

OS MELHORAMENTOS DE SÃO PAULO

(PALESTRA PELO ENGENHEIRO
FRANCISCO PRESTES MAIA
PREFEITO MUNICIPAL)

POR OCASIÃO DA
"SEMANA DO ENGENHEIRO"



PONTE sôbre o canal do Guarapiranga

OS MELHORAMENTOS DE SÃO PAULO

(PALESTRA PELO ENGENHEIRO
FRANCISCO PRESTES MAIA
PREFEITO MUNICIPAL)

POR OCASIÃO DA
"SEMANA DO ENGENHEIRO"



GRÁFICA DA PREFEITURA
1942

O urbanismo paulista atravessa um período notável. Iniciadas as primeiras obras na administração Fabio Prado, coordenadas e incrementadas sob o governo passado, atingem presentemente, na Interventoria Fernando Costa, uma atividade inusitada. Além da conclusão de obras anteriores, como a Biblioteca Municipal e a Ponte Grande, teem lugar grandes empreendimentos novos, como as avenidas Anhangabaú Inferior e Senador Queiroz, as praças do Estádio, Carmo, Consolação e João Mendes, o início da avenida Itororó, o prolongamento das avenidas Paulista, Pacaembú, Nove de Julho e Rebouças, o alargamento da rua da Liberdade, os viadutos Jacaré e D. Paulina, as pontes Mercurio e Gen. Carneiro, a canalização do 3.º trecho do Tieté e a do trecho final do Tamanduateí, etc. Ainda não se acham estes concluídos, e já vão ser atacados outros, como o Parque da Água Funda, o Monumento das Bandeiras e o viaduto Nove de Julho.

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

I — Ao assumir o governo da cidade trazíamos para com ela alguns compromissos morais, por lhe havermos feito, dez anos antes, um “plano de avenidas”. Pecado de mocidade e justa atrapalhação a quem, ao compor para os outros, nunca imaginara vêr-se um dia na contingência de executar.

O momento não era dos melhores. Se a administração anterior preparára de certo modo o ambiente, as obras ainda estavam, grande parte, em início. Por outro lado as últimas convenções financeiras com o Estado, ao contrário do que parecia, não haviam aliviado o município. Este recebera o imposto predial; em compensação perdera metade do imposto de indústrias e profissões, as taxas de gasolina e de veículos, etc., e havia recebido os encargos pesadíssimos de bombeiros, iluminação, águas pluviais, e outros. No fim de contas: resultado absolutamente negativo. Além disso, não podíamos contar com grandes melhoras de arrecadação, como muitas cidades, porque o nosso aparelho fiscal já era bastante eficiente.

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 de todos os governos incipientes. Sem corte 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 cidade, adotando a norma dos orçamentos cautelosos e dos créditos especiais para as obras maiores, baseados somente 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. 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 recente 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.

II — Mas fazer finança é o lado obscuro e inglorio 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 recebera S. Paulo, por volta de 1911, uma primeira solução perimetral. 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. Cremos 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, no momento atual, uma decisão em maior escala mostrou-se imperiosa e inadiável.

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

Para o problema central, Ulhôa Cintra propusera, há 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 10 contos por metro quadrado.

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

O trecho inicial, inteiramente concluído, 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 secção transversal assemelha-se à da avenida Rio Branco; é porém, capaz de maior *vasão*, porque as vias carroçaveis 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 Kipling.

SUL Também atacamos todo o sector 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 em início, outro em conclusão, o terceiro em projeto. O trajeto segue as ruas S. Luiz e Maria Paula, praça João Mendes, ruas Irmã Simpliciana e Anita Garibaldi, praça do Paço e *la-deira* do Carmo. 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 perfeitamente um dos objetivos do traçado: a ligação direta de sectores contíguos, hoje separados por acidentes topográficos.

O sector Norte abrange as ruas Senador Queiroz, Mercurio e Santa Rosa, e serve a zona atacadista da Luz e do Pari.

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

Pode-se perguntar se elas 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 tunel de São Bento.

Sistema "Y" é, no vocabulário cá da Prefeitura, o conjunto das três grandes avenidas que, quando completas, atravessarão toda 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, 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 Itororó, apenas 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 ainda não terminou, todavia, e decreto recente permite prever-lhe um prosseguimento mais radical.

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

Complementares dos melhoramentos mencionados são a remodelação do Parque Anhangabaú, a abertura da Praça do Paço, ampliação da Praça João Mendes e a abertura da rua atrás da Escola Normal. Em todos os casos a preocupação dominante foi obter mais espaço, passagem e pontos convenientes de retorno para os veículos coletivos, aliviando praças mais centrais e 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 foi alargada de 13 para 29 ms. e ligada à avenida S. João. Diversas praças centrais foram modificadas, entre

elas a do Patriarca, Ramos de Azevedo e Arouche, com a ampliação tanto dos passeios como das faixas carroçaveis. A praça da República aguarda uma modificação no mesmo sentido, devendo ganhar em monumentalidade o que perder em pitoresco. E' evidente que o seu aspecto provinciano aberra do local e das necessidades modernas de circulação.

Além destes melhoramentos hierarquicamente primordiais pelo vulto e significação geral, ha a citar tambem a conclusão do alargamento das ruas Xavier de Toledo, Benjamim Constant e Wenceslau Braz, o prolongamento das ruas dos Andradas, Major Sertorio, Augusta, etc.

Os bairros são igualmente objeto de atenção e recebem benefícios. Salientam-se as novas arterias radiais (avenidas Nove de Julho e Ito-roró), 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 Indianopolis, etc. Pode-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. Estão sendo prolongadas as avenidas Pacaembú, Paulista e Rebouças.

A avenida Nove de Julho é extremamente original por suas condições topográficas: avenida de thalweg e, por isso mesmo, capaz de tráfego rapido, livre dos cruzamentos, devido aos viadutos e tuneis. As primeiras expropriações datam da administração Pires do Rio; a anterior iniciou as obras, que prosseguimos e concluimos, com modificações notáveis, em especial na entrada da avenida e no portal Norte. Agora empreendemos o prolongamento da arteria 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 sobre os portais Norte e Sul.

A avenida Itoioró apenas está iniciada. Apresentará características semelhantes às da Nove de Julho, com secção maior e mais bem aproveitada, pois é prevista a intercalação duma linha elétrica de alta velocidade, como adiante diremos.

A avenida Anhangabaú Inferior corresponde de certo modo, guardadas as proporções, à nova arteria 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, possivelmente removível, mediante aquisição, 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.

Em matéria de urbanismo geral iniciamos o zoneamento sistematico. Tarefa não fácil em cidade existente, cheia de interesses criados e vícios de concreto armado, que só o tempo pode corrigir. Em diversas novas arterias 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 recuos sucessivos. 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 America, o Pacaembú, o Jardim Europa, e, dentro em pouco, também as avenidas Paulista, Angelica, Higie-

nopolis, etc. Em leis sucessivas, de disposição simples e uniforme, regulamentam-se assim destinos, utilizações de área, recuos, alturas, fechos, etc.

Outro grande melhoramento suburbano é a canalização do Tieté. Nunca tivemos a intensão de executá-lo num só govêrno, não só por ser obra de fôlego, de atribuição antes estadual que municipal, como por julgarmos economicamente desaconselhavel excessiva antecipação às necessidades reais da urbs, ao menos sob o ponto de vista do aproveitamento da imensa area (23 klms.² brutos, 17 klms.² liquidos) a libertar das águas. Coincidindo tais obras com a canalização do Pinheiros, do outro lado da cidade, seriam ao todo mais de 40 quilómetros quadrados lançados simultaneamente 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 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. No ano atrasado 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 (60 ms. de largura), atingiu a Ponte Grande. Depois, retrocedendo, acomete o terceiro trecho, perto do Limão. O aparelhamento municipal é completado por uma chata-derrocadeira e uma excavadeira mecanica.

Impossivel tratar da retificação do Tieté sem dizer uma palavra do problema ferroviário. No nosso "Plano de Avenidas" aventamos a remoção de todas as estradas para a banquetta à direita do canal, o que,

além de permitir transformar o leito antigo numa faixa de boulevards ou linha de trânsito rápido, resolveria *ipso-facto* o problema das passagens de nível. Esta obra gigantesca não figura expressamente nos planos atuais; mais aí está tácitamente contida, e, para preservar sua exequibilidade, tem a Prefeitura tomado as medidas razoáveis nos seus projetos e obras. O local da futura "estação geral" e respetiva praça achase demarcado e reservado nos planos em andamento. Na obra citada respondem-se às objeções possíveis quanto à distancia e ao tráfego dos passageiros suburbanos. Entretanto o vulto do projeto requer colaboração dos outros poderes e das estradas.

III — Passando a outro campo, trataremos das obras e construções propriamente ditas.

Em primeiro lugar o Estadio Municipal, velha aspiração, que encontramos iniciado (1.400 contos) e cujo projeto procuramos ampliar e melhorar o quanto possível (22.000 contos, exclusive obras complementares).

Não diremos que o ponto fosse o nosso preferido, pois a adequidade mais aparente que real da topografia, que permitiu assentar as arquibancadas laterais diretamente sobre as encostas do vale, era neutralizada por sérios inconvenientes: exiguidade superficial, dificuldades de acesso e enquadramento, e intromissão em bairro residencial de luxo. Sempre preferimos o Ibirapuéra, igualmente próximo e 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, serviço, esportes, bars, depósitos, etc., ocupam os vastos pavimentos acomodados sob a grande curva da arquibancada.

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

Dois tuneis ligam o campo às instalações dos atletas, e seis torres, cuja simplicidade hierática concorre notavelmente para a impressão ambiente, suportam a bateria dos projetores.

Da construção do Estádio resultou enorme impulso ao esporte local.

Todas as ruas em torno foram totalmente remodeladas e pavimentadas. Também já foi concluída a terraplenagem e o calçamento da grande praça fronteira, 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.

O tunel do Trianon, iniciado no Governo passado 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 tunel é duplo, medindo 460 metros de comprimento cada um. Esta extensão, conjugada à situação num espigão favoravelmente orientado, dispensou perfeitamente a ventilação artificial. A construção foi assaz trabalhosa, através de argilas movediças e empapadas. A iluminação interna provem 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 necessaria em alta tensão; sobre a mesma eleva-se antigo poço de serviço, encimado por um templete romano, que ornamenta 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.

Outro tunel, este central — o de São Bento — acha-se em estudo. Relativamente curto, poderá ser feito em vala aberta. Sua execução ligase à de diversos prédios, em especial do arranha-céu trigêmeo que a Caixa dos Industriários intenta elevar no largo de São Bento, exatamente sobre o portal Oeste. No centro do largo, um lanternum abrigará escadarias e elevadores.

Este tunel comunicará diretamente o Braz com o "centro novo" — a área imediatamente à esquerda do vale do Anhangabaú — passando sob o Triângulo.

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

No capítulo "Obras", não pode ser esquecida a reconstrução do viaduto do Chá, iniciada no governo passado e concluída no presente.

Conta três vãos e 25 metros de largura. Notabiliza-se o inedito aproveitamento da estrutura dos encontros, onde se dispuseram amplos salões para mercado de flôres, espera de ônibus, exposições de pintura, garage pública, compartimentos sanitários e outras utilidades.

Essas acomodações conjugam-se com tuneis de pedestres, escadarias e, futuramente, elevadores de comunicação com os passeios e refúgios das praças extremas.

Outros viadutos encontram-se em construção, em concorrência ou em projeto. Concluído está o viadutinho da avenida São João, pelo qual esta transpõe o recente prolongamento da avenida Pacaembú. E ini-

ciados os viadutos Jacaré e Dona Paulina, este assim batizado provisoriamente, em lembrança de ilustre anciã que foi proprietária do local. Ambos no trajeto da Avenida de Irradiação. O segundo passará sobre a Itororó, por um arco de 33 ms. de vão. No vazio dos encontros ficará alojado um restaurante popular. O primeiro, não tendo que atender a nenhuma passagem inferior, reduz-se a uma estrutura de colunas, lages, e vigas, análoga à de edifícios. Não terá vista 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 quádruplas.

O maior dos novos viadutos, também no trajeto do Perímetro de Irradiação, é o que deverá transpor a avenida Nove de Julho, pouco abaixo do viaduto Major Quedinho, que é o caçula dos atuais. Medirá 33 ms. de largura e 220 de comprimento, devendo ser igualmente provido de estrado inferior para *metro*. Este requisito, além de complicar as estruturas, estabelece arduo problema estético. O estrado para não obstruir a rua Alvaro de Carvalho, requer o rebaixamento desta e mais um viadutinho no cruzamento da mesma com Major Quedinho. Verdadeira proliferação de viadutos...

O mais notável edifício municipal (o Estádio excetuado) é a nova Biblioteca na esquina das ruas S. Luiz e Xavier de Toledo. Bela quadra central, aproveitando restos de 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, conferências e reuniões, mapoteca, gabinetes de estudo individual e numerosas outras acomodações. Vestíbulo e "hall" são inteiramente revestidos de mármore grego e líz. As salas principais são dotadas de ar condicionado. Um esguio corpo de 24 pavimentos contém o depósito de livros. Os terraços serão utilizáveis como locais de leitura e repouso.

Dentre as construções menores desta administração, notaremos ainda o Parque Infantil da Praça Romana, dotado de todas as instalações necessárias: refeitório, gabinete médico e dentário, chuveiros, teatrinho, sala de leitura e jogos, alpendres, tanque de vadear, etc. Os parques infantis, em S. Paulo, são verdadeira e completa organização educacional, sanitária e recreativa, para as crianças em período pré e post-escolar, e não meros recantos providos dalguns aparelhos esportivos.

Diversas pontes foram construídas no município. Salienta-se entre todas a nova Ponte Grande, sobre o canal do Tieté. Compõe-se de 3 vãos: tem 120 ms. de comprimento e 33 de largura. Sua construção efetuou-se em seco, à margem do rio, em ponto por onde depois foi cortado o canal. Os prazos da construção e da canalização foram calculados de modo que a draga, que trabalhava a jusante, o atingisse e passasse sob o seu arco central logo após o decimbramento.

Esta obra, com seus pilones de 25 metros de altura, demarca o eixo da nova avenida Tiradentes, que como já dissemos, prolongada pela Anhangabaú Inferior, será a arteria mestra da cidade, na direção Norte-Sul.

Sobre o canal do Guarapiranga, em Santo Amaro, foi lançada uma ponte em concreto armado, de 3 vãos com 3 vias carroçaveis. Neste momento inicia-se a terraplenagem da nova avenida que a vai utilizar. Sobre o canal do Pinheiros, a Light construiu ou está construindo as pontes de Socorro, Cidade-Jardim e Rebouças, todas com contribuição municipal. Nas mesmas condições foi concluída a do Jaguaré, composta de três arcos com tirante.

IV — Pontes e pontilhões menores foram executados em Santo Amaro e noutros pontos. Encontram-se em estudo uma grande ponte

sobre o Tieté, à avenida Rudge, e outras sobre o canal do Tamanduateí. Sobre este foram lançadas, perto do Mercado, mais duas pontes, quasi concluidas, respectivamente de 21 e 40 metros de largura. As pontes do Tieté complicam-se devido às necessidades da navegação e das projectadas ferrovias marginaes. Possivelmente os vãos externos serão provisoriamente substituidos por aterros.

Oneroso sector de obras é o de escoamento pluvial. Igualmente longe da platidade de Santos ou do Recife, e dos desniveis abrutos do Rio ou de Vitória, São Paulo oferece imensidade de problemas locais, devido ao seu relevo 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... freaticos. Ela visa aliviar as frequentes e escandalosas enchentes do Piques. Estas são motivadas pela rapida convergência dos deflúvios dos vales Nove de Julho e Ito-roró sobre o largo do Piques, que o urbanismo antigo inexplicavelmente permitira constituisse bacia fechada, barrada pelo parque Anhangabaú. Ha, é fato, uma galeria própria, porém, insufficiente e semi-obstruida, que só agrava a situação, provocando a cada passo jorros espetaculares e arremesso dos tampões.

A nova galeria veio atenuar a situação interceptando as aguas a montante, num dos vales e derivando-as para outro vale paralelo — o do Tamanduateí — para o que foi perfurado extenso tunel, de 2,00 x 2,40 de secção, 30 ms. sob o espigão da Liberdade.

No início desta administração o trabalho era vagaroso e havia afetado numerosas construções marginaes. Solicitamos, por isso, mudança do sistema de perfuração. Foram então construidas e experimentadas camaras de ar comprimido, que deram resultado satisfatório e permitiram a conclusão rápida da obra.

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'agua escoar-se-á superficialmente, sem mais acidentes.

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

Foram ainda executadas as galerias Barão de Limeira, Anhanguera, Higienópolis Inferior e Pacaembú, além de outras menores, exigidas pelas remodelações locais.

A questão do calçamento preocupou-nos desde o início, pela falta duma base financeira. Elaboramos uma lei de taxação, recentemente aprovada e promulgada, ponto de partida para a nova etapa. A primeira lei, do período Pires do Rio, caíra, onerando a Prefeitura com vultosas devoluções. A atual foi mais cautelosa, tanto no preparo da opinião pública, como na fundamentação legal. 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 coletivo. A má qualidade da pavimentação é enorme embaraço ao serviço de ônibus, aumentando-lhes grandemente o custeio. Nestas condições, lógico que seus itinerários indiquem as principais ruas a recalçar, sem prejuízo de alguma requena recuperação, que, fiscal ou contratualmente, a municipalidade venha a solicitar.

Não obstante a demora da lei, têm sido pavimentadas numerosas ruas e praças, entre elas Ipiranga, Vieira de Carvalho, Nove de Julho, Anhangabaú, Xavier de Toledo (medindo só estas 150.000 ms.² de asfalto), além de numerosas outros logradouros como Patriarca, Ramos de Azevedo, Marconi, Germana Burchard, Costa Junior, Rudge, Cornelia, Gen. Polidoro, Fernando Prestes, Estação do Norte, Capivarí, Itai, Ester, Cap. Nataniel, De Pinedo, João Ribeiro, Rio Grande, Frei Gaspar, Caconde, Haití, Guararás, Major Otaviano, Vilela, Teixeira Mendes, Gonçalves Dias, Olavo Egydio, Moreira de Barros, Oratorio, Alagôas, Mario Amaral, Estados, Maria Paula, etc.

V — Para não alongar esta palestra deixamos de lado as questões de serviços públicos (transportes, iluminação, telefone, limpeza, abastecimento, etc.), as jurídicas, assim como as realizações culturais — sectores aliás importantíssimos da administração.

Consignaremos contudo: os prolongados estudos sobre transportes coletivos, principalmente sobre as questões de concessão e o censo do tráfego, prestes a publicar-se em minucioso relatório; a revisão da tarifa telefônica, mediante equitativa alteração, que fechou um longo período de discussões; a rescisão contratual e a reversão do serviço funerário, que ha muito deixara de satisfazer o público e onde se haviam verificado numerosas irregularidades; os estudos técnicos relativos ao serviço de gás; a ruidosa questão das carnes, encerrada por diversas medidas administrativas e pelo completo exito da Prefeitura em vultosas pendencias judiciais; a vitória judicial no temeroso e antiquissimo caso da telefônica Fonte-Arruda; e inumeros outros.

Muitos destes casos motivaram investigações, teses e publicações, que iniciam uma pequena biblioteca, e que tem proporcionado oportunidade de util intercambio intelectual com outras organizações de dentro e de fora do país.

No sector iluminação registraremos a substituição do sistema antigo por tipos de luxo em muitas praças e avenidas (São João, Nove de Julho, Anhangabaú, Xavier de Toledo, Conceição, Ipiranga, etc.) e instalações novas em inúmeras ruas de arrabalde, somando extensão de cerca 100 quilómetros: Jardim Paulista, Pinheiros, Água Branca, Lapa, etc. No momento, aguardando que se normalize a situação mundial, encomenda-se a iluminação de mais 50 quilómetros de vias públicas.

+ primeiros
unidades



PARQUE ANHANGABAÚ, remodelado, e VIADUTO DO CHÁ



AVENIDA IPIRANGA



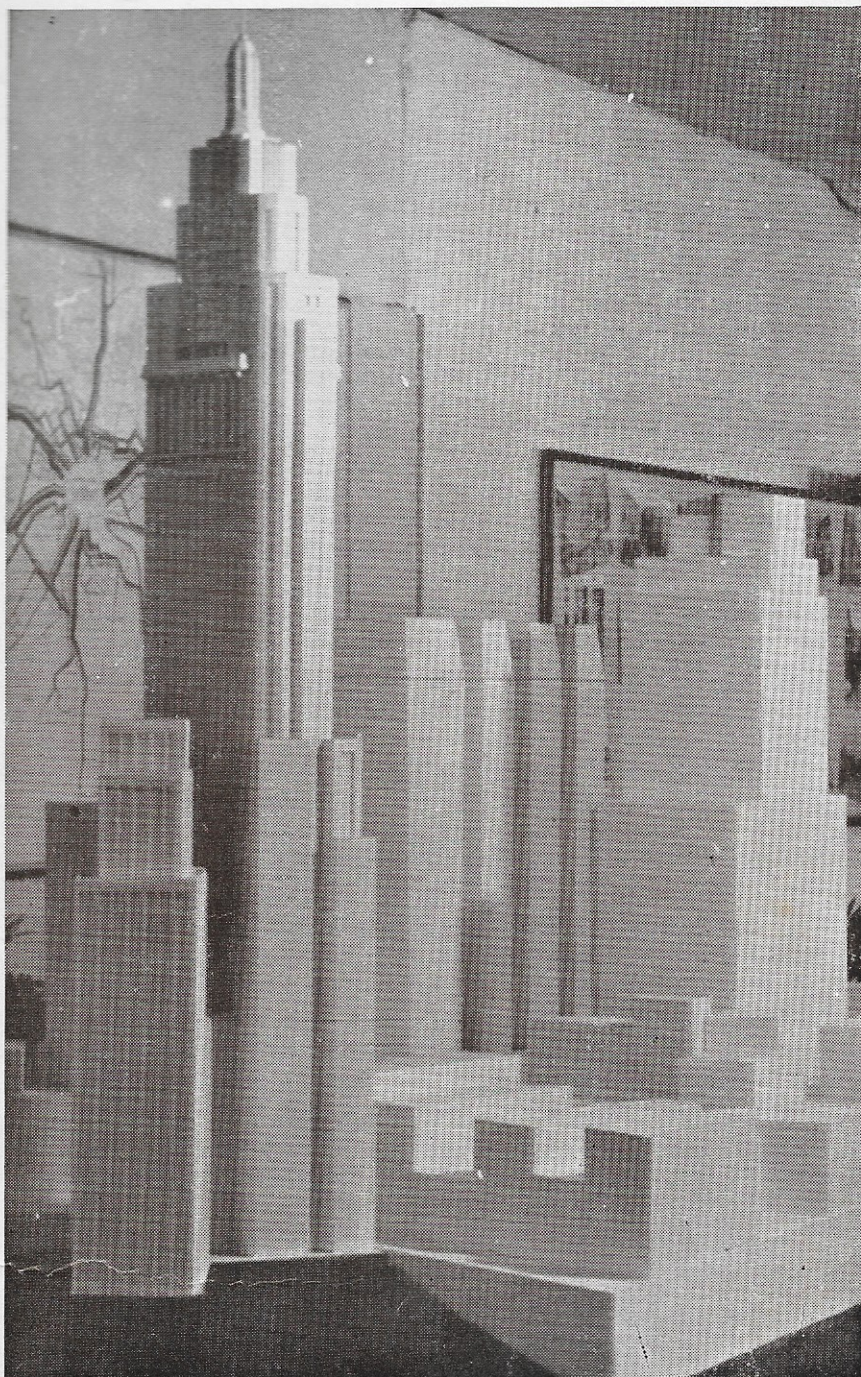
RUA XAVIER DE TOLEDO, alargada e remodelada



AVENIDA NOVE DE JULHO



VISTA DO CENTRO, tirada do Morro dos Ingleses. Percebe-se no centro, o arco do viaduto do Chá. Esta fotografia revela claramente a extensão, que se está processando, do centro comercial para além do vale do Anhangabaú



EDIFICAÇÕES EM EXECUÇÃO JUNTO À PRAÇA ANTONIO PRADO. Esta maquete mostra o agravamento das condições do centro. O Martinelli, com 26 pavimentos, começa a desaparecer deante dos seus concorrentes.



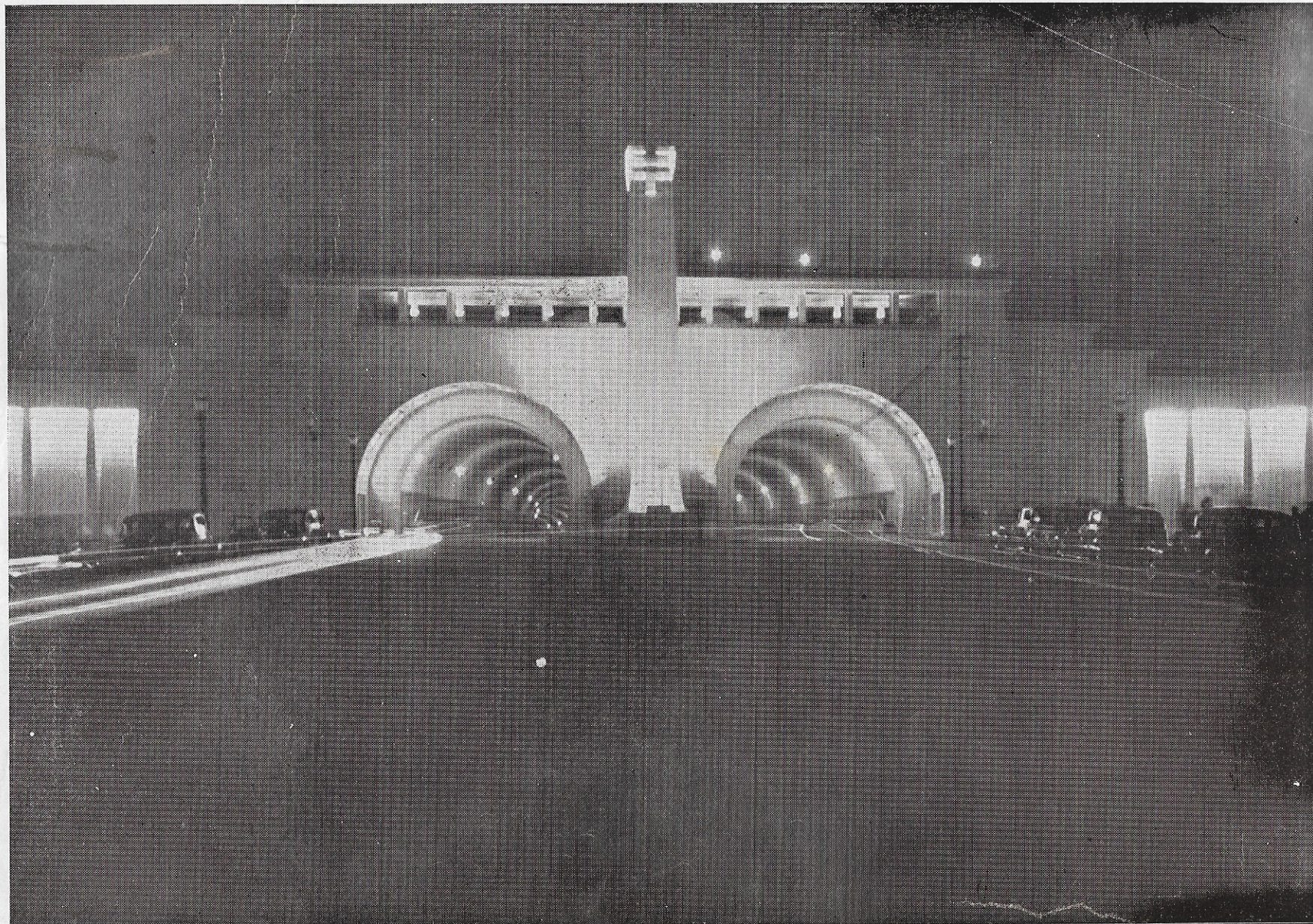
PERÍMETRO DE IRRADIAÇÃO E O SISTEMA "Y"



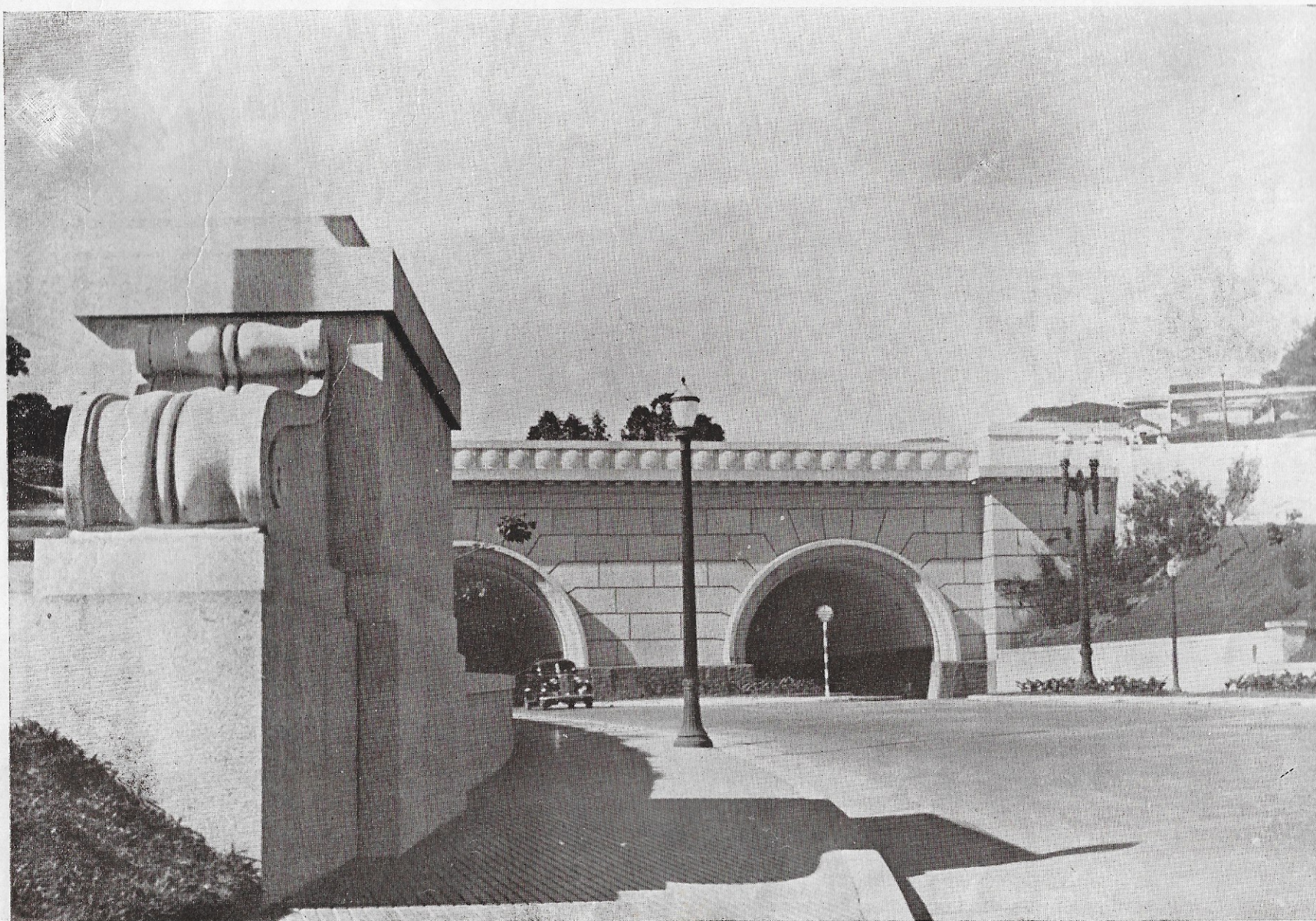
BIBLIOTÉCA MUNICIPAL



BIBLIOTÉCA MUNICIPAL, vista posterior



TUNEL DO TRIANON, portal Norte



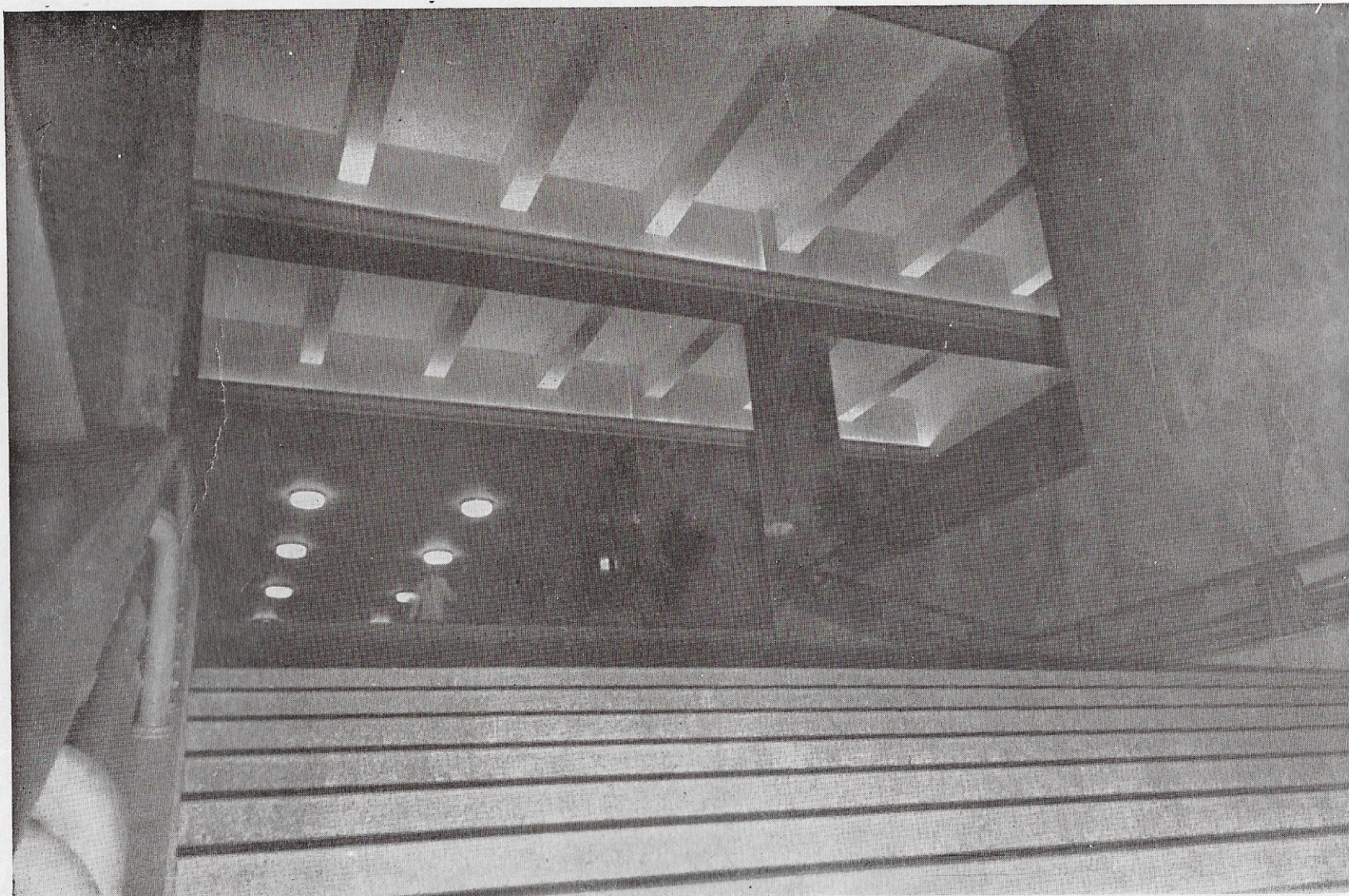
TUNEL DO TRIANON. Portal Sul



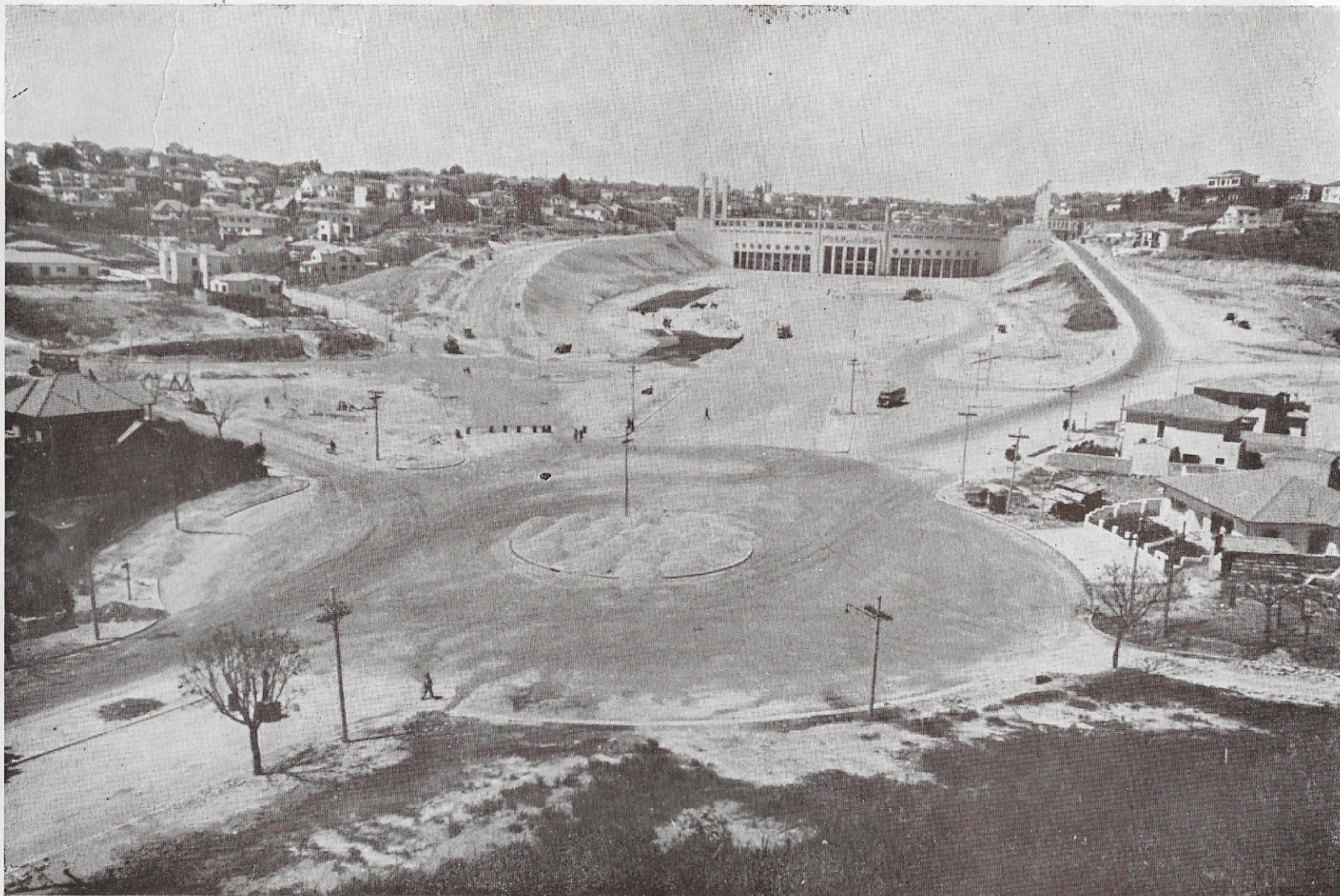
VIADUTO JACARÉ, mostrando a estrutura na fase da impermeabilização



VIADUTO PACAEMBÚ, no cruzamento das avenidas São João e Pacaembú



PASSAGEM SUBTERRANEA, na praça do Patriarca



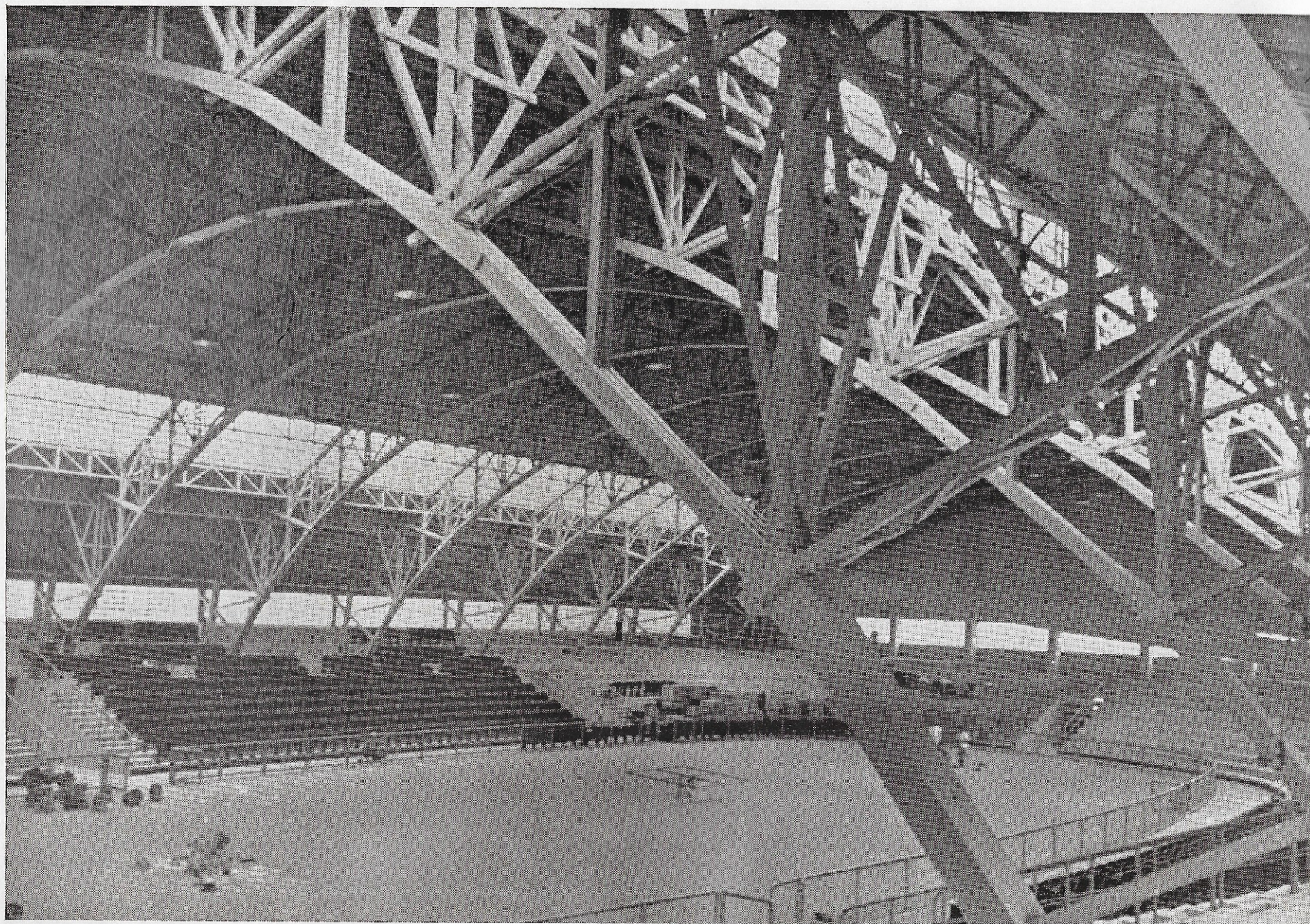
PRAÇA DO ESTÁDIO



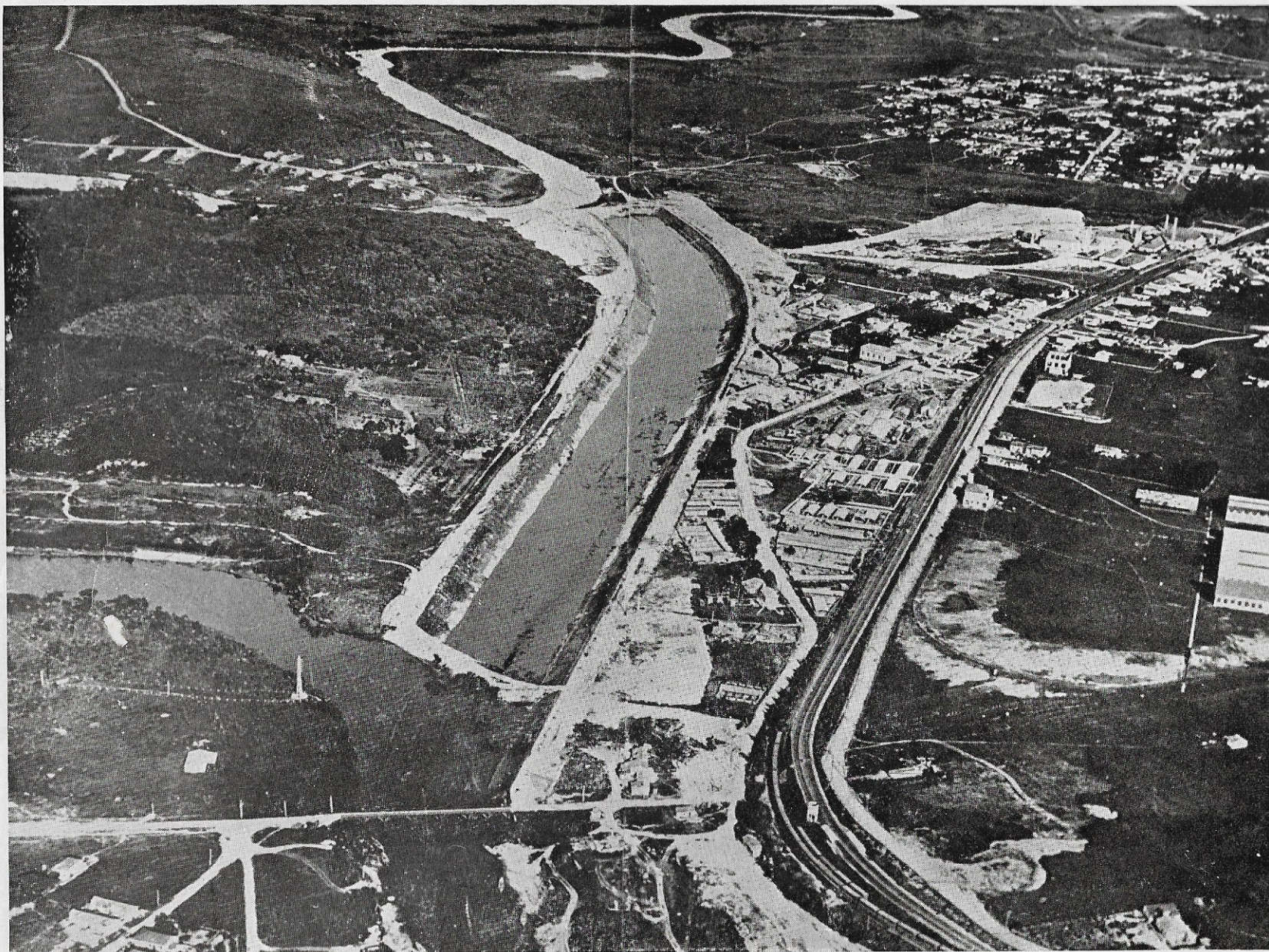
ESTÁDIO MUNICIPAL — Vista posterior



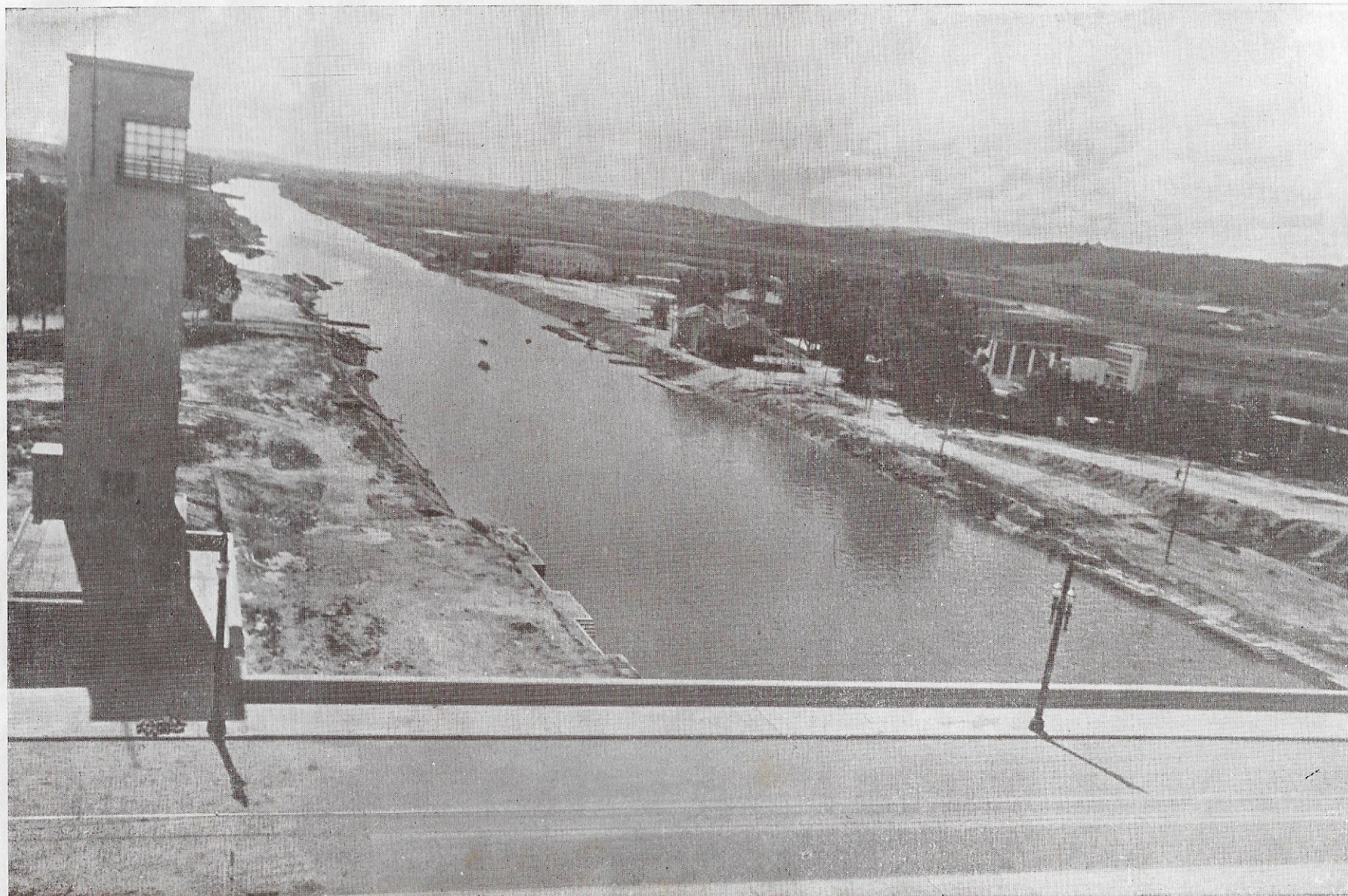
ESTÁDIO MUNICIPAL. Aspecto interno



ESTÁDIO MUNICIPAL. Aspecto interno



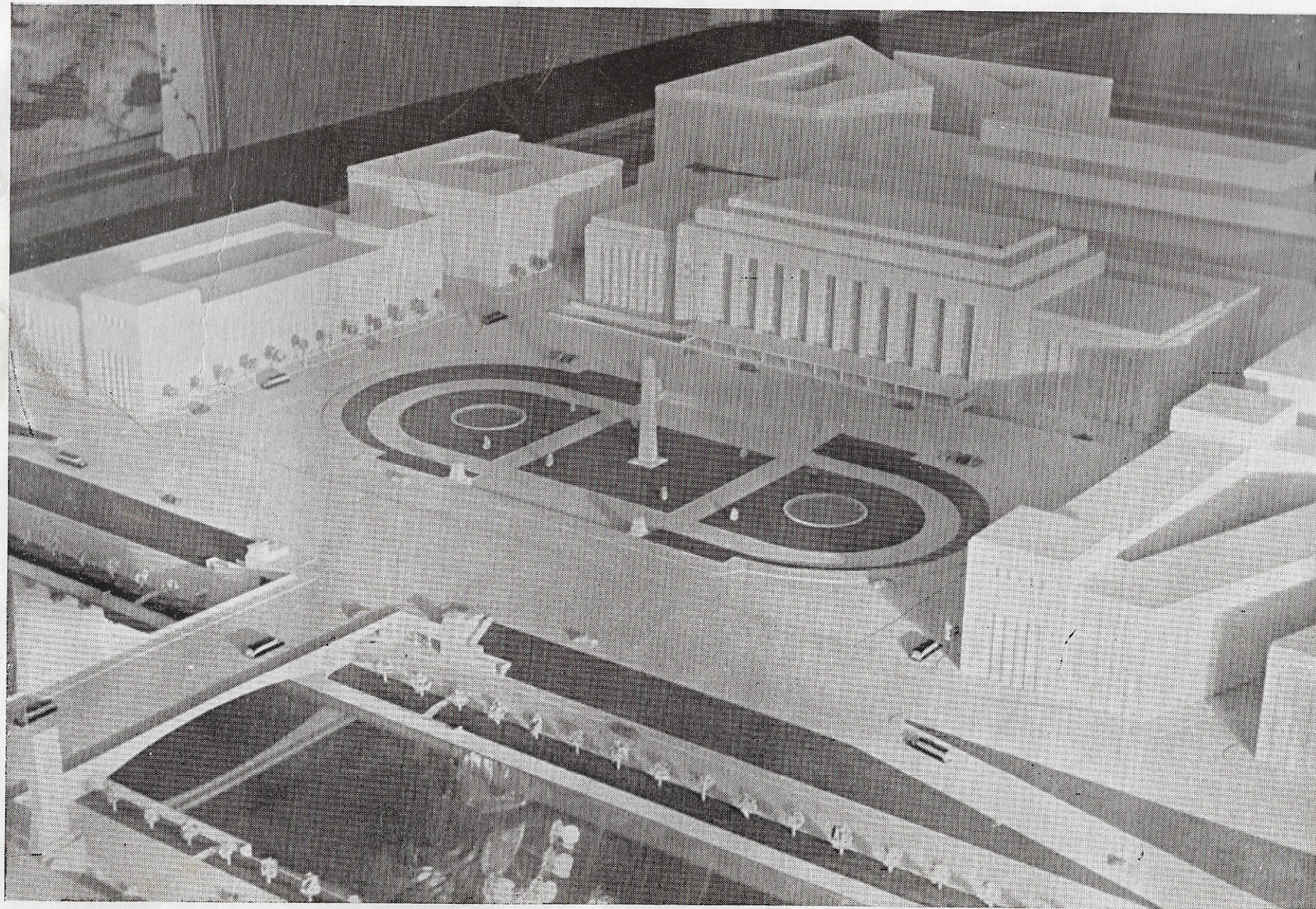
CANALIZAÇÃO DO TIETÊ. Um trecho, em Osasco



CANALIZAÇÃO DO TIETÊ. Segundo trecho, entre Ponte Grande e Casa Verde



A NOVA PONTE GRANDE



Maquete da URBANIZAÇÃO GERAL em torno da Ponte Grande



CANALIZAÇÃO DO TAMANDUATEÍ. Trecho de juzante.



PRAÇA JAÚ, sobre o portal Sul do tunel. Exemplo de jardim de bairro



PARQUE INFANTIL DA ÁGUA BRANCA