

PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

**OS
MELHORAMENTOS
DE
SÃO PAULO**

**(PALESTRA PELO ENGENHEIRO
FRANCISCO PRESTES MAIA
PREFEITO MUNICIPAL)**

SEGUNDA TIRAGEM ATUALIZADA

**JANEIRO
1945**

Summary

The story of the remodelling of the city of São Paulo since 1938 is here set out in photographic form and told by the man who planned it and is carrying it into effect.

São Paulo, the capital of the Brazilian State of the same name, is to-day an industrial city of 1,650,000 inhabitants; but its rapid development was hampered by the haphazard growth it inherited from colonial days.

In 1930 the then architectural engineer to the Municipality prepared a project for the re-planning of the city on modern lines. It is this engineer, Dr. Prestes Maia, who as City Mayor under the President Vargas Government, is now bringing about what he then conceived.

The scheme forms a single whole, takes full advantage of the physical features of the metropolitan area, and is realistic from the point of view of its engineering and financial feasibility.

Its main points may now be rapidly sketched.

The first step was to relieve the congested central area, and this was achieved by opening a broad Circular Avenue, one mile in diameter and varying from 110 to 150 feet in width. It is completed by a number of squares and viaducts.

O urbanismo paulista atravessa um período brilhante. Iniciados os primeiros trabalhos na administração Fabio Prado, coordenados e incrementados sob o governo passado, atingem presentemente, na Interventoria Fernando Costa, uma atividade inusitada. Depois da conclusão de obras importantes, como o Estádio, a Biblioteca Municipal, a Ponte Grande, as avenidas Ipiranga, Vieira de Carvalho e Senador Queiroz, têm lugar grandes empreendimentos novos, como as avenidas Anhangabaú Inferior, Duque de Caxias, as praças do Estádio, Carmo, Consolação e João Mendes, o prolongamento das avenidas Paulista, Paçaembú, Nove de Julho e Rebouças, o alargamento da rua da Liberdade, os viadutos Jacareí, D. Paulina e Nove de Julho, as pontes Mercurio, Indústrias e Pequena, a canalização do 3.º e 4.º trecho do Tieté e a do trecho final do Tamanduateí, numerosas praças e jardins de bairro, etc. Ainda não se acham estas concluídas, e já vão ser atacadas outras, como o Parque da Água Funda, o Monumento das Bandeiras, as avenidas Leste, Itororó, Rio Branco e Sumaré.

Este acervo de concretas realizações comprova dum modo insofismável, no campo do municipalismo, a excelência do regime administrativo e das diretrizes implantadas pelo Presidente Vargas, pois não se conceberia no regime das disputas demagógicas, dos embaraços formalísticos e da incerteza financeira.

Houve, por isso, um período inicial menos ativo, para a administração tomar pé e sopesar problemas, recursos e programa. Seguiu-se uma política de compressão de despesas, compressão real e não a retórica promessa inicial de todos os governos. Sem côrte de funcionalismo nem de vencimentos, sem aumento de tributos, apenas reduzindo favores, resistindo à tentadora criação de cargos e repartições, congelando certas despesas e deixando exercer-se o crescimento natural da receita, adotando a norma dos orçamentos cautelosos e dos créditos especiais para as obras maiores, baseados em saldos efetivamente verificados, logo conseguimos um superavit orçamentário, que procuramos tornar permanente e que tem sido o recurso principal para serviços e obras relativamente grandes, que antes não se poderiam encaixar nos orçamentos ordinários.

Recentemente foram consideravelmente aumentados, pelo Convênio de Ensino, os encargos educativos, em base aliás discutíveis, pois as necessidades visadas são aproximadamente proporcionais às populações e não às receitas. Por outro lado, a Prefeitura não tem recebido as quotas do imposto único sobre combustíveis, prescritas na lei federal de Setembro de 1940.

Não obstante tudo isto, em obras e desapropriações tem sido aplicados, além das verbas orçamentárias ordinárias, créditos especiais com os seguintes valores redondos: 20 mil contos de 1938, 30 de 1939, 35 de 1940, 45 de 1941, 55 de 1942 e 65 (2) de 1943. Total 250 mil contos.

Não houve novas operações de crédito, a que aliás não somos infensos, e cujo eventual lançamento encontrará assim, quando oportuno, o mais sólido e folgado fundamento. A autorização, em 1941, de uma emissão, ainda não foi utilizada.

Todos os compromissos da Prefeitura acham-se perfeitamente em dia, a caixa habitual nunca foi maior, e seus títulos acham-se cotados acima do par.

(2) -- 80 mil, se não descontarmos cerca de 15 mil aplicados em suplementações, no próprio exercício.

II

Mas fazer finança é o lado obscuro e inglório da administração. Vejamos as realizações, começando pelas de *urbanismo*.

Era natural voltarmos-nos preferencialmente para estas: as mais urgentes, onde as oportunidades não esperam, e as de maior alcance, porque plasmam toda a cidade.

Problema máximo era o *Centro*. Sua situação é conhecida: o Triângulo tradicional, outeiro espremido entre vales, que para os jesuítas fundadores eram condição mesma de defesa e segurança, e que para nós são os maiores obstáculos ao seu desenvolvimento e circulação. A topografia fazia convergir sobre essa área todo o tráfego diametral, agravando o congestionamento.

Ao contrário do Rio, que teve a solução da "avenida central", já recebêra S. Paulo, por volta de 1911, uma primeira solução perimetral (ruas Libero, Boa Vista e Benjamin Constant). A exiguidade da colina histórica fazia prevêr a insuficiência da solução ao fim de um quarto de século.

Grande foi então o prurido urbanístico na capital. Crêmos mesmo que, sob o ponto de vista puramente teórico, o primeiro e mais intenso do país. Victor Freire foi o pioneiro; Anhaia Mello, Ulhôa Cintra e outros secundaram-no. Mas praticamente os progressos eram poucos e esparsos, até que em 1938 uma decisão em maior escala mostrou-se imperiosa e inadiável.

Passando de média a grande cidade, atingindo 1.400.000 almas (hoje 1.650.000), vendo as casas térreas cederem lugar às de 10 e 20 andares, tudo estava arriscado a comprometer-se definitivamente: circulação, transportes, expansão, salubridade e estética.

Para o problema central, Ulhôa Cintra propuzera, ha tempos, o *Perímetro de Irradiação*. Em 1924, em colaboração, reestudamo-lo. Em 1930, modificando, englobamo-lo no nosso Plano de Avenidas, encomendado por Pires do Rio. Agora, depois de adaptá-lo mais uma vez, atacamos efetivamente a sua execução.

A concepção é simples: envolvimento da área congestionada por um anel, de modo a provocar ao mesmo tempo sua expansão superficial, o desvio das correntes diametrais e uma fácil distribuição perimetral do tráfego. Tem a vantagem de fugir às áreas muito valorizadas, que no centro bancário sobem a mais de 20 contos por metro quadrado.

No caso paulista a avenida circular, que lembra os rings da Europa central e os boulevards parisienses, mede quilómetro e meio de diâmetro e uma largura de 33 a 44 ms., passando por diversas praças e pontos importantes.

O trecho inicial, inteiramente concluído (3), é a *avenida Ipiranga*, que absorveu o leito das antigas ruas Ipiranga e Epitácio Pessoa. Mede 1.400 ms. de comprimento e 37 de largura. Sua seção transversal assemelha-se à da avenida Rio Branco; e, porém, capaz de maior vasão, porque as vias carroçáveis são mais amplas. É verdade que esta largura tem adiantado pouco, porque a polícia de trânsito estabeleceu logo estacionamentos transversais. Mas isto é uma outra história, como diria o Kipling.

Também atacamos todo o setôr Sul do Perímetro, da Praça da República ao Parque Pedro II, trecho assás difícil pelo acidentado do trajeto. Aí a avenida transpõe, em menos de um quilómetro, três vales por meio de três viadutos: um concluído e dois em início. O trajeto segue as ruas *S. Luiz e Maria Paula* (33 ms.) (5), *praça João Mendes* (6), *rua Anita Garibaldi* (7), *praça do Carmo* (8) e *ladeira do Carmo* (44 ms.). Tem a particularidade de cortar um bairro próximo, mas depreciadíssimo — o Bexiga, que valoriza e integra no conjunto urbano. Traçado difícil, mas que paradoxalmente ilustra um dos seus objetivos: a ligação direta de setores contíguos, hoje separados por acidentes topográficos.

(3) -- Ato ns. 1470 de 14/9/38 e 23 de 17/2/40. Inauguração final a 27/4/41.
(4) -- Antes da eliminação dos refúgios.
(5) -- Ato citado e mais 1577 de 10/6/39, 1578 de 19/6/39 e 43 de 20/8/40.
(6) -- Ato 1546 de 24/2/39, 252 de 14/10/41.
(7) -- Ato 73 de 3/1/41.
(8) -- Ato 252 de 14/10/41.

O setôr Norte abrange as *ruas Senador Queiroz* (9) (35 e 40 ms.), *Mercurio e Santa Rosa* (10) (40 ms.), e serve a zona atacadista da Luz e do Parí, inclusive o Mercado Municipal e os armazens da São Paulo Railway.

Salvo uma única aquisição (Escola de Belas Artes, propriedade do Govêrno), todo o círculo da avenida acha-se desimpedido.

III

Não se resumem à avenida de Irradiação os melhoramentos centrais: concorrentemente haverá *duas ligações diametraes*.

Póde-se perguntar se estas não contrariam ou contradizem a concepção perimetral.

Não, porque serão vias em desnível: uma é a *avenida Anhangabaú Inferior*, tronco do "sistema Y"; outra, o *túnel de São Bento*.

"Sistema Y" é, no vocabulário cá da Prefeitura, o conjunto das três grandes avenidas que, quando completas, atravessarão tôda a cidade desde o Tieté até o vale do Pinheiros, percorrendo os thalwegs com um mínimo de cruzamentos de nível, do que resultam condições excepcionais de tráfego. Uma dessas avenidas é a *Anhangabaú Inferior* (11), projetada para ligar o Parque Anhangabaú à Ponte Grande, incorporando em grande parte a atual avenida Tiradentes. É o tronco do Y. As hastes ou galhos são a *avenida Nove de Julho*, já concluída, e a *Itoioró* (12), iniciada. A convergência faz-se no Parque Anhangabaú, ou, mais precisamente, no largo do Piques, que, para exercer suas novas funções, acaba de ser ampliado e completamente remodelado. Essa convergência em pleno centro incomoda pouco, porque em plano inferior, transposto por viadutos.

A *transformação do Piques* (13) ainda não terminou todavia, e o decreto 372 de 1942 permite prevêr-lhe um prosequimento mais ra-

(9) — Ato 1574 de 15/6/39, decr. lei 86 de 22/3/41 e decr. 488 de 9/7/43.

(10) — Ato 1470 de 14/9/38.

(11) — Decrt. lei 105 de 18/7/41, decr. lei 480 de 27/12/43.

(12) — Decr. lei 162 de 21/9/1940, deers. 351 de 24/8/42, 476 e 477 de 17/12/43.

(13) — Ato 1575 de 9/6/39, decr. 268 de 20/11/41.

dical, ampliando a praça até o viaduto Jacarei e aí reservando área para implantação do futuro Paço Municipal, bem no eixo do Parque Anhangabaú, cuja perspectiva rematará.

Para isso tôda uma quadra (140x250 ms.) está sendo adquirida, entre as ruas Santo Amaro e Santo Antonio.

Si o "sistema Y" atende às correntes Norte-Sul, o tráfego Este-Oeste será atendido suplementarmente pelo túnel de S. Bento. Dêste voltaremos a falar.

Complementares dos melhoramentos mencionados são a *remodelação do Parque Anhangabaú*, a *abertura da praça do Carmo* (230x130 ms.), da *praça das Indústrias* (220x85 ms.), da *praça S. Luiz* (90x60 ms.), *ampliação e remodelação da praça João Mendes* (280x70 ms.), (14) *alargamento e conclusão da rua Xavier de Toledo*, e a *abertura da rua atrás da Escola Normal* (38 ms.). Em todos os casos a preocupação dominante foi obter mais espaço, passagem e pontos convenientes de retôrno para os veículos coletivos e aliviar as praças centrais mais congestionadas, como as da Sé e Correios. Nos dois primeiros nomeados, convém notar o aproveitamento das perspectivas para localização de grandes massas arquitetônicas.

A *rua Vieira de Carvalho* (15) foi alargada de 13 para 29 ms. e ligada à avenida S. João. (16)

Mais recentemente foi decretado e executado o *alargamento*, de 13 para 30 ms., da *rua da Liberdade* (17), entre João Mendes e o largo da Pólvora (500 ms.), corrigindo um estrangulamento que prejudicava as comunicações com Vila Mariana.

Diversas praças centrais foram modificadas, como a do *Patriarca*, *Ramos de Azevedo* e *Arouche*, com a ampliação tanto dos passeios como das faixas carroçáveis. A praça da República aguarda uma modificação no mesmo sentido, devendo ganhar em monumentalidade o que perder em pitoresco. É evidente que o seu aspecto provinciano aberrava no local

(14) - Primeiras demolições da rua Irmã Simpliciana, em janeiro de 1942. Inauguração em novembro de 1944.

(15) - Ato 1513 de 21/12/38.

(16) - Ato 1548 de 3/3/39.

(17) - Decrs. 282 de 30/12/41 e 211 de 16/3/42.

e das necessidades modernas de circulação. A praça da Consolação ainda está em meio, aguardando compra, ao Governo, do velho Seminário das Educandas.

Além destes melhoramentos hierarquicamente primordiais pelo vulto e significação geral, há a citar também a conclusão do *alargamento das ruas Conceição (1.º trecho), Benjamin Constant e Wenceslau Brás, o prolongamento das ruas dos Andradas (18), Major Sertório, Marconi (19), Augusta, Alvaro de Carvalho (20), etc.*

A interseção das ruas Conceição e Couto de Magalhães foi transformada numa *ampla praça* de 88x155 de metros. A pracinha Conde de Sarzedas, inteiramente esquecida, vai ser duplicada e ajardinada (21).

Encontram-se em execução o alargamento do trecho final da rua Libero Badaró (Ato 184 de 7-12-42), uma ligação entre Brigadeiro Tobias e a avenida Anhangabaú Inferior (Atos 350 de 23-8-42 e 105 de 18-7-41), o alargamento da entrada da av. Rangel Pestana (Decr. 239 de 21-8-41) e outras obras menores.

IV

Os bairros são igualmente objeto de atenção e recebem benefícios. Salientam-se as *novas artérias radiais (avenidas Nove de Julho, Itororó e Leste)*, a *canalização do Tieté*, e a abertura ou construção de numerosas *praças e jardins: praça Cornélia*, na Agua Branca; *Goianas*, no Jardim América; *Fernando Prestes*, na Luz; *Rudge*, no Tatuapé; *General Polidoro*, na Aclimação; *N. S. Aparecida*, em Indianópolis; *N. S. da Conceição*, no Cambucí; *Anajás*, no fim da av. Luiz Antonio, etc. Na confluência dos rios Tieté e Tamanduateí, está iniciado o ajardinamento de uma grande área (90.000 ms.2). Póde-se ainda acrescentar a aquisição de *dois grandes parques*: o tradicional *Jardim da Aclimação* (180.000 ms.2) e o da *Represa Velha* (120.000 ms.2), subtraídos em tempo à furia comercial dos loteamentos e destinados a com-

(18) — Decr. Lei 23 de 17/2/40.

(19) — Ato 1470 de 14/9/38.

(20) — Ato 1552 de 13/3/39.

(21) — Decr. 433 de 9/7/43.

pleta remodelação. A área posterior ao Museu Paulista está sendo completada por terrenos vizinhos (Ato 372 de 11-12-42) e transformada num grande e pitoresco *bosque público*. Estão sendo prolongadas as *avenidas Pacaembú, Paulista e Rebouças*. A primeira (22) já desce até a rua Brigadeiro Galvão e, passando em viaduto sôbre as estradas de ferro, será levada até a ponte Rudge, no Tieté. O segundo prolongamento (23), virtualmente realizado, liga diretamente as praças Oswaldo Cruz e Rodrigues de Abreu. O terceiro citado leva a avenida Rebouças, do ponto em que a deixou a administração anterior, até além do canal do Pinheiros, numa extensão adicional de 1.400 metros. Do lado oposto, a avenida foi levada até a avenida Dr. Arnaldo, aproveitando a oportunidade para a criação duma praça triangular.

No Araçá, através do Centro Médico, foi concluída a ampla *alameda Ademar de Barros*, com 700 ms. de comprimento e 38 de largura (1943).

A *avenida Nove de Julho* é extremamente original por suas condições topográficas: avenida de thalweg e, por isso mesmo, capaz de tráfego rápido, livre dos cruzamentos, devido aos viadutos e túneis. As primeiras expropriações datam da administração Pires do Rio; a anterior iniciou as obras, que proseguimos e concluímos, com modificações notáveis, em especial na *entrada da avenida* e no *portal Norte*. Agora empreendemos o *prolongamento* (25) da artéria através do Jardim América e do Jardim Europa, onde atingirá 55 ms. de largura.

Melhoramentos complementares da Nove de Julho são os *jardins do Trianon e da alameda Jaú*, respectivamente sôbre os portais Norte e Sul, e a *pracinha Santos Dumont* (26). Um canteiro alongado acompanhará a antiga rua Saracura.

A *avenida Itororó* apenas está iniciada. Apresentará características semelhantes às da Nove de Julho, com seção maior e mais bem aproveitada, pois é prevista a intercalação duma linha elétrica de alta velocidade, como adiante diremos. O projeto envolve a construção de seis

(22) -- Ato 1551 de 10/3/39, decr. lei 44 de 22/8/40.
(23) -- Decr. 271 de 3/12/41.
(24) -- Ato 1479 de 17/9/38, 1506 de 17/11/38.
(25) -- Decr. lei 95 de 5/5/41.
(26) -- Ato 1495 de 22/10/38.

viadutos (Luiz Antonio, Jaceguai, Condessa de S. Joaquim, Pedroso, Paraizo e Oscar Horta), um túnel para tramway com 900 metros de extensão, e seis pontilhões. A sua largura será, conforme o trecho, 33, 38 e 58 metros. A extensão já decretada é de 5 quilómetros, mas prolongamentos estão previstos em direção a Vila Mariana e Aeroporto de Congonhas. O projeto inclui ainda *cinco praças* ou dilatações ajardinadas, e considerável *ampliação da praça Rodrigues de Abreu* (27).

A *avenida Anhangabaú Inferior* corresponde de certo modo, guardadas as proporções, à nova artéria carioca Getulio Vargas. Prolongamento da avenida Tiradentes, como a avenida Getulio será o prolongamento do Mangue. Confirmando a analogia, temos também a nossa Candelaria: no caso a Delegacia Fiscal, adquirida por 7.027 contos (3 de novembro de 1943) e aguardando próxima demolição, segundo esperanças que o Governo Federal nos dá. Sua largura será de 45 e 60 ms. no trecho central e de 55 a 120 ms. na travessia da varzea (Decr. 20 de 30-1-40). As expropriações correspondentes encontram-se quasi totalmente terminadas, e brevemente serão iniciadas as obras de terraplenagem e pavimentação.

Além do Perímetro de Irradiação, *segundo anel de avenidas* está esboçado e iniciado pelo *alargamento das ruas Maria Terêsa* (28), *Duque de Caxias e Mauá* (29), que passam de 13 e 16 metros de largura a 30 e 34. O trecho entre o Arouche e a estação da Sorocabana já está demolido e recebe o revestimento asfáltico.

Em frente a estação está sendo aberta uma *praça* (30) de 159x120 ms., indispensável à circulação e ao decôro dessa entrada da cidade.

Recentemente (1944) foram iniciadas as expropriações para duas novas grandes radiais: a *avenida Rio Branco* (31) e a *avenida Leste* (32).

A primeira (2200 ms.) absorverá em toda sua extensão as atuais ruas Visconde e Barão do Rio Branco, cujas larguras passarão respectivamente de 11 e 16 metros a 30-44 e 54-31. Essa radial inclui um

(27) — Decrs. 433 de 9/7/43, 473 de 7/12/43.

(28) — Decr. lei 111 de 22/8/41.

(29) — Decr. 281 de 30/12/41.

(30) — Decr. lei 112 de 30/8/41.

(31) — Decrs. 502 de 26/3/44 e 520 de 18/7/44.

(32) — Decrs. 514 de 14/6/44 e 523 de 27/7/44.

viaduto sôbre as estradas Inglesa e Sorocabana, e, ao que se presume, será prolongada até as margens do Tieté Inferior, conduzindo diretamente a essa varzea de grande futuro industrial.

A segunda, de excepcional importância, cortará o quadrante oriental da cidade, servindo simultaneamente o Brás, a Moóca, o Tatuapé e a Penha, desafogando a avenida Rangel Pestana e as ruas Visconde de Parnaíba e da Moóca. Prevê-se a largura média de 60 metros, para receber em futuro remoto uma linha central de alta velocidade. Ela substituirá, em grande extensão, o antigo traçado da avenida Pires do Rio. Passará em viaduto sôbre as linhas da São Paulo Railway, permitindo um adiamento doutras obras vizinhas do mesmo gênero. A extensão inicial é de 3400 ms.

Está iniciada a *avenida do Café*, (33) útil ligação da avenida dos Estados à Wilson, e alívio à rua da Moóca.

Foi decretada a ligação e alargamento da rua Pedroso de Moraes (Decrs. 522 de 27-7-44 e 531 de 21-8-44), a qual, segundo diretrizes impostas pela Prefeitura à Cia. City e outros arruadores do vale do Pinheiros, integrar-se-á numa avenida de 24 a 55 ms. de largura e alguns quilômetros de comprimento, capaz de ligar-se ao Tieté e à via-Anhanguera.

Com caráter perimetral foi decretada recentemente (34) a *avenida Sumaré*, destinada a ligar, por um thalweg profundo, a Agua Branca ao Araçá, facilitando ao mesmo tempo a drenagem pluvial e sanitária de extensa área. Com o mesmo caráter estão sendo abertas, mediante colaboração com particulares, a *avenida Jaguaré* (30 ms.) entre a Lapa e a estrada de Osasco (Decr.-lei 142 de 18-2-42), a *ligação Brasil-Sena Madureira* (30 e 50 ms.) (Ato 475 de 17-12-43), a *avenida Prefeito Passos* (30 ms.) e seus ramos (24 ms.) (Decr. 73 de 3-1-41).

Tivemos ainda a oportunidade de concluir a *avenida São João*, iniciada em 1912, mas cuja abertura fazia-se lenta e interrompidamente. Foram assim alargados os seus últimos 550 ms., entre Conselheiro Brotero e o largo das Perdizes.

(33) — Decr. 529 de 16/8/44.

(34) — Decr. 524 de 28/7/41.

V

Em matéria de urbanismo geral iniciamos o *zoneamento* sistemático. Tarefa não fácil em cidade existente, cheia de interesses criados e vícios de concreto armado, que só o tempo póde corrigir. Em diversas novas artérias centrais, na impossibilidade e na desnecessidade de exigir uma uniformização absoluta de fachadas, à francesa, temos estabelecido alturas “normais”, além das quais os prédios só podem subir mediante recúos sucessivos (35). Aproximamo-nos das silhuetas norte-americanas após o zoning de 1916, e evitam-se os paredões laterais nus, tão usados para pavorosos reclames.

Nos bairros foram ou estão sendo zoneadas as áreas mais dignas de proteção. Entre elas o Jardim América, (36) o Pacaembú, o Jardim Europa, e, dentro em pouco, as avenidas Paulista, Angélica, Higienópolis, etc. Em leis sucessivas, de disposição simples e uniforme, regulamentam-se assim destinos, utilizações de áreas, recúos, alturas, fêcho, etc.

VI

O outro grande melhoramento suburbano é a *canalização do Tieté*. Nunca tivemos a intenção de executá-lo num só govêrno, não só por ser obra de fôlego, de atribuição antes estadual que municipal, como por julgarmos econômicamente desaconselhavel excessiva antecipação às necessidades reais da urbs, ao menos sob o ponto de vista do aproveitamento da imensa área (23 qlms.2 brutos, 17 qlms.2 líquidos) a libertar das águas. Coincidindo tais obras com a canalização do Pinheiros, do outro lado da cidade, seriam ao todo mais de 40 quilômetros quadrados lançados simultâneamente no mercado de terrenos, com risco de arruamentos e empates prematuros de capitais. Todavia era necessário quebrar o velho tabú, e assim o fizemos, começando modestamente

(35) — Decrs. lei 92 de 2/5/41, 75 de 11/2/41, 41 de 3/8/40, ato 1496 de 25/10/40.
(36) — Decr. lei 99 de 13/6/41.

as obras, a jusante da cidade, em Osasco, no 90.º dia do govêrno passado. Este *primeiro trecho*, de 90 ms. de largura e um quilómetro e tanto de extensão, foi executado em sêco, como a topografia permitia, uma vez obstruidas as extremidades com barragens de terra. Adquirimos no estrangeiro uma possante draga elétrica de sucção e recalque, com tubulação de 18 polegadas, e atacamos segunda porção do canal, a partir da rua Rudge. A máquina, que se faz acompanhar duma pequena oficina flutuante e dum guindaste-automóvel destinado à movimentação dos tubos, trabalha admiravelmente e, depois de haver aberto quasi três quilómetros de canal-piloto, atingiu a Ponte Grande. Retrocedendo, acometeu o *terceiro trecho*, perto do Limão, e hoje termina o *quarto*, delimitado pelas pontes do Limão e Santa Marina. A 21 de Novembro foi parcialmente desmontada a ponte de Sta. Marina, para passagem da draga, que enceta o *quinto trecho*. O *sexto*, até a confluência do Pinheiros, encontra-se em estudo e na fase das expropriações. O aparelhamento municipal é completado por uma chata-derrocadeira e uma escavadeira mecânica.

Simultâneamente executa-se a terraplenagem das *avenidas marginais*. A largura total atinge, em certos trechos, 224 metros. (37)

Também o *Tamanduateí* recebeu grandes melhoramentos: foi canalizado todo o trecho inferior faltante, até a fós; lançaram-se *duas pontes* de concreto armado sôbre o seu curso, junto ao Mercado (pontes *Mercurio* e *Indústrias*, com 40 e 22 ms. respectivamente de largura); *terceira* encontra-se em adiantada construção, no novo traçado da avenida Tiradentes (*Ponte Pequena*, 55 ms. de largura); e *quarta* está iniciada mais a jusante (30 ms.). Uma ponte existente (Rangel Pestana) está sendo alargada para se adaptar à seção do Perímetro de Irradiação nesse ponto (44 ms.); outra, de madeira, foi substituída; duas novas estão em estudo. Foi revisto e refeito o projeto do prolongamento superior do canal e avenidas marginais (38).

— — —
(37) — Decrs. 398 de 4/3/43, 494 de 11/2/44.
(38) — Decrs. lei 33 de 16/5/40 e 121 de 30/10/41.

as obras, a jusante da cidade, em Osasco, no 90.º dia do governo passado. Este *primeiro trecho*, de 90 ms. de largura e um quilómetro e tanto de extensão, foi executado em sêco, como a topografia permitia, uma vez obstruídas as extremidades com barragens de terra. Adquirimos no estrangeiro uma possante draga elétrica de sucção e recalque, com tubulação de 18 polegadas, e atacamos segunda porção do canal, a partir da rua Rudge. A máquina, que se faz acompanhar duma pequena oficina flutuante e dum guindaste-automóvel destinado à movimentação dos tubos, trabalha admiravelmente e, depois de haver aberto quasi três quilómetros de canal-piloto, atingiu a Ponte Grande. Retrocedendo, acometeu o *terceiro trecho*, perto do Limão, e hoje termina o *quarto*, delimitado pelas pontes do Limão e Santa Marina. A 21 de Novembro foi parcialmente desmontada a ponte de Sta. Marina, para passagem da draga, que enceta o *quinto trecho*. O *sexto*, até a confluência do Pinheiros, encontra-se em estudo e na fase das expropriações. O aparelhamento municipal é completado por uma chata-derrocadeira e uma escavadeira mecânica.

Simultaneamente executa-se a terraplenagem das *avenidas marginais*. A largura total atinge, em certos trechos, 224 metros. (37)

Também o *Tamanduateí* recebeu grandes melhoramentos: foi canalizado todo o trecho inferior faltante, até a fós; lançaram-se *duas pontes* de concreto armado sôbre o seu curso, junto ao Mercado (pontes *Mercurio* e *Indústrias*, com 40 e 22 ms. respectivamente de largura); *terceira* encontra-se em adiantada construção, no novo traçado da avenida Tiradentes (*Ponte Pequena*, 55 ms. de largura); e *quarta* está iniciada mais a jusante (30 ms.). Uma ponte existente (Rangel Pestana) está sendo alargada para se adaptar à seção do Perímetro de Irradiação nesse ponto (44 ms.); outra, de madeira, foi substituída; duas novas estão em estudo. Foi revisto e refeito o projeto do prolongamento superior do canal e avenidas marginais (38).

(37) — Decrs. 398 de 4/8/43, 494 de 11/2/44.
(38) -- Decrs. lei 33 de 16/5/40 e 121 de 30/10/41.

VII

Impossível tratar da retificação do Tieté sem dizer uma palavra do *problema ferroviário*. No nosso “Plano de Avenidas” aventamos a remoção de tôdas as estradas para a banqueta à direita do canal, o que, além de permitir transformar o leito antigo numa faixa de boulevards ou linha de trânsito rápido, resolveria ipso-fato o problema das passagens de nível. Esta obra gigantesca não figura expressamente nos planos atuais; mas aí está tácitamente contida, e, para preservar sua exequibilidade, tem a Prefeitura tomado as medidas razoáveis nos seus projéto e obras. O local da futura “estação geral” e respectiva praça acha-se demarcado e reservado nos planos em andamento. Na obra citada respondem-se às objeções possíveis quanto à distância e ao tráfego dos passageiros suburbanos. Entretanto o vulto do projéto requer colaboração concreta do outros poderes e das estradas.

Outro desenvolvimento ferroviário é previsto ao longo do canal do Pinheiros, atravessando a região de Interlagos, à procura da Sorocabana na crista da Serra do Mar. Capaz de facilitar a descida a Santos por simples aderência e de subverter a geografia humana e industrial da Capital.

VIII

Passando a outro campo, trataremos das *obras e construções* pròpriamente ditas.

Em primeiro lugar o *Estádio Municipal*, velha aspiração, que encontramos iniciado (569 contos pagos ou 1200 executados) e cujo projéto procuramos ampliar e melhorar o quanto possível (23.000 contos de construção pròpriamente dita, mais 4.000 de instalações e obras complementares, exclusive a praça).

Não diremos que o ponto fosse o nosso preferido, pois a adequidade mais aparente que real da topografia, que permitiu assentar as arquibancadas laterais dirêtamente sôbre as encostas do vale, era neutrali-

zada por sérios inconvenientes: exiguidade superficial, dificuldades de acéssio e enquadramento, e intromissão em bairro residencial de luxo. Preferíamos o Ibirapuera, igualmente próximo, aprazível e imensamente mais desafogado.

Porém, acertado o local, só cabia melhorar. Aliás resultou uma concentração que dá maior vida às festas. Conseguiu-se encaixar, além do grande anfiteatro em U, um ginásium, uma piscina olímpica, instalações de tennis, pista de corrida, etc. Numerosas salas e salões para recepção, administração, dormitórios de atletas, vestiários, chuveiros, serviço, esportes, restaurante, bars, depósitos, etc., ocupam os vastos pavimentos acomodados sob a grande curva da arquibancada.

Um terraço dotado de concha acústica presta-se a grandes concértos e a espetáculos líricos e musicais.

Dois túneis ligam o campo às instalações dos atletas, e seis torres, cuja simplicidade hierática concorre notavelmente para a impressão ambiente, suportam a bateria dos projetôres (39).

Da construção do Estádio resultou enorme impulso ao esporte local: aumentou extraordinariamente a renda dos clubes (40) e desenvolveu às tribunas uma assistência seleta, que pelo incômodo e promiscuidade, há muito havia desertado.

Tôdas as ruas em tôrno foram totalmente remodeladas e pavimentadas. Também foi concluída a terraplenagem e o calçamento da *grande praça fronteira* (41), de 220 por 550 metros, destinada a facilitar a circulação, o estacionamento e as concentrações, assim como a descobrir a ampla fachada, que a estreiteza do vale ocultava. Hoje procede-se ao seu ajardinamento.

(39) — A construção do Estádio durou 3 anos. A do Palácio da Justiça, levava 21 anos, fóra 9 dedicados às expropriações...

(40) — A renda bruta no Estádio subiu de 1656 contos em 1940 a 3.840 em 1942. A renda bruta em todos os outros campos de São Paulo foi 894 contos em 1940 e 830 em 1942; e em todos os campos de Santos, desceu de 415 a 402 contos, nos mesmos anos.

(41) — Ato 1467 de 30/8/38, decr. lei 17 de 22/1/40.

IX

O *túnel do Trianon*, iniciado na administração passada e concluído neste, é das obras mais importantes da cidade. Leva a radial Nove de Julho 30 metros sob o espigão da Avenida Paulista, até os novos e aristocráticos bairros do Pinheiros. O túnel é duplo, medindo 460 metros de comprimento. Esta extensão, conjugada à uma orientação favorável, dispensou perfeitamente a ventilação artificial. A construção foi assás trabalhosa, através de argilas movediças e empapadas. A iluminação interna provém de focos embutidos cada 6 metros no intradorso, e comandados por células foto-elétricas exteriores, que a regulam de acôrdo com a luminosidade atmosférica reinante. Uma sub-estação recebe a energia necessária em alta tensão; sôbre aquela eleva-se antigo poço de serviço, agora encimado por um templete romano, ornamentando o jardim superior.

A perfuração dupla, em vez de singela, deve-se ao fato da curva de recalque ultrapassar a superfície do solo. Ela satisfaz ainda à circulação, separando as mãos e impedindo os ofuscamentos (42).

Outro túnel, êste central — o de *São Bento* — acha-se em estudo. Relativamente curto, poderá ser feito em vala aberta. Sua execução liga-se à de diversos prédios, em especial do arranha-céu trigêmeo que a Caixa dos Industriários intenta elevar no largo de São Bento, exatamente sôbre o portal Oeste. O último projeto elimina êste edifício, amplia o largo de São Bento e permite portal e escadarias monumentais. No centro do largo, um lanternim abrigará escadas e elevadores.

Êste túnel comunicará dirêtamente o Brás com o “centro novo” — a área imediatamente à esquerda do vale do Anhangabaú — passando sob o Triângulo.

Além dos *túneis para pedestres*, anexos ao viaduto do Chá, foi concluído o da avenida Rangel Pestana, e outros encontram-se em projeto.

O futuro túnel do Paraizo será doutro gênero, destinado apenas às linhas de transporte rápido.

(42) — Custo das obras essenciais: 17.192 contos, exclusive indenizações, despesas diversas e de financiamento.

X

No capítulo "Obras" não pôde ser esquecida a reconstrução do *viaduto do Chá*, iniciada na administração passada e concluída na presente.

Conta três vãos e 25 metros de largura. Notabiliza-o o inédito aproveitamento da estrutura dos encontros, onde se dispuzeram amplos salões para mercado de flôres, espera de ônibus, exposições de pintura, garage pública, compartimentos sanitários e outras utilidades. Tudo revestido de mármore finos e embelezado com esculturas interessantes.

Estas acomodações conjugam-se com túneis de pedestres, escadarias e, futuramente, elevadores de comunicação com os passeios e refúgios das praças extremas. (43)

Outros viadutos encontram-se em construção, em concorrência ou em projeto. Concluídos estão o *viadutinho da avenida São João*, pelo qual esta transpõe o recente prolongamento da avenida Pacaembú, e o *viaduto Jacareí*, que transformou o aspecto do Bexiga Inferior.

O *viaduto Dona Paulina* (assim batizado provisoriamente, em lembrança de caridosa anciã que foi proprietária do local) está iniciado ou, melhor, reiniciado. Passará sobre a avenida Itororó por um arco de 33 ms. de vão. No vazio dos encontros ficará alojado um restaurante popular. O *Jacareí*, não tendo que atender a nenhuma passagem inferior, reduz-se a uma estrutura de colunas, lages e vigas, análoga à de edifícios. Não apresenta fachada externa, pois a edificação lateral deverá acostar-se a êle. Ambos apresentam uma curiosidade: são providos de estrados inferiores, dispostos em previsão da futura passagem de linhas metropolitanas duplas e quadruplas.

O maior dos novos viadutos, também no trajeto do Perímetro de Irradiação, é o que transporá a avenida *Nove de Julho*, pouco abaixo do viaduto Major Quedinho. Medirá 33 ms. de largura e 220 de comprimento, devendo ser igualmente provido de estrado inferior para

(43) — Custo total, exclusive a instalação dos anexos do Teatro: 14.227 contos, sendo 6.628 na administração passada e 7.594 na presente.

métro. Este requisito, além de complicar as estruturas, estabelece árduo problema estético. O estrado, para não obstruir a rua Alvaro de Carvalho, requer o rebaixamento desta e, por reflexo, a criação de mais um *viadutinho* no cruzamento da mesma com Major Quedinho. Sua pedra fundamental foi lançada a 10 de Novembro último.

XI

O mais notável edifício municipal (o Estádio excetuado) é a nova *Bibliotéca*, na esquina das ruas S. Luiz e Consolação Bela quadra central, aproveitando restos da arborização, que a Prefeitura, como noutros pontos, tem avaramente conservado. É um edifício de linhas sóbrias e modernas, contendo salões de leitura, salas de revistas, de conferências e reuniões, mapoteca, livros raros, seminário, 25 gabinetes de estudo individual e numerosas outras acomodações. Vestíbulo e hall são inteiramente revestidos de mármore grego e lioz. As salas principais são dotadas de ar condicionado. Esguio corpo de 24 pavimentos contém o depósito de livros. Os terraços serão utilizáveis como locais de leitura e repouso. Inclusive instalações, custou cerca de 10 mil contos. (44)

No bairro de Vila Buarque está sendo adquirido tôda uma quadra (entre as ruas Gen. Jardim, Major Sertório, Cesário Mota e Vila Nova) para a *Bibliotéca Infantil Central* (45), que ficará no meio da pitoresca arborização.

Dentre as construções menores desta administração notaremos ainda o *Parque Infantil da Praça Romana*, dotado de tôdas as instalações necessárias: refeitório, gabinete médico e dentário, chuveiros, teatrinho, sala de leitura e jógos, alpendres, tanque de vadear, etc.

Acham-se em projéto, entre outros, os novos *parques infantis da Vila São Jorge* (20.000 ms.2) e de *Santo Amaro* (12.200 ms.2),

(44) — Despesas na administração anterior: 166 contos. Na atual: 8.000 contos de construções, 2.000 de moveis e instalação. Exclusive terrenos.

(45) — Decr. 432 de 9/7/48.

meninos), na entrada de *Guarulhos* (Tieté), e noutros pontos. Encontram-se em estudo grandes pontes sobre o Tieté: à avenida Rudge, no Limão e em Vila Leopoldina. As pontes do Tieté complicam-se devido às necessidades da navegação e das ferrovias.

XII

O neroso setôr de obras é o *escoamento pluvial*. Igualmente longe da platitude de Santos ou do Recife, e dos desníveis abruptos do Rio ou de Vitória, São Paulo oferece imensidade de problemas locais, devido ao seu relêvo suavemente ondulado, que multiplica os rincões. A maior obra do gênero, nesta administração, foi a “*galeria do Moringuinho*”, que encontramos iniciada e em máus lençóis... freáticos. Ela pretende aliviar as frequentes enchentes do Piques. Estas são motivadas pela rápida convergência dos deflúvios dos vales Nove de Julho e Itororó sobre o largo do Piques, que o urbanismo antigo inexplicavelmente permitira constituirse bacia fechada, barrada pelo parque Anhangabaú. Há, é fato, uma galeria própria, porém insuficiente e semi-obstruída, que só agrava a situação, provocando a cada passo jorros espetaculares e arremêso dos tampões.

A nova galeria veio atenuar a situação interceptando as águas a montante, num dos vales, e derivando-as para outro vale paralelo — o do Tamandateí — para o que foi perfurado extenso túnel de 2,00x2,40 ms. de seção, 30 ms. sob o espigão da Liberdade.

No início desta administração o trabalho era vagaroso e havia afetado numerosas construções marginais. Solicitamos, por isso, mudança do sistema de perfuração. Foram então construídas e experimentadas câmaras de ar comprimido, que tiveram êxito e permitiram a conclusão rápida da obra (50).

(50) — Custo: 4.444 contos, sendo 190 na administração passada e 4.254 na atual. Exclusivo financiamento, indenizações e despesas indeterminadas. Extensão do túnel perfurado, 460 ms.; da galeria construída a céu aberto, 1.200 ms.

Simultaneamente temos executado a *remodelação do Parque Anhangabaú e do Largo do Piques*. Foi oportunidade para corrigir o perfil longitudinal do vale, aterrando a bacia e rebaixando o parque que a represava. Resulta que qualquer excesso d'água escoar-se-á superficialmente, sem mais acidentes.

A remoção da Delegacia Fiscal e a abertura da avenida Anhangabaú Inferior permitirão completar o oneroso programa, pela perfuração da nova e grande *galeria entre o Parque e o Tamanduateí*.

Foram ainda executadas as *galerias Barão de Limeira, Anhangüera, Groenlândia, Higienópolis Inferior e Pacaembú*, além de outras menores, exigidas pelas remodelações locais. No *Cambucí* fez-se o prolongamento da galeria do mesmo nome (seção dupla de 2.00x2.20 ms.) assim como parte da sua afluyente situada entre as ruas Diogo Vaz e S. João Batista.

XIII

A questão do *calçamento* preocupou-nos desde o início, pela falta duma base financeira. Elaborámos uma *lei de taxaço* (Decreto-lei n.º 64 de 19 de Dezembro de 1940), aprovada e pelo Departamento Administrativo, ponto de partida para a nova etapa. A primeira lei, do período Pires do Rio, caíra, onerando a Prefeitura com vultosas devoluções, das quais ainda efetuámos as últimas. A lei actual foi mais cautelosa, tanto no preparo da opinião pública, como na sua fundamentação. Por outro lado, ela procurou maior equidade, considerando as diversas circunstâncias influentes no custo do calçamento, nas valorizações e no montante dos tributos. A esta preocupação opõem-se, como é natural, as dificuldades práticas de lançamento e arrecadação. De tudo, resultou um meio termo consubstanciado na lei. Sob o ponto de vista técnico, o programa de calçamento entrosar-se-á, em parte, com os planos de transporte colectivo, pois a má *pavimentação* constitúe enorme embaraço ao serviço de *ônibus*, aumentando-lhes o custeio.

Não obstante a demora da lei, *têm sido pavimentadas ou repavimentadas numerosas ruas e praças*. Entre elas: Ipiranga, Vieira de Carvalho, Nove de Julho, Piques, Anhangabaú, Xavier de Toledo (medindo só estas 150.000 ms.2 de asfalto), Patriarca, Ramos de Azevedo, Braulio Gomes, João Mendes, Sete de Setembro, Liberdade, Maria Paula, São Luiz, Senador Queiroz, Santa Rosa, Conceição, Marconi, além de numerosos outros logradouros nos bairros, como Germana Burchard, Costa Junior, Rudge, Cornelia, Gen. Polidoro, Fernando Prestes, Estação do Norte, Itai, Fagundes Varela, Capivari, Alagôas, Paulo Eiró, Itamarati, Ester, Cap. Nataniel, De Pinedo, João Ribeiro, Rio Grande, Frei Gaspar, Caconde, Haití, Guararás, Major Otaviano, Vilela, José Paulino, Teixeira Leite, Teixeira Mendes, Gonçalves Dias, Olavo Egídio, Moreira de Barros, Oratório, Mario Amaral, Estados, Domingos de Moraes, Cajuru, Luiz Gama, Wandenkolk, Cel. Cintra, Odorico Mendes, Alexandre Levi, Groenlândia, Ipólita, General Lécór, Costa Aguiar, Tabôr, Arcoverde, Cidade Jardim, Jockey Club, Eugênio de Lima, Pedro de Toledo, Borges Lagôa, Paula Ney, Topazio, Antonio Bento, Honduras, Tito, Spartaco, Monteiro de Mello, Dom João, Araguaia, José Paulino, Siqueira Bueno, Teodoreto Souto, Voluntarios da Patria, Iraês, N. S. da Aparecida, Cipriano Barata, Quilombo, Polonia, al. Itú, Casa Branca, Rocha Azevedo, Felipe Camarão, Casa Verde, Cravinhos, Tajurás, Itabirito, França, Inglaterra, av. Exterior, etc. Dentre os novos calçamentos são dignos de atenção os executados em concreto: túnel, avenida Ademar de Barros e trecho inferior da avenida Pedro I. assim como um trecho experimental de estrada junto a São Miguel.

Já não falamos do prosequimento e conclusão de calçamentos iniciados na administração anterior, como na avenida Rangel Pestana e rua Libero Badaró.

Em Santo Amaro foram abertos, alargados ou melhorados 200 quilómetros de *estradas de rodagem*. A estrada velha de ligação com a Capital está sendo alargada para 24 metros em média, e possui em toda extensão uma faixa asfaltada.

XIV

A iluminação urbana foi consideravelmente aumentada e melhorada até que surgiram os embaraços da guerra. Receberam iluminação dita “de luxo”, as avenidas Ipiranga (51), Nove de Julho (até o Trianon), São Luiz, São João (além de Duque de Caxias), as ruas Xavier de Toledo, Conceição, Vieira de Carvalho, Benjamin Constant, parque Anhangabaú (52), as praças Fernando Prestes, Piques, Arouche, viaduto do Chá, viaduto Jacareí, Ponte Grande, etc. Foram adotados tipos comuns em grandes áreas dos bairros do Jardim Paulista, Pinheiros, Água Branca, Lapa, avenidas Rebouças, Nove de Julho (além do Trianon), Pedro I (trecho inicial), ruas Marconi, Lins de Vasconcelos, praças Gen. Polidóro, Cornelia, etc; tipos provisórios na avenida Senador Queiroz, ruas Santa Rosa, Liberdade, Maria Paula, praça João Mendes, praça do Estádio e ruas vizinhas, etc.; tipos económicos nas estradas (Vital Brasil, Tucuruví); tipos especiais, no túnel, na galeria do Patriarca, etc.

Está encomendada iluminação para mais 50 quilómetros de ruas, tudo o que terá elevado a despesa permanente anual de 11.900 (em 1938) para 17.000 contos.

XV

A cidade está sendo enriquecida com diversos monumentos e esculturas.

Passaram para o encargo municipal o monumento a Duque de Caxias (53), iniciativa duma comissão cívica que escolhêra o projeto e angariára grande parte (1.850 contos) da sôma necessária, e o monumento das Bandeiras, cujos alicerces o Estado havia lançado.

Nos jardins, logradouros e edifícios públicos, foram dispostas esculturas decorativas: Fauno, Graças e Mulher Deitada (de Brechéret),

(51) — 110 unidades de 6.000 lumens, mais 12 de 10.000, representando cerca de 250 lampadas e uma despesa anual de 320 contos.

(52) — 89 unidades novas de 6.000 a 10.000 lumens, mais 4 de 15.000 lumens, somando 143 lampadas e 230 contos anuais de custeio.

(53) — Decr. lei 202 de 26/3/43.

Guanabara, Índio Caçador e Tempo (de Ferri), Leitura e Semeador (de Fraccaroli), Diana e Música (de Coluccini), Ascensão (de Charitas), Menino com Tamanduá (de Cippichia). Utilizaram-se também algumas cópias perfeitas de obras célebres, como o David e o Moisés, de Miguel Angelo, o Laoconte, um Discobolo grego, um Gladiador romano, a Diana de Houdon, etc. Os parques infantís receberam obras adequadas, como Boneca (de Coluccini) e graciosas reproduções clássicas.

N O T A

Para não alongar esta notícia, deixamos de lado os *serviços públicos*, as *questões jurídicas* e as *realizações culturais* — setôres aliás importantíssimos da administração.

Consignaremos contudo alguns fatos mais importantes.

1) — Destacam-se os *estudos sobre transporte coletivo* (1), principalmente concessões, censo do tráfego e remodelação geral.

A coincidência do termo do contrato da Light com a guerra, e as impreviões anteriores, criaram em São Paulo uma situação especial, que tem exigido prolongados estudos para uma solução radical. As dificuldades surgidas, e aliás em parte comuns a outras capitais sul-americanas, tiveram de ser atenuadas por medidas imediatas, como a super-lotação

(1) -- Ato 1535 de 3/2/39.

2) — Os *serviços de gás* deram oportunidade a estudos sobre a tarifa e combustíveis, em especial carvões nacionais, sua exploração, purificação e utilização.

A crise do combustível motivou, como no Rio, uma lei de racionamento. (2)

3) — No *serviço telefônico* teve lugar uma revisão contratual da tarifa, após estudos financeiros e jurídicos, que foram publicados. Presentemente a companhia aumenta suas instalações, subestações e linhas.

4) — O *serviço funerário*, cuja empresa concessionária havia praticado diversas irregularidades, foi absorvido pela Prefeitura (3) que o executa diretamente. Projeta-se completa renovação da frota, já iniciada pela introdução de carros modernos e simples, mas interrompida pela crise das importações.

5) — O setôr "*carnes*" revelou-se inicialmente dos mais trabalhosos. A Prefeitura tomou medidas contra as tendências altistas, inclusive uma investigação no interior do Estado, em Minas e Mato Grosso, e a rápida organização dum matadouro de emergência, que passou a constituir uma válvula de segurança. (4)

(2) — Decrs. 288 de 17/1/42 e 359 de 12/9/42.
(3) — Decr. 269 de 28/11/41.
(4) — Ato 1480 de 23/9/38.

A eficácia dessa política, não obstante todos os precalços, comprovou-se pela relativa regularidade de abastecimento e pela manutenção de preços, conseguida até o momento da passagem do control para outras entidades públicas.

Nesse setôr é de consignar a conclusão e instalação do Tendal Municipal (5), em edifício novo, dotado de desvãos, depósitos frigoríficos, escritórios, lojas para miúdos, etc.

6) — No capítulo *cemitérios* cabe mencionar a aquisição de área para uma grande necrópole (765.000 ms.2) na estrada de Itaquera, (6) a ampliação do cemitério do Araçá (10.000 ms.2) e a construção de muros e ossários em diversos.

7) — A *Limpeza Pública* caracterizou-se, no princípio desta administração, pela crescente mecanização e pela construção própria de carros; inversamente, nos últimos anos, pela volta provisória à tração animal, devido às restrições da guerra.

8) — O *Departamento Jurídico* passou por verdadeira reorganização: maior especialização, desenvolvimento dos estudos de direito público e administrativo, instalação nova (todo um prédio de 10 andares na praça da Sé), aperfeiçoa-

5) — Ato 1421 de 21/6/37.
6) — Decr. 761 de 6/10/42.

mento e ampliação da biblioteca e dos fichários, publicação mais frequente de seus trabalhos.

Suas atividades cresceram, notadamente quanto a expropriações, que ultrapassaram 100 mil contos.

Causas grandes pelo vulto ou pela importância doutrinária, foram ganhas, salientando-se a provocada pelos frigoríficos (60.000 contos, triplicáveis), a das taxas de tendal, o imposto territorial no vale do Pinheiros, o caso da Telefônica Fontes-Arruda (25.000 contos), o “grilo” do Ibirapuéra (100.000 contos) e outras.

Muitas perduravam há dezenas de anos, diversas já estavam perdidas em instâncias anteriores e constituíam riscos tremendos aos cofres e ao patrimônio público.

Também mereceram atenção as causas provocadas por reclamações e reivindicações internas. O número de sentenças favoráveis só demonstrou a correção das atitudes e medidas desta administração, às vezes aparentemente rigorosas, mas sempre legais, justas e de interesse geral.

Nas expropriações destacaram-se, pela importância financeira ou pelo alcance da jurisprudência, os casos Carapicuíba, Taçaindaba, Antartica, Igreja dos Remédios, Morato, Caldas, Barata, Lara, Pucci, Pucci, Gordinho, Cardamone. etc.

9) — O *setór cultural* foi dos mais ativos.

O *Teatro Municipal*, deixando definitivamente de ser apenas uma sala de aluguel, passou a verdadeira instituição artística, com numerosos corpos e serviços. Foram ampliadas e reformadas a orquestra e o Coral Paulistano; criados o coral lírico e a escola de bailados; realizadas as primeiras temporadas autônomas; contratados diretamente maestros ilustres; generalizados os espetáculos populares ou gratuitos; quadruplicados os concêrtos sinfônicos (8 em 1937, 35 em 1944); ampliadas (sob o Viaduto do Chá) as instalações anexas do Teatro.

10) — As *artes plásticas* ganharam uma grande galeria (Salão Almeida Junior), que desde a inauguração tem funcionado ininterruptamente, abrigando “salons” e exposições de todo gênero. E a procura é tal que as reservas têm-se de fazer, por vezes, com 6 meses ou um ano de antecedência.

A escultura teve especial animação sob a forma de encomendas para logradouros e edifícios públicos, como acima referido.

As exposições de flôres e orquídeas, fotografias, etc., patrocinadas ou auxiliadas pela Prefeitura, tornaram-se habituais, datando a primeira de 1939.

Quanto à arquitetura, a Prefeitura instituiu, a partir de 1940, um concurso bienal para os melhores prédios, com prêmios aos proprietários e aos arquitetos. (7)

11) — A *cultura intelectual* recebeu extraordinário impulso pela construção da nova *Biblioteca Municipal*, e consequente ampliação e reorganização de serviços.

Foram criadas as seções de empréstimo, de livros raros, de arte, a mapoteca, o salão de conferências, seminários e, finalmente, o Boletim Bibliográfico. Foram aumentados o pessoal, os horários de consulta e as salas de leitura, e, não obstante, em certas horas do dia já se forma fila de leitores à espera de lugar. . . .

A *Biblioteca Infantil* ganhou, semelhantemente, sede modelar, tendo sido para isso adquirida uma quadra inteira no bairro de Vila Buarque.

Outras bibliotecas, tanto para adultos como para menores, e em especial de empréstimo, vão ser construídas e instaladas nos bairros. (Decr. 561 de 22-12-44).

12) — Ao lado da cultura intelectual e artística, a *cultura física*. Para esta contribuiu o Estádio Municipal, inaugurado em 25 de janeiro de 1940.

(7) — Ato 1573 de 8/4/39.

rapuéra ou Campo Belo) (12), rua Jaques Felix (Vila Olímpia) (13), avenida Paes de Barros (Alto da Moóca) (14), e outros. Nenhum desses terrenos mede menos de 10.000 ms.2.

Na zona central está sendo negociada uma grande área (cerca 20.000 ms.2) para o serviço de saúde escolar e um jardim da infância. (15) As caixas escolares são destinados anualmente mais de mil contos.

Diversas formas de *assistência* tem-se feito por meio dos parques infantis, do Hospital Municipal, das subvenções à Santa Casa (cêrca de 400 contos anuais) e a numerosas outras instituições sociais, hospitalares e educacionais do município. As instalações do Hospital, originariamente muito deficientes, têm sido melhoradas; hoje trata-se da solução radical, a aquisição ou construção dum prédio moderno e amplo (16). Neste ano foi lançada a pedra fundamental duma maternidade de gênero especial, cujo funcionamento será objeto de contrato com instituição idônea. Estuda-se a instalação de clubes suburbanos para o operariado municipal, assim como a sua Caixa, destinada a completar a assistência já concedida.

(12) — Decr. 537 de 4/9/44.
(13) — Decr. 532 de 21/8/44.
(14) — Decr. 543 de 10/10/44.
(15) — Decr. 440 de 6/9/48.
(16) — Decr. 567 de 5/1/45.

15) — No ativo cultural desta administração, há ainda a computar os cursos, conferências, exposições e publicações promovidas. Entre os primeiros destacaram-se os cursos de crítica literária sobre Antero, por Fidelino Figueiredo; o de análise musical e, mais recentemente, o de instrumentação musical, pelo maestro Franceschini. Fidelino, Cassiano Ricardo, Altino Arantes, Agripino Grieco, Raul Briquet, Luiz Martins, Luiz Edmundo e outros, fizeram conferências.

Numerosos trabalhos literários ou técnicos foram publicados, de Belmonte, Nuto Santana, Fidelino, Luiz Martins, Bandeira de Mello, Carlos Alberto de Carvalho Pinto, Hermann Junior, Plinio Branco, Pazzanese, Meirelles Teixeira, Mario Leão, Anhaia Mello, Valladão, Nelson Rodrigues, Bruno Rudolfer, etc.

The second main feature is the wide arterial avenues for fast-moving traffic, forming a Y along the valleys which traverse the city and liberally provided with overhead crossings.

The benefit of these central improvements has been extended to the whole city by the systematic widening, prolonging and opening of avenues, squares and gardens in all the districts.

The canalisation of the Tieté River, a tremendous undertaking, reduces the length of the river bed in the urban district from thirty miles to seventeen. This achievement has far-reaching effects on land values, sanitation, the railways, and the appearance of the extensive district affected.

Other important pieces of work which have been carried out are the modern Municipal Stadium, a majestic Public Library, a fine new bridge over the Tieté (Ponte Grande), viaducts for the Circular Avenue, and the completion of the Trianon Tunnel and the Chá Viaduct.

Further works are at present being undertaken or projected, including new avenues, two large monuments, preliminary studies for a subway network, plans for the City Hall, district libraries and playgrounds, a large modern cemetery, elimination of level crossings, passenger train terminals, belt lines, new parks and zoning laws.

1950 Cadeira nº 12: Noções de Arquitetura e Construções Cíveis; Higiene das Habitações; História da Arquitetura. São Paulo, Arquivo EPUSP.

1953 Discurso. São Paulo, 20 fev. São Paulo, Arquivo EPUSP.

MAHFUZ, Michel Elias.

1939a Perspectiva de uma escola normal. Revista Politécnica, São Paulo, nº 129, p.34.

1939b Projeto de edifício comercial. Revista Politécnica, São Paulo, nº 133, spn, nov/dez.

1939c Projeto de residência colonial. Revista Politécnica, São Paulo, nº 129, p.26-7.

1986 Depoimento prestado a Sylvia Ficher. São Paulo, 10 fev.

MAIA, Francisco Prestes.

Pasta de professor. São Paulo, Arquivo EPUSP.

1930 Estudo de um plano de avenidas para a cidade de São Paulo. São Paulo, Melhoramentos.

1932 Progressos e tendências do concreto armado. Arquitetura e Construções, São Paulo, v.3, nº 4, p.37-42, abr; nº 5/6, p.59-64, maio/jun.

1935 Face posterior do Pavilhão Paulista na Exposição Farroupilha. Revista Politécnica, São Paulo, nº 120, spn, jul/out.

1936 O zoneamento urbano. São Paulo, Sociedade Amigos da Cidade.

1942a Os melhoramentos de São Paulo. São Paulo, Prefeitura Municipal.

1942b São Paulo, metrópole do século XX. São Paulo, Empresas de Publicações Associadas.

1945a Os melhoramentos de São Paulo. São Paulo, Prefeitura Municipal.

1945b A taxa de melhoria apreciada pelo prefeito Prestes Maia. Engenharia, São Paulo, nº 39, p.103-5, nov.

1946 Palácio Mauá. Engenharia, São Paulo, nº 52, p.185, 187, 189-96, dez.

1950 O plano regional de Santos. São Paulo, sed.

- 1951 Urbanismo paulistano. Engenharia, São Paulo, nº 107, p.415-6 e 456, jul.
- X 1956 Ofício do eng Prestes Maia sobre os trabalhos da Comissão do Metropolitano. Engenharia, São Paulo, nº 168, p.119-20.
- X 1957 Mudancistas e fiquistas. Brasil Arquitetura Contemporânea, Rio de Janeiro, nº 10, p.10-3.
- X 1959 Quo vadis, São Paulo. Diário de São Paulo, São Paulo, nº especial, p.46.
- 1961 Curriculum vitae. Pasta nº 40622. São Paulo, Arquivo O Estado de São Paulo.

MAIA, Francisco Prestes e CINTRA, João Florence de Ulhoa.

- X X 1924/6 Os grandes melhoramentos de São Paulo. Boletim do Instituto de Engenharia, São Paulo, nº 26/7, p.56-60, out 1924/mar 1925; nº 28, p.91-4, mar/jun 1925; nº 29, p.121-32, jul/out 1925; nº 31, p.225-32, mar/jun 1926.

MAIA, Francisco Prestes et alii.

- 1956 Ante-projeto para um sistema de transporte rápido para a cidade de São Paulo. Engenharia, São Paulo, nº 167, p.66-116, out.

MALFATTI, Guilherme.

- 1965 Depoimento prestado a Alfredo Oliani. São Paulo, Arquivo FAUUSP.

MANCIBO, Jorge.

- 1940 Club de Regatas Tiete. Acrópole, São Paulo, nº 24, p.2-4, abr.

MANGE, Ernest Robert de Carvalho.

- X 1986 Depoimento gravado prestado a Sylvia Ficher. São Paulo, 12 mar.

A MANHA.

- X 1952 Micro-biografias. A Manhã, Rio de Janeiro, 17 maio.

MARCHI, Raymundo.

- 1932 Cadeira nº 29: Contabilidade Geral e Especial. Anuário da Escola Politécnica, São Paulo, p.387-90.

X MARIO WHATELY & CIA.

- 1931 Mario Whately & Cia, engenheiros. Boletim do Instituto de Engenharia, São Paulo, nº 70, p.135, 139 e 142-3, abr.