

PROMESSAS E DESILUSÕES NO PLANO DE AVENIDAS: AS MORADIAS POPULARES NA CAPITAL PAULISTA

Georgia de Proença dos Santos¹

Fernando Atique²

Resumo: Esta pesquisa toma como ponto de partida o processo de remodelação de espaços urbanos na área central de São Paulo propostos no Plano de Avenidas, elaborado por Francisco Prestes Maia (1896-1965) e João Florence de Ulhôa Cintra (1887-1944). Neste plano urbanístico, assenta-se a ideia de modernidade automobilística por meio da implantação do Perímetro de Irradiação, um cinturão viário que enfeixa áreas centrais, e que permitiria a criação de um sistema radioconcêntrico de vias, que impulsione o crescimento da mancha urbana. Este projeto foi colocado em execução a partir do final de 1930, levando a capital paulista a sofrer alterações espaciais e viárias conforme a elite dirigente almejava. As modificações e demolições impactaram não apenas a arquitetura da cidade, mas no âmbito social, visto que grande parte da população e seu paradeiro, em especial a que habitava os cortiços ao redor de onde se implantariam as obras planejadas, foi omitida dos discursos sobre Prestes Maia. O objetivo é compreender como as transformações realizadas na urbe trouxeram grandes consequências, destacando-se, a emergência da Crise de Habitações e parte das limitações internas no Plano de Avenidas, previstas no papel, mas que repercutiram na cidade de maneiras conflituosas.

Palavras-Chave: Prestes Maia; Demolições; São Paulo.

DECONSTRUCTION OF THE ‘PLAN OF AVENUES’: THE ABSENCE OF POPULAR HOUSING IN THE CAPITAL OF SÃO PAULO

Abstract: This research takes as its starting point the process of remodeling urban spaces in the central area of São Paulo proposed in the Avenues Plan, drawn up by Francisco Prestes Maia (1896-1965) and João Florence de Ulhôa Cintra (1887-1944). In this urban plan, the idea of automobile modernity is based through the implementation of the Irradiation Perimeter, a road belt that surrounds central areas, and which would allow the creation of a radio-concentric system of roads, which would boost the growth of the urban area. This project was put into effect at the end of 1930, leading the capital of São Paulo to undergo spatial and road changes as the ruling elite desired. The modifications

¹ Graduada em História pela Universidade Federal de São Paulo (UNIFESP). Contato: georgiap-santos@hotmail.com.

² Doutor em História e Fundamentos da Arquitetura e Urbanismo. Professor na Universidade Federal de São Paulo (UNIFESP). Contato: fernando.atique@gmail.com.

and demolitions impacted not only the city's architecture, but also the social sphere, since a large part of the population and its whereabouts, especially those who lived in the tenements around where the planned works would be implemented, were omitted from the speeches about Prestes Maia. The objective is to understand how the transformations carried out in the city brought major consequences, highlighting the emergence of the Housing Crisis and part of the internal limitations in the Avenues Plan, foreseen on paper, but which had repercussions on the city in conflicting ways.

Keywords: Prestes Maia; Demolitions; São Paulo.

A desconstrução da chamada cidade velha até o erguer da cidade tecnológica e industrial, foi um caminho longo a ser percorrido. Por mais de dois séculos, as teorias urbanísticas, entre sonhos utópicos e planos grandiosos, desafiavam as possibilidades para versões futuras de grandes cidades. O progresso era o ponto final a ser atingido, obstáculos estavam fadados a ressignificação ou até ao desaparecimento. Discursos tecnocráticos foram proferidos para mobilizar a população mediante o “espectáculo” de urbanização bem a frente de seus olhos (LEME, 1990). Figuras públicas garantiam a concretização de promessas e resultados imprescindíveis para usufruto de toda a sociedade, na teoria.

Propostas e possibilidades de transformações urbanas vieram à tona especialmente no período de passagem entre os séculos XIX e XX, que desafiavam apagar elementos tido como obsoletos, julgados como típico “(...) da cidade velha colonial, que se desejava eliminar” para erguer uma cidade moderna (TOPALOV, 2014). Este progresso é atribuído às grandes modificações espaciais pelas quais a cidade de São Paulo passou até se estabelecer, na atual configuração viária de seu centro expandido. Na década de 1920 em particular, estudos de planejamento urbano surgiram para guiar as possíveis direções do processo de crescimento da cidade.

Um dos principais autores de propostas urbanas na Prefeitura, nos anos de 1920, foi Ulhôa Cintra³. Esquemas urbanos produzidos no período envol-

³ Engenheiro civil pela Escola Politécnica de São Paulo, formado em 1911, João Florence de Ulhôa Cintra integrou o corpo funcional da administração municipal de São Paulo entre 1913 e 1944. Além de chefe da Divisão de Urbanismo da Prefeitura, foi também professor de hidráulica urbana na Escola Politécnica de São Paulo. Em 1927, com a saída do engenheiro Saturnino de Brito da Comissão de Melhoramentos do Tietê, Ulhôa Cintra assumiu seu lugar no cargo de chefia e, em 1938, na gestão do prefeito Prestes Maia, tornou-se Diretor Geral de

viam “demonstrar a visão do futuro da municipalidade” (CAMPOS NETO, 2002). Um destes esquemas, seria o do Perímetro de Irradiação, do próprio Ulhôa Cintra, redigido em 1922, cuja proposta, em linhas gerais, seria de construir um anel viário em torno do centro da cidade.

Posteriormente, entre 1924 e 1926, Francisco Prestes Maia⁴ passou a fazer parte da comissão técnica criada para acompanhar o desenvolvimento do projeto do Perímetro de Irradiação (LUCCHESE, 2016). A partir de então, se firmaria uma parceria entre ambos, que compartilhavam e se inspiravam em uma perspectiva de um “futuro brilhante e crescimento rápido da cidade” (CAMPOS NETO, 2002), que viabilizasse o novo caráter industrial e moderno de São Paulo.

Em 1924, eles elaboraram conjuntamente o “Projeto de Avenida Circular Constituindo Perímetro de Irradiação”, assimilado em 1930, como Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo. O Perímetro de Irradiação, pertencente ao projeto, tinha como um de seus intuitos a execução de um esquema viário circular, com avenidas radiais e perimetrais. A grande questão que permeava o Perímetro de Irradiação e o Plano de Avenidas seria o de auxiliar na expansão da área urbana da cidade e na instauração da ideia de progresso, propondo também soluções para ocupação, integração e mobilidade viária da urbe. Um dos melhoramentos colocados em execução para a primeira parte da “Avenida de Irradiação”, foi a construção de viadutos, na zona sudoeste do Perímetro, no intuito de melhorar o fluxo de tráfego intenso da cidade.

A execução das obras dos Viadutos Nove de Julho, Jacareí e Dona Paulina, entre 1940 até 1950, tinha também como objetivo, a partir de uma ampliação do espaço do centro histórico, a ocupação extensiva e integrada do solo. O processo de demolição para possibilitar a execução destas obras

Obras do Município – cargo em que permaneceu até 1944, ao falecer aos 54 anos de idade (LUCCHESE, 2016, p.99-105).

⁴ A carreira de Francisco Prestes Maia inicia-se em 1917, quando havia acabado de se graduar como engenheiro-arquiteto na Escola Politécnica de São Paulo, e, logo no ano posterior, já trabalhava no Setor de Obras da Prefeitura Municipal de São Paulo. Ali, interagiu com grandes figuras do pensamento urbano e futuros colegas, como Victor da Silva Freire (1869-1951) e João Florence de Ulhôa Cintra (c.1887-1944), que seriam fundamentais para posteriores projetos para a cidade de São Paulo, que serão abordados mais adiante. A trajetória política de Prestes Maia inicia-se, de fato, em 1937, ao ser indicado como Prefeito em seu primeiro mandato.

públicas, exigiu a reconfiguração de dois bairros, o Bexiga e a Liberdade, para que se implantasse parte do traçado viário do Perímetro de Irradiação no local, demandando a construção desses corredores nas antigas áreas situadas nos vales dos ribeirões Saracura e Itooró. Esse traçado viário se relacionaria posteriormente com as propostas de Prestes Maia para a reconfiguração do sistema de transporte urbano, visto que os viadutos desempenhariam um duplo papel, ao receber, além do transporte de superfície, o transporte subterrâneo, pois foram dotados de tuneis que receberiam o metrô, inaugurando o modelo de transporte de massa na cidade. Entretanto, o transporte subterrâneo acabou não se concretizando neste período.

Este artigo sintetiza anteriores trabalhos realizados, sendo o mais recente, a pesquisa de Iniciação Científica, processo 2020/09561-9, denominada “A Crise de Moradia nas Notícias de Jornais”: as demolições ocorridas em São Paulo no governo Prestes Maia e a recepção crítica no Correio Paulistano de um problema urbano, realizada com fomento da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP). Estas pesquisas fizeram parte de projeto maior, denominado de “Pauliceia Esfacelada”, orientado pelo Prof. Dr. Fernando Atique, do Curso de História, da Universidade Federal de São Paulo.

Esta comunicação investigou as contradições do Plano de Avenidas, proposto por Francisco Prestes Maia, em 1930, e suas consequências, a partir de um ponto de vista da imprensa, em particular do jornal Correio Paulistano, enfatizando a maneira como este veículo relatou e lidou com as demolições em massa na cidade. Além disso, aqui, foco particularmente como os melhoramentos⁵ no Plano intensificaram o agravamento da Crise de Moradias a partir de 1940, a partir da promulgação do Decreto-Lei nº 4.598 de 1942, denominado de Lei do Inquilinato⁶, que impactou no deslocamento forçado

⁵ A palavra “melhoramentos”, como já pontuou Stella Bresciani, no período que de estudo, uma palavra guarda-chuva. A palavra “melhoramentos”, como já pontuou Stella Bresciani, no período que de estudo, uma palavra guarda-chuva, “um lugar comum” para a designação das transformações urbanas, divulgadas como sempre “melhores” do que a condição que a cidade ostentava (BRESCIANI, 2001).

⁶ A Lei do Inquilinato permitiu o estabelecimento de parâmetros mais claros e juridicamente aparelhados na relação proprietário de imóveis e inquilinos. Proprietários de imóveis que atendiam às camadas mais baixas de habitantes da cidade, revoltaram-se com a legislação

de milhares de pessoas de camadas menos abastadas da população para as periferias, o aumento do aluguel e a escassez das casas de aluguel na cidade de São Paulo.

Em 2019, realizei a pesquisa *“Demolições e Viadutos: levantamento de fontes oficiais, da imprensa e iconográficas como suporte à História do Perímetro de Irradiação e sua passagem por sobre os ribeirões Saracura e Itororó (1937-1945)”* (2019/06749-0), também orientada pelo Prof. Dr. Fernando Atique, e pertencente ao mesmo projeto de nome *“Pauliceia Esfacelada”*. Em *“Demolições e Viadutos”* busquei compreender como se desenhou a construção do arco sudoeste do Perímetro de Irradiação que fazia parte do projeto de remodelação da cidade de São Paulo proposto por Prestes Maia, e colocado em execução a partir do final da década de 1930.

Foram investigados os Viadutos Nove de Julho, Dona Paulina e Jacareí, de maneira que se buscasse informações sobre o processo de construção e suas consequências em jornais da época, além de fotografias e registros, como plantas e cadernos de obras. Para isso, investiguei o acervo de três jornais: Folhas da Manhã, da Tarde e da Noite, do Grupo Folha; Correio Paulistano e O Estado S. Paulo, entre 1920-1940, sobre o processo de construção dos viadutos e suas consequências sobre as demolições. As palavras-chaves utilizadas foram: Viaduto Nove de Julho, Jacareí, Dona Paulina e Maria Paula. O resultado foi a criação de uma tabela que relacionou o número de notícias de jornais de cada viaduto, em um determinado ano com cada um dos veículos de notícias. Ao fazer esta tabela, me deparei com uma das consequências do Plano de Avenidas na Cidade: a escassez de casas de moradias de aluguel e habitações populares no geral.

O motivo da escolha do jornal *Correio Paulistano*⁷ foi primeiramente por já ter familiaridade com fontes da imprensa devido às pesquisas ante-

e passaram a demolir os locais de moradia em meados da década de 1940, substituindo os usos dos terrenos, conforme apuramos no levantamento de fontes no Correio Paulistano. Para maiores informações sobre esta lei, ver BONDUKI, 2004.

⁷ Este foi o primeiro jornal do estado de São Paulo, lançado em 1854. Desde sua fundação apresentava ideais liberais, mostrando-se avançado para sua época. Posteriormente, se associou ao Partido Conservador, e depois, ao Partido Republicano Paulista (PRP). Os discursos proferidos nas notícias relacionavam-se aos valores do Partido, e por consequência, após a Revolução de 1930, com a derrota da oligarquia paulista que dirigia o PRP, o jornal foi afeta-

riores já mencionadas. Desta maneira, a investigação se iniciou através da Hemeroteca Digital, no jornal *Correio Paulistano*, com as palavras-chaves: “alargamentos”, “melhoramentos” e “demolições + prestes maia”, que me permitiu chegar ao problema das moradias populares de 1940.

A partir desta breve contextualização da trajetória de pesquisa e do momento histórico que permeia esse trabalho, é importante delinear que o objetivo deste artigo⁸ é discutir os dilemas e contradições entre aquilo que estava proposto no Plano de Avenidas, lançado em 1930 por Prestes Maia, e os resultados e consequências efetivamente colocados em execução na cidade de São Paulo, criticados na imprensa paulistana mais deliberadamente a partir da década de 1940 em diante.

As promessas por trás do Plano de Avenidas: habitações populares

O Plano de Avenidas é o resultado de um processo de concretização de propostas que vinham sendo desenvolvidas por urbanistas e engenheiros da Prefeitura de São Paulo desde meados de 1910 (LEME, 1990). O grande protagonista por trás do sonho da capital moderna, Prestes Maia, se mostrou favorável às intensas modificações do Plano de Avenidas, ao permitir o aumento da intervenção direta e indireta do Estado para a realização de obras, de maneira que concilia a gestão de serviços urbanos que atingem interesses públicos e privados, em um momento no qual ocupar, predominantemente, a área central, e explorar seu potencial, carregava componentes tecnológicos, operacionais e institucionais que visavam uma concepção sobre a cidade, sua estrutura e seu desenvolvimento futuro.

O discurso utilizado pelo prefeito Prestes Maia dialoga com aspectos da política de gestão pública do espaço urbano adotada desde a Primeira República, do desejo de transformar a cidade em uma futura metrô-

do. Foi fechado até 1934, por ordem de Vargas, até ser reaberto e incorporado como patrimônio do Estado. Dali por diante, passou por um período de queda de relevância e problemas financeiros, até ser fechado definitivamente em 1963. Disponível em https://pt.wikipedia.org/wiki/Correio_Paulistano, acesso: 14/08/2023.

⁸ Esse trabalho é uma adaptação de pesquisas desenvolvidas sob orientação do Prof. Dr. Fernando Atique pertencentes ao projeto “Pauliceia Esfacelada”, que tem como objetivo investigar as demolições ocorridas em São Paulo no governo Prestes Maia, e a recepção crítica da imprensa paulistana acerca da crise de moradia urbana entre 1937 até 1949.

pole. Os melhoramentos de São Paulo viriam, na perspectiva do urbanista, resolver aquilo julgado como um male e algo degradante, como “o congestionamento, a aglomeração, as habitações insalubres, a inexistência de obras sanitárias, de iluminação, de água e a falta de esgotos, em suma, tudo aquilo que fossem elementos incompatíveis com o desenvolvimento da cidade” (CARPINTERO, 2007).

Maria Cristina da Silva Leme, em “Revisão do Plano de Avenidas”, traz à tona o conceito de que o Plano era um reflexo do pensamento de urbanistas da época, mas mais do que isso, tratava também do papel do Estado e os limites entre planejamento e discurso, e o que realmente foi colocado em prática. Um exemplo entre o limite do que se foi proposto, e o que foi realmente executado, é a questão das Moradias Populares na capital paulista.

Em “Introdução ao estudo de um Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo”, de 1930, Prestes Maia discute como as habitações populares estavam incluídas entre as execuções futuras, de maneira que havia uma comissão de planejamento e estudos. O então prefeito delineou que as habitações populares não estavam ligadas a “belas e espaçosas residências”, mas sim regulamentações sanitárias e de utilidade. Para além disso, já estabelecia parte do discurso tecnocrático, ao dizer que não há para tal uma valorização de uma classe social em detrimento de outras, sendo que “no extremo há a questão dos miseráveis, (...), mas essa [questão] é antes de filantropia e formação, que de habitações populares”, e continua: “o poder público não pode alterar radicalmente a situação” (MAIA, 1930), ratificando que para esse projeto também teria capital de iniciativas privadas, complementadas por iniciativas públicas.

Prestes Maia traçou um paralelo com habitações populares e suas características e questões, com exemplos estrangeiros, como França, Alemanha, Inglaterra, entre outros, para depois chegar em terras paulistanas. Defendia que “a nossa situação é bem diferente e menos grave” visto que a legislação sobre a habitação popular ainda estava sendo criada, e ainda prosseguiu dizendo que seria “inútil e perigoso reproduzir a alheia”. Mais do que isso, o autor defendia como o problema da habitação econômica deveria

ser visto primeiramente como uma questão do “nível geral da vida” e depois de urbanismo, não sendo solucionável com meras construções, era algo maior: intrinsecamente ligado ao transporte, ao *zoning*, a questões de auxílios populacionais construídos e inaugurados, mas que não se concretizou, e, de “papel importante da iniciativa privada” (MAIA, 1930).

As habitações populares, nas palavras do próprio Prefeito, relacionavam-se com questões governamentais e referentes ao urbanismo no geral. Um detalhe que não passa despercebido é ao dizer que, “ao tratar o problema [das habitações] as modalidades variam com as teorias sociológicas”, e que estas não seriam do campo do urbanista propriamente dito (MAIA, 1930). A preocupação que cabe para esse plano, seria de compreender os preços de terrenos, de construção e de transporte para a execução das obras públicas, levando em consideração também o processo de crescimento urbano e o movimento de descentralização da cidade, para além de questões estéticas, ou até de conforto.

Com o prosseguir das obras de canalização do Rio Tietê, o Plano de Avenidas previa que as habitações populares seriam ali instaladas, onde a Municipalidade possuía uma área regularizada e disponível, e seria uma possibilidade de oferecer um exemplo oficial de habitação popular. O Prefeito, ao comentar a execução de moradias francesas, enunciou que “as promessas da municipalização frequentemente produzem desilusões” (MAIA, 1930), e, coincidentemente, tornou a construção de habitações de moradia popular uma desilusão para a realidade paulista, não sendo executadas no primeiro mandato de Prestes Maia⁹.

Um dilema: as demolições de casas de moradias populares em prol dos melhoramentos urbanos

O crescimento desenfreado de São Paulo, atribuiu um certo caráter de urgência para alguns melhoramentos urbanos em detrimento de outros. A cidade “cresceu na cabeça de um morro”, de maneira tão expressiva “que desceu aos vales de entorno”, e por sua vez, (...) “os vales acabaram sendo

⁹ Em 1938, período do Estado Novo de Getúlio Vargas, Prestes Maia foi nomeado prefeito da cidade de São Paulo através de uma indicação pelo Interventor Federal, Ademar de Barros, permanecendo no cargo até 1945. Posteriormente assumiu a Prefeitura novamente, em 1961, dessa vez eleito, ficando no poder até 1965, ano de seu falecimento.

pequenos para a sua febre de expansão", demandando a construção de estruturas para interligar as regiões da cidade (Correio Paulistano, 1941, p.4).

Não só mudanças físicas, mas no início da década de 1920, já se percebe a constituição da mentalidade paulistana visando estabelecer de uma nova relação com a cidade, sendo passível de se usufruir de obras arquitetônicas planejadas por urbanistas, como pontes, avenidas e túneis. A beleza, a utilidade e a vivência da cidade moderna passaram a estampar as manchetes de jornais. O que destoasse disso, era reportado, de maneira que devesse ser concertado pela municipalidade, ao dizer:

O sr. Prefeito Prestes Maia construiu, como se sabe, entre a rua da Abolição e a rua de Santo Amaro, o Viaduto Jacaré. Este importante e útil pontilhão atravessa uma das zonas mais infestadas de 'habitações coletivas' da nossa cidade. No dia em que for entregue ao trânsito público, (...) a urbanização daquele trecho central (...) será obrigado a ver (...) uma porção de residências do tipo das que estamos analisando. (Correio Paulistano, 1943, p.5)

O entusiasmo da construção da chamada "Cidade dos Viadutos" no governo Prestes Maia, celebrava através de artigos de jornais a execução das obras dos Viadutos Jacaré, Nove de Julho e Dona Paulina, entre outros, em meio a abertura de grandes avenidas. Entretanto, o tráfego que passava por essas vias, trouxe à tona os cortiços de São Paulo, passíveis de serem avistados dos próprios viadutos, e que "prejudicam a beleza da cidade", como estes localizados na Avenida Nove de Julho, sendo vistos como "(...) celas anti-higiênicas, são um campo aberto aos contágios, são os negros autores de uma estranha promiscuidade que só o extremo pauperismo justifica" (Correio Paulistano, 1944, p.4).

Além disso, os artigos de jornais da grande imprensa do período, como o *Correio Paulistano*, entre 1930 até a 1940, mostram satisfação ao então Prefeito, enquanto narram as desapropriações de prédios e casas na região central, de maneira que "o público poderá ter uma ideia do que será São Paulo dentro de alguns anos, graças ao 'Plano de Avenidas' do atual governador da cidade" (Correio Paulistano, 1942, p.8).

O urbanismo deixa de ser algo intrínseco apenas a profissionais da área e se torna convidativo ao diálogo mobilizando parte da população a se unir diante esse momento importante para a cidade, de maneira que "a colaboração dos

habitantes de uma cidade entregue a imaginação e a técnica dos Agaches e dos Prestes Maia é indispensável (Correio Paulistano, 1943, p.5). Não era necessário o tal conhecimento técnico para compreender e usufruir da magnitude das transformações físicas que aconteciam cotidianamente. Urbanizar passa a ser vinculado a demolir, e demolir, era visto como progredir, portanto, incentivado até então.



Figura 1 – SEQ Figura * ARABIC 1. Fotografia da Rua Japurá, mostrando partes do cortiço Navio Parado, em sua extremidade para a Rua Jacaré. Em cima, aos fundos das casas da Rua Sto. Antônio e atravessando o Vale do Bexiga, as obras do Viaduto Jacaré.

Fonte – DUARTE, Bendito Junqueira.

O discurso encontrado nos jornais e obras sobre o processo de demolição do Plano de Avenidas do período, foi construído sobre uma preocupação maior de expansão e integração, em detrimento da moradia de uma população mais pobre que já habitava as áreas de interesse para intervenções localizadas no centro da cidade. Grande parte da população e seu paradeiro, em especial a que habitava os cortiços ao redor de onde se implantariam as obras planejadas, foi omitida dos discursos sobre Maia e seus feitos em prol da enunciação do aformoseamento progressista na segunda metade dos feitos em prol da enunciação do aformoseamento progressista na segunda metade do século XX em São Paulo.



Figura 2 – <inserir título>

O fato de o centro da urbe ser o grande ponto de partida para as obras de remodelação e o epicentro do processo de expansão da cidade, como o ponto de partida de algo que se irradiasse, do centro até as bordas, não se faz apenas pela mobilidade. As mudanças ali arquitetadas não eram meramente estruturais, mas passariam também por transformações que remodelassem seus padrões visuais, de acordo com as propostas de embelezamento. Essas intervenções de remodelamento relacionavam-se com propostas de reestruturação do centro de modo que possibilitassem posteriormente garantir a “especulação imobiliária”. Os projetos urbanos seguiam a lógica de redesenhar o centro, demolindo e reformando construções vistas como precárias e malquistas, para permitir a valorização e nova caracterização de locais que previamente continham a “presença indesejada de pobres encortiçados, mendigos, vadios, bêbados e prostitutas, alocando em seu lugar luxuosos edifícios, para um público consumidor rico e europeizado” (DOMINGUES, 2019).

Fez parte então, do projeto do Plano de Avenidas a grande quantidade de casas de habitação popular desapropriadas e demolidas a fim de seguir

com as obras de diversos melhoramentos urbanos, sendo um deles também a construção dos próprios viadutos. Os arredores dos Viadutos Jacareí e Dona Paulina, localizados no centro da cidade, eram alguns dos locais principais por onde o Perímetro passaria, porém, não apenas isso, também eram vistos como locais decadentes, habitados majoritariamente por moradores de grandes complexos de cortiços da região, como o Navio Parado, nas encostas do Viaduto Jacareí, próximo ao Vale do Bexiga e da Rua Japurá.

O excesso de demolições, principalmente de moradias populares, generalizadas como “casebres já condenados” (Correio Paulistano, 1944, p.4), chegou em um ponto crítico na década de 1940. A remodelação de bairros como o Bexiga e República, entre outros, e, de certa maneira, de suas vizinhanças, impulsionou o processo de gentrificação da cidade, de modo que se expulsasse grande parte da população, em sua maioria, de camadas mais baixas, para fora da zona central e a caminho de áreas periféricas.

A crise de habitações de 1940

Evidencia-se que para todos esses projetos de embelezamento da capital paulista, foi necessária a remodelação de um espaço para atribuir-lhe uma nova utilidade: explorá-lo, ampliá-lo e realizar mudanças ali que impactariam em níveis econômicos, políticos, sociais e culturais. Ampliar espaços implicava remoção de elementos para permitir a entrada de outros. Como mencionado anteriormente, esses desaparecimentos e substituições implicam também na remoção de pessoas que habitavam e já ocupavam esses locais, sendo em sua considerável maioria, parte da população mais vulnerável, obrigada a se retirar para as periferias da cidade. Neste cenário, se delineou a chamada “Crise das Habitações” resultante, principalmente, das demolições frequentes na cidade ordenadas por Prestes Maia (Correio Paulistano, 1946, p.4).

A “Crise de Habitações” desencadeou-se em meio a um panorama caótico: final da década de 1940, com os escombros da Segunda Guerra Mundial no contexto geral, altas taxas de imigração para a cidade de São Paulo, a crise do aluguel – decorrente do rechaço dos proprietários de imóveis por conta da promulgação do Decreto-Lei nº 4.598, de 20 de

Agosto de 1942, conhecido como Lei do Inquilinato-, e ainda assim, o dinamismo demolidor de Prestes Maia, apontado como um dos maiores agravadores, se não o principal catalisador, da crise das moradias na capital paulista pela imprensa (Correio Paulistano, 1946, p.4).

É importante salientar que em 1938, período do Estado Novo (1935-1945) de Getúlio Vargas, Prestes Maia foi nomeado prefeito da cidade de São Paulo através de uma indicação pelo Interventor Federal, Ademar de Barros, permanecendo no cargo até 1945. Por ter sido indicado em meio ao período de censura na imprensa, as críticas mais expressivas em relação ao Plano de Avenidas e suas consequências, essencialmente relacionadas ao então prefeito, surgiram com mais intensidade em artigos de jornais a partir de sua saída do cargo, como:

Acontece, porém, que a abertura de avenidas e praças em substituição de pardieiros desapropriados sempre agravou, tornou mais aguda, a crise inevitável. Este fenômeno geral por certo não irrompeu invisivelmente, pois foi logo percebido. Não seria o caso, pois, de poupar as residências existentes, ainda que precárias, mas utilizáveis? As questões do trânsito e embelezamento foram adiadas. Acima delas se alçava uma questão mais ponderável, porque dizia respeito ao abrigo de milhares de pessoas. O sr. Prestes Maia, talvez sacrificasse, aos olhos da massa míope seus créditos urbanistas, (...), porém, entendeu que era preferível prosseguir seu plano realmente grandioso. No entanto, poderá o ilustre ex-prefeito negar que as suas demolições havidas durante sua administração, se não determinaram propriamente a crise predial, pelo menos contribuíram para agravar-lhe os efeitos? (Correio Paulistano, 1946, p.4)

Além disso, evidenciou-se aqueles que mais se prejudicaram com as desapropriações de imóveis e demolições em massa previstas no Plano de Avenidas, como visto em: "os mais sacrificados são, por consequente, as pessoas de poucos haveres. Os chamados 'cortiços', casa de habitações coletivas são os mais visados" (Correio Paulistano, 1946, p.1); e: "substituição de casas de residência individual por prédios de apartamentos foi uma das defesas do sr. Prestes Maia", prosseguindo assim, com a frase: "a verdade, em que pese a grande autoridade do ilustre urbanista, é que o apartamento não substitui a casa de residência" (Correio Paulistano, 1946, p.1). O despejo e as desapropriações tornaram-se frequentes, e a crise de aluguel foi um dos agravantes. A Lei do Inquilinato de 1942, ao estreitar a relação proprietário-inquilino, apresen-

tava brechas contratuais que beneficiaram o proprietário em detrimento do inquilino, que poderia ser forçado a se retirar do imóvel alugado caso fosse desejo do proprietário.

O que ocorria frequentemente neste período era a retirada dos inquilinos - principalmente os de baixa renda - visando a venda da antiga habitação para demolições futuras (BONDUKI, 1994). Outro ponto importante, é que este mesmo decreto-lei congelava o valor de aluguéis da cidade de São Paulo por dois anos, a partir de dezembro de 1941, o que pode ter sido um efeito potencializador da crise do valor dos aluguéis, cada vez mais altos na cidade. Outro ponto importante, é que este mesmo decreto-lei congelava o valor de aluguéis da cidade de São Paulo por dois anos, a partir de dezembro de 1941¹⁰, o que pode ter sido um efeito potencializador da crise do valor dos aluguéis, cada vez mais altos na cidade.

Ao longo dos anos, o aumento dos despejos tornou-se um problema cada vez mais incômodo para os proprietários de imóveis devido ao processo de mudança na valorização dos solos, visando assim, a obtenção de lucro a partir de investimentos realizados sobre um determinado terreno, e ao aumento dos preços de lotes, principalmente nas áreas centrais. Esse aumento no valor dos imóveis ocorreu principalmente devido aos altos índices de inflação, ao crescimento econômico e às mudanças urbanas (BONDUKI, 1994).

Os avanços urbanos em andamento, as demolições frequentes e o processo de substituição de habitações acessíveis por imóveis comerciais e de luxo causaram um aumento significativo nos preços dos terrenos nas áreas centrais da cidade, impulsionados pelos interesses do setor imobiliário. A Lei do Inquilinato contribuiu para a disparidade entre os valores dos terrenos e os valores dos aluguéis, fazendo com que o terreno valesse muito mais do que um imóvel. Como resultado, vender o terreno ou demolir uma casa existente se tornou mais lucrativo do que alugá-lo novamente. Essa disparidade também foi um dos fatores que impulsionam a verticalização na cidade, levando os proprietários de imóveis a romperem com os inquilinos e

¹⁰ Informações do Decreto-Lei nº 4.598, de 20 de Agosto de 1942, disponíveis no sítio eletrônico da Câmara dos Deputados de São Paulo em <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-4598-20-agosto-1942-414411-publicacaooriginal-1-pe.html>, acesso em 17/09/2023.

demolirem suas casas para liberar os lotes para a construção de prédios de apartamentos (BONDUKI, 1994)

A década de 1940 foi marcada pela falta de moradias, a escassez de construções novas, o aumento populacional e o aumento do custo de vida, que, em linhas gerais, resultaram no aumento das casas de cortiços e na construção de casas próprias pelos trabalhadores em bairros periféricos. Essa conjuntura não estava prevista no Plano de Avenidas e foi uma consequência do colapso da produção de habitação popular.

Considerações finais

O processo de demolição permitiu a reconfiguração de áreas da zona central da cidade, incluindo os bairros do Bexiga e da Liberdade, para a construção de corredores nas antigas áreas situadas nos vales dos ribeirões Saracura e Itooró. Essa reconfiguração era necessária para implementar parte do traçado viário do Perímetro de Irradiação no local, a fim de possibilitar a expansão da cidade e a conexão entre o centro e as zonas mais afastadas. Esse traçado viário inclui os viadutos Nove de Julho, Jacaré e Dona Paulina, que estão relacionados com as propostas de Prestes Maia para a reconfiguração do sistema de transporte na cidade em transformação.

A narrativa nos jornais e obras sobre o Plano de Avenidas do período prioriza mostrar os movimentos de urbanização e expansão da cidade, em vez de destacar as injustiças e violências contra a antiga vizinhança de trabalhadores de baixa renda que seriam obrigados a se realocar. A população que habitava os cortiços nas áreas das obras planejadas foi omitida nos discursos sobre Maia e seu projeto de embelezamento progressista em São Paulo na primeira metade do século XX. Após a saída do prefeito, no final dos anos 40, as críticas na imprensa se tornaram mais frequentes e diretas.

Por fim, as transformações na cidade tiveram grandes consequências sociais e econômicas, destacando-se a Crise de Habitações. As demolições em massa afetaram principalmente a população menos favorecida. Discursos de figuras públicas buscavam mobilizar a população, mesmo sendo ela a mais

afetada pelas transformações. Esses efeitos revelam limitações internas no Plano de Avenidas, que causaram também conflitos na cidade.

Fontes primárias

Correio Paulistano. São Paulo, 15 de julho de 1941, p.04.

Correio Paulistano. São Paulo, 03 de fevereiro de 1943, p.05.

Correio Paulistano. São Paulo, 19 de novembro de 1944, p.04.

Correio Paulistano. São Paulo, 30 de janeiro de 1942, p.08.

Correio Paulistano. São Paulo, 01 de julho de 1943, p.05.

Correio Paulistano. São Paulo, 06 de abril de 1946, p.04.

Correio Paulistano. São Paulo, 26 de setembro de 1944, p.04.

Correio Paulistano. São Paulo, 23 de agosto de 1946, p.01.

Correio Paulistano. São Paulo, 06 de abril de 1946, p.04.

Referências bibliográficas

BRITT, Andrew G. *I'll Samba Someplace Else: Constructing Identity and Neighborhood in São Paulo, 1930s-1980s*. 2019. 132 f. Tese (Doutorado) - Curso de História, Laney Graduate School, Atlanta, 2018.

BONDUKI, Nabil. *Origens da habitação social no Brasil*. 3. ed. São Paulo: Análise Social, 1994. 127 v.

BONDUKI, Nabil. *Origens da habitação social no Brasil: arquitetura moderna, lei do inquilinato e difusão da casa própria*. 4. ed. São Paulo: Estação Liberdade, 2004. 344 p.

CAMPOS, Candido Malta. *Os Rumos da Cidade: Urbanismo e Modernização em São Paulo*. Senac, 2002.

CARPINTÉRO, Marisa Varanda Teixeira. *Tempo e História no Plano de Avenidas. Urbana: Dossiê: Cidade, Imagem, História e Interdisciplinaridade*. CIEC/ UNICAMP, Campinas, v. 2, n. 2, p.1-11, 2007.

DOMINGUES, Carolina Gomes. *Da Vila Barros ao edifício Japurá: quando o moderno bate à porta, São Paulo 1920-1950*. 2017. 138 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de História do Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2019.

LEME, Maria Cristina da Silva. Revisão do Plano de Avenidas: um estudo sobre planejamento urbano em São Paulo, 1930. São Paulo: Fau/usp, 1990. 255 p.

LUCCHESI, Maria Cecília. "João Florence de Ulhôa Cintra: influências, amizades e profissão". Risco: Revista de Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo (Online), Instituto de Arquitetura e Urbanismo (IAU USP), V. 14, n. 1, pp. 99-105, mai. 2016.

MAIA, Francisco Prestes. Os Melhoramentos de São Paulo. São Paulo, 1945.

_____. Introdução ao Estudo de um Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo. São Paulo: Cia Melhoramentos, 1930.

ROLNIK, Raquel. Territórios em conflito – São Paulo: espaço, história e política, 2007.

SOMEKH, Nadia. CAMPOS, Candido Malta (orgs). A cidade que não pode parar. Planos urbanísticos de São Paulo no século XX. São Paulo: Editora Mackenzie. 2008.

TOLEDO, Benedito Lima de. Preste Maia e as origens do Urbanismo Moderno em São Paulo. São Paulo: Empresa das Artes, 1996.

TOPALOV, Christian. A Aventura Das Palavras da Cidade: Através Dos Tempos, Das Línguas e Das Sociedades. 1. ed. São Paulo: Romano Guerra Editora, 2014. p. 281-288.

VILLAÇA, Flávio. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. In: DEÁK, Csaba. SCHIFFER, Sueli Ramos. O processo de urbanização no Brasil. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1999. pp.170-242.