ISSN: 1984-8781 - Anais XVIII ENANPUR 2019. Código verificador: **IRCyKOpUMi5Z** verificar autenticidade em: http://anpur.org.br/xviiienanpur/anais

O PROJETO DE FRANCISCO PRESTES MAIA PARA A CIDADE NOVA DE PANORAMA

Autores:
Magdiel Silva - Universidade de São Paulo - magdielsilva@outlook.com

Resumo:

A Sociedade Imobiliária Panorama Ltda, empresa fundada em Campinas em 1945, ligada à exploração agropecuária e colonização de terras do interior paulista, tomou conhecimento que a Companhia Paulista de Estradas de Ferro indicava o interesse de expandir os trilhos da Ferrovia Alta Paulista até o limite do Estado de São Paulo, à beira do rio Paraná. Sobre essa região a Sociedade Imobiliária propôs a construção de uma cidade nova, que além de ser as pontas dos trilhos da Ferrovia Alta Paulista, seria projetada por Francisco Prestes Maia, então prefeito de São Paulo e autor do Plano de Avenidas. O objetivo desse artigo é apresentar, resumidamente, fatos históricos sobre a Sociedade Imobiliária Panorama Ltda e uma análise do projeto de Francisco Prestes Maia para a nova cidade de Panorama, um modelo de Cidade-Jardim desenvolvido no interior oeste de São Paulo entre 1946 e 1948.

O PROJETO DE FRANCISCO PRESTES MAIA PARA A CIDADE NOVA DE PANORAMA.

CIDADE, HISTÓRIA, IDENTIDADE E CULTURA

Estado de São Paulo, década de 1940, contexto de expansão da indústria, crescimento econômico acelerado e com profundas mudanças físicas e estruturais que passava a cidade de São Paulo.

Francisco Prestes Maia, agora prefeito indicado da capital paulista (1938-1945), colocava em prática seu *"Estudo Para um Plano de Avenidas"* publicado em 1933. A Capital tornara-se um verdadeiro canteiro de obras, com a retificação do rio Tietê, abertura de avenidas, pontes e viadutos, reformulação do Vale do Anhangabaú, entre outras obras que se seguiram nas administrações posteriores.

Prestes Maia tornara-se conhecido em nível nacional, suas obras influenciaram políticas públicas urbanas em diversas regiões e cidades de um país que buscava sua modernização, então atrasada, além de sua integração econômica e regional.

Concomitante, a política de Getúlio Vargas durante o Estado Novo (1937-1945), alinhava-se, entre outras medidas, a promover a interiorização do país na criação de cidades novas, afim de potencializar a regionalização e integração territorial, expandir internamente o mercado econômico, defesa fronteiriça e desafogar a urbanização crescente que passavam as principais capitais brasileiras. Tal política ficou conhecida pelo slogan *"Marcha para o Oeste"* em uma evidente alusão à frente pioneira dos Estados Unidos. De acordo com Vargas:

> "... a civilização brasileira, a mercê dos fatores geológicos, estendeu-se no sentido da longitude, ocupando o vasto litoral, onde se localizavam os centros principais de atividade, riqueza e vida. Mais do que uma simples imagem, é uma realidade urgente e necessária galgar a montanha, transpor os planaltos e expandir-nos no sentido das latitudes."[1] (NEIVA, 1942 e Relatório Anual Comissão de Localização da Nova Capital Federal, 1955, p.2)

Getúlio Vargas lançou a diretriz de *"Marcha para o Oeste"* durante as comemorações da inauguração de Goiânia em 1940[2], cidade nova para sediar a Capital do Estado do Goiás

[1] Cf.:Discurso de Getúlio Vargas, disponível em: NEIVA, A.H.1942." Getúlio Vargas e o problema da imigração e da colonização". In: Revista de Imigração e Colonização, Rio de Janeiro, n.1, ano 3, e no Relatório Anual Comissão de Localização da Nova Capital Federal, 1955 p.2
[2] Disponível em: https://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/JK/artigos/Brasilia/ConquistaOeste

projetada pelo engenheiro arquiteto Atílio Correa Lima entre 1932 e 1935 e que nos anos posteriores, teve o projeto reformulado pelo engenheiro Armando de Godoy.

Cartaz do programa "Marcha Para o Oeste" (Disponível em: http://memorialdademocracia.com.br/card/e-a-marcha-para-o-oeste)

É curioso destacar que no manuscrito do memorial descritivo para Panorama, em seu primeiro parágrafo[3], Prestes Maia argumenta que a empreitada da nova cidade estava em sintonia com os objetivos da *"Marcha para o Oeste"*, segundo Maia:

> "O projeto consiste no arruamento e loteamento do patrimônio "Panorama" no intuito de crear uma cidade, em posição geográfica muito indicada para tal, onde os múltiplos pontos de vista das comunicações, da economia regional, da topografia e da salubridade sejam atingidos. Os proprietários, com tal iniciativa(...) veem verdade somente ao encontro duma necessidade pública relevante, integrando-se ao progresso e na Marcha para Oeste." (MAIA, 1946, p.1)

Francisco Prestes Maia, atento as transformações que aconteciam no regionalismo brasileiro, assinalava que as transformações decorrentes da urbanização paulistana em conjunto com o sistema de ferrovias, chegariam aos limites do Estado de São Paulo, influenciando na formação de novas cidades no interior paulista e no desenvolvimento econômico e regional do Estado de Mato Grosso e do restante do país. De acordo com Prestes Maia, em seu pronunciamento na Câmara Municipal de São Paulo em 1924, sobre a remodelação da cidade, afirma:

> "Não só de terras do Estado é, hoje, São Paulo, a Capital: a sua influência, tanto pelas iniciativas que partem, como pelas riquezas que afluem, transpôs as margens do Paraná e do Paranapanema, penetrou no norte paranaense e nas planícies infindas do Mato Grosso, o mais digno cenário

[3] Os arquivos consultados são manuscritos do Prestes Maia, doados por sua filha Adriana Prestes Maia aos cuidados da Professora Drª Maria Cristina da Silva Leme, que gentilmente, me ofereceu para estudos.

> aberto à nossa atividade, e talvez, em futuro não remoto, um dos celeiros do mundo: ainda mais, transpôs mesmo as fronteiras do país. Há entre São Paulo e o Paraguai, através de 1000 obstáculos, um comércio relativamente intenso, que nem todos conhecem. Os produtos da indústria paulista, depois de percorrerem toda a Sorocabana, descem do Porto Epitáfio, em demanda de Sete Quedas; ali transpõe por terra a catarata, para prosseguirem em seu curso, pelo baixo Paraná, até o ponto de desembarque de onde são levados para oeste, rumo de Assunção. E um fato que evidencia as possibilidades de nossa indústria, dadas as facilidades muito maiores de comunicação que tem aquele país com o Prata. São Paulo, pela sua posição geográfica, pelas linhas que daqui irradiam, é a metrópole natural de uma imensa zona da América do Sul, que abrangerá, quiçá, com o tempo, outros países do centro e do oeste do continente. (...) (Atas da Câmara de São Paulo, 1967 apud THEODORO, 1996 p.206)

Em certa medida isso aconteceu, no intervalo entre as décadas de 1930 e 1950, seguindo os trilhos das ferrovias, aproximadamente, 42 cidades novas surgem no interior paulista, muitas delas projetadas por engenheiros civis, engenheiros arquitetos, arquitetos, agrimensores e topógrafos. E não diferente, entre 1946 e 1948, Francisco Prestes Maia, por meio da Sociedade Imobiliária Panorama Ltda, realiza seu único[4] projeto urbano para uma cidade nova, Panorama, à beira do rio Paraná, na divisa de estado entre São Paulo e Mato Grosso. Sobre Panorama Prestes Maia afirmava:

> "É impossível prever, com precisão e tamanho, o gênero e o futuro remoto da cidade. É possível que a Marcha para o Oeste, a situação em rio navegável, o terminal ferroviário, o ponto de transbordo, o futuro comércio com o Paraguai e o sul de Mato Grosso, o desenvolvimento comercial, agrícola e até industrial da faixa (não esquecer que acima e abaixo há grandes quedas d'água em Urubupangá, Itapura e Sete Quedas) façam com que o crescimento atinja grandes proporções, **fazendo de Panorama a Campinas do Oeste"** (MAIA, 1947, Do Relatório Preliminar, apud Folha da Manhã, 1947) grifo nosso.

[4] Além do conhecido "Estudo para um Plano de Avenidas" de 1933, Prestes Maia realizou entre 1947 e 1950, estudos e planos urbanos para as cidades de Santos, Belo Horizonte, Campos do Jordão, Curitiba, Votuporanga, Ribeirão Preto, Campinas, Poços de Caldas, Recife, Londrina e Santo André (CARPINTÉRO,2013). Elaborou propostas para bairros novos como o Jardim Umuarama no município de Lusiânia – GO em 1959 e Estância Cristo Rei das Agulhas Negras, no município de Itamonte-MG em 1958 (OLIVEIRA,2006). Além da cidade nova de Panorama -SP em 1948 (SILVA,2018)

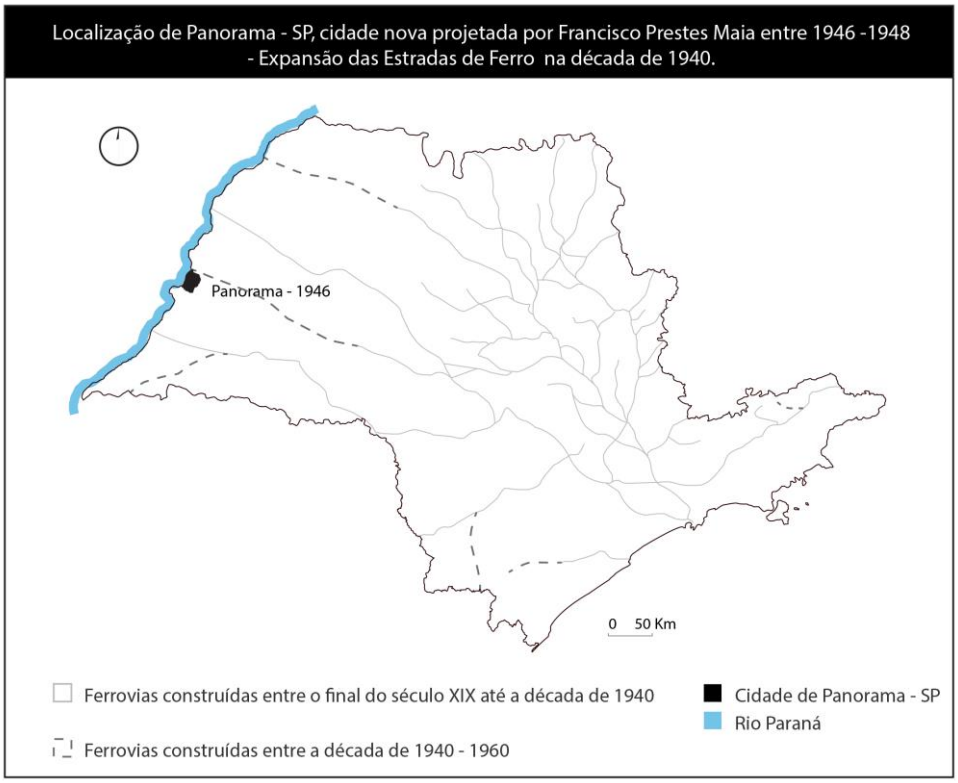
Cidades novas fundadas no Estado de São Paulo entre as décadas de 1930 e 1950. Autoria: Magdiel Silva			
CIDADES	DATA	CIDADES	DATA
Rubicéia	1930	Alumínio	1941
Cosmorama	1931	Flórida Paulista	1941
Andradina	1932	Luiziânia	1941
Paraíso	1933	Tupi Paulista	1941
Mirandópolis	1934	Fernandópolis	1943
Alto Alegre	1934	Mariápolis	1943
Parapuã	1934	Piacatu	1944
Águas de São Pedro	1936	Valentim Gentil	1944
Guaraçaí	1936	Dracena	1945
Quintana	1936	Pauliceia	1945
Auriflama	1937	Junqueirópolis	1945
Cardoso	1937	Flora Rica	1946
Castilho	1937	Ouro Verde	1946
Murutinga do Sul	1937	Monte Castelo	1947
Votuporanga	1937	Irapuru	1948
Adamantina	1939	Pacaembu	1948
Lucélia	1939	Santa Fé do Sul	1948
Marialva	1940	Santa Mercedes	1948
Osvaldo Cruz	1940	Panorama	1952
Votorantim	1940	Águas de Lindóia	1956

Cidades novas fundadas no Estado de São Paulo entre as décadas de 1930 e 1950 (Do autor)

SOCIEDADE IMOBILIÁRIA PANORAMA LTDA

A Sociedade Imobiliária Panorama Ltda, fundada na cidade de Campinas-SP em 11 de dezembro de 1945, era formada por Quintino de Almeida Maudonnet, diretor presidente da sociedade, Arhur Mardonnet, Júlio Revoredo, Aníbal de Andrade que era Oficial de Gabinete na primeira gestão de Francisco Prestes Maia na prefeitura de São Paulo (1937-1945), José Ribeiro de Almeida, diretor comercial da sociedade, Guilherme Plichta, Guilherme Rehdder e como consultor jurídico, Nelson Noronha Gustavo Filho. Essa sociedade formada com capitais de agronegócio, por empresários campinenses e políticos, comprou ao todo 10 fazendas na região da Alta Paulista, na divisa de São Paulo com Mato Grosso, em um plano de exploração agropecuária e de colonização de terras[5]. A maioria dessas fazendas eram terras devolutas da união, como no caso da fazenda São Marcos Evangelista comprada em 1945 cuja posse estava nas mãos de José D'Incáo. É sobre a fazenda São Marcos Evangelista, localizada à beira do rio Paraná, nas proximidades do Porto das Marrecas onde foi edificado o "Patrimônio Panorama".

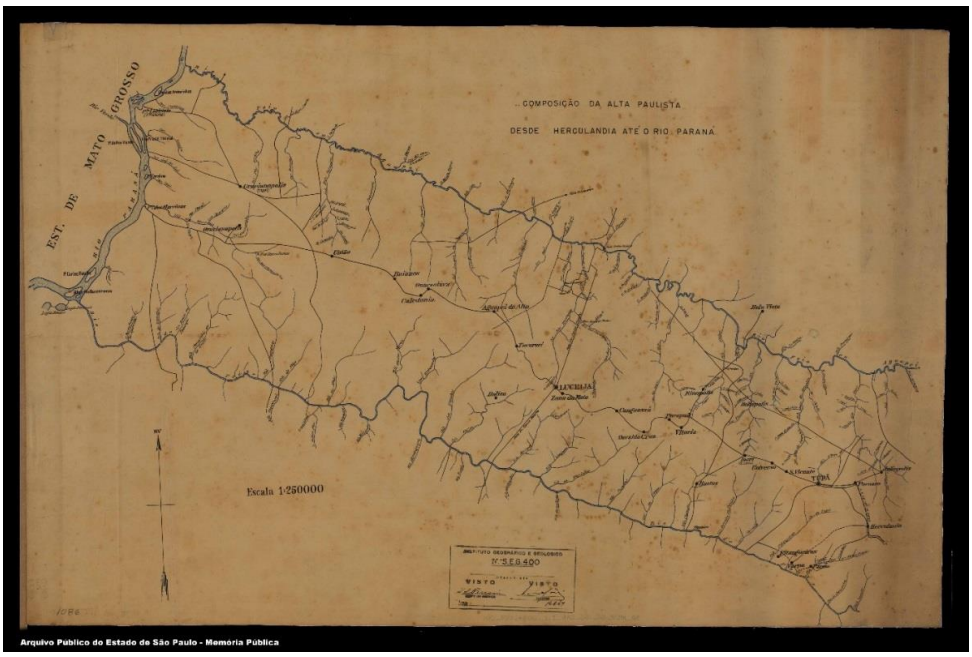
[5] Essa informação está presente em reportagem realizada pelo Jornal Diário de São Paulo em 1947 com os diretores da Sociedade Imobiliária. Cf.: *Diário de São Paulo*, São Paulo, 10 abr. 1947, p. 8.



Mapa de localização de Panorama (Do autor)

De acordo com cartas trocadas e documentos pessoais de Nelson Noronha Gustavo Filho, - documentos que tive acesso através de Augusto Nadalutti, antigo gerente comercial que participou da Sociedade Imobiliária Panorama S.A entre 1948 e 1954 e que tive o privilégio de entrevistar no auge de seus 100 anos -, por meio de Aníbal de Andrade, Francisco Prestes Maia, então prefeito de São Paulo e um dos conselheiros da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, tomou conhecimento dos planos da sociedade imobiliária na exploração de madeira na região da Alta Paulista, e sugeriu, que se fundasse nas terras a serem adquiridas, no lugar então conhecido como Porto das Marrecas, um patrimônio, pois *"Ali seria construída a última estação da Companhia Paulista, separada pelo Estado do Mato Grosso, pelo rio Paraná"* (FILHO, 1989 p.02)

No mapa abaixo, de composição da Alta Paulista envolvendo o município de Herculândia até o rio Paraná, datado de julho de 1947, encontramos a indicação do Porto das Marrecas. Como podemos constatar, nesse levantamento cartográfico não encontramos a indicação da cidade de Panorama, o que só vai ocorrer a partir de 1953, data em que o patrimônio é emancipado.



Mapa de composição da Alta Paulista, 1947 (Acervo: Arquivo Público do Estado de São Paulo)

Aproximação, mapa de composição da Alta Paulista em 1947 (Acervo: Arquivo Público do Estado de São Paulo)

Em junho de 1946, quando Prestes Maia chegou à região da fazenda São Marcos Evangelista, já estava em funcionamento o Porto das Marrecas no rio Paraná. Próximo ao porto, funcionava uma serraria, implantada por Quintino de Almeida Maudonnet após sua compra em 1945. A localização portuária, implantada sobre o espigão entre os rios do Peixe e Aguapeí, tinha ao norte como limite o ribeirão das Marrecas. Sobre esse porto, até o momento, não encontramos maiores detalhamentos. Ao que tudo indica, ele foi construído no começo do século XX nas primeiras inversões de posseiros e latifundiários que repartiram essas terras, provavelmente por José D'Incáo.

Em entrevista, Augusto Nadalutti afirma que Francisco Prestes Maia ao visitar a região em companhia de Aníbal de Andrade, ficou empolgado pelo empreendimento e se prontificou a elaborar, gratuitamente, o plano urbanístico para a nova cidade. De acordo com cartas de Nelson Noronha Gustavo Filho, Prestes Maia levou aproximadamente 7 meses para elaborar a planta da futura cidade, e durante esse período, foram construídos pela Sociedade

Imobiliária, nas proximidades do Porto das Marrecas, além da serraria existente, um hotel para receber os acionistas e investidores do empreendimento.

Francisco Prestes Maia e Aníbal de Andrade em viagem para Panorama, 1946 (Acervo Augusto Nadalutti)

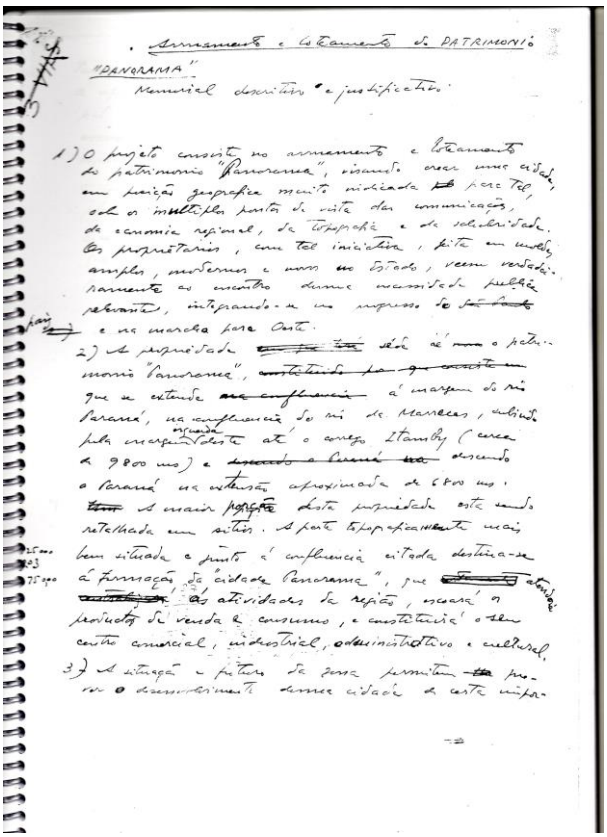
A fazenda São Marcos Evangelista, de acordo com manuscrito do memorial descritivo da cidade, tinha aproximadamente 6534 hectares. Seus limites eram, ao norte, o ribeirão das Marrecas no espigão entre o rio do Peixe e Iguapeí, e ao sul descia no sentido do rio Paraná, até jusante do rio do Peixe. Na direção leste da fazenda ainda faltam dados precisos.

A parte destinada à nova cidade ou "Patrimônio Panorama" compreendia 121 hectares da fazenda São Marcos Evangelista e sua localização estava sobre a região do porto Marrecas, no espigão entre os rios do Peixe e Iguapeí. Ao Norte, tinha como limite a confluência entre o rio Paraná e o ribeirão das Marrecas, e pela margem esquerda deste, vinha até o córrego Itamby, cerca de 9,8 km. Ao sul descia o rio Paraná na extensão de 6,8 km.

De acordo com Prestes Maia, a maior parte das terras da fazenda São Marcos Evangelista estava sendo retalhadas em sítios, e a porção topograficamente mais bem situada e junta à confluência citada, destinava-se à formação da "Cidade de Panorama", que atenderia, de acordo com Maia, às atividades da região, escassa em produtos de venda e consumo e constituiria o seu centro comercial, industrial, administrativo e cultural.

De acordo com Augusto Nadalutti, a planta da cidade e um memorial descritivo foram apresentada por Prestes Maia em julho de 1946 em Campinas em reunião no hotel Términus, com a presença de autoridades políticas e sócios do empreendimento.

De acordo com Silva (2018) nessa primeira planta da cidade, dos 4.494.832 m² da área urbana, mais da metade, ou sejam 2.573.437 m² destinavam-se à espaços públicos, como ruas, avenidas, praças, parques e edifícios públicos.



Manuscrito do memorial descritivo, 1946 (Acervo da prof.ª Dr. Maria Cristina da Silva Leme)

Reunião no hotel Terminus em 1946, Francisco Prestes Maia no centro da foto com sócios da Sociedade Imobiliária (Acervo jornal Diário de São Paulo)

Da esquerda para direita, Francisco Prestes Maia, Dr. Ferraz de Mesquita, prefeito municipal de Lucélia e Aníbal de Andrade, nas proximidades do Porto das Marrecas, futura cidade de Panorama, 1947 (Acervo jornal Diário de São Paulo)

Eng. Emílio Noronha Figueiredo e auxiliares medindo terras em Panorama, 1946 (Acervo: Augusto Nadalutti)

Pag. 4 — 2.ª cad. — FOLHA DA MANHÃ 22-6-1947

DEPOIS DA REMODELAÇÃO DE SÃO PAULO

REALIZADA SEM DESFALECIMENTO PELA VISÃO MAGNIFICA DE UM HOMEM

Agora

PANORAMA

CIDADE DO FUTURO !

CONCEPÇÃO AVANÇADA DESSE MESMO HOMEM QUE ASSIM A ELA SE REFERE:

"20' impossível prever, com precisão e lucidez, o genero e o futuro recente do rôsto. É possível que a marcha para o Oeste, a situação em rôs ocupacional, a terminal ferroviaria, o ponto de transbordo, o futuro comercio com o Paraguai e o Sul de Mato Grosso, o desenvolvimento comercial, agrícola e até industrial do foiça (não esquecer que minas e ainda há grandes quedas d'agua em Urubupungá, Itaqueri e Sete Quedas), fazem com que tal crescimento atinja grandes proporções, fazendo de PANORAMA o Campinas do Oeste".

(a) PRESTES MAIA

(DO RELATORIO PARCIAL PRIMEIRO PRESIDENTE EXECUTIVO)

★

A situação irregular de PANORAMA, à margem do rio Paraná, no Porto Marcosa, ponto terminal da linha projetada pela Cia. Paulista de Estradas de Ferro, fará prever a rápida valorização dos seus terrenos e grande desenvolvimento de toda a região vizinha, a exemplo do que se verificou em cidades idênticas como Bauru, Marília, Tupã, Lucélia e outras grandes centros da zona nova de São Paulo!

Iniciando a venda dos terrenos de PANORAMA (Registrada sob n. 4, de acordo com o Decreto-Lei n. 58, na Circunscrição de Imoveis da Comarca de Lucélia), cuja loteamento obedecerá a um modernissimo plano de urbanização, elaborado pelo conhecido urbanista brasileiro Dr. Prestes Maia (o grande ex-Prefeito de São Paulo), que durante varias dias esteve percorrendo toda a região onde se localiza a nova cidade, temos certeza do sucesso absoluto desse arrojado empreendimento que entra em sua fase de concreta realização!

OS TERRENOS DE PANORAMA QUE AGORA ESTÃO SENDO VENDIDOS POR PREÇOS MINIMOS DIANTE DO VULTO DAS OBRAS PLANEJADAS E EM EXECUÇÃO, TERÃO A MAIS RAPIDA E SEGURA VALORIZAÇÃO!

Todos os meios de que dispomos inicialmente, como modernissima maquina, olaria e ceramica em franca produção, assegurarão o clima acelerado das construções na nova cidade comercial, industrial e turistica que a grande visão de Prestes Maia projetou na barranca do Rio Paraná!

DAI NÃO VENDERMOS PROMESSAS, MAS ENTREGARMOS REALIZAÇÕES!

Os preços dos terrenos de PANORAMA são os mesmos possiveis em emprendimentos de tão grande vulto. OS PAGAMENTOS SÃO COM PEQUENA ENTRADA E 100 PRESTAÇÕES MENSAIS SEM JUROS.

EXCLUSIVIDADE DE VENDAS:

Escritorios LAURO PEDROSA

Rua Conselheiro Crispiniano, 40 — 1.º andar — Fone: 4-1814 e 4-5555 — São Paulo

Avenida Almirante Barroso, 2 — 15.º andar — Telefone: 22-9511 — RIO DE JANEIRO

(Mandamos agentes em visita aos que nos solicitarem por telefone)

Ultimas noticias do Interior

Visita do prefeito de Campinas ao C. M. da Legião Brasileira de Assistencia

Denominação do Colegio Estadual — Normalizado o fornecimento de energia eletrica

Piracicaba

Pleiteiam viajantes comerciais facilidades para o acesso a Bragança Paulista

Necessarias a parada em Campo Limpo e ligeiras alterações no horario do ramal

SANTOS

"Blow" para trabalhadores

DEBILIDADE NEURASTENIA

APHRODIZIN

OS FALSOS AMIGOS DO OPERARIO QUE QUEREM FALAR EM SEU NOME

HERANÇA TRAGICA

O TEMPO

Propaganda da cidade de Panorama, 1947 (Acervo Folha da Manhã)

De acordo com Augusto Nadalutti, a Sociedade Panorama Ltda, entre 1946 e 1948, acumulou dívidas com as obras na cidade. A solução encontrada foi transformar a sociedade em empresa de capital aberto e atrair novos acionistas. Em maio de 1948, a Imobiliária Campineira passa a assumir a direção da Sociedade Imobiliária Panorama, com a entrada de novos diretores e contando com a participação de Augusto Nadalutti na gestão comercial, além de políticos, empresários e industriais de Campinas e São Paulo. Foi solicitado à Prestes Maia adequações no projeto urbano, aumentando-se a quantidade de lotes industriais e residenciais. A recém instituída Imobiliária Panorama S.A passa a ter escritórios em Campinas e São Paulo.

De acordo com documentos da Sociedade Imobiliária Panorama S. A[6], Francisco Prestes Maia subscreveu às ações na abertura de capital da sociedade em 1948 e participou ativamente do empreendimento. E de acordo com cartas de Nelson Noronha Gustavo Filho, a Sociedade Imobiliária mandava relatórios mensais à Prestes Maia informando-o sobre o andamento das obras.

[6] Junta comercial do Estado de São Paulo, NIRC MATRIZ. 35300052200

Com o novo projeto finalizado por Prestes Maia em 1948, a Imobiliária Panorama S.A passa a organizar excursões para investidores e técnicos para o local da futura cidade. Nesse período, em 24 de dezembro de 1948, Panorama tornou-se distrito do município de Paulicéia SP[7].

Em edição da Folha da Manhã de 30 de março de 1958, encontramos a opinião de Francisco Prestes Maia quando o mesmo finalizou o projeto:

> "É com satisfação e contentamento lidimamente paulista, que após onze anos de ausência, vimos encontrar em Panorama, mais este resultado maravilhoso do nosso espírito de iniciativa e da nossa operosidade paulista" (MAIA, 1958)

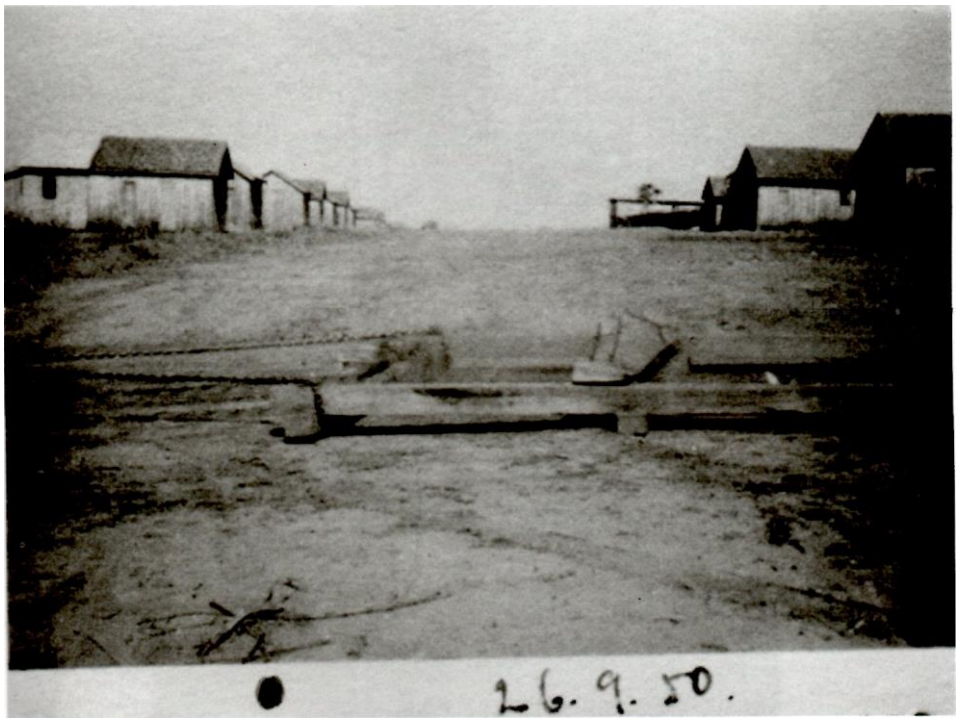


Foto da antiga rua 1, atual Quintino Maldonet, início dos anos 50 (Acervo: Orlina da Conceição)

O projeto para Panorama foi bastante divulgado em periódicos da época. Em 15 de setembro de 1951, a *Folha da Manhã* divulgou uma reportagem sobre uma reunião entre os governadores de São Paulo, Lucas Nogueira Garcez, e do Paraná, Bento Munhoz da Rocha, em Campinas[8]. A pauta era o desenvolvimento da bacia do rio Paraná, e nesse encontro, de acordo com a matéria, foi apresentado a maquete da futura cidade de Panorama. A cidade ganhava novas dimensões para o planejamento regional, e de acordo com o texto jornalístico, *"aparecia como um trampolim para o aproveitamento do rio Paraná"* com seu porto fluvial e conexão com São Paulo através da Ferrovia Alta Paulista.

De mesmo modo, O Estado de Mato Grosso, via com bons olhos o projeto da cidade de Panorama e todo o seu ideário. A cidade, por intermédio da chegada dos trilhos da ferrovia

[7] Pauliceia é uma cidade nova fundada pelo Governo do Estado de São Paulo em 1947, localizada a 5 km ao norte de Panorama,
[8] Cf.: Folha da Manhã, caderno "Noticiário Geral" p.02, sábado 15 de setembro de 1951

Alta Paulista, significava, o desenvolvimento econômico para a região sul do Estado. *"A marcha para o Oeste paulista, para nós mato-grossenses, é mais do que a marcha para o oeste: é a marcha para o Mato Grosso!"* Em artigo da Folha da Manhã de 19 de fevereiro de 1952[9].

Com a Lei nº 2456 de 30 de dezembro de 1953, Panorama – SP consegue sua autonomia administrativa. Em fevereiro de 1962 a Ferrovia Alta Paulista chegou em Panorama.

No projeto finalizado em 1948, Francisco Prestes Maia, em concordância com a Imobiliária Panorama S.A, readequou o Porto das Marrecas preexistente na bacia do rio Paraná à um complexo ferroviário incluindo pátio de manobras, terminal da Ferrovia Alta Paulista e armazéns em uma área de 238.000 m².

Prestes Maia utilizou-se da tradição norte-americana de *parkways*, - avenidas arborizadas que conectavam os parques da cidade-, no projeto para Panorama. Encontramos no projeto urbano avenidas cujas dimensões variavam de 20 a 60 metros de largura. Na avenida principal "A", em frente à estação ferroviária, vemos o principal eixo da cidade na integração das estações ferroviária e rodoviária com o centro cívico e paço municipal. Outras tantas avenidas largas e arborizadas, conectam o parque linear proposto à beira do rio Paraná com o cinturão verde situado no limite do perímetro urbano, na divisa com os lotes maiores destinados a agrovilas constituídas por chácaras e sítios de médio porte.

De acordo com Nadalutti, para Prestes Maia, essas agrovilas abasteceriam as demandas por alimentos da área urbana de Panorama. Como veremos a seguir, é evidente a relação com o conceito de Cidade Jardim na defesa da integração entre a cidade e o campo.

A seguir, convido o leitor (a), para uma aproximação mais detalhada dos elementos formais e estéticos da prática de Cidade Jardim, conceito de cidade proposto por Ebenezer Howard em 1902 e que repercute no projeto de Panorama.

A CIDADE JARDIM

No contexto histórico de Ebenezer Howard na publicação de Cidade Jardim de Amanhã (1989-1902), as propostas de intervenção urbana das cidades europeias estavam enfrentando os problemas da urbanização crescente e da insalubridade de seus centros.

As crescentes migrações para os centros urbanos, associadas às habitações precárias e empregos mal remunerados, levou a um consenso geral de que não haveriam mais condições adequadas nas cidades para a crescente migração das pessoas.

Howard sustenta que não haviam apenas as duas alternativas: campo ou cidade. Mas sim, que existia uma terceira opção ainda não explorada, a cidade-campo. Essa cidade reunia as melhores qualidades da vida campesina associada à oferta de empregos que existem nas

[9] Cf. Folha da Manhã, Terça feira, 19 de fevereiro de 1952, caderno Economia e Finanças, Página 3.

cidades. Essa cidade, segundo Howard, seria o maior atrativo para as pessoas *"e dessa união nasceria uma nova esperança, uma nova vida e uma nova civilização"* (HOWARD, 1996 p.110)

Afim de exemplificar a Cidade-Jardim, Howard no primeiro capítulo do livro convida o leitor(a) a imaginar uma propriedade essencialmente agrícola de 6.000 acres (2400 hectares). Essa propriedade estaria em nome de quatro personalidades influentes e que se comprometeriam a construir sobre ela a futura Cidade-Jardim de acordo com os preceitos do ímã Cidade-Campo.

A Cidade-Jardim estaria localizada ao centro desses 2400 hectares, ocupando respectivamente uma área de 400 hectares (uma sexta parte do total) em formato circular. Do centro ao limite do perímetro urbano da Cidade-Jardim haveria uma distância de 1,3 km. Os restantes 2000 hectares seriam disponibilizados aos agricultores, fazendeiros e chacareiros compondo a zona agrícola da Cidade-Jardim, que atenderia as demandas por alimentos e matérias primas da zona urbana. Essas descrições podem ser observadas no segundo diagrama de Howard. De acordo com Howard haveriam 32.000 habitantes na Cidade-Jardim, 30.000 na área urbana e 2.000 na área agrícola.

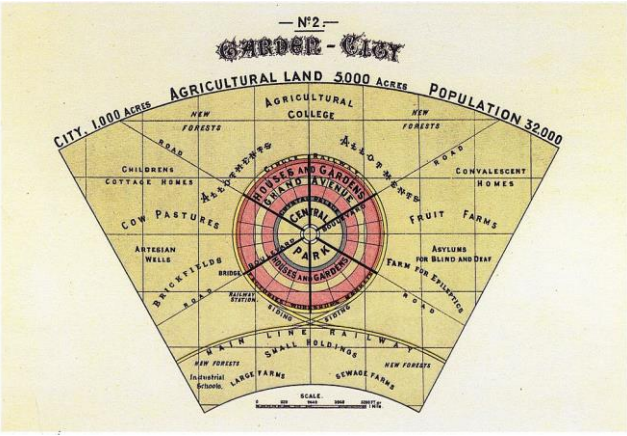


Diagrama nº 2 da Cidade-Jardim (HOWARD, 1902)

O diagrama de Howard apresenta a Cidade-Jardim dividida por três eixos principais (bulevares) em seis distritos (bairros) que seriam autossuficientes e construídos um após o outro. Com a finalização de todos os setores (bairros) e atingida a população de 32.000 habitantes uma nova cidade Cidade-Jardim seria edificada e conectada por ferrovias.

De acordo com Howard, no limite da área urbana da Cidade-Jardim haveria a zona industrial, formada por fábricas, armazéns, laticínios, mercados e carvoarias em quantidades suficientes para proporcionar empregos aos habitantes. Essa zona estaria conectada por uma estrada de ferro que circunda a cidade, e essa via por sua vez, está interligada com a linha principal da Estrada de Ferro que passa pela zona agrícola, conectando a Cidade-Jardim com outras Cidades-Jardins e regiões. Para Howard, esse arranjo ferroviário permitiria que vagões fossem *"carregados ou descarregados em conexão direta com armazéns e oficinas (...) possibilitando não somente economia muito grande de embalagem ou transporte, como também reduzindo ao mínimo perdas por avaria e o tráfego pelas ruas da cidade"* (idem, ibidem p.116)

Em suas considerações preliminares, Howard afirma que tal plano de cidade evitaria os perigos da estagnação e do abandono do campo ao constituir uma rede de Cidades-Jardins nesses territórios.

Raymond Unwin e Barry Parker utilizam do conceito de Cidade-Jardim quando projetam Letworth (1904-1906) e Hampsted (1905). E no Brasil, em inúmeras cidades novas encontramos a influência dos conceitos de Cidade-Jardim em bairros periféricos suburbanos e sistemas de áreas verdes, a exemplo, as cidades novas projetas por Jorge de Macedo Vieira: Águas de São Pedro (1943) em São Paulo, considerada a primeira cidade no Brasil projetada com base nos preceitos de Cidade-Jardim (TREVISAN, 2009), além de Maringá (1947) e Cianorte (1955) no estado do Paraná (REGO, 2001) e Panorama (1948) em São Paulo.

Como vimos anteriormente, a inclusão do campo e cidade está presente no projeto para Panorama. A fazenda São Marcos Evangelista tinha aproximadamente, 6534 hectares, dessas, a parte destinada a zona urbana de Panorama compreendia 121 hectares, e as agrovilas defendidas por Prestes Maia, situadas no limite do perímetro urbano com a zona rural, responderiam pelas demandas por alimentos da cidade.

Como veremos a seguir, na análise da planta de Panorama, a zona industrial da cidade, de mesmo modo como descrito na Cidade-Jardim, está conectada pela estrada de ferro. Outras semelhanças aparecem no apego às paisagens urbanas e sistemas de áreas verdes, na predominância de espaços livres, como parques lineares, praças e centro cívico.

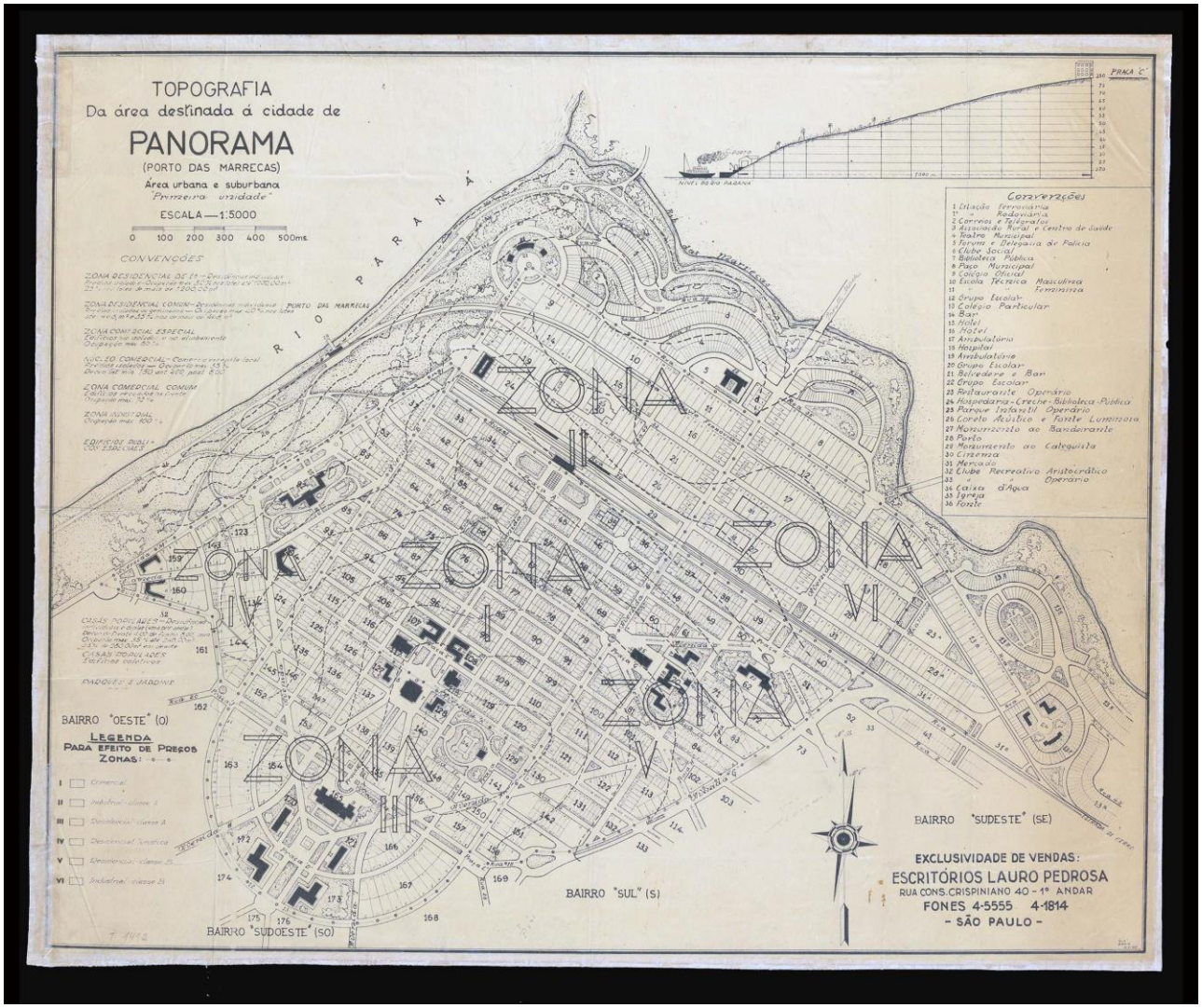
O PROJETO PARA A CIDADE.

Prestes Maia realizou o projeto para Panorama após deixar a prefeitura de São Paulo em seu primeiro mandato (1938-1945). No projeto da cidade, que teve sua primeira planta apresentada em agosto de 1946 e a planta definitiva em 1948 em conjunto com um relatório técnico, encontramos uma cidade repleta de praças e parques arborizados, edifícios públicos administrativos e bibliotecas, além de zonas residenciais, industriais, comerciais e turísticas.

De acordo com Silva (2018) Prestes Maia dispôs de 3 tipos de morfologia urbana:

> "Na região próxima ao ribeirão Marrecas, estão desenhadas 8 quadras curvilíneas associadas a praças com paisagismo e passeios, concepção muito próxima dos bairros jardins desenvolvidos em São Paulo pela Light. Em direção ao centro da cidade, ao lado do "bairro Jardim", encontram-se os maiores lotes do município formado por 24 quadras e destinados às atividades industriais. Transpassando o pátio de manobras encontramos o núcleo residencial da nova cidade, em uma malha reticulada entre um semicírculo viário formado por 156 quadras.
>
> Na orla do rio Paraná foi pensado em grande parque com passeios e paisagismo trabalhado. Esse parque está inserido no bairro turístico que

Prestes Maia desenhou para a cidade, com hotéis, pousadas, clubes e serviços.”



Planta de Panorama, 1947 (Acervo: Arquivo Público do Estado de São Paulo)

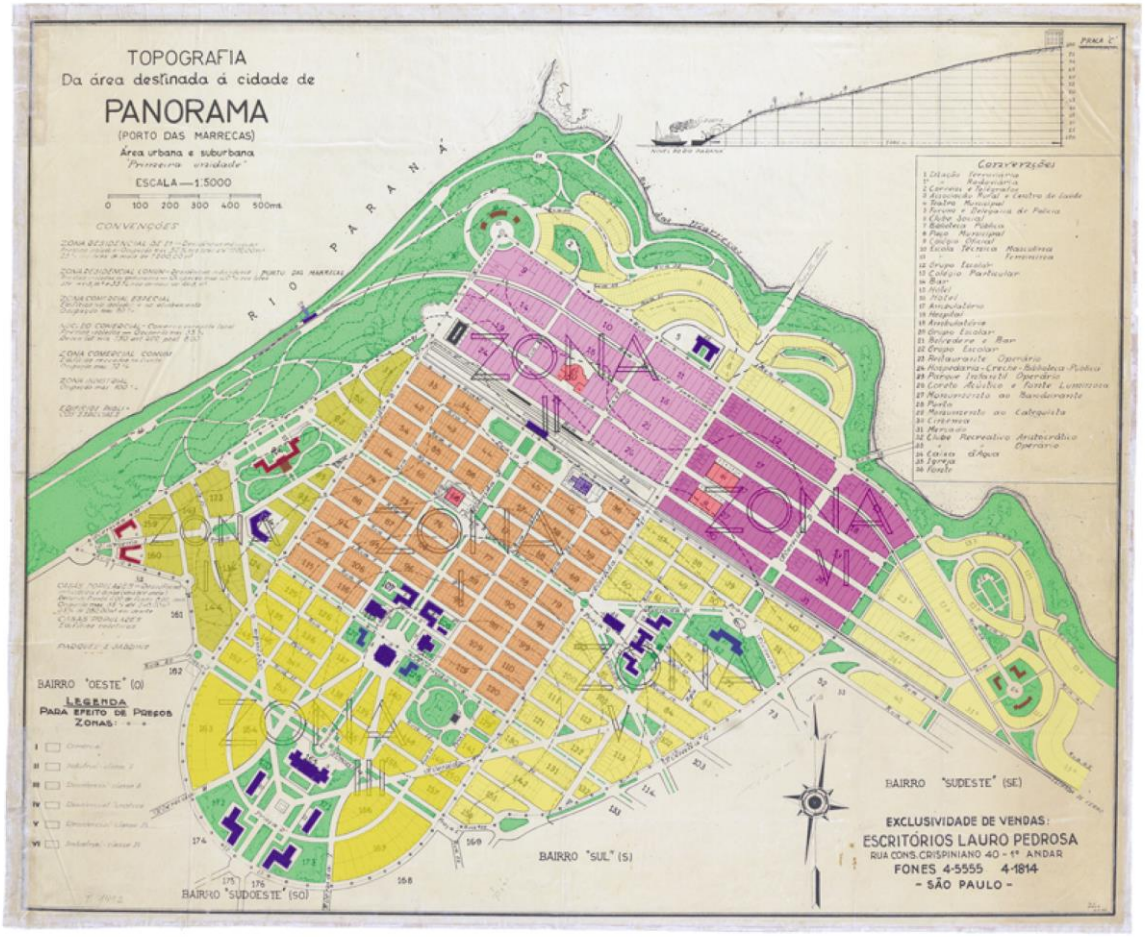
A planta de Panorama está dividida em seis grandes zonas:

A Zona residencial “A” era formada por residências individuais, com prédios isolados cuja ocupação máxima seria de 30 % nos lotes até 1.000 m² e 25 % nos lotes com mais de 1.200 m². A Zona Residencial “B” era formada por residências individuais, com prédios isolados ou geminados, cuja ocupação máxima seria de 40 % nos lotes até 468 m² e 35 % nos lotes com mais de 468 m².

O Núcleo Comercial era formado pelo comércio varejista local, os prédios deviam ser isolados com uma ocupação máxima de 35 %, e os recuos mínimos laterais era de 1.5 m, 8 m de frente e 4 m aos fundos.

Na Zona Comercial Especial os edifícios deviam estar alinhados e geminados, cuja ocupação máxima seria de 80 %. Na Zona Comercial Comum os edifícios deviam ser recuados 8 m na frente dos lotes com a ocupação máxima de 70 %.

Na Zona Industrial, os edifícios deviam ocupar 100% dos lotes.



Parques lineares e praças ajardinadas
Zona industrial "B"
Zona industrial "A"
Zona residencial turística
Zona residencial "A"
Zona residencial "B"
Zona residencial operaria
Zona mista (residencial + comercial)
Edifícios institucionais
Edifícios comerciais

Planta topográfica e zoneamento em Panorama, 1947 (mapa do autor com base na planta topográfica de Panorama. Acervo do Arquivo Público do Estado de São Paulo)

Francisco Prestes Maia adotou as linhas curvas das quadras residenciais operárias nas proximidades do córrego das Marrecas por uma razão topográfica, as linhas curvas seguem a

curvas de nível do terreno, e se assentam de forma natural sem a necessidade de grandes movimentações de terra. No interior das quadras “2”, “7”,”13 d” e “13 e”, Prestes Maia projetou jardins internos públicos, abertos para fins dos lotes e para os transeuntes, e ocupando a quadra “5” Prestes Maia desenhou a projeção de uma escola cercada de jardins. De mesmo modo, o desenho do parque linear ao ribeirão Marrecas acompanha a sinuosidade do percurso d’agua, apresenta elementos pitorescos como pequenos monumentos, belvederes e bares. Sobre o ribeirão da Marrecas, Prestes Mais projetou duas vias de acesso à cidade, a radial principal posteriormente chamada de “Avenidas Prestes Maia” e a rua 36.

Aproximação, planta topográfica de Panorama, 1947 (Acervo: Arquivo Público do Estado de São Paulo)

O projeto para Panorama era composto por 12 avenidas cuja largura variavam de 20 a 60 metros; 1 alameda com 20 metros de largura e 34 ruas cuja largura variavam de 11 metros nos bairros mais populares a 20 metros na região central.

No projeto desenvolvido, haviam projeções nos lotes destinado à estação ferroviária e rodoviária nas proximidades do pátio de manobras. Os correios e telégrafos, associação rural e centro de saúde, teatro municipal, fórum e delegacia de polícia, clube social, biblioteca pública e paço municipal tinham projeções nos lotes nas proximidades da praça “C”, região mais alta topograficamente e local do centro cívico da cidade. Nas proximidades da praça “K” encontramos as projeções de um colégio oficial, escola técnica masculina e feminina, colégio particular e grupo escolar.

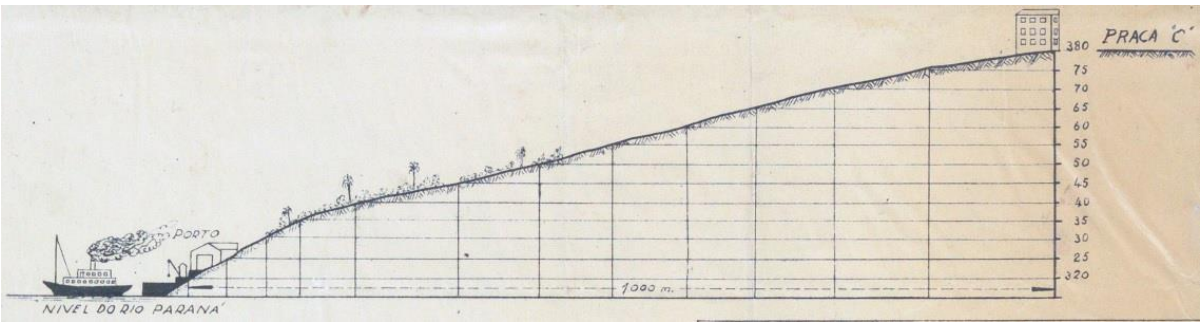
No bairro turístico, de frente com o parque linear proposto à beira do rio Paraná, Prestes Maia desenhou as projeções de um grande hotel e uma igreja. Nas proximidades da praça “G”, encontramos as projeções dos serviços ligados à saúde, com 2 ambulatórios e 1 hospital. E adjunto à praça “F” está localizado a implantação de outra escola.

O Porto das Marrecas está localizado no limite do parque à beira do rio Paraná e está integrado com os trilhos de ferrovia Alta Paulista.

Ainda na região central temos as projeções de um cinema municipal, mercados e clubes recreativos.

Nas proximidades da zona industrial, encontramos as projeções de um restaurante operário, hospedaria, creche, biblioteca pública operária e parque infantil operário. No projeto de Prestes Maia, as habitações destinadas aos operários seriam próximas dos seus locais de trabalho, seriam casas populares, residências individuais e duplas (uma por andar). Para essas residências os recuos mínimos de frente seriam de 4 metros e 8 metros de fundo. A ocupação máxima seria 35 % para lotes até 240,0 m² e 53 % para os de 280,00 m² em diante.

A topografia de Panorama é relativamente equilibrada na formação de um aclive, o ponto mais alto da cidade, a praça "C", onde encontramos o centro cívico municipal, está na altitude de 380 metros. O Porto das Marrecas, sendo o ponto mais baixo da cidade apresenta uma altitude de 320 metros. Considerando a distância aproximada de 1 km entre esses pontos há uma inclinação média de 6 % na cidade.



Corte esquemático da planta de Panorama, 1947 (Acervo: Arquivo Público do Estado de São Paulo)

A localização da linha férrea e o pátio de manobras acompanham a curva de nível na cota 340 e 345 metros, sem grandes aclives ou declives, a não ser na integração com o Porto das Marrecas quando trilho acompanha a cota de 320 metros.

Inserida na paisagem natural do rio Paraná, a própria condição do território facilitava a observação e contemplação do espaço. O projeto de Prestes Maia ensejava essa vocação que o território teria: a Paisagem sobre o Rio Paraná, e nesse aspecto, o apego estético a qualidade cênica na conformação de paisagens urbanas, apareceu determinante e prevaleceu na tomada de decisões no plano urbano.

Detalhe do bairro Turístico em Panorama, 1947 (Acervo: Arquivo Público do Estado de São Paulo)

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Resumidamente, havia o ideário de que Panorama seria a grande capital do interior paulista e que a cidade seria o berço da integração e da intermodalidade através da bacia do rio Panará, das ferrovias e das rodovias no extremo oeste de São Paulo[10].

Como assinala Trevisan (2009), a temática sobre cidades novas é pouco explorada nas faculdades de arquitetura e urbanismo no Brasil. E no mesmo raciocínio, Leme (2000), argumenta que *"o recurso à pesquisa histórica representa uma fonte privilegiada de questionamentos para a compreensão e reapropriação do presente".* Esperamos com esse artigo, ao discutir uma cidade existente e projetada integralmente por Francisco Prestes Maia, repercutir em novas frentes de investigação e análise sobre as cidades novas no Brasil e na participação dos profissionais de urbanismo e empreendedores nesse processo.

[10] Em peça publicitária publicada na Folha de São Paulo em 1950, apresentava Panorama – SP como Capital da Alta Paulista e centro da intermodalidade regional do Oeste Paulista. cf. Folha da Manhã, caderno único, página 2 de 23/12/1958

REFERÊNCIAS

HOWARD, E. Cidades-Jardins de Amanhã. São Paulo: Hucitec, 1996

LEME, Maria Cristina da Silva. "Formação do Urbanismo em São Paulo como campo de conhecimento a área de atuação profissional". Tese de Titulação, FAU/USP, São Paulo, 2000.

NEIVA, A.H. "Getúlio Vargas e o problema da imigração e da colonização". In: Revista de Imigração e Colonização, Rio de Janeiro, n.1, ano 3. 1942.

OLIVEIRA, F.L. Modelos Urbanísticos Modernos e Parques Urbanos: As relações entre urbanismo e paisagismo em São Paulo na primeira metade do século XX. Tese de Doutorado – Universitat Politécnica de Catalunya – UPC. Barcelona, 2008.

Relatório Anual Comissão de Localização da Nova Capital Federal, 1955

THEODORO.J. São Paulo de Ramos de Azevedo: da cidade colonial à cidade romântica. Anais do Museu Paulista. São Paulo, p. 201-8. 1996

SILVA, M. Ideários Urbanos. Consolidação de novas territorialidades no Oeste Paulista, análise histórica de planejamento urbano no interior de São Paulo, Panorama e Paulicéia. Arquitextos, São Paulo, ano 19, n. 220.01, Vitruvius, set. 2018.

TREVISAN, R. Cidades Novas. Tese de Doutorado. Universidade de Brasília-UnB. Brasília, 2009.

ENTREVISTA

NADALUTTI, Augusto. Entrevista realizada em 6 de setembro de 2018.

ACERVOS PESSOAIS

Manuscritos de Francisco Prestes Maia - memorial descritivo de Panorama. Acervo Profª Drª. Maria Cristina da Silva Leme.

FILHO, Nelson Noronha Gustavo. Documentos pessoais. Acervo Augusto Nadalutti. 2018

PERIÓDICOS

Entrevista dos empreendedores de Panorama. Diário de São Paulo, São Paulo, 10 de abril de 1947, p.08

Propaganda do empreendimento de Panorama. Folha da Manhã, São Paulo, 22 de junho de 1947, caderno 2, p.04

Propaganda do empreendimento de Panorama. Folha da Manhã, São Paulo, 15 de setembro de 1951, caderno "Noticiário Geral" p.02

Propaganda do empreendimento de Panorama. Folha da Manhã, São Paulo, 23 de dezembro de 1958, p.02

Editorial sobre Panorama. Folha da Manhã, São Paulo, 19 de fevereiro de 1952, caderno "economia e finanças", p. 03

WEBGRAFIA

CARPINTÉRO, Marisa Varanda Teixeira. Arte, técnica e política na trajetória de Francisco Prestes Maia. **URBANA: Revista Eletrônica do Centro Interdisciplinar de Estudos sobre a Cidade**, Campinas, SP, v. 5, n. 2, p. 20-46, jul. 2013. ISSN 1982-0569. Disponível em: <https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/urbana/article/view/8635074>. Acesso em: 18 nov. 2018. doi:https://doi.org/10.20396/urbana.v5i2.8635074.

Pronunciamento de Getúlio Vargas na inauguração de Goiânia. https://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/JK/artigos/Brasilia/ConquistaOeste Acesso em: 18 nov. 2018

http://memorialdademocracia.com.br/card/e-a-marcha-para-o-oeste Acesso em: 18 nov. 2018