros do poder: Tietê e Pinheiros, valorização das várzeas na cidade de São Paulo*. São Paulo: Alameda, 2015.

SILVA, José Carlos Gomes. *Os suburbanos e a outra face da cidade: negros em São Paulo 1900-1930 – Cotidiano, Lazer, Cidadania*. Dissertação (Mestrado) – IFCH/Unicamp. Campinas, 1990.

SILVA, Marcos Virgílio da. *A cidade de São Paulo de acordo com Robert Moses e Geraldo Filme*. *Congresso da Associação de Estudos Latino-Americanos* (comunicação). Barcelona, maio de 2018.

SIMÕES JR., José Geraldo. *O setor de obras públicas e as origens do urbanismo na cidade de São Paulo*. Dissertação (Mestrado) – EAESP/FGV. São Paulo, 1990.

ZOLA, Jordana Alca Barbosa. *Várzea do Tietê: projeto e urbanização marginal*. Tese (Doutorado). São Paulo: FAUUSP, 2018.

Artigos de jornal

"A ADMINISTRAÇÃO Prestes Maia e o progresso da Capital Paulista". *O Estado de São Paulo [OESP]*, 25/01/1943, p.11.

"AS PÉSSIMAS condições higienicas da varzea da Barra Funda". *Diário Popular*, São Paulo, 27/04/1936.

"INAUGURADO um viaduto em construção". *OESP*, São Paulo, 30/10/1958, p.18.

"IRREGULARIDADE a reparar". *A Gazeta*, São Paulo, 06/08/1936, s/n.

"O PROJECTO de um melhoramento para a cidade". *OESP*, São Paulo, 23/11/1938, p.7.

"QUEIXAS e Reclamações". *OESP*, São Paulo, 28/12/1911, p.6.

"QUEIXAS e Reclamações". *OESP*, São Paulo, 23/09/1912a, p.10.

"QUEIXAS e Reclamações". *OESP*, São Paulo, 14/10/1912b, p.6.

"QUEIXAS e Reclamações". *OESP*, São Paulo, 03/02/1917, p.7.

"RECLAMAÇÃO justa". *OESP*, São Paulo, 17/08/1904, p.3.

"AMIGOS da Cidade". *OESP*, 21/11/1936, p.11.

"VIADUTO do Pacaembú". *OESP*, São Paulo, 17/01/1942, p.7.

Centro de Memória da CMSP

CÂMARA Municipal de São Paulo. "Ordem do dia". *Anais da CMSP [ACMSP]*, 16ª Sessão Ordinária de 04/05/1912, pp.176-180.

CÂMARA Municipal de São Paulo. Offício nº 1.156 do sr. Prefeito. Devolvendo devidamente

informados todos o papeis da 'City of S. Paulo Improvements' sobre os melhoramentos do Pacaembu. *Documentos Históricos da CMSP [DHCMSP]*, 1916.

CÂMARA Municipal de São Paulo. "Requerimento nº 22 de 1920". *Documentos Históricos da CMSP [DHCMSP]*, 14/02/1920.

CÂMARA Municipal de São Paulo. "Parecer nº 100 de 1922 das Comissões Reunidas de Justiça Finanças". *ACMSP*, 32ª Sessão Ordinária de 30/09/1922, p.395.

CÂMARA Municipal de São Paulo. "Requerimento nº 30 de 1923". *DHCMSP*, 05/02/1923.

CÂMARA Municipal de São Paulo. "Parecer nº 54 das Comissões Reunidas de Justiça, Obras e Finanças". *ACMSP*. 18ª Sessão Ordinária de 16/05/1925a, p.5.

CÂMARA Municipal de São Paulo. "Parecer nº 77 das Comissões Reunidas de Justiça, Obras e Finanças". *ACMSP*. 24ª Sessão Ordinária de 18/07/1925b, p.4.

CÂMARA Municipal de São Paulo. "Parecer nº 63 das Comissões Reunidas de Justiça, Obras e Finanças". *ACMSP*. 36ª Sessão Ordinária de 2/10/1926, p.2-3.

CÂMARA Municipal de São Paulo. "Resolução nº 414 de 28 de outubro de 1926". *DHCMSP*. São Paulo, 23/10/1926.

Horta JUNIOR, F.; PENTEADO, E. Goulart; VIANNA, Sampaio. "Parecer nº 7 de 1911 da Comissão de Obras". *ACMSP*. 16ª Sessão Ordinária de 04/05/1912, pp.177-8, grifo nosso.

MARREY JUNIOR, José Adriano; SILVA, Achilles Bloch da. "Indicação nº 69 de 1936". *DH-CMSP*. 5ª Sessão Ordinária de 08/08/1936.

PRADO, Orlando de Almeida. "Indicação nº 272 de 1936". *DHCMSP*. 03/10/1936.

PENTEADO, E. Goulart; PORTO, Oscar. "Projeto nº 6 de 1913". *ACMSP*, 6ª Sessão Ordinária de 14/02/1913, p.33-4.

SECRETARIA de Estado dos Negócios da Agricultura, Commercio e Obras Públicas. "Ofício nº 0927". *DHCMSP*, Informação nº 423 da Directoria de Obras e Viação, 08/03/1923.

SECRETARIA de Estado dos Negócios da Agricultura, Commercio e Obras Públicas. "Ofício nº 3526". *DHCMSP*, Informação nº 423 da Directoria de Obras e Viação, 6/10/1923.

SILVA, Achilles Bloch da. "Requerimento nº 31 de 1936". *DHCMSP*. 5ª Sessão Ordinária de 08/08/1936.

TELLES, Goffredo da Silva. "Projecto nº 78 de 1926". *ACMSP*, 45ª Sessão Ordinária de 04/12/1926, pp.801-805.

Legislação

São Paulo (Cidade). Lei nº 2.731 de 20 de agosto de 1924.

São Paulo (Cidade). Lei nº 2.877 de 18 de junho de 1925a.

São Paulo (Cidade). Lei nº 2.899 de 11 de agosto de 1925b.

São Paulo (Cidade). Ato nº 1.551 de 10 de março de 1939.

São Paulo (Cidade). Decreto nº 647 de 14 de julho de 1945.

São Paulo (Cidade). Decreto nº 1.641 de 08 de março de 1952.

São Paulo (Cidade). Decreto nº 7.592 30 de julho de 1968.