



UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS
Faculdade de Engenharia Civil, Arquitetura e Urbanismo

SHEILA NAOMI GOTO

**A CONTRIBUIÇÃO DA LEI DE ARRUAMENTO 2.611 NA CONSTITUIÇÃO
DO TECIDO URBANO. SÃO PAULO 1923 - 1957**

CAMPINAS
2020

SHEILA NAOMI GOTO

**A CONTRIBUIÇÃO DA LEI DE ARRUAMENTO 2.611 NA CONSTITUIÇÃO
DO TECIDO URBANO. SÃO PAULO 1923 - 1957**

Dissertação de Mestrado apresentada à Faculdade de Engenharia Civil, Arquitetura e Urbanismo da Unicamp, para a obtenção do título de Mestra em Arquitetura, Tecnologia e Cidade, na área de Arquitetura, Tecnologia e Cidade.

Orientadora: Prof^a Dr^a Ana Maria Reis de Goes Monteiro

ESTE EXEMPLAR CORRESPONDE À VERSÃO FINAL DA DISSERTAÇÃO DEFENDIDA PELA ALUNA SHEILA NAOMI GOTO, E ORIENTADA PELA PROF^a DR^a ANA MARIA REIS DE GOES MONTEIRO.

CAMPINAS

2020

Ficha catalográfica
Universidade Estadual de Campinas
Biblioteca da Área de Engenharia e Arquitetura
Rose Meire da Silva - CRB 8/5974

G712c Goto, Sheila Naomi, 1982-
A contribuição da lei de arruamento 2.611 na constituição do tecido urbano da cidade. São Paulo 1923 - 1957 / Sheila Naomi Goto. – Campinas, SP : [s.n.], 2020.

Orientador: Ana Maria Reis de Goes Monteiro.
Dissertação (mestrado) – Universidade Estadual de Campinas, Faculdade de Engenharia Civil, Arquitetura e Urbanismo.

1. Loteamento. 2. Índice de áreas verdes. 3. Bairros. 4. Cidades-jardins. 5. Ruas. 6. Ruas - Planejamento. I. Monteiro, Ana Maria Reis de Goes, 1958-. II. Universidade Estadual de Campinas. Faculdade de Engenharia Civil, Arquitetura e Urbanismo. III. Título.

Informações para Biblioteca Digital

Título em outro idioma: The contribution of the allotments constitution of the urban fabric of the city. Sao Paulo 1923 - 1957

Palavras-chave em inglês:

Allotments

Green areas index

Neighborhoods

Garden-cities

Streets

Streets - Urban planning

Área de concentração: Arquitetura, Tecnologia e Cidade

Titulação: Mestra em Arquitetura, Tecnologia e Cidade

Banca examinadora:

Ana Maria Reis de Goes Monteiro [Orientador]

Gisela Cunha Viana Leonelli

Fábio Mariz Gonçalves

Data de defesa: 31-07-2020

Programa de Pós-Graduação: Arquitetura, Tecnologia e Cidade

Identificação e informações acadêmicas do(a) aluno(a)

- ORCID do autor: 0000-0002-6487-4167

- Currículo Lattes do autor: <http://lattes.cnpq.br/2541180317845610>

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS
FACULDADE DE ENGENHARIA CIVIL, ARQUITETURA E URBANISMO

A CONTRIBUIÇÃO DA LEI DE ARRUAMENTO 2.611 NA CONSTITUIÇÃO
DO TECIDO URBANO. SÃO PAULO 1923 - 1957

SHEILA NAOMI GOTO

Dissertação de Mestrado aprovada pela Banca Examinadora, constituída por

Prof^a. Dr^a. Ana Maria Reis de Goes Monteiro
Presidente e Orientadora/ Faculdade de Engenharia Civil, Arquitetura e Urbanismo

Prof^a. Dr^a. Gisela Cunha Viana Leonelli
UNICAMP / Faculdade de Engenharia Civil, Arquitetura e Urbanismo

Prof. Dr. Fábio Mariz Gonçalves
USP / Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP

A Ata de Defesa com as respectivas assinaturas dos membros encontra-se no SIGA/Sistema de Fluxo de Dissertação/Tese e na Secretaria do Programa.

Campinas, 31 de julho de 2020

Agradecimentos

À Prefeitura Municipal de São Paulo, por disponibilizar os dados que subsidiaram esta pesquisa.

À Profa. Dra. Ana Maria Reis de Goes Monteiro, pela orientação.

À Erica Goto, Fernando Caro e Mario Goto, pela leitura e revisão dos textos.

RESUMO

Na metade do século XX, intensificou-se o processo de expansão horizontal de São Paulo por meio dos loteamentos urbanos. De um lado, cresceram os loteamentos de classe alta na região sudoeste apoiados no sistema rodoviário e, de outro, a implantação das ferrovias e rodovias intermunicipais conformou loteamentos de classe média e classe operária que ficavam distantes do perímetro urbano. A abertura de ruas e lotes da cidade de São Paulo até 1913 foi regulamentada pelo Código de Posturas Municipais de 1886. Este estabeleceu as ruas retas e com largura mínima de 16 metros. A partir de 1913, a lei 1.666 permitiu o uso de ruas curvas e atribuiu ao município os custos para a execução do sistema viário. O anseio em urbanizar terrenos acidentados na região central, a influência dos conceitos urbanísticos das cidades-jardins inglesas trazidos pela Companhia City, a renovação dos princípios de salubridade nas moradias e a urgência em desonerar os gastos públicos para a execução do sistema viário culminou na aprovação da lei 2.611 em 1923. Esta estabeleceu: o plano geral do loteamento, a hierarquia viária, a dimensão mínima dos lotes, a taxa de ocupação máxima, o recuo entre as edificações, implantação das áreas verdes e atribuiu parte dos custos de execução do sistema viário ao setor privado. Neste sentido, o presente trabalho buscou apresentar o quadro do momento em que se deu a aprovação da lei 2.611 e as suas implicações na constituição do tecido urbano da cidade de São Paulo no período entre 1923 e 1957. O recorte temporal corresponde ao período de vigência da legislação, sendo os parâmetros de reserva de áreas verdes alterados em 1957 com a lei 5.261. Para tanto, analisaram-se as fontes primárias dos principais envolvidos na redação da lei e inventariaram-se os loteamentos a partir do banco de dados disponibilizados pela Secretaria de Licenciamento da Prefeitura Municipal de São Paulo. Neste período, licenciaram-se 580 loteamentos que alteraram a paisagem urbana de São Paulo ao permitir a ocupação de terrenos montanhosos.

Palavras-chave: loteamento; áreas verdes; lei 2.611; bairros-jardins; São Paulo.

ABSTRACT

In the middle of the 20th century, the horizontal expansion process of San Paulo intensified through urban subdivisions. On the one hand, the high-class subdivisions in the southwest region grew, supported by the road system, and on the other, the implantation of the intercity railways and highways conformed to the middle-class and working-class subdivisions that were far from the urban perimeter. The opening of streets and lots in the city of San Paulo until 1913 was regulated by the Municipal Postures Code of 1886. This established straight streets with a minimum width of 16 meters. As of 1913, Law 1,666 allowed the use of curved streets and attributed the costs of implementing the road system to the municipality. The desire to urbanize rough terrain in the central region, the influence of the urbanistic concepts of English Garden-cities brought by the Companhia City, the renewal of the principles of wholesomeness in housing and the urgency to relieve public spending for the execution of the road system culminated in the approval of law 2,611 in 1923. This established: the general plan of the subdivision, the road hierarchy, the minimum size of the lots, the maximum occupancy rate, the setback between buildings, the implantation of free spaces and allocated part of the costs of implementing the system road to the private sector. In this sense, the present work sought to present the framework of the moment in which the law 2,611 was approved and its implications for the constitution of the urban fabric of the city of San Paulo in the period between 1923 and 1957. The time frame corresponds to the period of validity of the legislation, with the parameters for the reservation of free spaces changed in 1957 with the law 5,261. For this purpose, the primary sources of the main parties involved in drafting the law were analyzed and the subdivisions were inventoried from the database provided by the Licensing Secretariat of the Municipality of San Paulo. During this period, 580 subdivisions were licensed that changed the urban landscape of San Paulo by allowing the occupation of mountainous lands.

Key words: allotments; green areas; regulation n° 2.611; garden-city; San Paulo.

LISTA DE FIGURAS

| | |
|--|----|
| Figura 1 - Tecido dos loteamentos - mapas de 1897, 1924 e 1957. | 19 |
| Figura 2 - Mapa com a ocupação da cidade de São Paulo entre 1822 e 1949. | 20 |
| Figura 3 - Linha do tempo: Victor da Silva Freire e Anhaia Mello. | 21 |
| Figura 4 - Linha do tempo: Freire, Mello, Companhia City e legislações. | 23 |
| Figura 5 - Mapa de São Paulo de 1868. | 28 |
| Figura 6 - Mapa de São Paulo - Área urbana e os núcleos afastados em 1897. | 29 |
| Figura 7 - Regiões leste e sudeste - mapa de São Paulo de 1916. | 32 |
| Figura 8 - Planta de loteamento da Villa Prudente. | 33 |
| Figura 9 - Regiões noroeste e norte - mapa de São Paulo de 1916. | 34 |
| Figura 10 - Propaganda da Vila Pompeia. | 35 |
| Figura 11 - Regiões sul e sudoeste - mapa de São Paulo de 1916. | 36 |
| Figura 12 - Áreas verdes - mapa de São Paulo de 1881. | 38 |
| Figura 13 - Mapa da cidade de São Paulo - 1916. | 40 |
| Figura 14 - Regiões sudoeste e sul - Planta da Cidade de São Paulo - 1924. | 43 |
| Figura 15 - Propagandas do loteamento Vila Helena. | 45 |
| Figura 16 - Propaganda do loteamentos Planato Paulista. | 46 |
| Figura 17 - Regiões norte e nordeste- Planta da Cidade de São Paulo - 1924. | 47 |
| Figura 18 - Propaganda do loteamento Jardim Japão. | 48 |
| Figura 19 - Região noroeste - Planta da Cidade de São Paulo de 1924. | 49 |
| Figura 20 - Propaganda do loteamento Alto da Lapa. | 51 |
| Figura 21 - Regiões leste e sudeste - Planta da Cidade de São Paulo de 1924. | 52 |
| Figura 22 - Planta da cidade de São Paulo - 1924. | 53 |
| Figura 23: Projeto de Alexande de Albuquerque (1910) - As Novas Avenidas de São Paulo. | 59 |
| Figura 24: Projeto da Diretoria de Obras Municipais. | 60 |
| Figura 25: Rua irregular na cidade de Nuremberg. | 62 |
| Figura 26: Trabalho apresentado por Eugéne Hérnad na exposição de 1900. | 62 |
| Figura 27: Projeto de Camillo Sitte para a cidade de Viena. | 63 |
| Figura 28: Dois Projetos para o bairro de Darmstadt, Alemanha. | 63 |
| Figura 29: Áreas verdes em Paris e Londres. | 64 |
| Figura 30: Planta do bairro de Notting Hill de 1855. | 65 |
| Figura 31: Quadras de Rotterndam, Bremen e São Paulo. | 67 |
| Figura 32: Dimensões das quadras indicadas por Joseph Stübben. | 68 |

| | |
|--|-----|
| Figura 33: Os tipos de quadras. | 68 |
| Figura 34: Retalhamento das quadras primitivas da Filadélfia. | 69 |
| Figura 35: Habitações de 3 pavimentos em Berlim. | 69 |
| Figura 36: Urbanização do bairro de Indische Buurt, entre 1909 a 1911. | 70 |
| Figura 37: Planta do Jardim América. | 73 |
| Figura 38- Possível espacialização do Plano geral do loteamento - artigos 2º e 3º da lei 2.611 de 1923. | 85 |
| Figura 39 - Possível espacialização da porcentagem de áreas verdes nos loteamentos com área acima de 40 mil m ² - artigo 8º da lei 2.611 de 1923. | 86 |
| Figura 40 - Possível espacialização das regras sobre as classificações viárias - artigo 9º da lei 2.611 de 1923. | 87 |
| Figura 41 - Possível espacialização das regras sobre as vias públicas - artigos 11º ao 17º da lei 2.611 de 1923. | 88 |
| Figura 42 - Possível espacialização das regras estabelecidas para os lotes e construções - artigos 25 ao 27 da lei 2.611 de 1923. | 89 |
| Figura 43 - Possível espacialização das regras estabelecidas para a contribuição do calçamento - artigos 28 da lei 2.611 de 1923. | 90 |
| Figura 44 - Legislações de arruamento entre 1886 - 1972. | 92 |
| Figura 45 - Diferença entre loteamento orgononal e as células residenciais. | 93 |
| Figura 46 - Esquema viário de Berlim e Moscou elaborado por Eugéne Hénard. | 97 |
| Figura 47 - Esquema viário proposto para São Paulo. | 98 |
| Figura 48 - Localização das Indústrias na cidade de São Paulo e municípios vizinhos – 1957 | 100 |
| Figura 49 - Propagandas de venda de terrenos nos loteamentos Parque Novo Mundo e Parque São Domingos. | 102 |
| Figura 50 - Número e localização dos loteamentos aprovados por ano no período entre 1923 e 1957. | 103 |
| Figura 51 - A evolução espacial e os setores responsáveis pelos loteamentos licenciados no período entre 1923 e 1957. | 105 |
| Figura 52 - Loteamento Sumaré. | 107 |
| Figura 53 - Propagandas do loteamento Nova Manchester. | 108 |
| Figura 54 - Loteamentos licenciados no período entre 1923-1940. | 109 |
| Figura 55 - Propagandas do loteamento industrial Jaguaré. | 110 |
| Figura 56 - Propagandas dos loteamentos da Companhia City. | 111 |
| Figura 57 - Propagandas do loteamento Cidade Patriarca. | 112 |

| | |
|--|-----|
| Figura 58 - Propaganda do Bosque da Saúde. | 113 |
| Figura 59 - Propagandas do loteamento Jardim São Bento. | 114 |
| Figura 60 - Loteamentos licenciados no período entre 1941-1950. | 115 |
| Figura 61 - Propagandas do loteamento Interlagos. | 116 |
| Figura 62 - Loteamentos licenciados no período entre 1941-1950. | 118 |
| Figura 63 - Mapa dos loteamentos implantados no período entre 1923 e 1957. | 120 |
| Figura 64 - Loteamentos com área acima de 1 km ² - 1923 a 1957. | 124 |
| Figura 65 - Loteamentos com área entre 0,5 e 1 km ² - 1923 a 1957. | 125 |
| Figura 66 - Vias arteriais dos loteamentos Alto de Pinheiros (região sudoeste), e Parque Buturussu (região leste). | 127 |
| Figura 67 - Loteamento Parque Novo Mundo. | 128 |
| Figura 68 - Loteamentos Cidade São Mateus, Novo Broklim Paulista, Vila Maria e Jardim Leonor. | 129 |
| Figura 69 - Número de loteamentos de acordo com o tipo de malha viária. | 130 |
| Figura 70 - Loteamentos de traçado geométrico. | 131 |
| Figura 71 - Loteamentos de traçado retangular e orgânico. | 132 |
| Figura 72 - Propaganda do loteamento Pacaembú. | 133 |
| Figura 73 - Exemplo de loteamentos com uso de jardins entre o sistema viário e o lote residencial. | 134 |
| Figura 74 - Exemplo de áreas verdes distribuídas em praças e parques. | 134 |
| Figura 75 - Exemplo de loteamentos em terrenos de topografia acentuada e curso d'água. | 135 |
| Figura 76 - Porcentagem de áreas verdes nos loteamentos com área acima de 0,5 km ² . | 136 |
| Figura 77 - Quadras do loteamento Indianópolis e Novo Broklim Paulista. | 137 |
| Figura 78 - Quadras retangulares. | 138 |
| Figura 79 - Quadras orgânicas. | 139 |
| Figura 80 - Quadras com jardins internos. | 140 |
| Figura 81 - Quadras industrial. | 140 |
| Figura 82 - O tipo das quadras nos loteamentos com área acima de 0,5 km ² . | 141 |
| Figura 83 - Configuração da quadra padrão de São Paulo no início do século XX. | 142 |
| Figura 84 - Composição das quadras e lote padrão. | 142 |
| Figura 85 - A ocupação nos lote nos arruamentos com área acima de 0,5 km ² . | 143 |

LISTA DE TABELAS

| | |
|---|-----|
| Tabela 1 - Área construída por perímetro da cidade de São Paulo - 1923. | 82 |
| Tabela 2 - Número e área dos loteamentos licenciados por período. | 147 |

SUMÁRIO

| | |
|--|-----|
| Resumo | 6 |
| Abstract | 7 |
| Introdução | 13 |
| Materiais e métodos | 17 |
| 1. São Paulo entre 1875 e 1923 | 26 |
| 2. Os eventos que precederam a lei 2.611 de 1923 | 54 |
| 3. A lei de arruamento 2.611 de 1923 | 77 |
| 4. Os loteamentos licenciados entre 1923 e 1957 | 94 |
| 5. O desenho dos loteamentos e a lei 2.611 | 121 |
| Considerações Finais | 145 |
| Referências | 150 |
| Anexos | 162 |

INTRODUÇÃO

No final do século XIX iniciava-se o desenvolvimento urbano da cidade de São Paulo. A malha ferroviária¹, estabelecida a partir de 1867 com a implantação da Estrada de Ferro Inglesa, ocupou as várzeas dos rios Tamanduateí e Tietê, e estendeu-se nas planícies da região leste (MORSE, 1970, p. 250). Ao mesmo tempo, entre 1872 e 1900, a população passou de 35 mil para 240 mil habitantes², as indústrias foram instaladas nos leitos das ferrovias e cresceram os investimentos na região central. As antigas chácaras do entorno eram parceladas e davam lugar aos bairros residenciais e industriais. Na região sudoeste, atravessando o vale do Anhangabaú, formaram-se os arruamentos de Campos Elíseos, Higienópolis, Avenida Paulista, enquanto nas regiões leste e sudeste desenvolveram-se os bairros industriais na região do Brás e Mooca. Outro polo de desenvolvimento foram os antigos núcleos coloniais, como o de Santo Amaro, Santana, Penha, São Miguel, Pinheiros e Nossa Senhora do Ó. As ferrovias locais e intermunicipais passaram a interligar os bairros afastados da região central, enquanto novos loteamentos eram conformados ao longo das estradas de ferro.

As legislações que trataram do parcelamento até o século XX foram os Códigos de Posturas Municipais de 1875 e 1886. Ambas estabeleceram a malha ortogonal, com edificações alinhadas e ruas retas de 16 metros de largura. Os loteamentos, mesmo parcelados por diferentes empreendedores, configuraram malhas urbanas uniformes, tendo a ocupação das quadras e os aspectos paisagísticos o papel de diferenciar os arruamentos. Os bairros de Higienópolis e Avenida Paulista, por exemplo, foram concebidos no final do século XIX, com parques particulares, avenidas arborizadas e casarões inseridos em grandes lotes ajardinados³. Por outro lado, em outras regiões da cidade formaram-se as vilas com lotes estreitos e compridos que abrigaram a classe média e operária.

Na primeira década do século XX iniciaram-se as discussões sobre os projetos de embelezamento e expansão urbana da capital. Nestes debates os engenheiros paulistanos apresentaram projetos apoiados em conceitos importados da Europa. De um lado, Alexandre de Albuquerque e Samuel das Neves defenderam a reformulação do tecido urbano através de ações similares ao de Haussmann em Paris e, de outro, Victor da Silva Freire e Joseph Bouvard valorizaram a relação entre a cidade nova e a existente, seguindo os ensinamentos de Camillo Sitte, Joseph Stübben e Eugène Hérnard (SIMÕES, 1990).

O projeto de Melhoramento de São Paulo resultou em um conjunto de textos publicados em 1911 por Victor da Silva Freire, diretor do setor de obras municipais no período entre 1899 e 1926, sobre urbanismo e o projeto para o Vale do Anhangabaú (CAMPOS, 1998, p. 81). O apreço pelo urbanismo de Sitte e Stübben foram reforçados nos textos que mencionaram o traçado viário pitoresco dos projetos elaborados por estes autores. Naquele ano foi contratado o plano urbano de Bouvard. No relatório de projeto o arquiteto

1 A implantação da ferrovia em 1867 reforçou a divisão territorial entre a camada popular no sentido leste e os bairros de classe alta do lado oeste (VILLAÇA, 2007, p.114 a 118).

2 Segundo dados do IBGE de 2010.

3 Os recuos destes bairros foram garantidos por meio de legislações específicas (ROLNIK, 2007, p. 46).

francês mostrou-se contrário ao urbanismo de ruas ortogonais, com traçado xadrez, devido às restrições que esta malha impunha ao desenvolvimento urbano da cidade de São Paulo (SIMÕES, 1990).

O urbanismo pitoresco, com áreas verdes e ruas curvas surgiu nos bairros paulistanos através da empresa de capital francês e inglês *City Improvements Freehold of San Paulo Company* a partir de 1915. A companhia contratou os arquitetos Raymond Unwin e Barry Parker, responsáveis pelo projeto da primeira cidade-jardim inglesa de Letchworth (1903), para elaborar os primeiros projetos de loteamento (BACELLI, 1982). Na planta da cidade de São Paulo de 1916 foi gravado o projeto do loteamento Jardim América, projetado pelos arquitetos ingleses com ruas curvas, praças e quadras ajardinadas. Estes bairros-jardins passaram a contrastar com malha ortogonal predominante até aquele momento.

A mudança do pensamento urbanístico resultou na revisão gradual das legislações de arruamento. Em 1913, de forma tímida, a lei 1.666 permitiu o uso de ruas curvas. Mesmo assim, como a largura de 16 metros da rua foi mantida, a flexibilização da configuração da via não foi suficiente para viabilizar o parcelamento dos terrenos de encosta que estavam localizados no perímetro urbano, como as terras do Pacaembú que pertenciam à Companhia City.

A ruptura com forma tradicional de parcelamento ocorreu a partir de 1923 com a lei de arruamento 2.611. Diferente das legislações anteriores, essa lei passou a licenciar um plano conjunto do loteamento, estabelecendo porcentagens mínimas para o sistema viário e áreas verdes, dimensões mínimas dos lotes, bem como regras construtivas.

Parte dos conceitos que permearam a lei eram praticados nos loteamentos da Companhia City, como as regras construtivas, de uso e ocupação do solo⁴, e pelas premissas de higiene edilícias estabelecidas no Código de Obras de 1920. Com isso, a lei de 1923 deu continuidade ao modelo urbano que emergia na cidade de São Paulo e incorporou as regras construtivas, as quais se aproximavam dos conceitos urbanos apresentados nos textos de Freire (1914 e 1918). Ainda assim, a lei permitiu o uso de ruas residenciais – com 8 metros de largura – e possibilitou a configuração de um tecido urbano irregular em terrenos de declive, com quadras alongadas e de baixa permeabilidade.

Até a década de 1950, tanto nos bairros nobres como nos operários, muitos projetos de loteamentos se apoiaram nos conceitos das cidades-jardins. Além dos planos de Barry Parker para a Companhia City, o engenheiro Jorge Macedo Vieira, que havia trabalhado com Parker, projetou bairros como Vila Nova Manchester, Parque da Mooca, Jardim Japão, os quais eram destinados à classe média e operária (KAWAI, 2001 e BONFATO, 2008). Outros parcelamentos, como Sumaré, Centro Industrial e Residencial Jaguaré, Interlagos, Vila Albertina, Vila Parque Jabaquara, Alto do Ipiranga e Parque São Domingos também adotaram desenhos que se aproximaram dos bairros-jardins.

4 As regras de uso e ocupação dos lotes, estabelecidas pela Companhia City, eram impostas aos futuros moradores (BACELLI, 1982). Estas regras se assemelham àquelas estabelecidas nos atuais condomínios fechados que são implantados nas cidades brasileiras.

A segunda metade do século XX foi marcada pela implantação do Plano de Avenidas de Prestes Maia e a consolidação do sistema rodoviário. A industrialização foi impulsionada pelo aumento do fornecimento de energia elétrica, principalmente, após a retificação do rio Pinheiros e a construção do sistema Billings pela *Companhia Light and Power*. A estrutura rodoviária permitiu a ampliação do sistema de transporte por meio dos ônibus, os quais passaram a alcançar regiões mais distantes. Além da malha ferroviária, as rodovias intermunicipais começaram a abrigar as indústrias e os bairros operários no seu entorno.

A transformação econômica atraiu imigrantes que vinham do campo ou de outras regiões do país. Segundo dados do IBGE, a população que era de 579 mil habitantes em 1920 atingiu mais de 2 milhões em 1950. Boa parte passou a servir de mão de obra nas indústrias, construção civil, serviços, ao mesmo tempo, movimentou o setor imobiliário. As políticas públicas passaram a estimular a produção de moradias. Em 1937 o governo federal passou a incentivar a venda de lotes à prestação e em 1942 o governo estadual publicou a primeira versão da lei do inquilinato (BONDUKI, 1999, p. 288-289).

O crescimento populacional e as leis de incentivo à casa própria movimentaram o mercado imobiliário de parcelamento do solo, com um expressivo aumento na produção de loteamentos urbanos. Se entre 1923 e 1950 foram licenciados 156 loteamentos, no período entre 1951 e 1957 este número chegou à 424, sendo estes equivalentes a 65% da área parcelada no período entre 1923 e 1957⁵.

A divisão entre os bairros de alto padrão de um lado e os operários de outro, estabelecida no final do século XIX com a implantação das ferrovias, deu continuidade nos períodos anteriores. Os bairros-jardins compostos por casas isoladas, ainda na região sudoeste, atravessaram o rio Pinheiros e se alojaram no entorno do Jockey Club e Cidade Universitária. Os bairros de classe média e operária, por outro lado, afastaram-se cada vez mais da região central, tendo a zona leste abrigado os loteamentos de grande porte, isolados e carentes de infraestrutura básica.

Enquanto os parcelamentos da região sudoeste permaneceram com o padrão dos bairros-jardins, os demais loteamentos passaram a tratar em um segundo plano da qualidade urbanística dos bairros. As glebas eram concebidas visando a maior lucratividade, assim, adotava-se a dimensão mínima do lote, quadras alongadas, áreas verdes em sobras de terreno e o predomínio de ruas locais.

Neste sentido, o presente trabalho buscou apresentar o quadro em que se deu a aprovação da lei de arruamento 2.611 e as suas implicações na constituição do tecido urbano da cidade de São Paulo no período entre 1923 e 1957. A dissertação foi dividida em cinco capítulos, os quais abordam de forma cronológica as alterações no tecido urbano da cidade de São Paulo e a influência das legislações urbanísticas nesse processo. No capítulo 1, apresenta-se o período em que intensificou a urbanização da capital paulistana, as mudanças nas legislações de arruamento e os bairros implantados no período entre 1875 e 1923. No

5 Dados levantados extraídos a partir do perímetro dos loteamentos (ARR e AU), fornecidos pela Secretaria de Licenciamento da Prefeitura Municipal de São Paulo (SEL-PMSP) e informações constantes nos Croquis Patrimoniais. Vale destacar que este número estava relacionado ao grande número de loteamentos regularizado, principalmente, devido à extinção das ruas particulares e a regularização de uma grande quantidade de viários a partir de 1953 com a lei nº 4.371.

capítulo 2, analisa-se os textos sobre a introdução do urbanismo de Camillo Sitte, Joseph Sübben e Raymond Unwin no período que antecedeu à lei 2.611 e o envolvimento de Joseph Bouvard, Vitor da Silva Freire e Barry Parker em assuntos que nortearam redação desta. No capítulo 3, apresenta-se o projeto de lei n° 30 protocolado por Anhaia Mello em 1920 até as características dos 42 artigos que constituíram a lei 2.611 em 1923. No capítulo 4, discorreu-se sobre as transformações urbanas, as políticas habitacionais e os loteamentos implantados no período entre 1923 e 1957. Por fim, no capítulo 5, busca-se a relação entre as regulamentações instituídas pela lei 2.611 e as características urbanísticas destes loteamentos.

Materiais e métodos

O objetivo desta pesquisa foi apresentar o quadro em que se deu a aprovação da lei de arruamento 2.611 e as suas implicações na constituição do tecido urbano da cidade de São Paulo no período entre 1923 e 1957. Para tanto, adotou-se a metodologia documental, restringindo-se ao recorte temporal entre 1923 e 1957, coincidente à vigência da lei⁶. As principais fontes de pesquisas foram as secundárias, visto o grande número de trabalhos que abordou indiretamente este assunto, e as primárias, para identificar os conceitos urbanísticos que permearam a lei e, posteriormente, para inventariar os loteamentos licenciados no período de estudo.

A revisão bibliográfica desta pesquisa restringiu-se aos pesquisadores que trataram do loteamento urbano na cidade de São Paulo do século XX. Nos estudos históricos, que se referem a produção da cidade por meio dos loteamentos urbanos, destaca-se Grostein (1987) pelo levantamento das legislações de aprovação e regularização dos arruamentos, além de relatar a prática de implantação dos loteamentos clandestinos, que posteriormente eram anistiados pelo setor público. Bacelli (1982) e Wolff (2000), por outro lado, estudaram a implantação dos loteamentos da Companhia City, que visavam um público de maior poder aquisitivo, e a introdução do modelo de urbanização dos bairros-jardins. Andrade (1998), ainda nos loteamentos da Companhia City, tratou dos projetos do arquiteto inglês Barry Parker para São Paulo entre 1917 a 1918. Kawai (2000) e Bonfato (2008) estudaram a influência do modelo cidade-jardim nos projetos de Jorge Macedo Vieira, a primeira levantou os loteamentos de traçado curvo da cidade de São Paulo na primeira metade do século XX e o segundo estudou a cidade de Águas de São Pedro.

Simões (1990, 2003), Campos (1999) e Costa (2011) estudaram a produção intelectual de Victor da Silva Freire e o cenário em que se deram as discussões teóricas. Bacelli (1982) descreveu a contribuição de Freire e Bouvard na escolha dos terrenos adquiridos pela Companhia City. D' Elboux (2015) estudou o vínculo entre Bouvard e a Companhia City e Simões (2016) analisou a relação entre o loteamento do Pacaembú e a lei 2.611.

As fontes primárias utilizadas nesta pesquisa consistiram em documentos históricos e levantamentos atuais da cidade de São Paulo. A primeira parte da pesquisa concentrou-se em levantar as informações do período de estudo, 1923 e 1957, sendo necessário retornar ou avançar alguns anos para precisar conceitos e eventos relacionados. Neste sentido, foram consultados os periódicos de engenharia, as atas da Câmara Municipal de São Paulo entre 1920 e 1923, mapas da cidade de São Paulo entre 1868 e 1957, legislações municipais, artigos e propagandas publicadas nos jornais O Estado de São Paulo e Folha de São Paulo.

Posteriormente, com objetivo de inventariar os loteamentos licenciados no período entre 1923 e 1957, foram consultados os bancos de dados atuais da cidade de São Paulo. A Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento da Prefeitura Municipal de São Paulo (SMUL) cedeu, para este estudo, o perímetro de todos os arruamentos e loteamentos da cidade. No entanto, para delinear apenas os loteamentos implan-

6 Neste estudo, considerou-se o período entre 1923 e 1957, pois, a partir de 1957 as regras de doação das áreas verdes foram alteradas pela lei n. 5.261.

tados no período de estudo, foram consultados os dados oficiais disponíveis em SMUL, como o Relatório de Áreas Livres, Croqui Patrimoniais e levantamentos aerofotogramétricos de 1930, 1954 e 1958.

OS ASPECTOS FÍSICOS DA EXPANSÃO HORIZONTAL POR MEIO DOS LOTEAMENTOS E A RELAÇÃO ENTRE A CONSTRUÇÃO DA CIDADE E AS LEGISLAÇÕES DE ARRUAMENTO

O estudo teve início em 1875, sendo marcado pela publicação do Código de Posturas Municipais e a implantação do sistema ferroviário na capital. Buscou-se assimilar a relação entre as legislações de arruamento e a malha urbana da cidade. Os loteamentos aprovados até 1913 tinham o traçado ortogonal devido às exigências dos Códigos de Posturas Municipais de 1875 e 1886. No mapa de 1916, posterior à lei 1.666 de 1913, percebe-se a implantação dos primeiros loteamentos de traçado sinuosos e com áreas verdes, como o Jardim América e o Jardim Europa. Esse modelo de loteamento intensificou-se no mapa de 1924, posterior à lei 2.611, sendo aplicado em outras regiões da cidade (Figura 1).

Figura 1 - Tecido dos loteamentos - mapas de 1897, 1924 e 1957.



1897
arruamentos de traçado ortogonal

1924
arruamentos de traçado curvo e áreas verdes

1957
arruamentos de traçado curvo, áreas verdes e ocupação em terrenos de topografia acidentada

Legenda:

 loteamentos de traçado curvo e áreas verdes

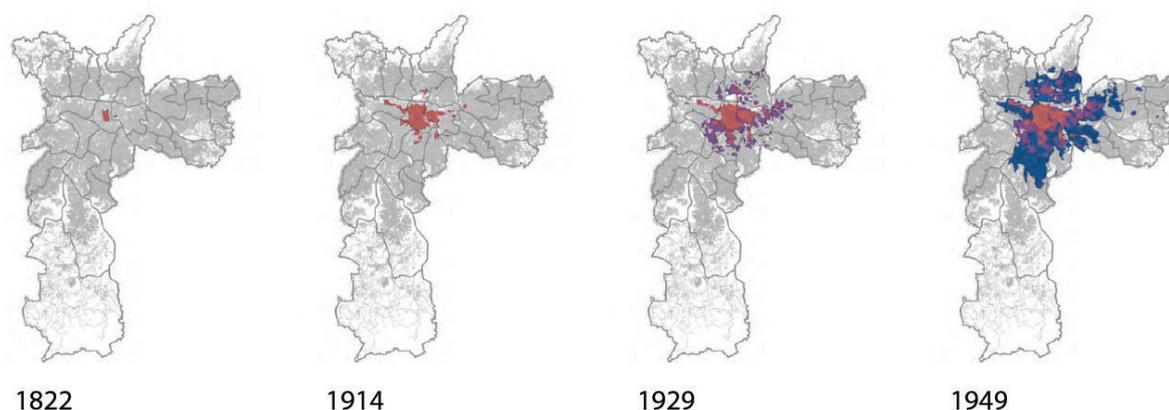
 loteamentos de traçado curvo, áreas verdes e a ocupação em terrenos de topografia acidentada

Fonte: imagens extraídas da Planta da Capital de São Paulo, organizada sob a direção de Gomes Cardim, 1897; Planta da Cidade de São Paulo mostrando todos os arrebaldes e terrenos arruados, 1924; Planta de São Paulo elaborada pela SAGMACS, 1957.

Os mapas antigos da cidade de São Paulo foram localizados no acervo digital do Arquivo Histórico do Município de São Paulo, no Arquivo Público do Estado de São Paulo, no arquivo da Biblioteca da FAU-USP e no site da Secretaria de Licenciamento e Urbanismo da Prefeitura Municipal de São Paulo (SMUL).

Nos assuntos que abordaram a expansão horizontal da cidade no período entre 1875 e 1957, as principais referências foram o geógrafo Langenbuch (1971), o historiador Morse (1970) e o arquiteto e urbanista Toledo (1983). Para os aspectos particulares dos bairros foram consultados os livros da coleção História dos bairros de São Paulo e as propagandas de loteamentos publicadas nos jornais O Estado de São Paulo e Folha de São Paulo. Langenbuch (1971) destacou a relação entre os sistemas de transportes e as características dos loteamentos. No final do século XIX e início do século XX, o sistema ferroviário permitiu o desenvolvimento de bairros afastados da malha urbana e de uso industrial, como a Lapa, a Vila Anastácio, o Ipiranga e a Vila Prudente. Por outro lado, os trens locais, posteriormente substituídos pelos bondes elétricos, impulsionaram a urbanização de bairros com características residenciais na região da Cantareira e no eixo entre as cidades de São Paulo a Santo Amaro. Na década de 1940, a rodovia possibilitou o transporte por meio dos automóveis e dos ônibus, construíram-se as autoestradas intermunicipais e formaram-se os bairros periféricos (Figura 2).

Figura 2 - Mapa com a ocupação da cidade de São Paulo entre 1822 e 1949



Fonte: imagem elaborada a partir dos mapas disponíveis em: http://smul.prefeitura.sp.gov.br/historico_demografico/index.php. Data de acesso: 28/12/2017.

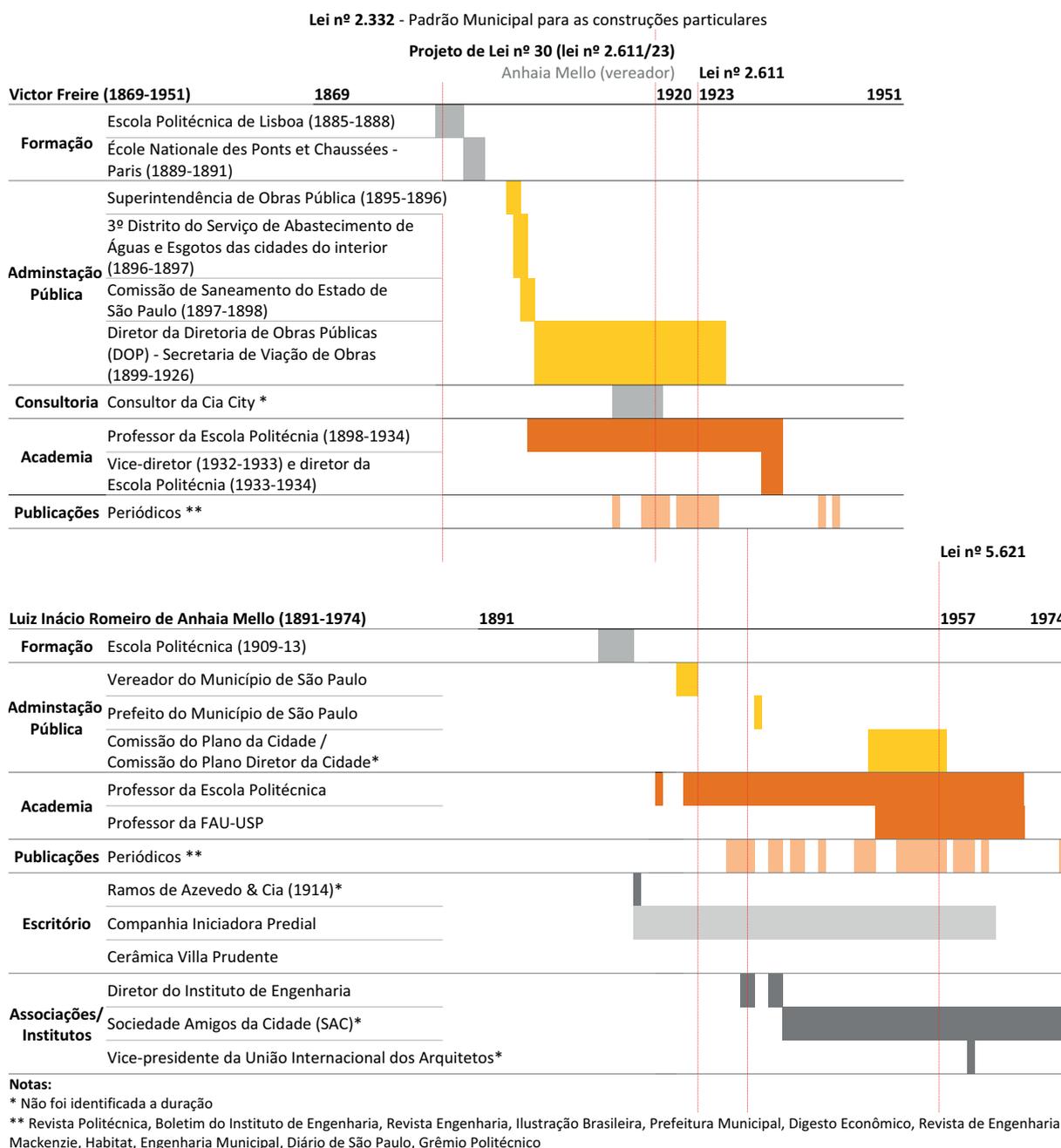
OS CONCEITOS URBANOS QUE PRECEDERAM A LEI DE ARRUAMENTO 2.611

O estudo dos debates sobre os planos e regulamentações urbanas da cidade de São Paulo, nos períodos anteriores à 1923, foram primordiais para analisar os interesses e conceitos urbanísticos que nortearam a lei. Identificou-se, na tese de doutorado de Grostein (1987, p.144), que um dos autores do projeto de lei foi Anhaia Mello, com o discurso publicado na ata da Câmara Municipal de 1920. Por outro lado, outros autores – Andrade (1998), Bacelli (1983), Campos (1998), Simões (2016) – sugeriram a possível relação entre Victor da Silva Freire e Companhia City na implementação na lei de loteamento de 1923.

Inicialmente desenvolveu-se a linha do tempo (Figura 3), com o objetivo de traçar a relação entre Victor da Silva Freire, Anhaia Mello e as principais legislações municipais do período. O diagrama foi elaborado a partir de dados de Freire e Mello, apresentado por Leme (1999), como sua carreira e publicações em periódicos. Freire foi Diretor de Obras Municipais por 37 anos, entre 1899 e 1926, tendo participado do projeto de Melhoria de São Paulo, entre 1904 e 1911, e na elaboração do Código de Obras de 1920 (lei

nº 2.332). Em 1920, Mello ocupou o cargo de vereador na Câmara Municipal de São Paulo, em 1930 e 1931, foi prefeito da cidade de São Paulo. Ambos lecionaram na Escola Politécnica de São Paulo e publicaram artigos relacionados à disciplina de urbanismo.

Figura 3 - Linha do tempo: Victor da Silva Freire e Anhaia Mello.



Fonte: quadro elaborado a partir de dados extraídos de Leme (1999) e Bacelli (1983).

Na Biblioteca da Câmara Municipal de São Paulo, foram consultadas as atas do período entre 1920 e 1923⁷, localizando-se o discurso de Mello no momento da apresentação do projeto n. 30 de 1920 e poucas

⁷ As atas da Câmara Municipal de São Paulo. Disponíveis em: <http://www.camara.sp.gov.br/memoria/atas-e-anais-da-camara-municipal-2/>.

manifestações nos períodos posteriores. Na biblioteca da Escola Politécnica de São Paulo, foram realizadas as pesquisas de publicações de Mello nos periódicos de engenharia, resultando apenas em artigos posteriores a 1927⁸. No Arquivo Histórico Municipal, foram pesquisados os arquivos oficiais entre 1920 e 1923, como processos administrativos e ofícios, que elucidassem sobre os agentes municipais envolvidos no esboço da legislação. Nestas pesquisas não foram localizadas fontes primárias acerca da legislação de arruamento.

A dissertação de Bacelli (1982), sobre o Jardim América, apresentou um material detalhado sobre o processo de implantação dos loteamentos da Companhia City em São Paulo e o envolvimento do engenheiro Victor da Silva Freire e do arquiteto Joseph Bouvard no início dessas atividades. Andrade (1998), por outro lado, estudou o arquiteto Barry Parker no período em que residiu em São Paulo, entre 1917 e 1919, publicando fontes primárias, como as cartas que Parker encaminhou à Freire pelas quais relatou as limitações da legislação de arruamento vigente.

Assim, foram levantadas as publicações de Freire nas bibliotecas de Engenharia da Escola Politécnica de São Paulo e Instituto de Engenharia de São Paulo, bem como no acervo digital do jornal O Estado de São Paulo. Nos textos de Freire, percebe-se o conhecimento do engenheiro sobre os assuntos em pauta nos congressos internacionais de urbanismo, salubridade e habitação. Freire defendeu o urbanismo de Camillo Sitte, aplicado nas cidades alemãs, holandesas e inglesas, em detrimento do modelo francês de Haussmann. Além disso, o autor mostrou-se favorável ao padrão de loteamento que a Companhia City objetivava implantar na cidade de São Paulo a partir de 1914.

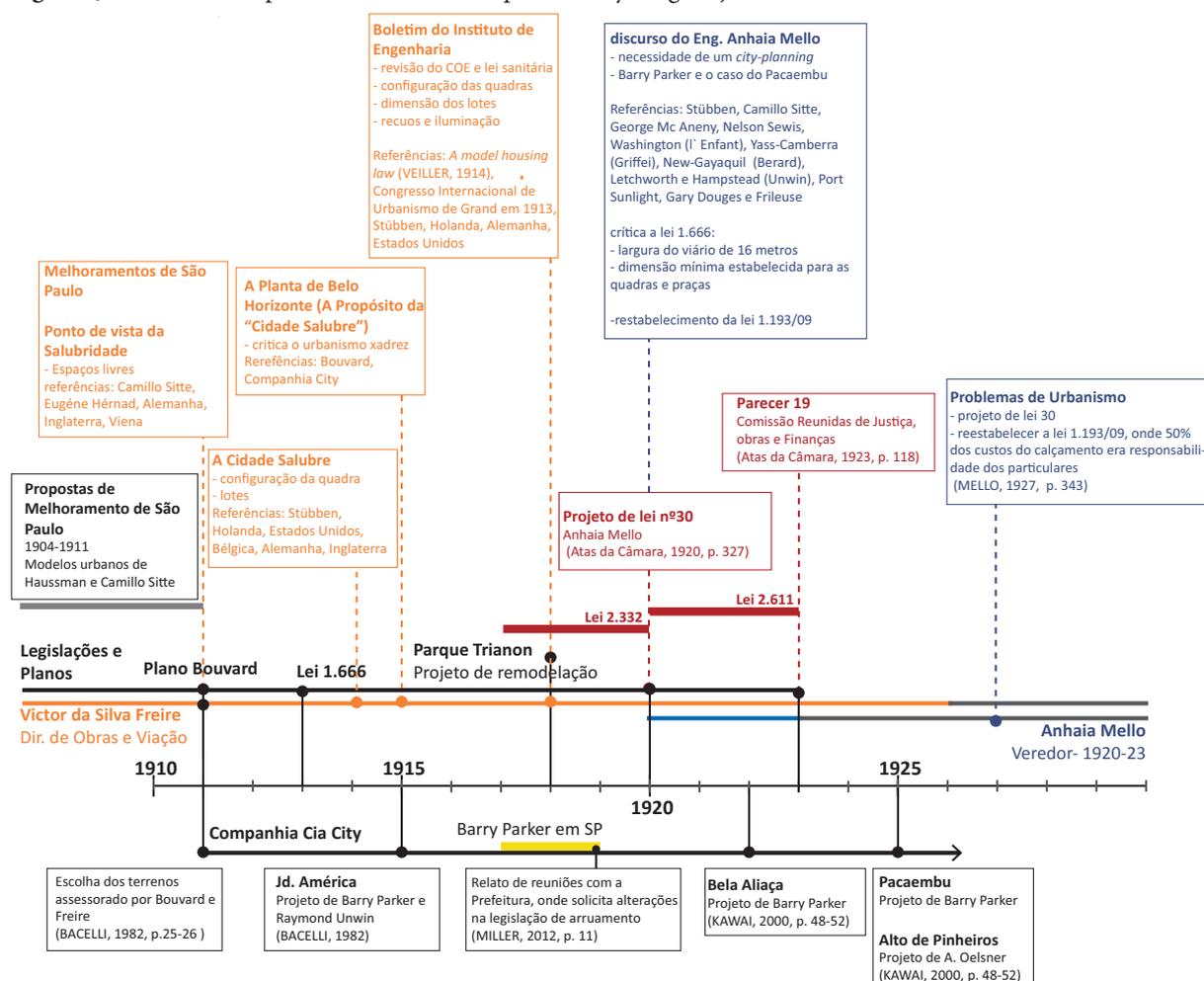
As literaturas sobre os empreendimentos da Companhia City demonstraram a relação entre os loteamentos bairros-jardins e as regulamentações apresentadas na legislação de arruamento em 1923. A flexibilização na legislação 1.666 de 1913, com a possibilidade da via curva, e a lei 2.611 em 1923, com o uso da hierarquia viária e das quadras alongadas, eram parâmetros urbanos que viabilizaram a implantação de loteamentos em áreas de declive, como o Pacaembú. Além disso, destacaram-se os parâmetros urbanísticos que determinaram o uso residencial e a baixa taxa de ocupação dos lotes, além do emprego das áreas verdes na composição do desenho urbano.

Ainda assim, a segunda linha do tempo mostrou a relação entre Victor da Silva Freire, Anhaia Mello, Joseph Bouvard, Barry Parker, o plano de Melhoramento da cidade de São Paulo, a Companhia City e as legislações municipais (Figura 4).

As pesquisas mencionadas acima resultaram nos capítulos 2 e 3 deste trabalho, em que se apresentou os conceitos urbanísticos predominantes no início do século XX e a relação com os parâmetros da lei 2.611.

8 Conforme levantamento apresentado por Leme (1999).

Figura 4 - Linha do tempo: Freire, Mello, Companhia City e legislações.



Fonte: quadro elaborado a partir de dados extraídos de Bacelli (1983), Freire (1911, 1914, 1915, 1918), Kawai (2012), Mello (1920, 1927), lei 1.666/13, lei 2.332/20, Projeto de lei n. 30 de 1920 e lei 2.611/23.

Neste sentido, apresentaram-se as discussões dos projetos para o Melhoramento de São Paulo, entre 1904 e 1911, com texto de urbanistas favoráveis ao modelo de intervenção haussmaniana e, por outro lado, aqueles que se apoiaram nos ensinamentos de Camillo Sitte. Nos textos de Freire, entre 1911 e 1918, foram abordados conceitos sobre higiene e habitação, tais como ocupação, áreas verdes, iluminação, ventilação e lote mínimo⁹. Além disso, os loteamentos implantados pela Companhia City contrastaram com os arruamentos de malha ortogonal dos períodos anteriores, empregando-se também os conceitos de taxa de ocupação, uso do solo e áreas verdes.

OS LOTEAMENTOS LICENCIADOS NO PERÍODO ENTRE 1923 E 1957

A última parte do estudo teve como objetivo elencar os loteamentos licenciados no período de vigência da lei 2.611, entre 1923 e 1957. Os materiais utilizados foram: (a) Mapa georeferenciado e na extensão de arquivo Shape, contendo metadados e dados geométricos dos loteamentos (ARR e AU) aprovados ou

regularizados até o ano de 2016¹⁰; (b) Foto aérea da cidade de São Paulo do ano de 1958¹¹; (c) Fichas dos Croquis Patrimoniais¹² com os seguintes dados dos loteamentos: nome, identificação (número do ARR ou AU), proprietário e ano do alvará e (d) Relatório de áreas públicas municipais do ano de 2016, com a identificação (número do Croqui Patrimonial) e a área das áreas verdes.

Com a posse desses materiais, estabeleceu-se os parâmetros de trabalho para diferenciar apenas os loteamentos que foram aprovados ou regularizados no período deste estudo. Inicialmente, os loteamentos com área inferior à 40.000 m² foram suprimidos desta análise, visto a não obrigatoriedade de reserva das áreas verdes¹³. Através da ficha dos Croquis Patrimoniais foi possível obter dados dos loteamentos como, nome, proprietário, data do alvará, quantidade e área das áreas verdes¹⁴.

O cruzamento dessas fontes resultou em um banco de dados de 580 loteamentos, com as seguintes informações: número dos arruamentos aprovados (ARR) ou regularizados (AU); data do alvará, lei de regularização ou registro no cartório; nome; proprietário; área; número do Croqui Patrimonial; quantidade e área das áreas verdes.

Após a conclusão desta etapa do trabalho, iniciaram-se as análises das características dos loteamentos licenciados no período entre 1923 e 1957. Em um primeiro momento, verificou-se o número de loteamentos licenciados por período, confirmando a tímida implantação dos loteamentos até a década de 1950, e o elevado crescimento em 1953, com declínio a partir de 1955. Posteriormente, constatou-se que a quantidade de loteamentos estava relacionado ao grande número daqueles que tinham pequeno porte, sendo 503 com área abaixo de 0,5km² e 77 superiores a esta. A grande parcela dos pequenos loteamentos foi promovida pelos particulares, enquanto os de maior porte pelas empresas.

Ainda assim, objetivando-se compreender o desenho urbano desses bairros, foram analisadas a aplicação dos conceitos da lei 2.611 nos 77 loteamentos com área acima de 0,5 km². O estudo foi realizado em três escalas, a primeira buscou identificar a malha urbana dos loteamentos, a segunda levantou a configuração das quadras e a terceira dos lotes.

Essas análises possibilitaram estabelecer a relação entre o plano geral da cidade e os loteamentos, tendo as vias estruturais atuado com maior presença nas regiões sudeste, enquanto muitos bairros da região leste permaneceram desconectados. A falta de um visão geral para o sistema de áreas verdes, proveniente dos loteamentos, configurou áreas verdes isoladas e com características específicas de cada loteamento.

O formato retangular dos quarteirões, com dimensões mínimas de 60 por 120 metros, passou a ser exi-

10 Os arquivos foram fornecidos pela Secretaria de Licenciamento da Prefeitura Municipal de São Paulo (SEL).

11 Foto aérea da cidade de São Paulo de 1958, disponível em: <https://www.geoportal.com.br/memoriapaulista/>. Acesso em: março de 2018.

12 Os Croquis Patrimoniais tratam-se do cadastro de áreas públicas do município de São Paulo até o ano de 2016. Disponíveis em: <http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/>. Acesso em: março de 2018.

13 Segundo artigo 8º da lei 2.611 de 1923, nos loteamentos com área acima de 40.000 m² deverá prever uma determinada porcentagem para as áreas verdes.

14 A quantidade e a área das áreas verdes também foram extraídas do relatório de áreas públicas de 2016.

gido pelo ato nº 769 de 1915 que regulamentou a lei 1.666. A partir de 1923, a maior parte das quadras aproximavam-se daquela medidas estabelecida pela lei de 1915 e, também, surgiram as aquelas de formato orgânico, que ocuparam grandes extensões as quais eram interrompidas pelas vielas de pedestre.

A pesquisa documental foi utilizada para investigar o conjunto de eventos que ocorreram ao longo dos anos que antecederam a lei 2.611 e, com isso, identificar os conceitos urbanísticos que permearam os 42 artigos que compõem a lei. Posteriormente, através do banco de dados foi possível elencar os loteamentos licenciados entre 1923 e 1957 e, através destes, analisar os efeitos desta legislação na constituição do tecido urbano da cidade de São Paulo.

1. São Paulo entre 1875 e 1923

Este capítulo apresenta a configuração dos bairros da cidade de São Paulo no período que antecedeu à lei de arruamento 2.611. A primeira metade do século XIX foi caracterizada pela estrutura inicial da cidade, com o núcleo central, as aldeias afastadas e as estradas de terra. O processo de urbanização ocorreu no final do século XIX, em conjunto com a implantação do sistema ferroviário, o qual impulsionou o estabelecimento de indústrias e os investimentos provenientes da economia cafeeira.

As leis que dispunham sobre o parcelamento do solo foram o Código de Posturas Municipais de 1875 e 1886. Ambas precisaram a urbanização ortogonal, com ruas retas, quarteirões e praças quadradas. No período de vigência dessas leis predominaram-se os bairros formados pela malha xadrez, com quadras padrão de 100 por 100 metros e ruas de 16 metros de largura.

A partir do século XX, a cidade desenvolveu-se além do perímetro central, através do parcelamento das antigas chácaras do entorno e com a formação de bairros afastados. Nas regiões leste e sudeste os terrenos alagadiços das várzeas do Tamanduateí abrigaram os bairros industriais e as vilas operárias, no sentido oposto, atravessando o vale do Anhangabaú e na região sul, formaram-se os loteamentos residenciais.

Os bairros de traçado orgânico surgiram a partir de 1913 através da lei 1.666. O bairro da Aclimação foi um dos primeiros loteamentos de traçado curvo e, nos anos seguintes, foram implantados os bairros-jardins da Companhia City. A lei permitiu a via curva, no entanto, as áreas verdes permaneceram com formato retangular e as ruas de 16 metros. Estas regras foram alteradas apenas em 1923 pela lei 2.611 e, posteriormente, ocorreu o aumento do número de loteamentos de malha orgânica.

A CIDADE DE SÃO PAULO NA PRIMEIRA METADE DO SÉCULO XIX

Os bairros e avenidas da atual cidade de São Paulo formaram-se a partir da estrutura conformada no século XIX, que era configurada pelas estradas de terra, área central, chácaras periféricas e aldeias afastadas. O perímetro do núcleo urbanizado¹⁵, na região central, foi formado pelas Rua Direita, Rua do Rosário e Rua São Bento, as chácaras nos arredores e as aldeias em regiões afastadas. A partir da segunda metade do século XIX, a cidade passou pelo processo de expansão. No sentido oeste, atravessando o vale do Anhangabaú, formaram-se os bairros da República e Santa Efigênia, ao sul, o bairro da Liberdade, além das construções nos caminhos de Santo Amaro, Santos, Tabatinguera, Brás e Mooca (Figura 5).

Outro aspecto relevante deste período foi a relação entre as estradas formadas pelos viajantes e a implantação dos eixos estruturais da cidade de São Paulo. Segundo Morse (1970), os caminhos traçados pelas tropas de burros, carros de bois e a topografia determinaram um padrão de cinco grandes artérias que convergiam para a cidade de São Paulo.

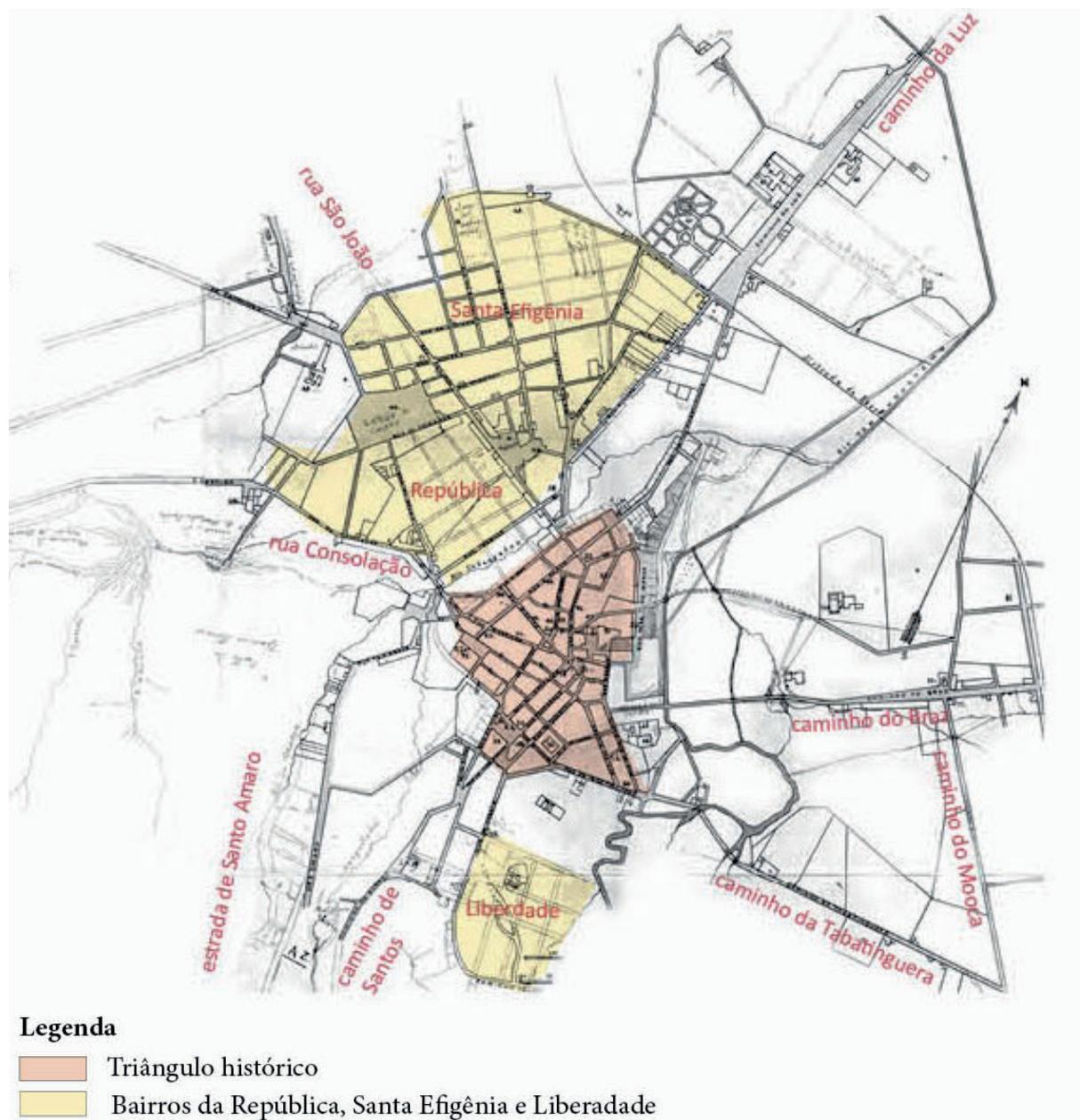
... em qualquer época dada, os limites de povoamento da cidade ampliaram-se ao longo de uma dessas vias de maior trânsito, seja na era das tropas, seja na das ferrovias, São Paulo, como entroncamento de

¹⁵ Para mais detalhes sobre a conformação histórica de São Paulo, consultar TOLEDO, Benedito Lima de. São Paulo: três cidades em um século. 2 ed. São Paulo: Livraria Duas Cidades, 1983.

todas essas artérias, foi ponto de passagens mesmo para o tráfego interno ao planalto, que então se dirigia a Santos (MORSE, 1970, p. 42).

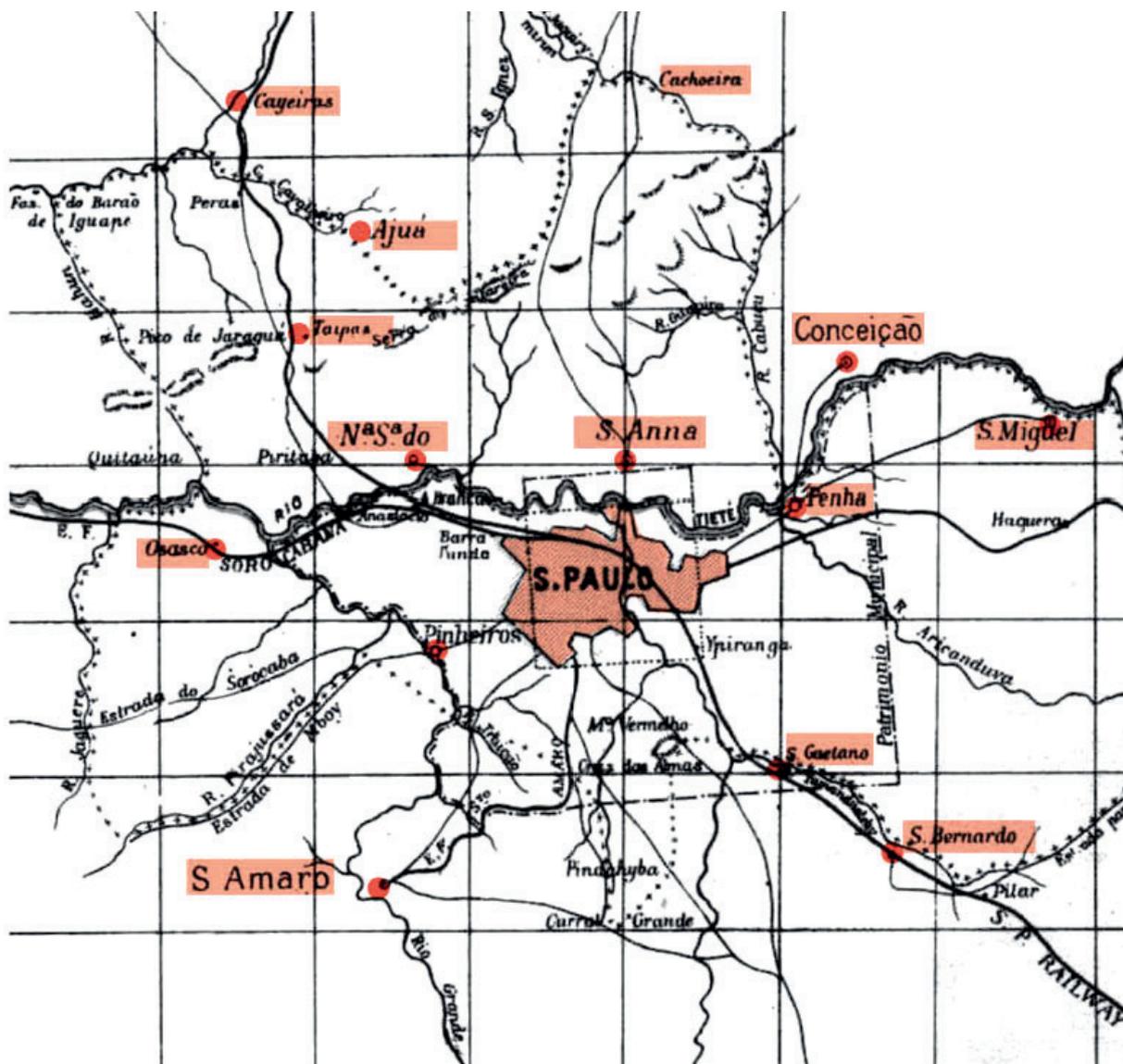
No século seguinte, as aldeias afastadas (Figura 6) foram integradas à cidade de São Paulo ou configuraram novos municípios. São exemplos os bairros de São Miguel, Pinheiros, Santo Amaro e Nossa Senhora do Ó e as cidades de Guarulhos, Itapeverica, Embu, Carapicuíba, Barueri e Itaquaquecetuba (LANGENBUCH, 1971, p. 15).

Figura 5 - Mapa de São Paulo - 1868.



Fonte: - Desenho elaborado a partir da Planta Geral da Cidade de São Paulo de 1868.

Figura 6 - Mapa de São Paulo - Área urbana e os núcleos afastados em 1897



Fonte: Desenho elaborado a partir da Planta Geral da Capital de São Paulo. Organizada sob direção de Gomes Cardim. Intendente de Obras, 1897.

SÃO PAULO ENTRE 1875 E 1913. OS BAIRROS DE MALHA ORTOGONAL.

A cidade que em 1872 tinha 35 mil habitantes, em 1900 atingiu cerca de 240 mil¹⁶. Este crescimento ocorreu a partir do desenvolvimento do sistema ferroviário e os investimentos em serviços urbanos, assim, iniciou-se o processo de expansão horizontal através do parcelamento das chácaras nos arredores e em áreas afastadas do núcleo urbano. (LANGENBUCH, 1971, p. 79).

A partir de 1867, as ferrovias foram implantadas nos terrenos de planícies formados pelas várzeas dos rios Tietê e Tamanduateí. As estradas de ferro Central do Brasil e a Sorocabana, concluídas em 1875, acompanharam o leito do rio Tietê, ao passo que a Santos-Jundiaí seguiu o curso do rio Tamanduateí (MORSE, 1970, p. 250).

O processo de industrialização da capital iniciou-se a partir de 1890, após a implantação da estrutura ferroviária, e com o crescente investimento da economia da cafeicultura e a mão de obra dos imigrantes. Os loteamentos industriais instalaram-se nas proximidades das estradas de ferro, sobretudo nos setores, noroeste, leste e sudoeste, conformando os bairros do Bom Retiro, Barra Funda, Perdizes, Água Branca, Lapa, Brás, Hypodromo, Marco, Belenzinho, Vila Cardim, Mooca, Vila Prudente e Ipiranga.

Os bairros residenciais, por outro lado, expandiram-se no sentido sudoeste, sul e norte de São Paulo. Na região sudoeste, os bairros da elite paulistana, Campos Elíseos, Higienópolis e Avenida Paulista, receberam investimento de empresários, como Joaquim Eugênio de Lima, para a implantação de viadutos e avenidas. As regiões norte e sul cresceram a partir dos núcleos afastados e passaram a se conectar com o centro através dos trens regionais e bondes.

Os Códigos de Posturas Municipais de 1875 e 1886.

Entre 1875 a 1886 a lei que regulamentou a implantação de novos arruamentos foi o Código de Posturas da Câmara Municipal da Imperial Cidade de São Paulo de 1875, pela qual foi determinado no artigo 1º:

Todas as ruas ou travessas que se abrirem nesta Cidade, e em outras povoações do Município, terão largura de 13 metros e 22 centímetros, salvo quando por algum obstáculo invencível não for possível dar-lhes esta largura. As praças e largos serão quadrados, tanto quanto o terreno o permitir.¹⁷

Em 1886, o Código de Posturas e o Padrão Municipal¹⁸ substituíram o código de 1875 e estabeleceram a rua com largura de 16 metros e a avenida de 25 metros. A determinação pela rua reta foi precisada no artigo 3º: "o proprietário que abrir rua torta ou com menor largura que a marcada no art. 1º, ficará sujeito ao endireitamento ou alargamento dessa rua, sem direito a indenização."¹⁹

¹⁶ Dados do IBGE, disponível em: http://smul.prefeitura.sp.gov.br/historico_demografico/tabelas.php. Acesso em: março de 2019.

¹⁷ Art. 1º da Resolução. 62 de 31/05/1875 - Código de Posturas da Câmara Municipal de São Paulo.

¹⁸ Padrão Municipal de 11 de agosto de 1886 e Código de Posturas do Município de São Paulo de 06 de outubro de 1886.

¹⁹ Artigo 3º do Código de Posturas Municipais de 1886.

No artigo 11º do código de 1886 foram estabelecidas as alturas mínimas dos pavimentos nas edificações: no 1º pavimento de 5m, 2º pavimento de 4m e 88cm, 3º pavimento de 4m e 56 cm, observando a altura máxima de 17 metros para edifícios com 3 pavimentos.²⁰

O Código de Posturas Municipais e o Padrão Municipal seguiram as regras gerais de arruamento estabelecidas para as cidades brasileiras. No texto publicado em 1900, na Revista do Clube de Engenharia, pode-se notar a similaridade entre as questões tratadas por Liberalli (1900) ao escreveu sobre as vantagens das ruas retas em detrimento das sinuosas:

... a linha reta, por ser mais curto caminho entre dois pontos, constituem o traçado de uma povoação, o elemento de maior economia no custo, na conservação e na perfeição da execução de várias obras; sendo também o principal para economia de tempo no concernente à locomoção... A rua reta de uniforme largura deve ser a regra, e só a curva, a exceção, por ser às vezes imprescindível (LIBERALLI, 1900, p. 119).

A largura do viário estava relacionada ao tamanho do edifício, Liberalli (1900) apresentou o exemplo das cidades europeias que fixaram uma proporção entre a largura da rua e altura máxima das edificações para garantir a ventilação e iluminação das habitações. Em Paris foi estabelecida a relação de 1:1 em vias com largura acima de 10 metros e naquelas inferiores à proporção de 1:1,5. No Brasil, o autor determinou que as cidades deveriam respeitar a proporção de 1:1, observando a largura mínima da via com 16 metros (ibidem, p. 122).

Quanto às áreas verdes, o Código de Posturas não obrigou a reserva de espaços destinados a abertura de praças ou áreas de lazer nos arruamentos. A legislação limitou-se a estabelecer o formato do espaço, conforme indicado no artigo 1º: “as praças e largos serão quadrados, tanto quanto o terreno permitir. “

Os bairros implantados até 1913 formaram-se com a malha urbana ortogonal, conforme as regras de arruamento estabelecidas nos Códigos de Posturas Municipais de 1875 e 1886. Em muitos casos, os terrenos foram loteados sem cuidado com a topografia, uma vez que era priorizado o maior rendimento da terra. De acordo com Morse (1970):

Antes de 1913 enormes áreas de terrenos eram compradas abaixo do preço para fins particulares, ou eram simplesmente tomadas pelo sistema de grilos. Eram arruadas segundo estilo de xadrez, sem qualquer relação com a topografia - por exemplo, Ipiranga, Perdizes, Vila Cerqueira César, Gomes Cardim Deodoro, Clementino e outras vendidas em lotes. O ideal era dividir uma dada área no maior número de lotes possível, todos de idênticos tamanhos (MORSE, 1970, p. 365-366).

²⁰ Artigo 11º do Código de Posturas Municipais de 1886.

As ferrovias, as várzeas e os bairros industriais

As regiões leste e sudeste

As regiões leste, noroeste e sudeste tiveram os processos de urbanização atrelados à implantação das ferrovias Central do Brasil, Santos-Jundiaí e Sorocabana. A primeira, partia da região central, atravessava a zona leste e seguia em direção ao porto do Rio de Janeiro. A segunda, cruzava a cidade de São Paulo no sentido noroeste-sudeste, ligando a região de Jundiaí até o porto de Santos. A Estrada de Ferro Sorocabana, por fim, ligava as cidades do interior até a estação da Luz na cidade de São Paulo.

A zona leste, desde o final do século XIX abrigou pequenas oficinas italianas até grandes indústrias. O baixo custo dos terrenos de várzea, somando-se à proximidade com as estradas de ferro Central do Brasil e Santos-Jundiaí, configurou uma região propícia para o setor industrial. Gradualmente, as antigas chácaras transformaram-se em bairros industriais e operários, como a chácara do Menezes, no Brás, que recebeu duas fábricas de tecidos e cerca de 850 funcionários (TORRES, 1996, p. 162-164).

Figura 7 - Regiões leste e sudeste - mapa de São Paulo de 1916



Planta chave

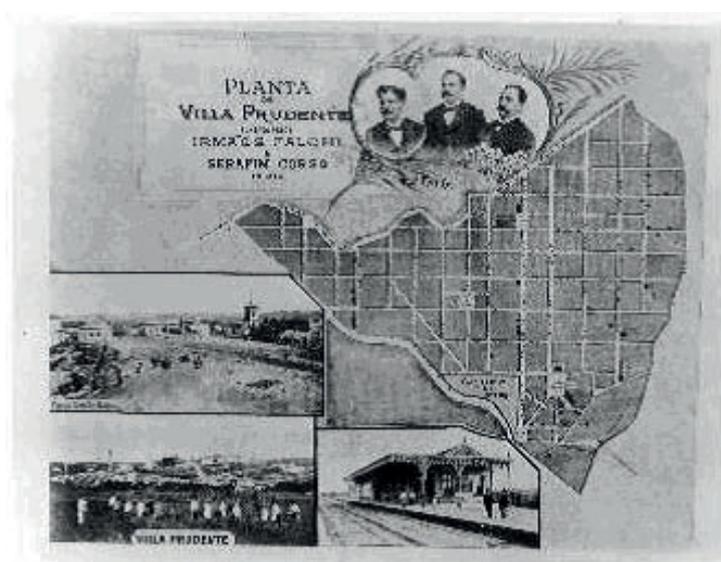
Mancha urbana da cidade de São Paulo de 1916.

Fonte: desenho elaborado a partir da Planta Geral da Capital de São Paulo. Levantada pela Divisão Cadastral da 2ª Seção da Diretoria de Obras e Viação da Prefeitura Municipal. Aprovada pelo Ato nº 972 de 24 de agosto de 1916.

Na região sudoeste, a interferência da estrada de ferro Santos-Jundiaí, pode ser notada pela conformação de bairros afastados do núcleo urbano. Estas regiões distantes transformaram-se em áreas atraentes para os empresários, devido ao baixo custo dos terrenos e por possuírem fácil acesso às ferrovias. O loteamento Vila Prudente e Sacomã originaram-se com a construção das fábricas, enquanto o bairro do Ipiranga foi arruado para abrigar o museu da Independência e, posteriormente, recebeu as indústrias (Figura 7).

O loteamento Vila Prudente originou-se a partir da instalação as indústrias de chocolate dos irmãos Falchi em 1890, e nas décadas seguintes, com a implantação de energia elétrica, estabeleceu-se a fábrica de cerâmica Cia Cerâmica de Vila Prudente (FOLGATO, 2010, p. 13). Nos terrenos dos arredores, os irmãos franceses implantaram a fábrica de cerâmica Saccoman e posteriormente formou-se o bairro industrial de mesmo nome (Figura 8).

Figura 8 - Planta de loteamento da Villa Prudente



Fonte: anúncio antigo publicado no site da Prefeitura Municipal de São Paulo. Disponível em: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/vila_prudente/historico/index.php?p=369. Acesso: março de 2017.

O loteamento do Ipiranga foi iniciado em 1877 pelo governo e, nos anos seguintes, Vicente de Azevedo contratou o engenheiro Eduardo Loschi para dar continuidade ao plano de urbanização. O museu do Ipiranga foi construído em 1886, ao passo que as primeiras fábricas, como a Estamparia Ipiranga, a Correntes S/A e a Silex, foram implantadas no início do século XX (BARRO; BACELLI, 1979, p. 56 a 75 e 110).

A região noroeste

A região noroeste foi configurada pelos arruamentos que cresceram a partir do núcleo central e aqueles que se formaram no entorno das estações de trem. Nos arredores da estação da Luz, constituíram-se os bairros da Santa Efigênia, Bom Retiro, Campos Elíseos e Barra Funda, e no sentido oeste, ao longo da estrada de ferro, estabeleceram-se os loteamentos da Vila Pompéia, Lapa e Vila Leopoldina (Figura 9).

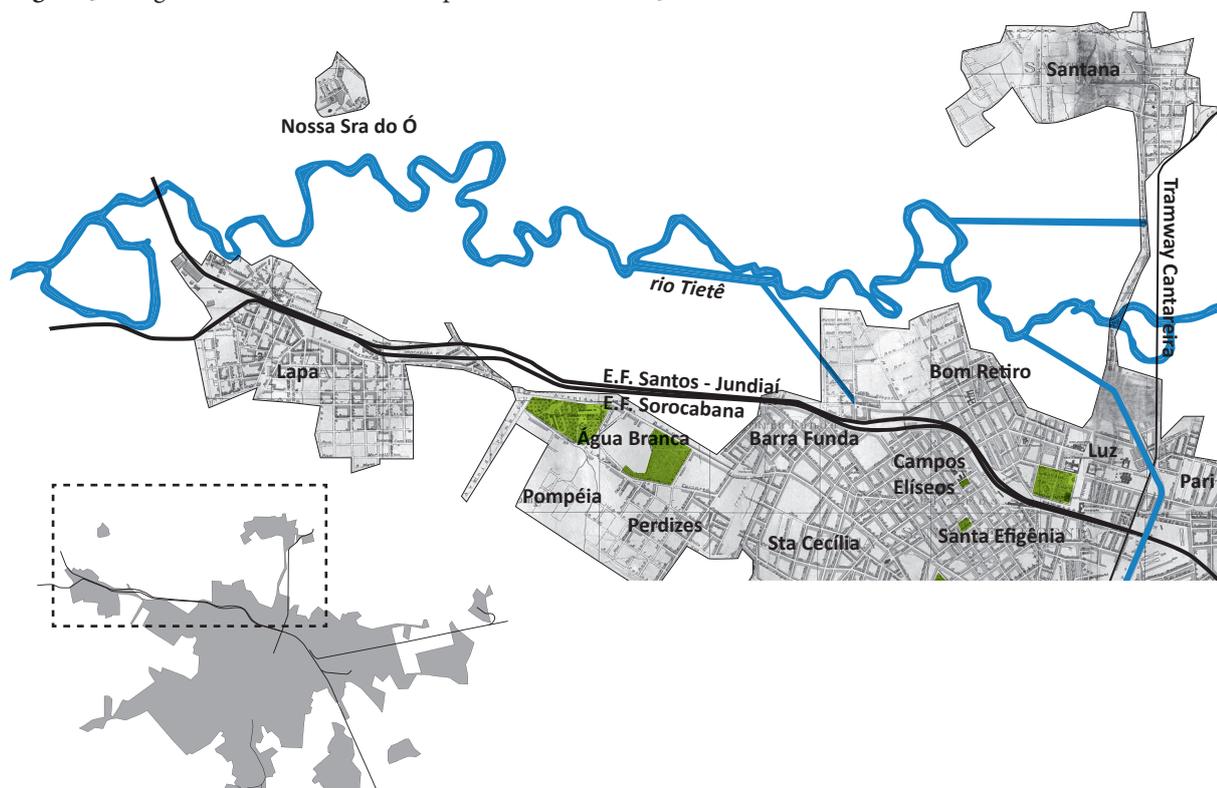
O parcelamento das chácaras Bom Retiro, Dulley e Sítio do Carvalho deram origem ao bairro do Bom

Retiro no período entre 1880 e 1890. A estação da Luz atraiu as indústrias de transformação, com a conformação de regiões de armazenamento de mercadorias, além da diversidade de imigrantes que se instalaram na região (DERTÔNIO, 1971, p. 12-14).

O bairro da Barra Funda foi arruado no início do século XX, com o parcelamento da Chácara do Carvalho e abrigou indústrias e residências. As fábricas que lá se instalaram eram diversas, desde pequenas oficinas de fundo de quintal até olarias e grandes indústrias têxteis, químicas e metalúrgicas. As indústrias de maior porte se estabeleceram na região mais próxima da várzea, enquanto os bairros residenciais e as oficinas se desenvolveram no entorno dos arruamentos do Campos Elíseos, Santa Cecília e Perdizes (BRUNELLI, 2006, p. 19-23).

Na região oeste, no final do século XIX, os loteamentos da Villa Pompeia, Lapa e Vila Leopoldina conformaram-se afastados do perímetro urbano e nos arredores das estações de trem (Figura 10). O primeiro foi parcelado pela Companhia Urbana Predial no terreno da antiga Chácara Bananal²¹, enquanto os últimos tiveram origem agrícola e, posteriormente, foram urbanizados pelos proprietários, Dr. Braulio Uroste, Irmãos Falchi e Serafim e pela empresa E. Richter & Companhia, respectivamente (SANTOS, 1980, pp. 54 - 67).

Figura 9 - Regiões noroeste e norte - mapa de São Paulo de 1916.



Planta chave

Mancha urbana da cidade de São Paulo de 1916.



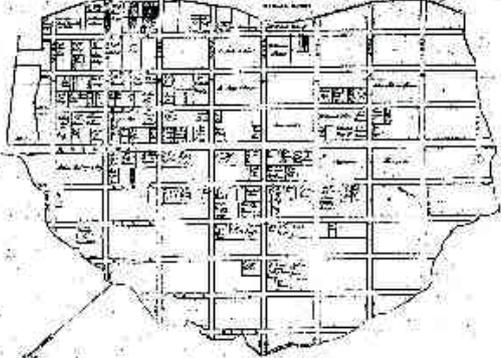
Fonte: desenho elaborado a partir da Planta Geral da Capital de São Paulo. Levantada pela Divisão Cadastral da 2ª Seção da Diretoria de Obras e Viação da Prefeitura Municipal. Aprovada pelo Ato nº 972 de 24 de agosto de 1916.

21 O Estado de São Paulo (05/04/1914).

Figura 10 - Propaganda da Vila Pompeia

O ESTADO DE S. PAULO - Domingo, 5 de Abril de 1914

COMPANHIA URBANA FERREAS
VILLA POMPEIA



Já vendemos 500.000 m. q. de terrenos
na
"VILLA POMPEIA"

(Os terrenos vendidos em Villa Pompeia são todos em lote.)

A CRIACAO DA VILA
(Os terrenos vendidos em Villa Pompeia são todos em lote.)

TERRENS PARA TODO PREÇO
Para quem quer comprar terrenos em Villa Pompeia, basta ir ao escritório da Companhia Urbana Ferreas, localizada na Rua do Comércio, 200, em São Paulo.

TERRENS PARA TODO PREÇO
Para quem quer comprar terrenos em Villa Pompeia, basta ir ao escritório da Companhia Urbana Ferreas, localizada na Rua do Comércio, 200, em São Paulo.

TERRENS PARA TODO PREÇO
Para quem quer comprar terrenos em Villa Pompeia, basta ir ao escritório da Companhia Urbana Ferreas, localizada na Rua do Comércio, 200, em São Paulo.

TERRENS PARA TODO PREÇO
Para quem quer comprar terrenos em Villa Pompeia, basta ir ao escritório da Companhia Urbana Ferreas, localizada na Rua do Comércio, 200, em São Paulo.

PARA TRATAR COM OS CORRETORES
ARISTIDES LEITE e CESARIO RAMALHO - Travessa do Comercio, 2 - A
S. PAULO

Fonte: propaganda extraída do jornal O Estado de São Paulo, edição: 05/04/1914.

Os bairros predominantemente residenciais

Nas regiões norte, sul e sudeste predominaram os bairros residenciais (Figura 11). Os setores norte e sul cresceram afastados da área urbanizada e a região sudoeste expandiu-se a partir do núcleo central. Na região norte, a construção da *Tramway Cantareira* conectou o núcleo de Santana ao centro e, da mesma forma, na região sul, a Trem Ferro Carril permitiu o desenvolvimento dos bairros no percurso até Santo Amaro. No sentido sudoeste, desenvolveram-se os bairros inspirados no padrão francês, com avenidas bulevares, jardins particulares e grandes lotes que abrigaram os casarões da elite paulistana.

O desenvolvimento da região norte, no núcleo de Santana, pode ser atribuído à construção da estrada de ferro *Tramway Cantareira*. Inicialmente implantada para facilitar o acesso ao reservatório de água e, posteriormente, passou a transportar moradores e visitantes de finais de semana (TORRES, 1970, p. 112).

O bairro da Vila Mariana formou-se a partir de 1886; colonizado por italianos, teve o primeiro loteamento aberto pelo Banco Comercial na região do Largo da Vila Mariana. O local passou a servir de baldeação para os trens que partiam da Liberdade e seguiam para os bairros, assim, no entorno da estação desenvolveram-se os comércios que atendiam os passageiros. Nos anos seguintes, instalaram-se as fábricas de fósforos, chocolate, cervejaria, curtumes, piano, sabão, entre outros (Ibid., p. 35).

A região de Santo Amaro, antiga colônia alemã, foi um município independente até ser anexada à cidade de São Paulo em 1935²². O núcleo desenvolveu-se produzindo matérias-primas, como bens alimentícios e materiais de construção, os quais eram transportados até a capital por meio da estrada de ferro (BERARDI, 1981, p. 79-85).

A partir da primeira década do século XX, com a substituição do sistema de trem pelo bonde elétrico e a implantação da represa Guarapiranga, ambos pela companhia Light and Power, motivaram a formação de novos bairros na região sul. A mudança do percurso do bonde provocou o parcelamento das chácaras do entorno, enquanto a represa motivou a formação de um bairro de lazer (Ibid., p. 94 - 98).

Os loteamentos da elite cafeeira

Em 1878 a chácara do Campo Redondo, posteriormente denominada Chácara do Mauá, foi loteada pelos empresários Frederico Glette e Victor Nothmann, conformando o loteamento dos Campos Elíseos. O bairro, mesmo nos arredores das ferrovias, foi projetado com ruas largas e amplos lotes que abrigaram os palacetes da elite paulistana. O Campo das Cavalhadas, atual Praça Princesa Isabel, serviu de área de lazer e no local eram realizadas as corridas de cavalos²³.

Os primeiros loteamentos de classe média alta se desenvolveram no quadrante sudoeste, no eixo do caminho para Pinheiros (atual Avenida Consolação), com a formação dos bairros Vila Buarque (1880), Higienópolis (1895), Avenida Paulista (1890), chácara das Palmeiras, Consolação (1901) e a Vila Cerqueira César (HOMEM, 1980, p. 61). Esses bairros abrigaram os casarões da aristocracia paulista, e implantaram modelos urbanos com avenidas bulevares, jardins particulares, praças e parques.

O bairro de Higienópolis foi inaugurado em 1895 com a denominação Boulevard Burchard, projetado pelo escritório imobiliário de Victor Nothmann e Martinho Burchard. O loteamento foi construído com ruas largas e lotes grandes, a maior parte entre 700 a 1.000 m², inseridos em quadras ortogonais (MACEDO, S., 1987, p. 34 a 37). Em 1897 foi solicitado pelos loteadores a aprovação de uma lei para regular as edificações localizadas na Avenida Higienópolis, objetivando estabelecer o recuo frontal de 6 metros, laterais e fundo de 2 metros. O regulamento foi aprovado em 1898 por meio da lei n. 355 (ROLNIK, 2007, p. 46).

No final do século XIX, foi implantado o loteamento da Avenida Paulista pelo empresário Joaquim Eu-

22 Decreto nº 6.983, 22 de fevereiro de 1935.

23 INSTITUTO CULTURAL ITAÚ. Cadernos Cidades de São Paulo: Campos Elíseos. ICI, 1995.

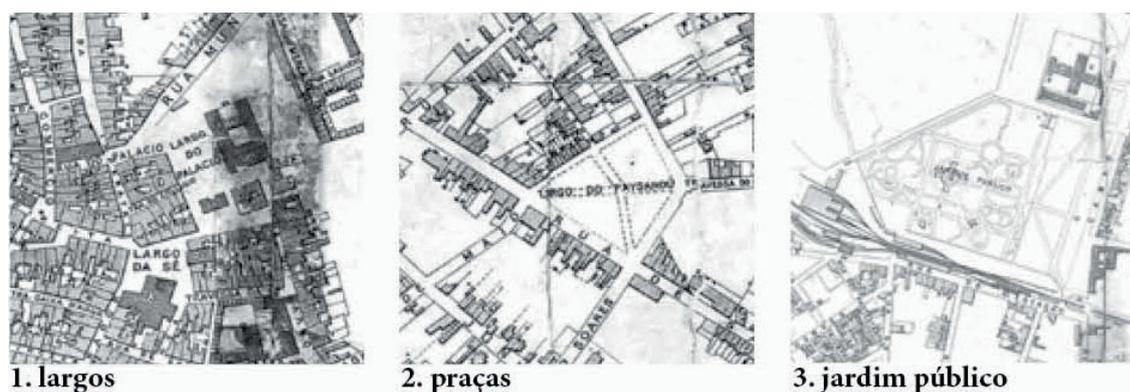
gênio de Lima. No ano de 1891 foi inaugurada a Avenida Paulista, inspirada nos grandes bulevares europeus, com 30 metros de largura e 2.800 metros de extensão, conformando a primeira via asfaltada e arborizada do município (GERALDO, 1990, p. 67). O bairro foi projetado com quadras regulares e lotes de grandes dimensões, adequados para abrigar os casarões da aristocracia paulistana. As construções localizadas na Avenida Paulista respeitaram o recuo frontal de 10 metros e laterais de 2 metros (lei 111 de 1894)²⁴ que garantia o padrão construtivo, com jardim de frente, da avenida bulevar. O Parque Paul Villon foi inaugurado em 1892 e recebeu o nome do paisagista francês autor do projeto. O espaço funcionou como parque privado até 1911, sendo desapropriado pela municipalidade e em 1918 foi remodelado pelo arquiteto inglês Barry Parker (KLIASS, 1989).

As áreas de lazer e as áreas verdes

No final do século XIX e início do XX, formaram-se áreas de lazer nas regiões urbanizadas e, também, nos bairros periféricos que exploraram os aspectos naturais da região. Neste sentido, no núcleo central formaram-se os largos no entorno dos edifícios institucionais e, nos bairros residenciais, foram construídos os jardins e as praças. As várzeas dos rios Anhangabaú e Tamanduateí também eram locais utilizados para atividade de lazer.

No mapa de 1881, elaborado pela Companhia Cantareira e Esgotos²⁵, podem-se perceber três organizações de área verde: (1) os largos localizados em frente aos edifícios institucionais no núcleo central, (2) os jardins públicos, como o Jardim Botânico no bairro da Luz e a Ilha dos Amores na Várzea do Carmo e (3) as praças inseridas em um plano de arruamento na região oeste (Figura 12).

Figura 12 - Áreas verdes - mapa de São Paulo de 1881



Fonte: desenho elaborado a partir da Planta de São Paulo, Levantada pela Companhia Cantareira e Esgotos. Henry B. Joyner M.I.C.E., 1881.

No núcleo central, triângulo histórico, os largos eram formados pela junção das ruas e, na maioria das vezes, localizavam-se em frente de igrejas ou prédios públicos. Segundo Toledo (1983), as praças deste período:

... os mapas da cidade de São Paulo da era imperial mostrava-nos uma cidade sem as grandes praças que caracterizaram as cidades do mundo colonial espanhol. Os espaços abertos eram, em geral, vinculados a

algum edifício religioso. O Pátio do Colégio é o mais antigo exemplo (TOLEDO, 1983, p. 104).

O Parque da Luz foi inaugurado em 1825 e foi denominado Horto Botânico da Luz e, em 1838, teve seu nome alterado para Jardim Público (BARTALINI, 2000, p. 17-19). Durante a gestão de João Teodoro Xavier, entre 1872 a 1875, foi construído o Jardim Público, localizado na margem do Tamanduateí, denominado Ilha dos Amores.

No mapa de 1881 estavam gravadas as praças (1) na região oeste: Largo dos Guaianases (atual Praça Princesa Isabel), Largo 7 de Abril (atual Praça da República), Largo do Paissandu e Largo do Arouche; (2) na região leste: a Praça da Concórdia²⁶, localizada nas proximidades da estação do Norte; (3) na região norte: o Largo do Comércio e (4) na região sul: o largo da Liberdade e da Glória.

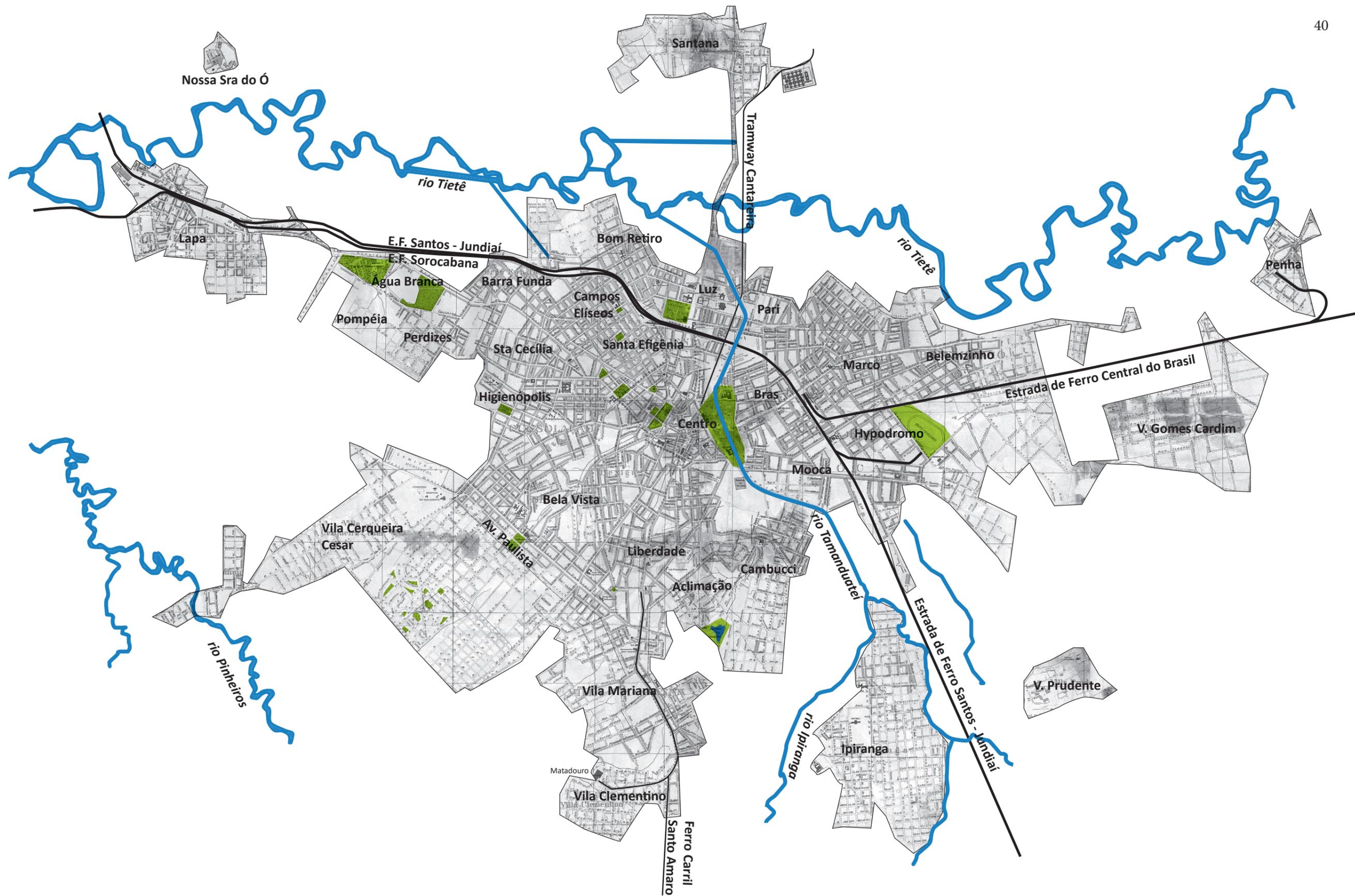
Além das áreas públicas indicadas no mapa de 1881, muitos autores mencionam o uso das várzeas dos rios Tamanduateí e Tietê como local de lazer e esporte dos paulistanos, em que eram realizadas atividades como o futebol, remo, natação, entre outros. No rio Tietê, a região da Ponte Grande foi um importante local de lazer dos paulistanos. Na região instalaram-se os clubes Espéria (1899), Chácara da Floresta (1905), Clube Regatas (1905) e Clube Tietê (1912), nos quais eram praticadas atividades de regatas e natação nas águas do rio Tietê (TORRES, p. 91, 1970).

Na região norte, a partir da instalação da Tramway, a serra da Cantareira recebeu tratamento paisagístico e passou a ser utilizada como área de recreio e prática de esportes. Em 1898 foi implantado o Horto Botânico e em 1917 o Horto Florestal (BARTALINI, 2000, p. 22-23). Na região sul o bonde elétrico para Santo Amaro permitiu o acesso à represa do Guarapiranga, outro local de recreio dos paulistanos.

Os parques particulares foram outra forma de lazer. O Parque Paul Villon (atual Parque Tenente Siqueira Campos), na Avenida Paulista, inicialmente era de propriedade particular, fazendo parte do empreendimento promovido por Joaquim Eugênio de Lima. Este foi inaugurado em 1892 e, em 1911, foi desapropriado pelo município (KLIASS, 1989, p. 200-204). O Parque Antártica foi construído em 1900 pela Companhia Antártica Paulista, localizado em uma região de fácil acesso por bondes elétricos. Na região sul, o Bosque da Saúde que pertenceu à Companhia Antártica e foi servido pelos bondes elétricos (Ibid., p. 54). Em 1982 foi fundado o Jardim da Aclimação, por iniciativa do Dr. Carlos José Botelho, com o primeiro Zoológico de São Paulo (DOREA, 1982, p. 46).

Em 1912 foi desapropriado, no bairro de Higienópolis, o terreno para a construção da Praça Buenos Aires e na Rua Rio de Janeiro conformou o belvedere com vista sobre o bairro do Pacaembú (BARTALINI, 2000, p.68).

²⁶ Segundo Torres em 1906 o Largo da Concórdia abrigou o Mercado e posteriormente o teatro Colombo (TORRES, 1985, pp. 173).



SÃO PAULO ENTRE 1913 E 1923. OS PRIMEIROS BAIRROS CONFORMADOS POR RUAS DE TRAÇADO ORGÂNICO.

A conformação dos bairros ao longo das ferrovias e linhas de bonde

Segundo o levantamento do IBGE, em 1900 eram 239.820 habitantes em São Paulo e em 1920 esse número passou para 579.033, um aumento superior a 100% em um período de 20 anos. O crescimento urbano ocorreu por meio dos loteamentos isolados, configurados nos arredores das linhas férreas e no percurso dos bondes elétricos. A primeira década do século XX consolidou a tendência estabelecida no final do XIX, a suburbanização residencial impulsionada pela especulação imobiliária, em que uma parcela da população passou a morar em regiões afastadas e pela configuração de bairros operários nas proximidades das indústrias. Outro aspecto foi a consolidação do eixo sudoeste, voltado para a classe média alta, com a implantação dos loteamentos bairros-jardins (LANGENBUCH, 1970, p. 136).

Entre 1913 a 1923, a lei 1.666 regulamentou a abertura de novos loteamentos urbanos em São Paulo. Os parâmetros urbanísticos eram semelhantes às legislações anteriores, mantendo-se a largura das ruas com 16 metros e avenidas com 25 metros, contudo permitiu-se a implantação de vias curvas, com melhor acomodação dos loteamentos em terrenos de topografia acentuada.

Assim, nota-se o crescimento urbano por meio do preenchimento dos vazios entre as áreas urbanizadas, mas também, pelo desenvolvimento de novas regiões. Langenbuch (1971) relata que no período entre 1915 a 1940 a cidade passou a configurar um cinturão de loteamentos residenciais povoado pela classe de baixa renda e poucos bairros direcionados para a elite paulistana (Ibid., p. 135-139).

As características do crescimento urbano podem ser observadas no mapa de 1924:

(1) a configuração dos loteamentos residenciais na região sudoeste e sul, o primeiro pela expansão daqueles de alto padrão, como o Jardim América e Jardim Europa entre Pinheiros e Avenida Paulista, e o segundo pela conformação daqueles de classe média e média alta, como a Vila Clementino, Indianópolis, Vila Helena e Vila da Saúde entre São Paulo e Santo Amaro;

(2) na região nordeste configuraram os loteamentos com características residenciais, principalmente, na várzea do rio Tietê e no eixo da ferrovia Cantareira Guarulhos e Guapira, entre eles a Vila Aurora, Água Fria, Vila Mazzei, Vila da Cachoeira, Vila Gustavo, Vila Medeiros, Jardim Brasil, Vila Guilherme, Vila Maria e Jardim Japão;

(3) no eixo das ferrovias, os loteamentos de uso misto com áreas reservadas para indústrias, bairros operários e de classe média, na região noroeste ocorreu a implantação Vila Romana, Bela Aliança, Alto da Lapa e Vila Anastácio entre a Villa Leopoldina e a Lapa e no sentido sudeste os arruamentos do Parque da Mooca e Vila Bertioga.

Alguns aspectos significativos foram observados com a implantação dos loteamentos bairros-jardins,

sobretudo, pela Companhia City ou projetos de autoria do engenheiro Jorge de Macedo Vieira. Entre os aspectos urbanísticos relevantes podemos mencionar:

- (a) o tratamento das áreas verdes como integrantes dos loteamentos;
- (b) as vias curvas como elemento pitoresco e também por permitir melhor acomodação das vias na topografia existente;
- (c) as regras de ocupação dos lotes privados;
- (d) o zoneamento através da demarcação de áreas de uso exclusivo residencial e industriais.

A lei 1.666

A lei 1.666²⁷ foi estabelecida em 1913 e teve a vigência de 10 anos. Os principais pontos foram a introdução do traçado curvo, o estabelecimento das dimensões mínimas das quadras e áreas verdes e, além disso, o município passou a ser responsável pelos gastos de execução do sistema viário.

Assim, os 11 artigos que compõem a lei estabeleceram: a largura mínima dos viários com 16 metros para as ruas e 25 metros para as avenidas; as ruas e os quarteirões curvos passaram a ser permitidos; as dimensões mínimas para as praças de 70 por 100 metros e quadras de 60 por 120 metros²⁸; o município passou a ser responsável pelos custos de execução das obras de infraestrutura (água, esgoto e luz) e instalação das guias e sarjetas²⁹.

Os bairros de uso predominantemente residencial

Região Oeste e Sudoeste

Neste período, foi firmada a tendência de desenvolvimento de bairros direcionados para a elite paulistana no eixo oeste e sudoeste de São Paulo. Os primeiros foram os bairros de Campos Elíseos, Higienópolis e Avenida Paulista, e a partir de 1914 iniciaram os loteamentos empreendidos pela Companhia City (Figura 14).

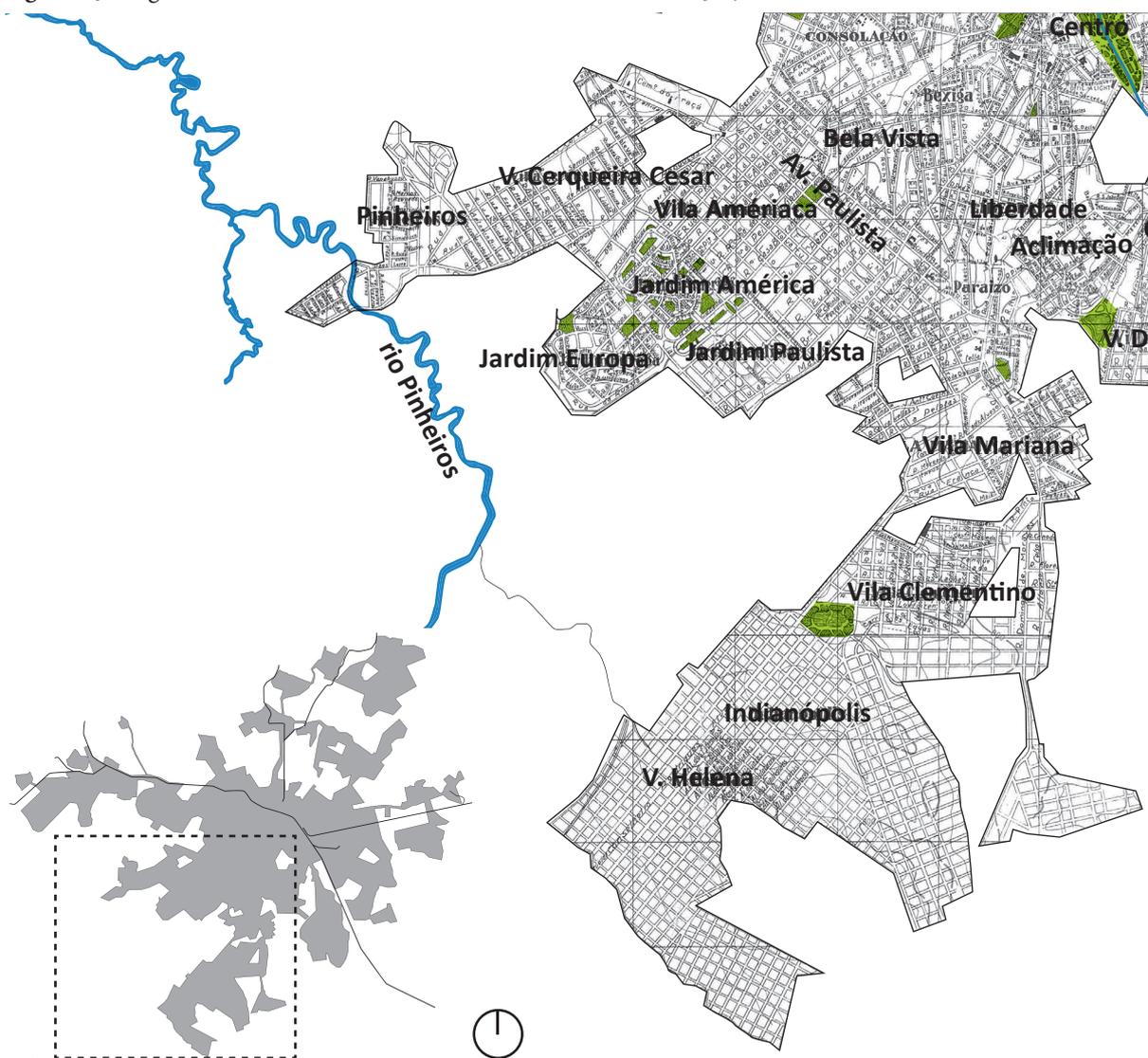
As atividades da Companhia City iniciaram em 1911 quando o banqueiro francês Sr. Edouard Fontaine de Laveleye, assessorado por Joseph Bouvard e Victor da Silva Freire, iniciou a prospecção de terrenos na capital (BACELLI, p. 25-26). Em 1912 foi firmada a compra de terras que corresponderam a 12.380.098 m² e localizadas predominantemente no vetor sudoeste (Ibid., p. 29).

27 Os principais características da lei 1.666 foram apresentados por GROSTEIN (1984, p. 86).

28 O ato 749 de 1915 que regulamentou a lei 1.666 incorporou as dimensões mínimas das quadras particulares.

29 A lei 1.666 revogou a lei nº 1.193 que dispunha sobre o rateio entre o poder público e proprietário na execução do sistema viário.

Figura 14 - Regiões sudoeste e sul - Planta da Cidade de São Paulo - 1924



Planta chave

Mancha urbana da cidade de São Paulo de 1916.

Fonte: Planta da Cidade de São Paulo. Mostrando todos os arrabaldes e terrenos arruados. Comissão Geográfica e Geológica de São Paulo, 1924. Região Norte e Nordeste

O primeiro loteamento de grande porte promovido pela Companhia City foi o Jardim América em 1914. Inicialmente a companhia tentou parcelar a gleba do Pacaembú³⁰, vizinho ao bairro de Higienópolis, mas o este foi inviabilizado devido ao alto custo para execução³¹. Assim, a primeira manifestação de projeto para a área do Jardim América ocorreu em 1914³² através de uma proposta que possuía vias ortogonais, cortadas por ruas diagonais (SEGAWA, 2000, p.112).

O projeto de 1914 foi substituído em 1916 (ato 1.016) pelo desenho elaborado pelos arquitetos Raymond

30 Freire (1916) no texto A Planta de Belo Horizonte apresenta a planta do Pacaembú de autoria do arquiteto francês Bouvard.

31 O protocolo de análise de projeto foi apresentado à Prefeitura de São Paulo através do ofício 1.156 de 1913. Na página 4 foi apresentada a justificativa da Companhia City e na página 27 o projeto indeferido pelo poder público.

32 Conforme legislação municipal o projeto aprovado para o Jardim América em 1914 por meio dos atos 669 e 702.

Unwin e Barry Parker³³ (BACELLI, p. 34). A contribuição de Parker se deu também pelo estabelecimento de regras urbanísticas que garantiram o uso exclusivo residencial e a baixa ocupação do solo, bem como as principais características³⁴ do desenho urbano, inspirado nos subúrbios-jardins (WOLFE, 2000, P. 75-87). Deste modo, o loteamento do Jardim América introduziu no território paulistano os conceitos morfológicos, inspirados nas cidades-jardins inglesas, que o diferenciava dos demais bairros.

Enquanto os bairros do Campos Elíseos (1879), Higienópolis (1890) e Avenida Paulista (1891) foram inspirados nos bulevares franceses, caracterizados pelas amplas avenidas arborizadas, lotes ajardinados, sistema viário linear e quadras ortogonais³⁵, nos loteamentos da City (1915) foram implantadas as vias curvas, os jardins no miolo das quadras³⁶, as praças e áreas verdes. Pode-se observar no mapa de 1916 (Figura 13) o contraste entre o loteamento traçado pelos arquitetos ingleses e os demais bairros.

Nos anos seguintes, o Jardim Europa (1924) e o Jardim Paulista (1918), empreendidos pela Sociedade Anônima Jardim Europa e Companhia Imóveis e Construções S.A., respectivamente, conformaram-se nos arredores do Jardim América (ARAUJO, 2016, p. 52).

Região Sul

Na região sul os loteamentos foram implantados nos terrenos adjacentes ao percurso realizado pelo bonde elétrico entre São Paulo e Santo Amaro. No mapa de 1924 (Figura 14), na Avenida Conselheiro Rodrigues Alves (atual Avenida Ibirapuera e Avenida Vereador José Diniz) nota-se a formação dos bairros da Vila Clementino, Planalto Paulista, Indianópolis, Vila Helena (atual Brooklin Paulista e Campo Belo) e Vila Saúde. Na região urbana desenvolveram-se os bairros da Aclimação, Paraíso, Vila Mariana, Cambuci e Vila Deodoro. Conforme exposto por Berardi (1981):

O grande bonde amarelo que apitava cavernosamente, foi durante muito tempo o elemento de ligação entre Santo Amaro e a capital. As várias chácaras que havia entre esse trecho foram arruadas, loteadas e foram assim urbanizadas. A propriedade dos Vieira de Moraes formou a zona chamada Campo Belo: a rua principal do arruamento tem o nome da família. Ao mesmo tempo Oscar Petter formou em suas terras o “Jardim Petrópolis”. No arruamento da Vila Cordeiro, de João Collaço, as ruas tiveram nomes de bandeirantes: Bartolomeu Feio, Francisco Dias Velho, Matias Cardoso, Álvaro Rodrigues, Nicolau Barreto, Baltazar Fernandes. A família Hodge também loteou suas terras: formou as Ruas Alberto Hodge, General Osório, Marechal Deodoro, etc., e a zona foi aos poucos povoada. E vários bairros surgiram em volta da linha de bondes: Vila Clementino, perto do matadouro construído por Alberto Kuhlmann. Depois

33 Os arquitetos Raymond Unwin e Barry Parker, projetaram o plano da primeira cidade-jardim inglesa na cidade de Letchworth e o subúrbio-jardim de Londres em Hampstead.

34 Sobre as regras urbanísticas estabelecidas pela Companhia City ver Ronei Bacelli (1982) e quanto às transformações dessas regras em legislação ver Sarah Feldman (2005).

35 No período em que foram implantados os bairros de Campos Elíseos, Higienópolis e Avenida Paulista a lei que dispunha sobre os arruamentos era o Código de Posturas Municipais e Padrão Municipal de 1886, que estabeleciam a largura mínima de 16 metros para as ruas, 25 metros para as avenidas e no caso das praças e largos determinava que deveriam ser o mais reto possível.

36 A quadra destinada a praça e os jardins internos, localizados nos miolos das quadras, foram posteriormente instintos, sendo substituídos por clubes particulares ou objeto de novo parcelamento (BACELLI, 1982, p. 64-69).

surgiu Indianópolis, cujas Ruas têm nomes indígenas: Moema, Nhambiquaras, Tupiniquins, Guaianases, etc. Brooklin Paulista, onde residem muitas famílias de origem alemã e, mais recentemente, americana (BERNARDI, 1981, p. 95).

Os loteamentos da Vila Clementino, Planalto Paulista, Indianópolis e Vila Helena foram projetados com o traçado em xadrez e configuraram grandes áreas arruadas e afastadas do perímetro urbano. As propagandas. Nos anúncios do Estado de São Paulo de 7 e 11 de abril de 1918, a Waisten & Comp. expôs o sucesso de venda do loteamento de Indianópolis. Este caracterizava-se pelos quarteirões quadrados e, também, pela possibilidade de quatro orientação geografia de lotes. O loteamento não foi destinado a uma classe social específica, sendo essa diversificação indicada na propaganda:

Representantes de todas as classes sociais tem adquirido terrenos em Indianópolis. Temos entre os nossos fregueses: juizes, advogados, engenheiros, médicos, farmacêuticos, dentistas, professores, jornalistas, comerciantes, industriais, capitalistas, fazendeiros, funcionários públicos, empregados, operários, lavradores, etc.

Na propaganda anunciada no Estado de São Paulo, em 13 de abril de 1923, foram destacadas as principais qualidades do loteamento Vila Helena, entre elas a facilidade de acesso por meio da linha de bonde Santo Amaro, 25 minutos do largo da Sé, terreno plano e dotado de infraestrutura (energia e arruamento). Nos anúncios de 1928, a Companhia Parque Várzea do Carmo apresentou o desenho do loteamento, com a configuração dos lotes de 12, 15 e 20 metros (Figura 15).

Figura 15 - Propagandas do loteamento Vila Helena

VILLA HELENA - (INDIANOPOLIS)
 VENTAS A PRESTACIÖES
 Segunda secção da Ilha de Santo Amaro, próximo ao campo de aviação "CURTIS" — Bonito à porta. — A 25 minutos de LARGO DA SÉ.
 Construções de casas de tipo moderno para residência, pelo engenheiro Walter Bruno — Luz elétrica — Terreno plano, completamente arruado. — Clima de primeira ordem. — Belle panorâmica sobre toda a cidade.
 Informações: — RUA LIBERO BADARO N. 28 - 2.º ANDAR - SALA 7

ESTES terrenos actualmente à venda PROPORCIONAM INTEIRA SATISFAÇÃO sob todos os aspectos
 PLANTA DA VILLA HELENA
 Construção Projectada pelo Engenheiro Walter Bruno
 16 foram vendidos R\$ 2.393.492.000, desde 15 de dezembro até hoje — prova evidente das excepcionaes condições de venda, somente comparáveis á magnificência dos terrenos da
VILLA HELENA
 A situação verdadeiramente privilegiada da VILLA HELENA, por ser situada numa divisão homogênea, como se vê na planta, acima levantada.
TODOS OS LOTES IGUALMENTE BONS
 Apresente o dia de hoje e os proximos fealdos para visitar os nossos terrenos: por melhor que seja a sua expectativa, ella será sobrepujada pela realidade.
 Prospecções gratuitas sem jorna e sem encargo algum!
COMPANHIA PARQUE DA VARZEA DO CARMO
 RUA 15 DE NOVEMBRO N.º 28 TELEPHONE: 2-5679
Banco Português do Brasil
 VENDEDORES EXCLUSIVOS:
EMPRESA BRASILEIRA DE TERRENOS LIMITADA
 RUA 15 DE NOVEMBRO N.º 18 TELEPHONE: 2-2213
 W E E K A B E R E N A

UM DOS FACTORES DOS PROGRESSOS DE SAO PAULO
 PLANTA DA VILLA HELENA
 A utilidade pratica immediata dos terrenos encontra evidencia em cada um dos quarteirões da Villa Helena, como também pelas suas condições de construção, que lhe são extremamente vantajosas.
 DOS TERRENOS ACTUALMENTE A VENDA, POUCOS POSSUEM, COMO ESTES, PROSPECTIVAS QUE ASSEGUREM UMA VALORIZACAO RAPIDA.
 Os lotes actualmente à venda, de 12, 15 e 20 metros de frente, SÃO TODOS GENTILMENTE SITUADOS.
 COMPANHIA PARQUE DA VARZEA DO CARMO
 RUA 15 DE NOVEMBRO, 18 — TELEPHONE: 2-5679
BANCO PORTUGUEZ DO BRASIL
 Vendedores exclusivos:
EMPRESA BRASILEIRA DE TERRENOS LIMITADA
 Rua 15 de Novembro, 18 - Phone: 2-2213
 Va ver hoje mesmo os terrenos de VILLA HELENA.

Fonte: propagandas extraídas do jornal O Estado de São Paulo, edições: 23/04/1923, 29/04/1928 e 10/06/1928.

O arruamento do Planalto Paulista foi representado na planta de 1924, no entanto, foram encontrados anúncios de venda somente a partir de 1928. Nas propagandas³⁷, destaca-se a localização do bairro, entre as autoestradas Jabaquara e Santo Amaro, e nas proximidades do parque municipal (Figura 16).

Figura 16 - Propaganda do loteamentos Planato Paulista

COMPRE TERRENOS NO

PLANALTO PAULISTA

E fará o melhor emprego de capital
Por varias razões:

- 1) O Planalto Paulista é o bairro de residencias que suplantará a antiga Avenida Paulista;
- 2) será atravessado pela melhor avenida da cidade - com 30 mts. de largura - numa extensão de mais de cinco kilometros;
- 3) terá acesso por meio da Auto-Estrada de Concreto São Paulo - Santo Amaro; e, também, porque
- 4) o Planalto Paulista é uma encantadora planície, de elevação ainda maior do que a dos terrenos da Avenida Paulista.

As obras da Auto-Estrada de Concreto começam no fim do trecho calçada da Av. Brigadeiro Luís Antônio. Dê-lhe em direção siga até ao seu destino.



PRESTAÇÕES AO ALCANCE DE TODOS SEM JUROS E SEM ENTRADA INICIAL

PLANTA DE SITUAÇÃO DO PLANALTO PAULISTA NA AUTO-ESTRADA
ESCALA: 1:25000





SOCCIEDADE ANONYMA

Escritório central:
Rua Líbero Baduró n.º
Phone: 2-1977

Escritório em Indianópolis:
Alam. Cabetés (Predio de 5 andares)
Phone: 7-0190

Fonte: propaganda extraída do jornal O Estado de São Paulo, edição: 28/10/1928.

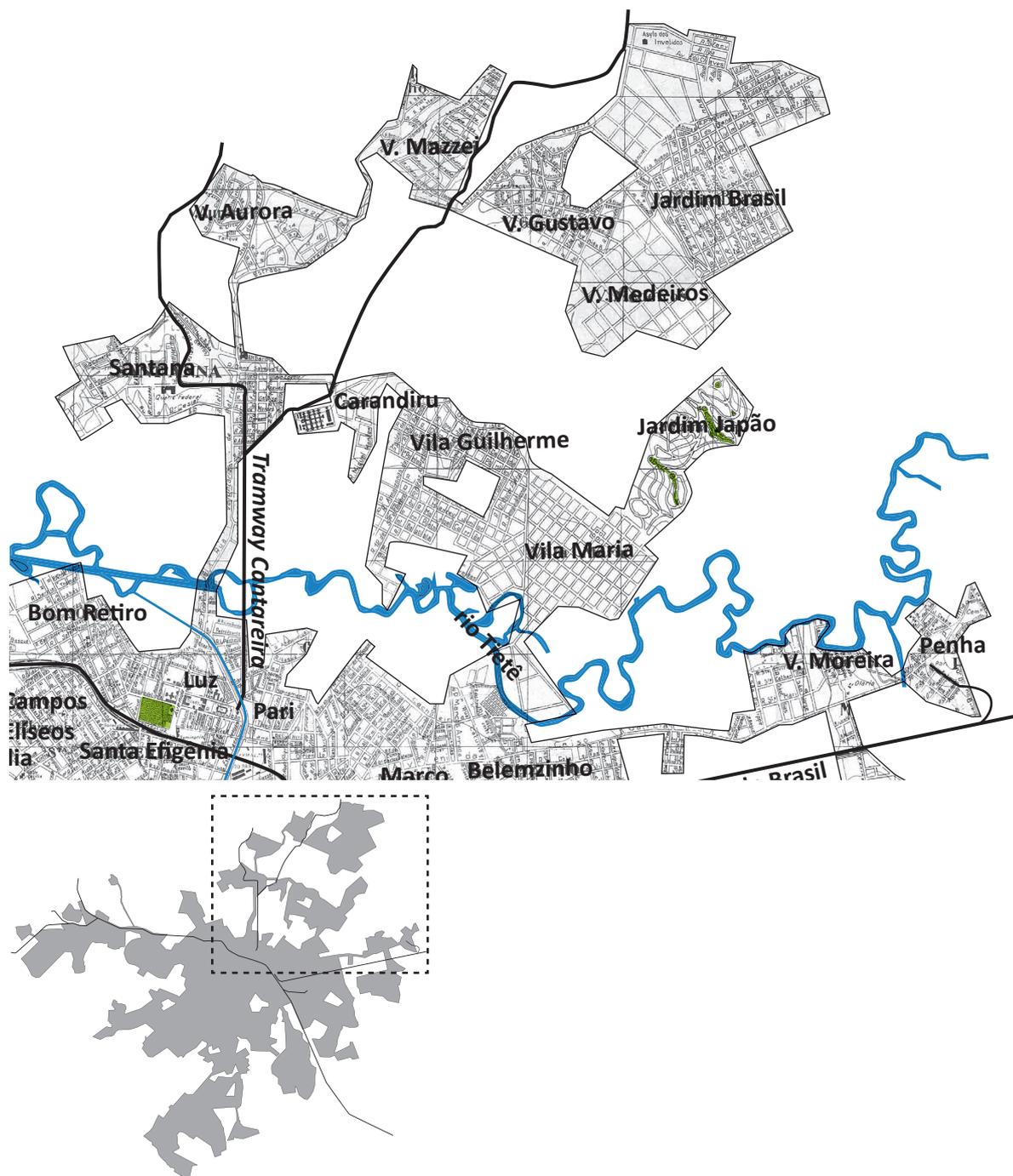
Região norte e nordeste

O desenvolvimento da região norte e nordeste ocorreu incentivado pela implantação do ramal da linha de trem Guapira e nos terrenos planos e alagadiços às margens do rio Tietê. Na figura 17 pode-se observar a configuração de loteamentos isolados nas proximidades da estrada de ferro como a Vila Gustavo, Vila Medeiros, Vila da Cachoeira, Jardim Brasil, Vila Mazzei, Água Fria, Vila Aurora e ao longo da margem do rio Tietê como a Vila Guilherme e a Vila Maria. O Jardim Japão encontrava-se em um terreno de topografia acidentada, entre os bairros da Vila Maria e Vila Medeiros.

A Chácara Bela Vista foi vendida para dois empreendedores e deu origem aos loteamentos da Vila Maria, Vila Maria Alta e do Jardim Japão. O primeiro foi implantado na região plana e próxima ao leito do rio Tietê e os últimos em uma região alta e terreno acidentado. Esta diferença de topografia teve reflexo no modelo de loteamento projetado: a Vila Maria foi composta pelo arruamento em xadrez, enquanto a Vila Maria Alta e o Jardim Japão com ruas curvas, que se acomodavam à topografia e com reserva de áreas verdes. A Vila Maria e a Vila Maria Alta pertenceram à Companhia Paulista de Terrenos e foram loteadas em momentos distintos, sendo a primeira sob a lei 1.666 e a segunda pela lei 2.611. O Jardim Japão foi empreendido por Cláudio Monteiro Soares, tendo o projeto elaborado por Jorge de Soares (KAWAI, 2000, p. 113).

³⁷ O Estado de São Paulo (21/10/1928 e 29/10/1928).

Figura 17 - Regiões norte e nordeste- Planta da Cidade de São Paulo - 1924



Planta chave

Mancha urbana da cidade de São Paulo de 1916.



Fonte: Planta da Cidade de São Paulo. Mostrando todos os arrabaldes e terrenos arruados. Comissão Geográfica e Geológica de São Paulo, 1924.

Na propaganda do loteamento Jardim Japão, publicada no Estado de São Paulo em 9 de março de 1924, foi anunciado seu sucesso de vendas. Segundo o anúncio, o loteamento possuía fácil acesso à linha de bonde elétrico, jardins, sistema viário, rede de telefonia e água. Ainda assim, comparou o Jardim Japão à Avenida Paulista:

Jardim Japão em situação de altitude privilegiada, único bairro de São Paulo rival da Avenida Paulista, com mais este melhoramento em breve vai ficar dominando a maior e mais bela avenida do mundo - a que margeará, na largura de 120 metros o rio Tietê, desde a Penha até a Lapa numa extensão de 21 quilômetros.

As características do projeto foram ressaltadas em um anúncio de 1923, tratando-se de um loteamento desenhado a partir de técnicas modernas de urbanismo, abrangendo uma área de 350 mil m², incluindo equipamentos de lazer, como parques e praças, além das avenidas bulevares e jardins.

Figura 18 - Propaganda do loteamento Jardim Japão

Mais dois importantes melhoramentos para o afamado JARDIM JAPÃO, além dos inúmeros já existentes, que incontestavelmente triplicarão com rapidez o valor dos seus esplendidos terrenos

O PRIMEIRO:
 POR CONTRATO LAVADO DO Sr. TARELLATO, CAMPO BALLEU, EM 14 DE JANEIRO DE 1923, LAVADO PELO Sr. V. A. DE S. PAULO, TARELLATO, LEITE, FERREI, O INSTITUTO GEOGRÁFICO E FÍSICO DO INSTITUTO DE CIÊNCIAS E LETRAS DO BRASIL, FUNDAMENTANDO UMA EXTENSÃO DE MAIS 700 METROS DA LARGURA DO BONDE N.º 34.

O SEGUNDO:
 TRANSMISSÃO DAS NOTAS E ENCARGOS DO "O ESTADO" DE 1.º DE OUTUBRO A NOTAS SEQUENTES DO CONSELHO DE MELHORAMENTOS DO RIO TIEETÉ, DA PREFEITURA, INDESTITUÍVELMENTE INDELEGÁVEL, DE 28 DE OUTUBRO DE 1922, EM FAVOR DO Sr. FERREI, FUNDAMENTANDO A EXTENSÃO DE MAIS 700 METROS DA LARGURA DO BONDE N.º 34.

PELO QUE O JARDIM JAPÃO EM SITUAÇÃO DE ALTITUDE PRIVILEGIADA, ÚNICO BAIRRO DE SÃO PAULO RIVAL DA AVENIDA PAULISTA, COM MAIS ESTE MELHORAMENTO, DE AGORA EM DIANTE, DOMINANDO A MAIOR E MAIS BELA AVENIDA DO MUNDO - A QUE MARGEARÁ NA LARGURA DE 120 METROS O RIO TIEETÉ, DESDE A PENHA ATÉ A LAPA, NUMA EXTENSÃO DE 21 KILOMETROS.

PLANO APROVADO PELA PREFEITURA, LARGURA DE BOMME INACURVADA COM GRANDE SECÇÃO, DE 11' DE AGOSTO - BOMME N.º 34 - FUNDAMENTO DO LARGO DA SÉ DE SE VENTE ESI VENTE MINUTOS DESEDE DA BANDELA ATÉ A MEIA NOITE.

JARDIM JAPÃO
 Rua Boa Vista, 17

ESCRITÓRIO: RUA BOA VISTA N.º 17

VENDAS FEITAS EM JANEIRO E FEVEREIRO

| N.º | VALOR | N.º | VALOR |
|-----|--------|-----|--------|
| 1 | 100000 | 11 | 100000 |
| 2 | 100000 | 12 | 100000 |
| 3 | 100000 | 13 | 100000 |
| 4 | 100000 | 14 | 100000 |
| 5 | 100000 | 15 | 100000 |
| 6 | 100000 | 16 | 100000 |
| 7 | 100000 | 17 | 100000 |
| 8 | 100000 | 18 | 100000 |
| 9 | 100000 | 19 | 100000 |
| 10 | 100000 | 20 | 100000 |
| 11 | 100000 | 21 | 100000 |
| 12 | 100000 | 22 | 100000 |
| 13 | 100000 | 23 | 100000 |
| 14 | 100000 | 24 | 100000 |
| 15 | 100000 | 25 | 100000 |
| 16 | 100000 | 26 | 100000 |
| 17 | 100000 | 27 | 100000 |
| 18 | 100000 | 28 | 100000 |
| 19 | 100000 | 29 | 100000 |
| 20 | 100000 | 30 | 100000 |

Total das vendas até hoje R\$. 5.749.173.950

SO TRINTA LOTES DISPONÍVEIS

INFORMAÇÕES E MAIS DETALHES COM F. ROLIM GONÇALVES, Rua Boa Vista, 17 - Telefone, Central 5.424

OXYGENE
seus filhos!

Campos do Jordão em São Paulo
 800 metros de altitude! Clima saluberrimo de montanha. 800 metros de altitude!

APENAS 100 LOTES DISPONÍVEIS

JARDIM JAPÃO, situado na colina de Sant'Anna, servido pelo bonde n.º 34 que parte do Largo da Sé, possui um clima limo, leve, que se aproxima dos altísimos Campos do Jordão, devido à sua elevada altitude. Não existe nos arredores de São Paulo melhor lugar e assim tão próximo, para se passar o fim da semana (Week-end). O JARDIM JAPÃO, que hoje reinicia as suas vendas de terrenos a prestações mensais, desde 35000 sem juros, oferece também casas simples, modernas, com quarto separado para o cômodo, a prestações de 400000 semanais, ótimas para Week-end, das exmas famílias que desejem oxigenar os seus filhos num clima de montanhas. Existem dois trajectos para o JARDIM JAPÃO, um pela Avenida Ipiranga, Rua Voluntários da Pátria, Rua Camarandé, Rua Maria Condado e Andaraí. Termina cada um frente ao Jardim Japão, ligando-se com a Av. Carrajá, arteria principal deste bairro; o outro trajecto é pela Av. Celso Garcia, Rua Catumbay, Av. Guilherme Colching. Com 3200 apenas, tomando o bonde n.º 34 no Largo da Sé, a pessoa será transportada ao JARDIM JAPÃO, dentro de São Paulo, com clima equivalente ao clima dos Campos do Jordão.

Reiniciamos hoje as nossas vendas de terrenos e casas. Ninguém deve perder esta rara oportunidade. Dispensando apenas 35000 por mês ou 400000 por semana com pequena entrada poderá V. S. adquirir um terreno, ou uma casa, no lugar mais agradável de São Paulo, que é o JARDIM JAPÃO.

Na entrada do bairro funciona um escritório para atender aos pretendentes.

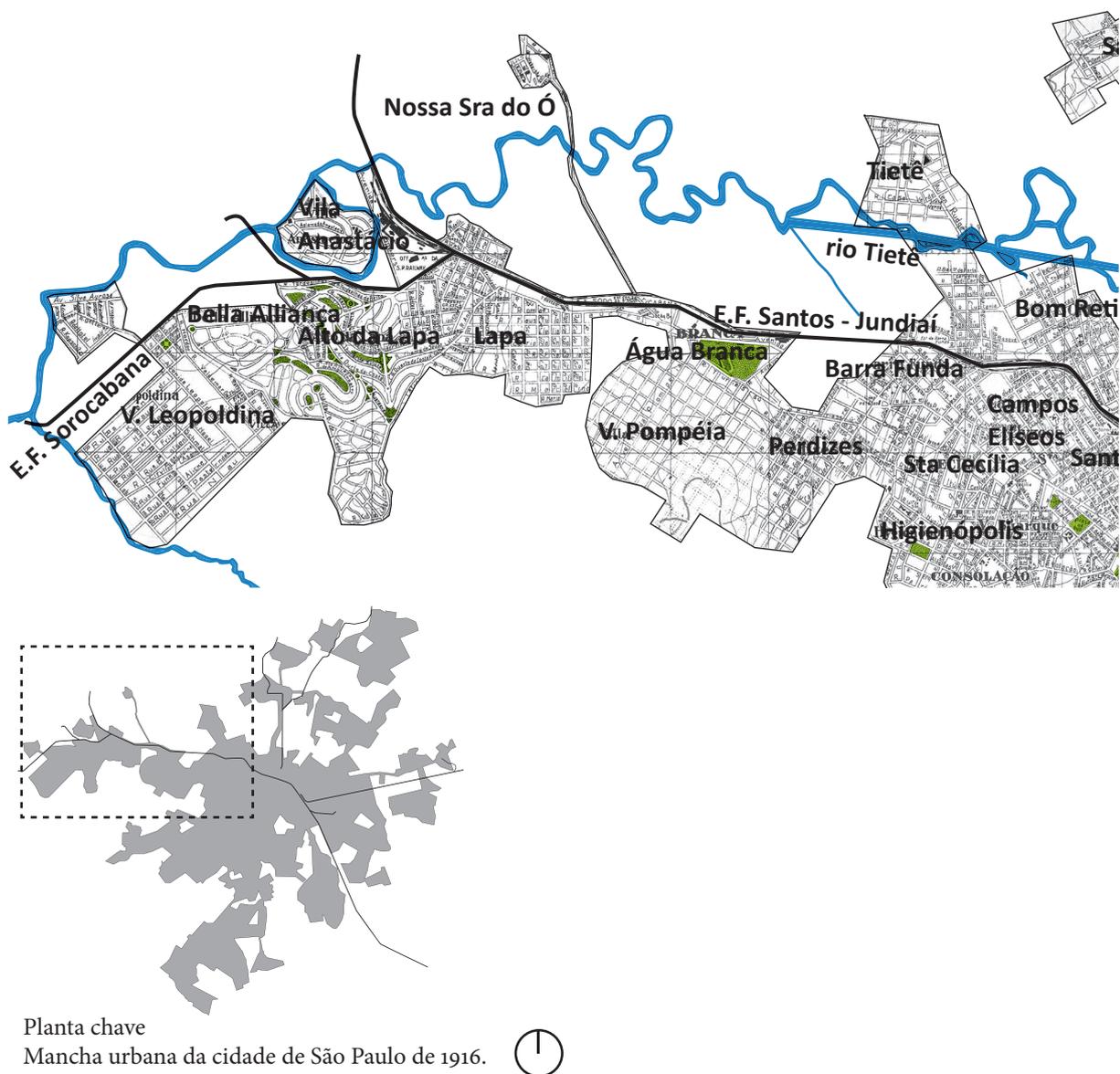
ESCRITÓRIO CENTRAL:
 RUA LIBERIO BADARO, 595 - 3.º andar
 Sales 307-9-9 - Telefone: 2-5411

Os bairros industriais e residenciais

Região Noroeste

No final da primeira década do século XX a urbanização na região da Lapa atingiu a Ilha Anastácio (1919) na região da Freguesia do Ó e pela formação dos bairros-jardins Alto da Lapa e Bela Aliança (Figura 19). Nesta região, no ano de 1918, foi instalada a Companhia Armour do Brasil a qual recebeu a mão de obra de imigrantes húngaros, poloneses e russos que passaram a residir na Vila Anastácio e Ipojuca, no período posterior a Primeira Guerra Mundial. Na Vila Leopoldina, um terreno com área de 489.052,00 m² foi arruado em lotes menores por Siciliano & Silva e Antônio A. Villares da Silva em 1926 (SANTOS, 1980, p. 64-65).

Figura 19 - Região noroeste - Planta da Cidade de São Paulo de 1924



Fonte: Planta da Cidade de São Paulo. Mostrando todos os arrabaldes e terrenos arruados. Comissão Geográfica e Geológica de São Paulo, 1924.

A Vila Anastácio foi projetada pelo engenheiro Eduardo Ralsten³⁸ e aprovado em 1918. A gleba possuía uma área de 629.000,00 m², configurada pela antiga ilha incorporada à margem esquerda do rio Tietê após a retificação do curso d'água. A localização do terreno, próximo ao frigorífico Armour e a estrada de Ferro Railway, foi propícia para o empreendedor Richard Coit parcelar a gleba direcionada para a demanda operária. O projeto foi concebido com viário de traçado curvo, lotes com área média de 450m², áreas verdes em miolo de quadra e parcela do terreno reservado para fábricas ou armazéns. Mesmo tratando-se de bairro operário, conforme relatado por Kawai, houve uma preocupação por parte do loteador em garantir um bairro higiênico, onde foi considerada a necessidade de prever recuos frontais, elevação da cota de implantação a 20 cm acima do nível máximo do rio, áreas verdes, entre outros (KAWAI, 2000, p. 110).

O projeto do Alto da Lapa e Bela Aliança foi desenvolvido, entre 1917 e 1919, pelo arquiteto Barry Parker e as primeiras ruas dos bairros foram declaradas para trânsito público nos anos de 1920 e 1929, respectivamente.³⁹ O traçado das vias era similar ao projetado para Pacaembú e Anhangabaú por estarem localizadas em terrenos com topografia acidentada. No entanto, o loteamento da Lapa diferenciava-se por estar localizado nas proximidades da Estrada de Ferro reservou-se uma área para abrigar fábricas e lotes residenciais de menor porte. Parker elaborou o plano para os bairros da Lapa considerando as dimensões das casas operárias por ele projetadas (ANDRADE, 1998, p. 276).

Em 1921, em um anúncio da Companhia City⁴⁰, foi apresentado o plano elaborado por Barry Parker para o Alto da Lapa, no qual foi descrito que o parcelamento possuía diferentes usos do solo, além da interferência da estrada de ferro na concepção do loteamento:

... reservou-se uma área de 100.000 metros quadrados, aproximadamente, de terreno destinado a fábricas, oficinas, armazéns, etc. Esse terreno acha-se admiravelmente adaptado para tal fim, pois, além de ser plano, fica fronteiro à linha tronco da E. de Ferro Sorocabana, margeia o Rio Tietê, é atravessado pelo ramal da E. de Ferro Sorocabana que, provido de uma terceiro trilho da São Paulo Railway, vai até o Frigorífico Armour, e fica fronteiro ainda a uma larga avenida por onde passa o bonde da linha Anastácio. A Companhia tem a concessão de diversos desvios da E. de Ferro Sorocabana, sem dúvida, iguais vantagens poderão também ser concedidas, mais tarde, pela São Paulo Railway.

Neste anúncio, a Cia descreve as características residenciais, repletas de áreas verdes, em forma de praças e miolos de quadras ajardinados. Os lotes possuíam as dimensões com frente mínima de 12,00 metros e profundidade média de 40,00 metros. Para promover o loteamento a Companhia construiu uma casa modelo, projetada por Barry Parker, sendo anunciada em propagandas sua abertura para visitaçã⁴¹.

38 O modificativo do projeto (1919) foi elaborado por Jorge de Macedo Vieira.

39 Alto da Lapa: ato nº 1.458 (08/07/1920), Bela Aliança: lei nº 3.326 e alvará nº 2 de 05/01/1950.

40 O Estado de São Paulo (4 de outubro de 1921).

41 O Estado de São Paulo (7 de setembro de 1922 e 22 de novembro de 1924).

Figura 20 - Propaganda do loteamento Alto da Lapa

O ESTADO DE S. PAULO

ANNO XLVII ASSIMILADOR: ANIL, 1919 - BOMBA, 1920 - SERRAVALLE, 1921 S. PAULO - TERÇA-FEIRA, 4 DE OUTUBRO DE 1921 SECRETARIO E ADMINISTRADOR: CARLOS BASTOS - PIAUI DO AMARAL PIAUI PORTAL AVILA, 20 DE 1921 NUM. 15.694

ALTO DA LAPA

INICIO DAS VENDAS

A grande expansão de empreendimentos industriais e manufatureiros, na parte oeste da cidade de São Paulo, bem como o enorme aumento de população que ali se tem verificado nos últimos anos, induziram a Companhia City a proceder ao preparo e arreamento dos seus magníficos terrenos no Alto da Lapa.

De acordo com o plano elaborado pelo architecto sr. dr. Barry Parker — a quem também se deve o projecto do Jardim America — estão em andamento, ha dois annos, as obras de melhoramento desses terrenos. Centenas de operarios vem trabalhando continuamente nestas obras, sob a competente direcção dos engenheiros da Companhia, para a execução cabal das idéas e planos do sr. Parker. Uma visita a esses terrenos será de resultado manifestó, e a todos reflectirá que o architecto, com nitida previsão e criterio, approvou todas as vantagens naturaes dos terrenos para criar um bairro deveras interessante, moderno e pratico.

Como se verifica da planta ora publicada (canto inferior, á direita), reservou-se uma vasta área de 100.000 metros quadrados, approximadamente, de terreno destinado a fabricas, officinas, armazens, etc. Esse terreno achou-se admiravelmente adaptado para tal fim, pois, além de ser plano, fica fronteiro á linha tronco da E. de Ferro Sorocabana, margem a Rio Tietê, é atravessado pelo ramal da E. de Ferro Sorocabana que, provido de um terrifico trilho da São Paulo Railway, vai ter ao Frigorifico Armour, e fica fronteiro ainda a uma larga avenida por onde passa o bonde da linha "Anastacio". A Companhia tem a certeza de diversos deveses da E. de Ferro Sorocabana e, sem duvida, iguaes vantagens podero tambem ser concedidas, mais tarde, pela São Paulo Railway. Prevendo assim de todos estes valiosos requisitos, é esse terreno, provavelmente, o melhor local para indústrias que se pode, prontamente, encontrar em São Paulo.

Prevendo, para um futuro proximo, o indubitavel desenvolvimento industrial desse bairro, a Companhia reservou, tambem, uma extensa área de terreno para uma estacão na linha tronco da E. de Ferro Sorocabana.

A parte restante dos terrenos destinou-se a lotes para construcção de casas de moradias e de outros predios de natureza imprimecivill num bairro de residencia, tais como: armazens, empórios, lojas, etc. onde possam os moradores fazer os seus fornecimentos. Esses predios seráo localizados de maneira a oferecer a maior conveniencia possivel aos moradores, mas de modo tambem a não aflicter a feição typica do bairro, isto é, a de bairro de moradias. Esta condicção será grandemente favorecida pela concessão liberalmente feita pela Companhia, de grandes areas de terrenos para jardins interiores e praças ajardinadas. É intenção da Companhia, logo que as circumstancias a justificarem, formar completamente o campo de futebol contornado pela rua do Amphiteatro.

Não existe nos arredores de São Paulo local mais appropriado para a formação de um bairro de residencias. Entretanto, a Companhia não limitou os seus esforços e capitulos unicamente na abertura e nivelamento de ruas, — obras que, por mais periclitadas que sejam, não constituem senão uma parcella na empresa de formação de um bairro; confiante no futuro desse parte da cidade, a Companhia contribuiu financeiramente para a installação da linha de bondes, bem como inaugurada, e contrahiu installações de aguas, esgotos e illuminação electrica, estando parte destes importantes melhoramentos já em execução, e parte em vias de ser iniciada, sempre na maior intensidade possivel, de accordo com as necessidades do momento.

É projecto da Companhia edificar diversos edificios de casas modestas, das das que já se acham em

construcção. Não estando as obras sufficientemente adiantadas, para que se possa constatar e apreciar o que ha de pratico e comodo nestas construcções, porém, contrastando as respectivas plantas ter examinadas no proprio local das obras, á rua Brigadeiro Cavallei Platan, 4973, ou no escritorio da Companhia. Estão em vias de conclusão um plano pelo qual a Companhia se propõe empregar capitais para a construcção de casas, empórios, etc. que, baseadas na ordem de prioridade das respectivas compras, serão offerecidas aos sr. compradores que desejarem contractar.

No intuito de tornar a presente offerta de terrenos para construcção mais merecedora do interesse das sr. compradoras, a Companhia resolveu offerecer a todos os seus clientes mais a seguinte vantagem: — se um comprador fallouer, por qualquer causa que seja, contanto, na data de sua morte, entre 18 e 60 annos de idade (contanto que o seu fallecimento não se dá no primeiro anno seguinte á compra do terreno), e se, nessa data, elle já tiver pago 20 0/10, pelo menos, do preço da compra, e tiver comprado todas as condicções do contracto, a Companhia renunciará, em favor dos herdeiros do comprador, a 50 0/10 do saldo por elle devido na data da sua morte.

Na divisão em lotes dos terrenos ora apresentados, foi estabelecida a frente minima de 12 metros, com fundos de 40 metros, em media. Estes lotes são offerecidos á venda, por preço que varia de \$2000 a \$25000 por metro quadrado. Nas vendas a diaboito será concedida um desconto de 10 0/10 sobre o preço e, nos casos de compras e prestações, serão accedidas juros á taxa de 6 0/10 ao anno, com prazo maximum de 5 annos para pagamento.

No escritório da Companhia occupando os sr. interessados todas e quaqueres informações que solicitem a respeito, inclusive plantas detalhadas que, com o mesmo prazer, lhes será fornecidas.

COMPANHIA CITY

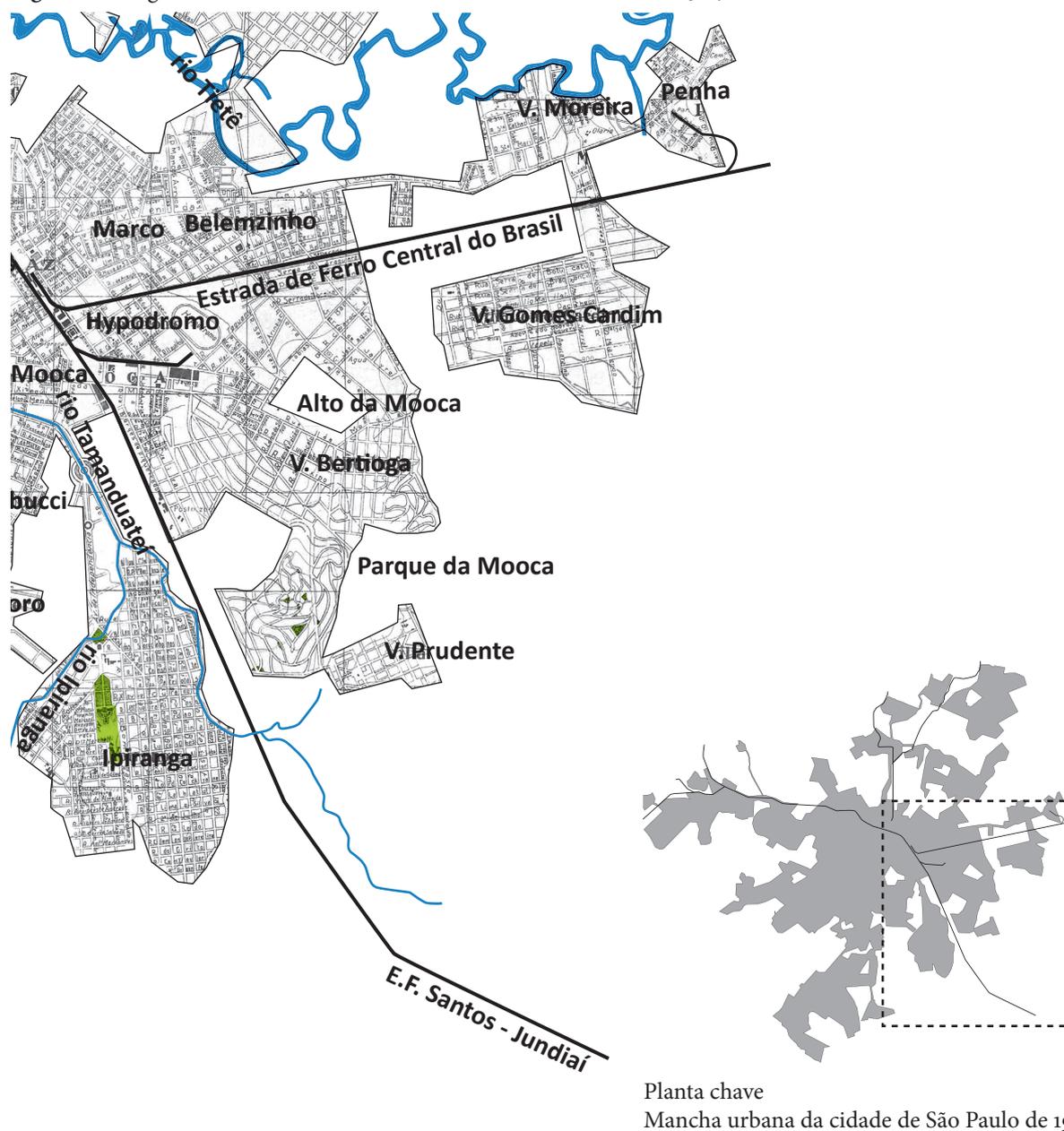
RUA LIBERIO BADARO, 71-73 — SÃO PAULO.

Fonte: propaganda extraídas do jornal O Estado de São Paulo, edição: 04/10/1921

Região Leste e Sudeste

Na região leste e sudoeste observa-se na figura 21 a implantação de três loteamentos a Vila Bertioiga, Alto da Mooca e o Parque da Mooca, localizados nas proximidades da estrada de ferro Santos-Jundiaí e na várzea do rio Tamanduaté. Os loteamentos possuíam características similares aos apresentados anteriormente, onde as porções localizadas nas regiões baixas tinham traçado ortogonal, com áreas reservadas para fábricas e lotes menores, enquanto as porções mais afastadas e em regiões altas seguiam o modelo dos bairros-jardins.

Figura 21 - Regiões leste e sudeste - Planta da Cidade de São Paulo de 1924



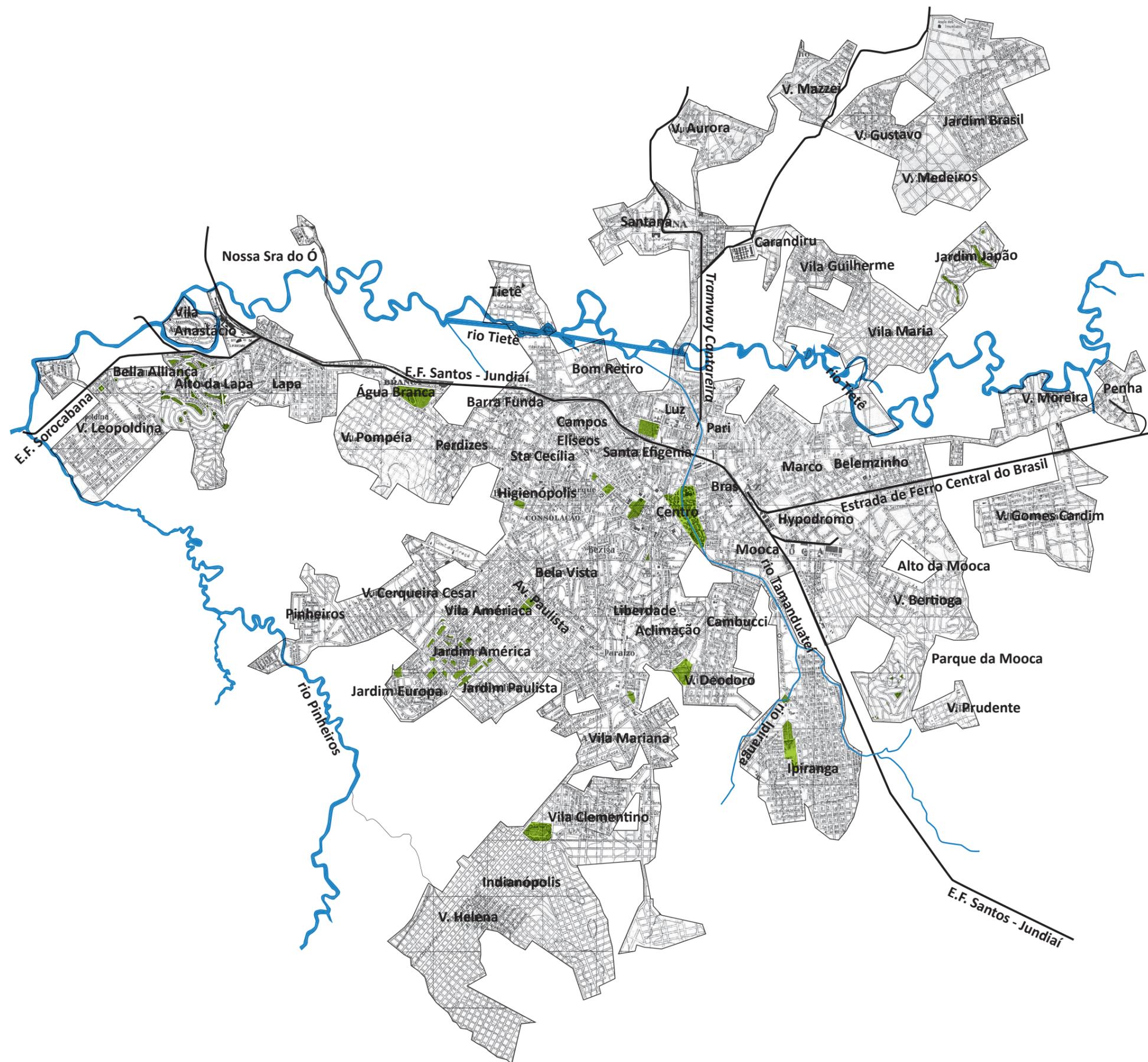
Planta chave

Mancha urbana da cidade de São Paulo de 1916.

Fonte: Planta da Cidade de São Paulo. Mostrando todos os arrabaldes e terrenos arruados. Comissão Geográfica e Geológica de São Paulo, 1924.

A chácara da Mooca possuía uma área de 4 milhões de m^2 , pertencente a família Paes de Barros. As terras foram transformadas em áreas urbanizadas a partir de 1922 com a abertura dos loteamentos que deram origem aos bairros do Alto da Mooca, Parque da Mooca e parte da Vila Prudente.

Em 1922, o escritório Vieira & Wendel foi contratado pela Companhia da Mooca S. A. para desenvolver o projeto de loteamento de uma parcela do terreno, com uma área de 2,5 milhões de m^2 . O loteamento foi desenhado com lotes residenciais na região alta e quadras industriais na várzea do rio Tamanduateí e junto à ferrovia. As quadras residenciais foram projetadas com jardins internos, sendo o bairro destinado à classe média, com lotes com 12 metros de frente e área de 400 m^2 (KAWAI, p. 122-124).



2. Os eventos que precederam a lei 2.611 de 1923

A partir do século XX, a cidade de São Paulo cresceu de forma acelerada impulsionada pelo crescimento econômico proveniente da produção cafeeira. Entre 1890 a 1920, a cidade de São Paulo que tinha 65 mil moradores passou para 579 mil⁴². O retalhamento das antigas chácaras, com a implantação de loteamentos, passou a ser um investimento promissor para pequenos e grandes empreendedores. No âmbito deste processo de transformação urbana, o município percebeu a urgência em criar um plano urbano e uma legislação de arruamento para preparar a expansão da capital.

A legislação de arruamento 2.611 de 1923, foi considerada a primeira lei de parcelamento com características urbanísticas de São Paulo (GROSTEIN, 1987, p. 138). Considerou-se que alguns acontecimentos assinalaram a transição entre o Código de Posturas Municipais (1886), a lei 1.666 (1913) e a lei 2.611 (1923). Entre eles, os debates sobre os projetos propostos para os Melhoramentos de São Paulo, entre 1906 e 1911, os textos sobre urbanismo e salubridade do engenheiro municipal Victor da Silva Freire, entre 1910 e 1918, e o modelo urbano da *garden-city* introduzido pela Companhia City a partir de 1912 na cidade de São Paulo.

O Código de Posturas Municipais de 1886 tinha diretrizes que se limitaram a restringir a largura do sistema viário a no máximo 16 metros e ao traçado da rua, a qual deveria ser obrigatoriamente reta.⁴³ Essas regulamentações eram suficientes para garantir a organização da cidade de São Paulo do final do século XIX, de características coloniais e com uma população com cerca de 65 mil habitantes. No entanto, com o crescimento populacional, a essa lei passou a configurar um obstáculo aos novos empreendedores, que pretendiam implantar loteamentos com traçado distinto da malha xadrez ou aqueles que desejavam retalhar terrenos em regiões de topografia acidentada.

Entre 1906 a 1911, durante o processo de modernização da capital paulistana, iniciaram-se discussões sobre os projetos de Melhoramentos de São Paulo, apresentando-se duas linhas de pensamento urbanístico antagônicas: uma de Alexandre de Albuquerque e Samuel das Neves que se apoiavam no modelo de intervenção urbana de Haussmann, enquanto Victor da Silva Freire e Joseph Bouvard eram influenciados pelas teorias urbanísticas de Camillo Sitte, Joseph Stübben e Eugène Hérnard (SIMÕES, 1990).

Os textos publicados por Victor da Silva Freire, entre 1910 a 1918, nas revistas de engenharia e no Jornal O Estado de São Paulo, demonstraram sua participação em assuntos sobre as regulamentações edilícias e urbanísticas. No texto de 1918, Freire comenta o projeto de lei do Código de Obras de 1920 e sinaliza também a urgência de uma nova da legislação de arruamento.⁴⁴

A Companhia City, empresa de capital inglês e francês, estabeleceu-se na cidade em São Paulo a partir

42 Dados do IBGE, disponível em: http://smul.prefeitura.sp.gov.br/historico_demografico/tabelas.php. Acesso em: março de 2019.

43 Artigos 1º e 3º do Código de Posturas Municipais de 1886.

44 Segundo Simões (1990, p. 132), Victor da Silva Freire foi o primeiro a tratar o urbanismo como questão científica e não apenas através do aspecto viário, tendo um papel relevante na redação do Código de Obras de 1920 e na lei de arruamento de 1923.

de 1912. Neste período, sob consultoria de Victor da Silva Freire e Joseph Bouvard, adquiriu por volta de 12.800,00 m² de terreno, estes localizados predominantemente na região sudoeste de São Paulo. Os primeiros loteamentos foram projetados pelos urbanistas ingleses Raymond Unwin e Barry Parker, os quais trouxeram as técnicas urbanísticas do movimento *garden-city* ao território paulistano (BACELLI, 1982). A Cia City manteve uma relação amistosa junto à Prefeitura de São Paulo, aprovando legislações favoráveis ao modelo de urbanismo dos bairros-jardins ou até mesmo por legislações específicas, como o ato 1.197 de 1918, que dispunha sobre as regras para o fechamento dos lotes particulares e o ato 127 de 1931, que determinou o uso residencial para o bairro do Jardim América.

Os eventos assinalados acima sinalizaram a transição entre o modelo de urbanismo que subsidiou o Código de Posturas Municipais de 1886 e a lei de arruamento 2.611 de 1923. Neste sentido, procurou-se demonstrar que a lei foi implementada em sintonia ao modelo urbano defendido por Victor da Silva Freire, Joseph Bouvard e Barry Parker. Além disso, parte destes conceitos urbanos eram praticados desde o início do século XX, com o plano urbano de Joseph Bouvard em 1911 e por meio da implantação do loteamento Jardim América a partir de 1915.

O URBANISMO DE HAUSSMAN VERSUS CAMILLO SITTE

São Paulo - 1906 e 1911

Os debates sobre Os Melhoramentos de São Paulo iniciaram em 1906 com o projeto de lei apresentado pelo vereador Augusto Carlos da Silva Telles. Nestas discussões foram apresentadas duas linhas urbanísticas: (1) Alexandre de Albuquerque (1910) e Samuel das Neves (1911), estes se apoiavam nas intervenções que seguiam o modelo de Haussman e (2) Victor da Silva Freire, Guilhem e Joseph Bouvard (1911), os quais eram adeptos dos ensinamentos de Camillo Sitte, Joseph Stübben e Eugène Hérnard.

As intervenções *Grands Travaux* de Georges-Eugène Haussmann consistiram em um conjunto de obras públicas realizadas na cidade de Paris no período entre 1853 a 1869 (CALABI, 2015, p. 168). As intervenções visaram modernizar e garantir a salubridade na cidade, adotando medidas de melhoria nas condições de moradia, transporte e infraestrutura. Foram abertos os eixos monumentais, com implantação de praças, estações de trens e equipamentos públicos que se conectaram através das grandes avenidas (PANERAI; CASTEX; DEPAULE, 2013, p. 15). O modelo de intervenção de Haussmann foi replicado em diversas cidades da Europa e, posteriormente, em outros países, como no Brasil.⁴⁵

O modelo haussmanniano serviu de inspiração para as cidades do Rio de Janeiro, com as intervenções de Pereira Passos em 1884, e de Belo Horizonte, com o projeto de Aarão Reis em 1894 (CAMPOS, 1998, p. 137). Em São Paulo, verificou-se a manifestação deste modelo em 1910, com o projeto apresentado por Alexandre de Albuquerque (Figura 23), como relatado abaixo:

⁴⁵ Para maiores detalhes sobre a influência de Haussmann no urbanismo brasileiro: LEME, Maria Cristina Silva. **Urbanismo no Brasil – 1895 – 1965**. São Paulo: Studio Nobel, 1999.

Rasgar a cidade por meio de três largas e extensas avenidas, e no longo delas enfileirar grandes e modernos prédios, apagar todos os vestígios das velhas construções cujo tipo de modo algum condiz com as conquistas de progresso que temos realizado nestes últimos 20 anos, fazer uma cidade nova, uma cidade que seja o coração da grande metrópole do café.⁴⁶

O projeto de Samuel das Neves, apresentado em 1911, também se aproximava do estilo haussmaniano, com a proposta de abertura de um bulevar arborizados ao longo do vale do Anhangabaú.⁴⁷

Por outro lado, em 1911 por Victor da Silva Freire e Eugênio Guilhem⁴⁸ propuseram a preservação do centro histórico, mostrando-se consoantes ao urbanismo de Camillo Sitte (Figura 24). Além disso, contestaram o rigor imposto pela rua regular⁴⁹ em detrimento das vantagens estéticas e técnicas das ruas sinuosas.

É que o nosso centro é bem um agregado irregular ou “pitoresco” - é o termo técnico que, neste caso, dá a exata impressão da verdade - onde as ruas seguiram, como nas cidades da Europa, a fantasia do construtor e não este o implacável cordel do alinhador. Em volta deste centro estenderam-se, ondulante, iguais os tentáculos de um polvo, irradiando do corpo, as linhas de grande comunicação - os leitos das antigas estradas - amoldando-se às caprichosas voltas de terreno e constituindo atualmente as artérias de acesso ao centro.

Esse esquema que pela mesma comissão foi julgado a mais perfeita, representa, pode dizer-se, a planta da nossa capital. Não faltam nem só mostram ainda insuficientes as grandes linhas de penetração. São em geral largas. Nem todas são rigorosamente alinhadas. Quem importa? Não é precisamente a curva que melhor se presta a adaptar-se a configuração do nosso terreno acidentado, do qual segue a cidade o seu elemento característico de encosta e pitoresco? (FREIRE, 1911a, p. 3)

No mesmo ano, o arquiteto francês Joseph Bouvard⁵⁰ foi contratado pela Prefeitura de São Paulo para elaborar o projeto de melhoramento urbano da cidade. Assim como Victor da Silva Freire e Guilhem,

46 Texto publicado no jornal O Estado de São Paulo em 15 de novembro de 1910. Autores: Conde de Prates, Dr. Plínio da Silva Prado, Coronel José Paulino Nogueira, Dr. José Martiniano Rodrigues Alves, Dr. Francisco Ramos de Azevedo, Dr. Oswaldo Vieira de Carvalho, Dr. Nicolau de Souza Queiroz, barão da Bocaina, Dr. Silvio de Campos, Dr. Alexandre de Albuquerque e Dr. Horácio Belfort Sabinos.

47 Os projetos foram alvo de confronto entre o município e estado, sendo Bouvard convidado pela prefeitura para arbitrá-los. Esta questão foi tratada com detalhe por SIMÕES (1990), CAMPOS (2002), SEGAWA (2002), TOLEDO (1983).

48 O Teatro Municipal foi construído entre 1903 a 1911 pelo escritório de Ramos de Azevedo. Sua construção, localizada no sentido oposto do triângulo central, motivou a discussão na Câmara Municipal acerca da urbanização do Vale Anhangabaú que representava uma barreira física entre o “centro novo” e o triângulo. Em 1906, o vereador Augusto Carlos da Silva Teles apresentou a proposta de conectar os dois centros através do prolongamento da Rua Anhangabaú até o largo Riachuelo e alargamento das Ruas Líbero Badaró e Formosa. Em 1908, Silva Telles retorna o assunto à Câmara Municipal ao apresentar o projeto de lei nº 3 de 15/02/1908 (lei nº 1.331 de 06/06/1910), no qual apresenta o detalhamento da proposta apresentada em 1906. Projeto de lei foi encaminhado à Diretoria de obras municipais e em 1910 foi apresentado, por meio do ofício 101 de 08/03/1910, o projeto desenvolvido por Victor da Silva Freire e Eugênio Guilhem (SIMÕES, 1990, p. 86).

49 Naquele momento a lei que dispunha sobre a abertura de novas vias era o Código de Posturas Municipais de 1886, sendo obrigatória as ruas retas (art. 3º).

50 Resolução da Câmara Municipal nº 8 de 23 de março de 1911.

Bouvard era consoante aos ensinamentos de Camillo Sitte. O arquiteto francês analisou o tecido urbano de São Paulo, apontando que o modelo de urbanização em malha xadrez restringiu a ocupação urbana nos espigões e em regiões planas, resultando em grandes “vazios” entre áreas urbanizadas.⁵¹

Sucedem que, como consequência da configuração do solo, naturalmente por assim dizer, a cidade alastrava-se exageradamente, com grande prejuízo das finanças municipais, pelos espigões das colinas, fáceis de alcançar, sem que as construções se estendam pelos vales, mais dificilmente acessíveis. É necessário de agora para o futuro, preencher os claros, o que será fácil, se se tomar a firme decisão de adoptar certo número de medidas inspiradas pelo relevo do terreno, medidas tendo como consequência um efeito bem especial, tão interessante com pitoresco.

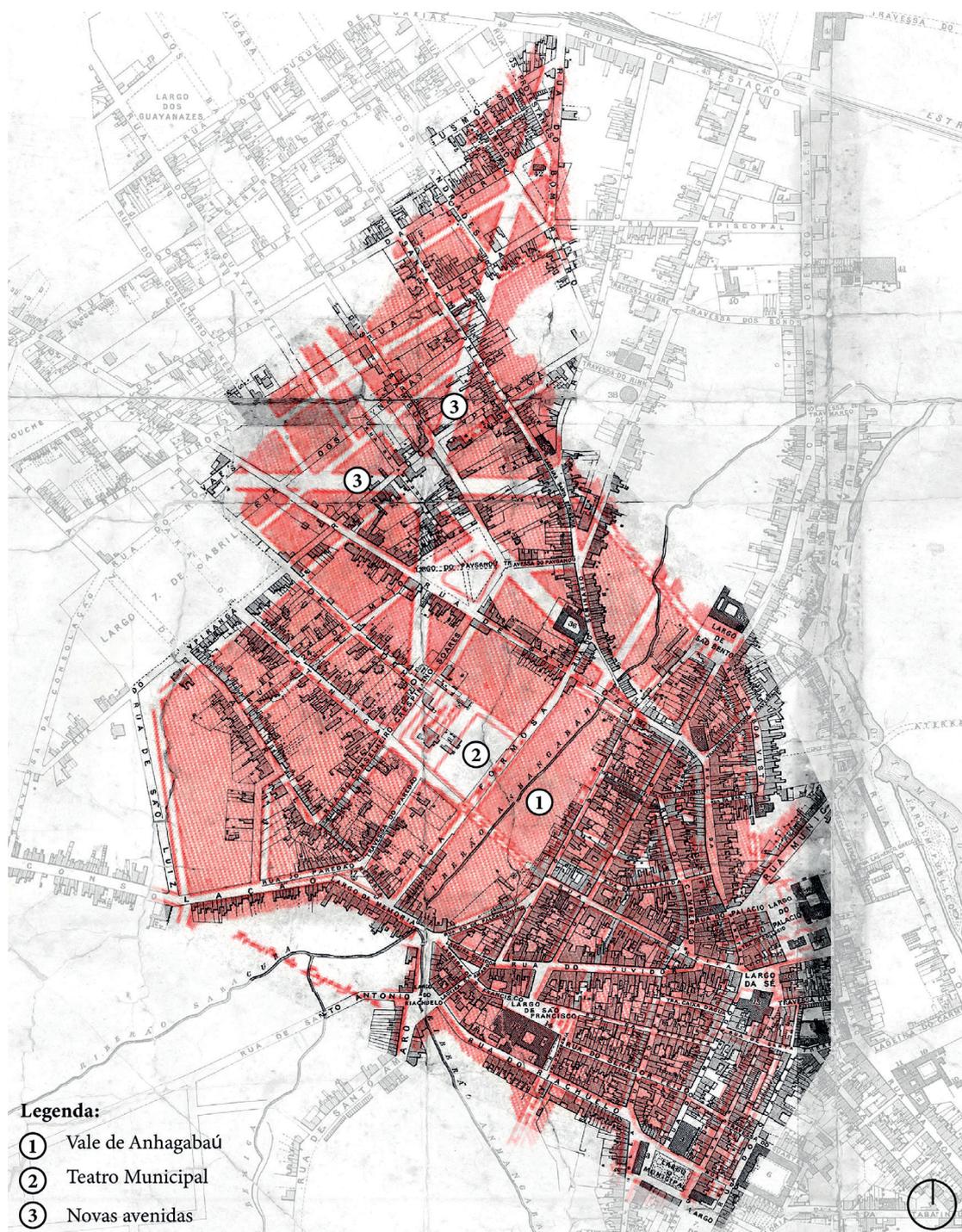
É preciso, para esse fim, abandonar o sistema arcaico do xadrez absoluto, o princípio por demais uniforme da linha reta, vias secundárias que nascem sempre perpendicularmente da artéria principal. É necessário, numa palavra e no estado atual das coisas, enveredar pelas linhas convergentes, radiais ou envolventes, conforme os casos. (BOUVARD, 1911, p.834)

Victor da Silva Freire e Joseph Bouvard criticaram a rigidez da malha xadrez. Defenderam as vantagens técnicas e estéticas da rua sinuosa, tendo como referência o urbanista austríaco Camillo Sitte. O plano urbano de Bouvard, composto de sistema viário com vias curvas, representou uma das primeiras ações do município favorável ao modelo de urbanismo que se diferenciava do xadrez. Além disso, o plano de Bouvard seguiu diretrizes contrárias às regras estabelecidas pelo Código de Posturas Municipais de 1886, com exemplo, o projeto propunha viários curvos e a legislação proibia esse tipo de rua.⁵²

51 Possivelmente Bouvard faz referência aos vales do Anhangabaú e Pacaembú, localizados no entorno da região central, onde posteriormente desenvolveria projeto. Segundo Victor da Silva Freire, Joseph Bouvard foi autor do projeto do Vale do Saracura e do Pacaembú, conforme texto publicado na Revista Politécnica em 1916 “A Planta de Belo Horizonte (A propósito da Cidade Salubre) “.

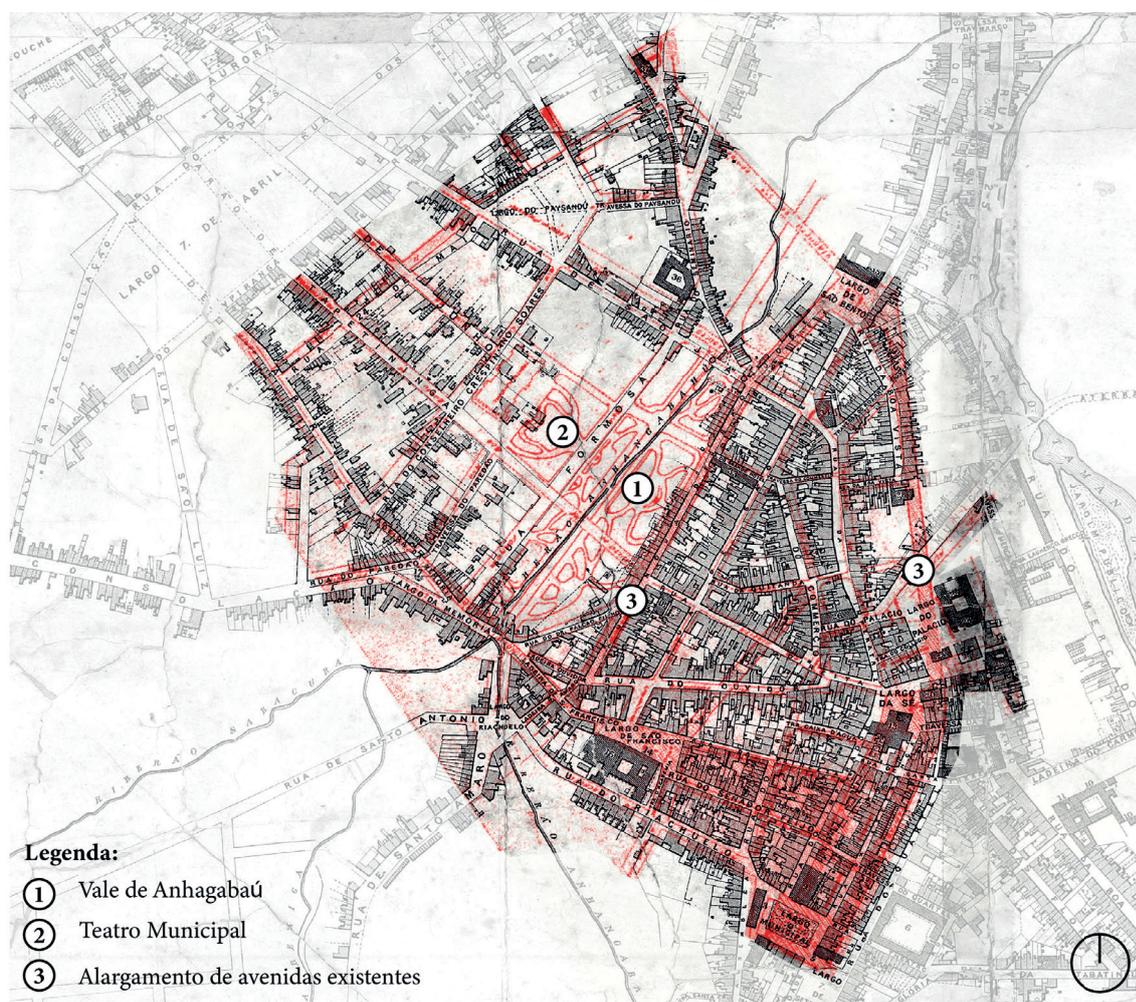
52 Segundo o artigo 3º do Código de Posturas Municipais: “O proprietário que abrir rua torta ou de menor largura que a marcada no art. 1º, ficará sujeito ao endireitamento ou alargamento dessa rua, sem direito a indenização”.

Figura 23: Projeto de Alexandre de Albuquerque (1910) - As Novas Avenidas de São Paulo



Fonte: Desenho elaborado a partir da Planta de São Paulo, Levantada pela Companhia Cantareira e Esgotos. Henry B. Joyner M.I.C.E., 1881 e Projeto de Alexandre de Albuquerque, 1910.

Figura 24: Projeto da Diretoria de Obras Municipais.



Fonte: Desenho elaborado a partir da Planta de São Paulo, Levantada pela Companhia Cantareira e Esgotos. Henry B. Joyner M.I.C.E., 1881 e Projeto da Diretoria de Obras Municipais (1911, p. 3).

VICTOR DA SILVA FREIRE E O PENSAMENTO URBANÍSTICO NO INÍCIO DO SÉCULO XX

Durante as discussões sobre Os Melhoramentos de São Paulo em 1911, Freire⁵³ publicou textos as quais explicitaram seu conhecimento nos conceitos em pauta nos congressos internacionais de urbanismo.⁵⁴ Abaixo a relação dos artigos, conforme cronologia e temáticas:

- 04/01/1911 – Melhoramentos da Cidade – Projeto da Prefeitura. O Estado de S. Paulo, p. 3. São Paulo.
- 22/02/1911 – Melhoramentos de S. Paulo – Generalidades e aspectos técnicos. O Estado de S.

⁵³ Victor da Silva Freire foi diretor do setor de obras municipais no período entre 1899 e 1926 e professor nos cursos de engenharia civil na Escola Politécnica de São Paulo entre 1897 a 1930 (CAMPOS, 1998, p.81). Publicou uma série de artigos em revistas técnicas, os quais abordaram assuntos tais como: ensino, profissão do engenheiro e arquiteto, administração municipal, urbanismo, higiene e habitação, tendo maior dedicação ao tema urbanismo a partir de 1910.

⁵⁴ Victor da Silva Freire participou do “Town Planning Conference” de Londres em 1910 (COSTA, 2011).

Paulo, p. 3. São Paulo.

- 25/02/1911 – Melhoramentos de S. Paulo – Feição Esthetica. O Estado de S. Paulo, p. 3. São Paulo.
- 06/03/1911 – Melhoramentos de S. Paulo – Ponto de vista da Salubridade. O Estado de S. Paulo, p. 3. São Paulo.
- 09/03/1911 – Melhoramentos de S. Paulo – Feição O problema administrativo. O Estado de S. Paulo, p. 3. São Paulo.
- 13/04/1911 – O Sr. Bouvard. O Estado de S. Paulo, p. 3. São Paulo.
- 19/05/1911 – Melhoramentos da Cidade. O Estado de S. Paulo, p. 3. São Paulo.

Nos anos seguintes, durante as discussões sobre o Código Sanitário Estadual⁵⁵ e o Código de Obras Municipal, publicou textos sobre o urbanismo em prática na Europa e nos EUA. Neste sentido, argumentou a urgência de modernizar o código de obras:

- 1914 – A Cidade Salubre. Revista Politécnica, v.8, n.48. São Paulo
- 1916 – A Planta de Belo Horizonte (A propósito da Cidade Salubre). Revista Politécnica, v.52, n.52. São Paulo
- 1918 – Código Sanitário e posturas municipais sobre habitações: um capítulo de urbanismo e de economia nacional. Boletim do Instituto de Engenharia, v.1. n.3, São Paulo

Nos textos de Freire pode-se verificar seu domínio sobre o urbanismo praticado na Europa e nos Estados Unidos e a familiaridades sobre as legislações urbanísticas desses países. Os principais temas abordados por Freire foram: as vantagens técnicas e artísticas das ruas sinuosas em detrimento do traçado ortogonal; as áreas verdes; as quadras; os lotes e as regras de ocupação do solo.

O urbanismo de São Paulo na primeira década do século XX

Em São Paulo, no final do século XIX e início do XX, o traçado ortogonal foi determinado pelo Código de Posturas Municipais de 1886, o qual exigia as ruas regulares, os largos e praças quadradas, e as casas alinhadas.⁵⁶ A partir da primeira década do século XX, alteraram-se os princípios urbanísticos, principalmente devido à atuação dos setores públicos e privados, que passaram a defender um urbanismo pautado nos conceitos de Camillo Sitte, Joseph Stübben, Eugène Hérenad e Raymond Unwin.

Segundo Freire (1911c, p. 3) os aspectos negativos das ruas regulares eram: a sensação de caminhos muito longos, locais com falta de identidade e percursos com paisagens monótonas. Por outro lado, apresentou bons exemplos de projetos urbanos que procuravam fugir do referido padrão urbano, tais como:

- As pitorescas ruas irregulares e casas fora do alinhamento na cidade de Nuremberg (Figura 25).
- O trabalho de Eugène Hérenad, apresentado na exposição de 1900, com uma avenida composta por construções fora do alinhamento, no qual as áreas verdes se intercalavam com as edifica-

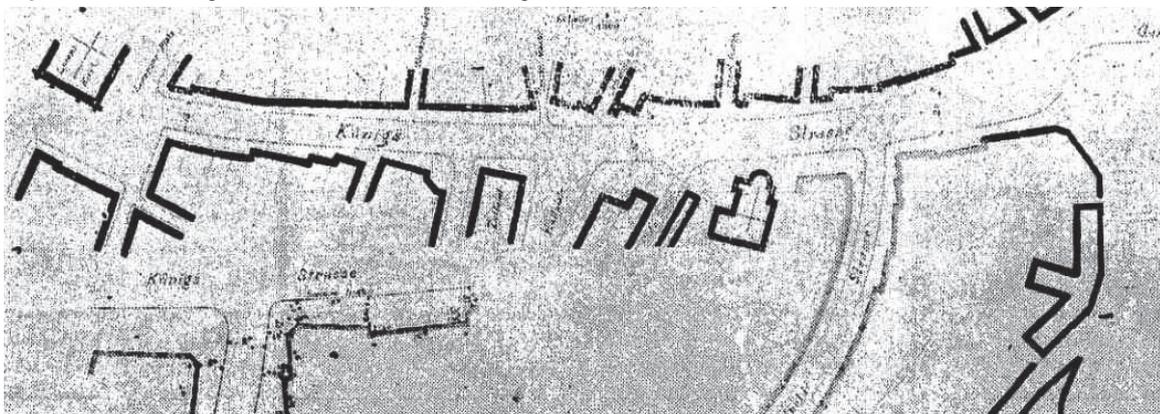
⁵⁵ O Código Sanitário Estadual foi publicado em 09/04/1918 por meio do decreto nº 2.918.

⁵⁶ Ver artigos 1, 3 e 13 do Código de Posturas Municipais de 1886.

ções, proporcionando ao pedestre uma paisagem mais estimulante (Figura 26).

- Em Viena, ao implantar os edifícios institucionais, Camillo Sitte procurou quebrar a geometria da malha viária com o uso de ruas e praças irregulares que se localizavam no entorno da edificação (Figura 27).

Figura 25: Rua irregular na cidade de Nuremberg.



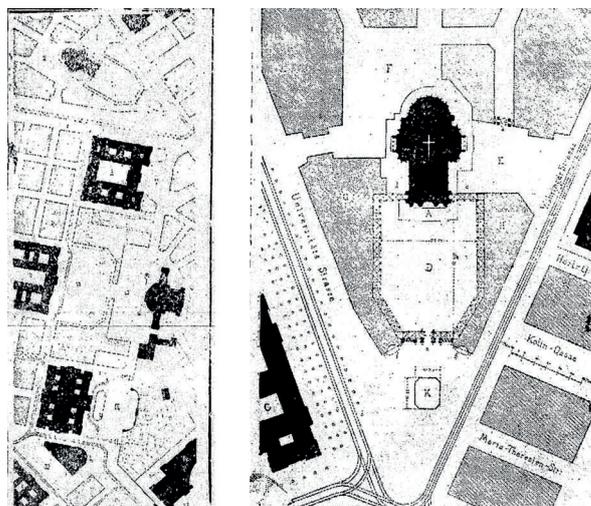
Fonte: Imagem extraída do texto de Freire (Id., 1911c, p.3).

Figura 26: Trabalho apresentado por Eugène Hérnard na exposição de 1900.



Fonte: Imagem extraída do texto de Freire (Ibid., p.3).

Figura 27: Projeto de Camillo Sitte para a cidade de Viena.

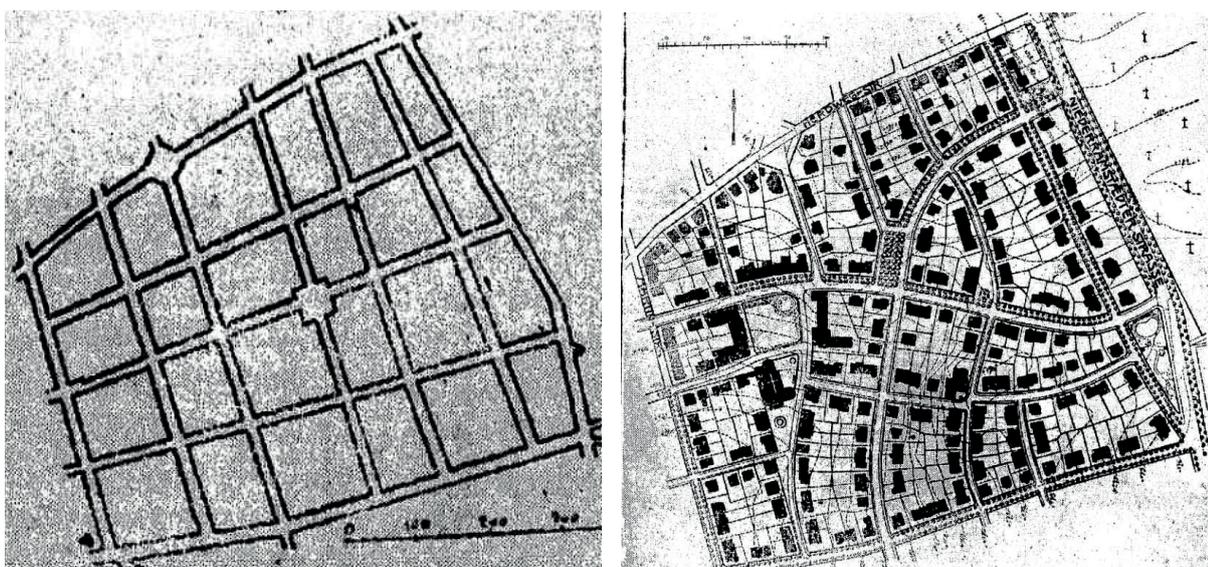


Fonte: Imagem extraída do texto de Freire (Ibid., p.3).

Além disso, o engenheiro salientou que um bairro deveria ser projetado por um profissional qualificado. Como exemplo, apresentou os dois projetos desenvolvidos para um bairro na cidade de Darmstadt, na Alemanha. O primeiro, de malha ortogonal, foi desenvolvido pelo setor público e o segundo, com tecido irregular e com ruas arborizadas, pelo arquiteto Paetzer (Figura 28). No texto abaixo, argumentou que na construção da cidade a técnica deveria somar à arte.

A razão está em que precisamente uma obra de arte não poder ser criada por comissões ou repartições, mas somente por um indivíduo. Uma planta da cidade deve produzir efeito artístico é ainda uma obra de arte e não uma simples operação de viabilidade. É esse o nó da questão...

Figura 28: Dois Projetos para o bairro de Darmstadt, Alemanha.



Fonte: Imagem extraída do texto de Freire (Ibid., p.3).

Freire condenou o uso do traçado xadrez em terrenos de topografia acidentada. No texto sobre A Planta de Bello Horizonte. (A propósito da Cidade Salubre) (Id., 1916, p. 161 - 162), criticou o plano urbano elaborado por Aarão Reis devido à malha viária ortogonal, inclusive em regiões montanhosas o que poderia produzir ruas com inclinações exageradas.

Um exemplo positivo, segundo Freire, de como utilizar a rua sinuosa em terrenos de topografia acidentada tratava-se dos projetos desenvolvidos por Bouvard para o Vale Saracura (atual Avenida 9 de Julho) e o Vale do Pacaembú,⁵⁷ em São Paulo. Os estudos consideraram a implantação de ruas com traçado irregular, deste modo, era possível minimizar os serviços de terraplenagem e, ao mesmo tempo, vencer a topografia através de viários com inclinações inferiores a oito por cento (Ibid., p. 162 - 163).

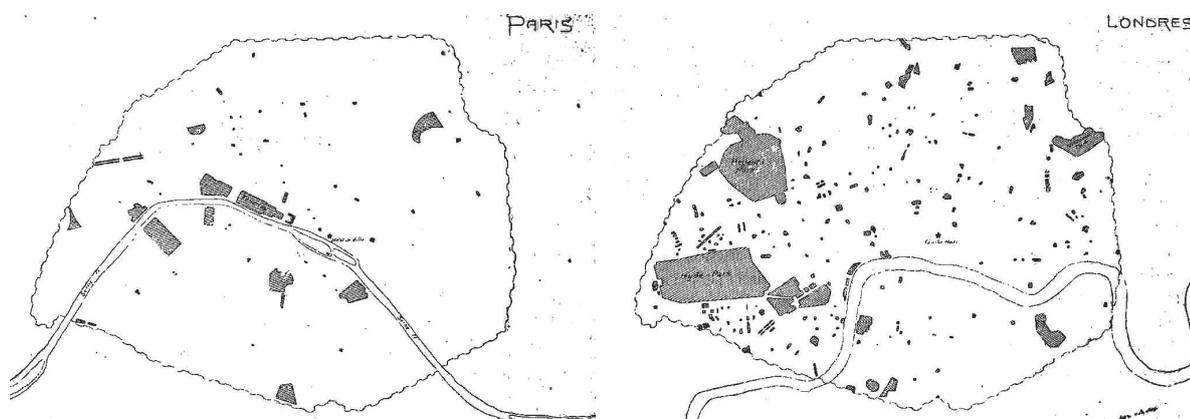
As áreas verdes

A área verde, segundo Freire (1914, p. 3), era fundamental para garantir a higiene, salubridade nas habitações e lazer nas cidades. Defendia que as áreas verdes deveriam ser implantadas de foram pulverizadas, ou seja, pequenos ou grandes espaços presentes em todos os bairros. Essas questões foram apresentadas em dois artigos os quais versaram sobre a Salubridade, o primeiro foi publicado em 1911 e o segundo em 1914.

No texto abaixo, o engenheiro apresentou a diferença entre a distribuição das áreas verdes na cidade de Londres em detrimento da capital francesa (Figura 29).

Pode a superfície que ela ocupa tornar-se duas, três, quatro vezes maior? Sim, se, como em Londres, houver a precaução de dispor, na medida do seu crescimento e em proporção a massas das edificações, os espaços abertos, parques e jardins, necessários à sua saúde! Não, se, como em Paris, permitirmos a acumulação de pedra concentrar-se cada vez mais, invadir dia a dia os antigos terrenos livres, e negligenciarmos de praticar enquanto o tempo novas clareiras. (Id., 1911d, p. 3)

Figura 29: Áreas verdes em Paris e Londres.

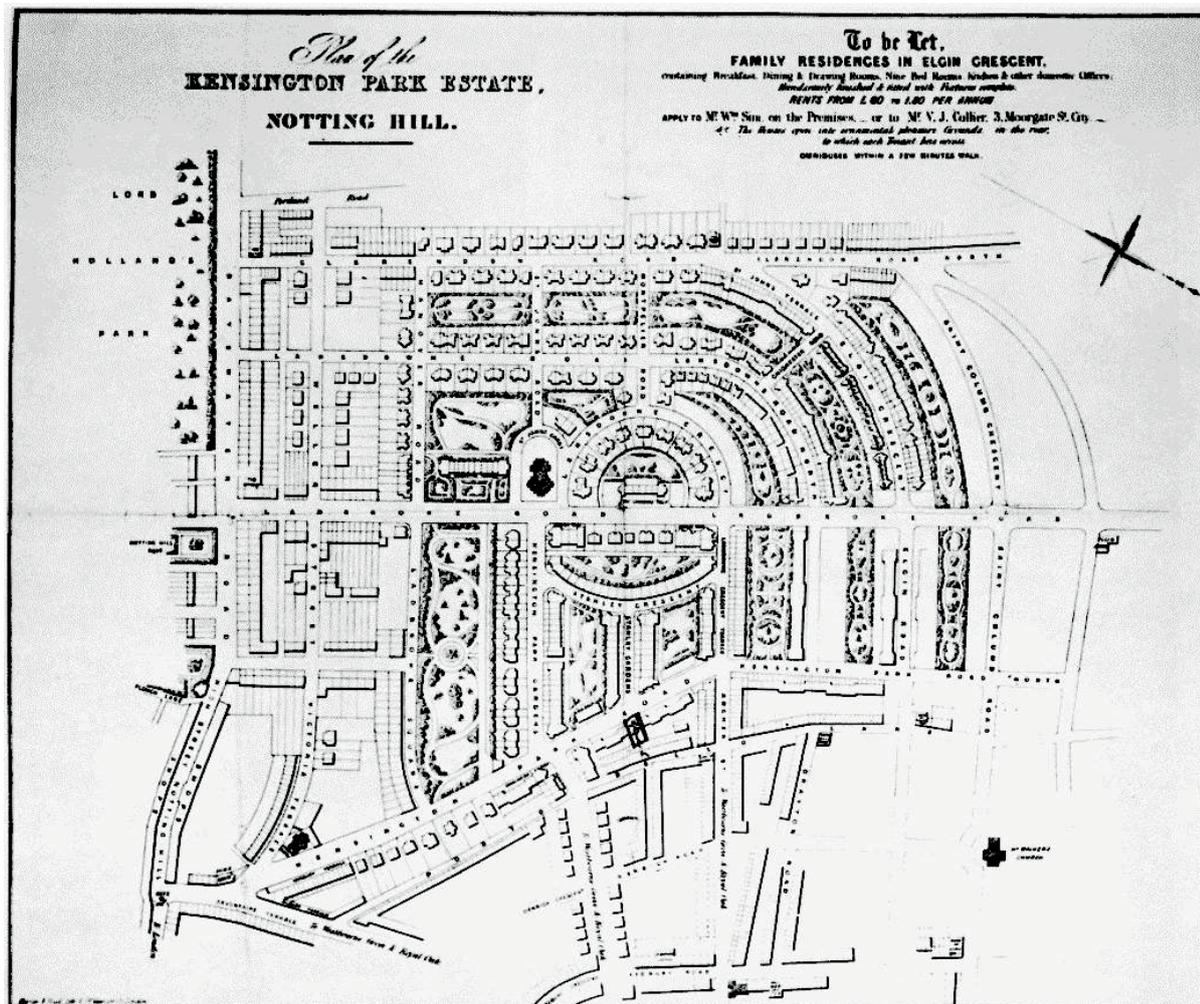


Fonte: Imagem extraída do texto de Freire (Ibid., p. 3).

Outro exemplo inglês, apresentado por Freire, foi o bairro de Notting Hill (Figura 30) em Londres. No

projeto foi considerada as restrições de área construída nos lotes, bem como a reserva de áreas verdes, públicos e privados,⁵⁸ proporcionando iluminação e ventilação nas edificações. As regras de uso e ocupação foram determinadas pelo empreendedor, sendo posteriormente transformada em legislação.

Figura 30: Planta do bairro de Notting Hill de 1855.



Fonte: "Plate 57: Plan of the Ladbrooke estate." Survey of London: Volume 37, Northern Kensington. Ed. F H W Sheppard. London: London County Council, 1973. 57. British History Online. <http://www.british-history.ac.uk/survey-london/vol37/plate-57>. Acesso em: 30 março 2019.

A relação entre a rua, o lote e a salubridade nas edificações

O Código Sanitário de 1918 foi revisado, baseando-se em novos conceitos de higiene nas habitações. Tais alterações impactaram em mudanças na configuração dos lotes, edificações e malha urbana de São Paulo. Os códigos vigentes foram redigidos apoiados no conceito de que para garantir a salubridade era necessário prever um determinado volume de ar por ambiente (Id., 1914, p. 332 - 333). Assim, exigiram-se

58 As áreas verdes, no bairro de Notting Hill, estavam distribuídos em forma de praças (área pública), miolo de quadra (área compartilhada entre moradores de uma determinada quadra) e área privada (recoo da edificação, compartilhada entre os moradores do lote).

pés-direitos elevados nas habitações, como no Código de Posturas Municipais de 1886, com 5,00 metros, 4,88 metros e 4,55 metros nos três primeiros pavimentos, respectivamente.⁵⁹

A rua tinha o papel de iluminar e ventilar as habitações, pois, tratava-se de grandes áreas não edificadas em frente às moradias. Neste sentido, o Código de Posturas Municipais de 1886⁶⁰ exigiu a rua com largura mínima de 16 metros, medida esta resultante da relação 1:1 (altura da edificação e largura da via). Conforme exposto por Freire (1914, p.340), a largura fixa do sistema viário partiu de definições predominantes no meio técnico daquele período, estas expostas no Congresso de Engenharia de 1900:

A lei que regulamenta a altura dos prédios marginais ‘as ruas da cidade de Paris, estabelece aproximadamente a proporção de um para um (altura para a largura) nas ruas acima de 10 metros e 1 ½ para uma nas ruas inferiores a esta largura; asseguram, porem, os higienistas dali que estas disposições são insuficientes para as ruas ainda as mais bem orientadas. Pensamos que para o clima do Brasil deve aplicar-se a relação de um para um (1:1), dando-se ‘a rua a largura mínima dos 16 metros (LIBERALLI, 1900, p. 340).

Freire (1914), contrário às legislações vigentes, defendeu que para melhorar as condições de salubridade nas habitações era necessário alterar o desenho da quadra e do lote padrão de São Paulo. Os argumentos de Freire eram pautados em referências internacionais, tais como o Congresso Internacional de Saneamento e Salubridade da Habitação de Dresden (1911) e regras do livro *Der Städtebau* de Joseph Stübben.⁶¹ Acreditava que a largura da rua poderia ser reduzida por meio da redução do pé-direito, como ocorria na Inglaterra, nos Estados Unidos e na Alemanha que adotaram o pé-direito entre 2,5 até 3,28 metros (Ibid., p. 321). Com isso, garantia-se a salubridade nas edificações e reduzia-se a largura do sistema viário.⁶² Conforme exposto por Freire:

Enquanto os nossos técnicos, os nossos legisladores não se compenetrarem por completo de que “casa” e “rua”, “rua” e “casa”, formam as duas incógnitas a pôr em equação, continuaremos a caminhar de olhos vendados dentro de um beco sem saída. Ou, mais exatamente, de onde só é possível à custa de grandes sacrifícios, de vidas e dinheiro. (Ibid., p. 321).

A diminuição da largura da via foi considerada uma medida necessária do ponto de vista econômico, sendo a salubridade, das residências de até 3 pavimentos, garantida em ruas com essa dimensão. De acordo com Freire:

Para as necessidades de viação de uma rua residencial tem-se, como aceite, que oito metros são suficientes. Se vamos encontrar, nos novos bairros das melhores cidades modernas, mínimo um pouco superiores - na Inglaterra e na América do Norte 9,7 m (32 pés): na Bélgica e na Alemanha dez metros (a generalida-

59 Ver artigo 11 do Código de Posturas Municipais de 1886.

60 Essa medida foi alterada apenas a partir de 1923 com a lei de arruamento 2.611.

61 O livro *Der Städtebau* (1890) de Joseph Stübben (1845-1936) tratava-se de manual de urbanismo, sendo citado uma referência recorrente nos textos de Victor da Silva Freire.

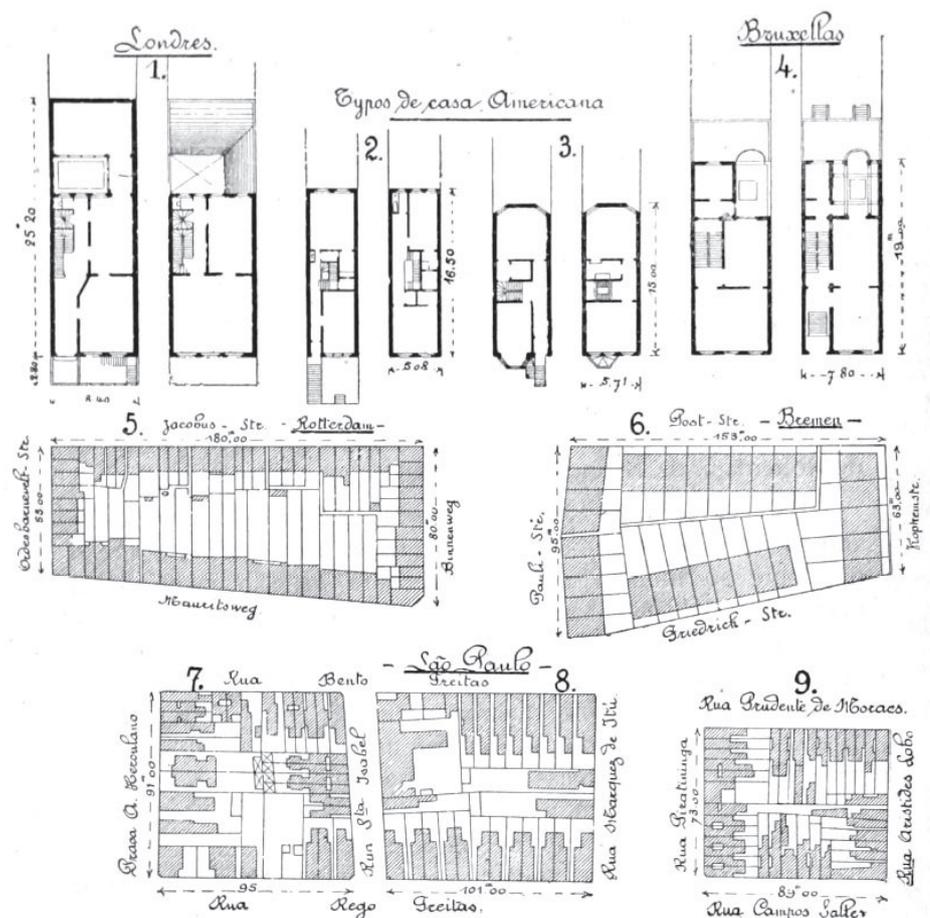
62 Para maiores detalhes sobre o a revisão dos códigos de posturas municipais e a redução do pé-direito nas edificações, ver *A cidade vertical e o urbanismo modernizador* de Nadia Somekh.

de; Hebron, como outras, ficou estritamente nos oito) - é justamente para permitir insolação conveniente a casas tendo a altura que os costumes e as necessidades da população recomendam construir. (Ibid., p. 345).

Freire (Ibid., p. 346 - 347) alegou que a legislação vigente simulava uma situação que era falsa. Pois, de um lado obrigava a abertura de vias largas para garantir ruas bem iluminadas e com boa ventilação, no entanto, as habitações eram insalubres. As quadras eram maciçamente ocupadas por edificações, sendo as áreas dos saguões e os corredores insuficientes para garantir condições mínimas de higiene.

Neste sentido, argumentou que a iluminação e ventilação deveria ocorrer pela frente (rua) e pelo fundo (quintais) dos lotes. Somando-se os quintais dos lotes que configuravam a quadra, formava-se um grande vazio no miolo, proporcionando uma iluminação e ventilação adequada às habitações. Como exemplo (Figura 31) comparou a quadra, composta por casas unifamiliares, de São Paulo, Rotterdam e Bremen (Ibid., p. 344 - 345). Observa-se que as construções em Rotterdam e Bremen são enfileiradas, sem afastamento lateral, porém respeitando o recuo de fundo. Em contrapartida, os lotes paulistanos eram estreitos e maciçamente ocupados por construções.

Figura 31: Quadras de Rotterdam, Bremen e São Paulo.



Fonte: Imagem extraída do texto de Freire (Ibid., p. 343).

O formato das quadras

As quadras de São Paulo, até o início do século XX possuíam o formato quadrado e com as dimensões aproximadas de 100 metros por 100 metros, sendo este padrão resultante da malha xadrez, predominante nos bairros paulistanos. A partir da primeira década do século XX, o traçado em xadrez foi condenado por Victor da Silva Freire, Joseph Bouvard e Barry Parker. As críticas eram sustentadas por dois pontos: o primeiro tratava-se da dificuldade de se traçar ruas ortogonais em terrenos de topografia acidentada e o segundo devido ao desenho dos lotes urbanos, resultante do quarteirão quadrado, com proporções desfavoráveis à configuração do lote salubre e econômico.

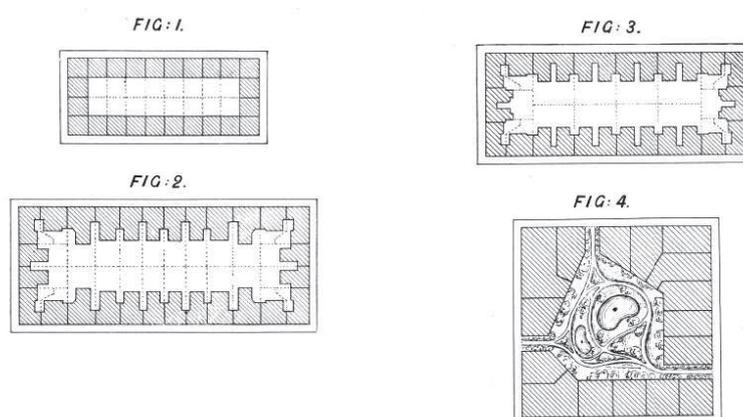
Victor da Silva Freire defendeu a modificação do tipo da quadra e do lote paulistano, sendo as principais referências o urbanismo de países como Alemanha, Holanda e dos Estados Unidos. Argumentou que o lote deveria determinar a dimensão da quadra e não o contrário. Além disso, a dimensão do lote era definida pelo uso, por exemplo, havia diferença entre os lotes industriais, residências multi familiares, unifamiliares e operárias. Como exemplo, apresentou o quadro de Stübben (Figura 32) com as dimensões de profundidade e comprimento em função do uso, com quatro tipos de quadras (Figura 33), sendo as três primeiras retangulares e a última em formato quadrado, com área verde no miolo da quadra (Id., 1916, p. 165-166).

Figura 32: Dimensões das quadras indicadas por Joseph Stübben.

| Estabelecimentos industriais | Casas de 1 família Construção | | Casas de commercio e casas de varias familias | Casas operarias |
|------------------------------|----------------------------------|----------|---|-----------------|
| | Unida | Separada | | |
| Profundidade 100 | 80 | 100 | 60 | 35 a 50 |
| Comprimento 200 | 160 | 200 | 120 | 100 a 150 |

Fonte: Imagem extraída do texto de Freire (Ibid., p. 165).

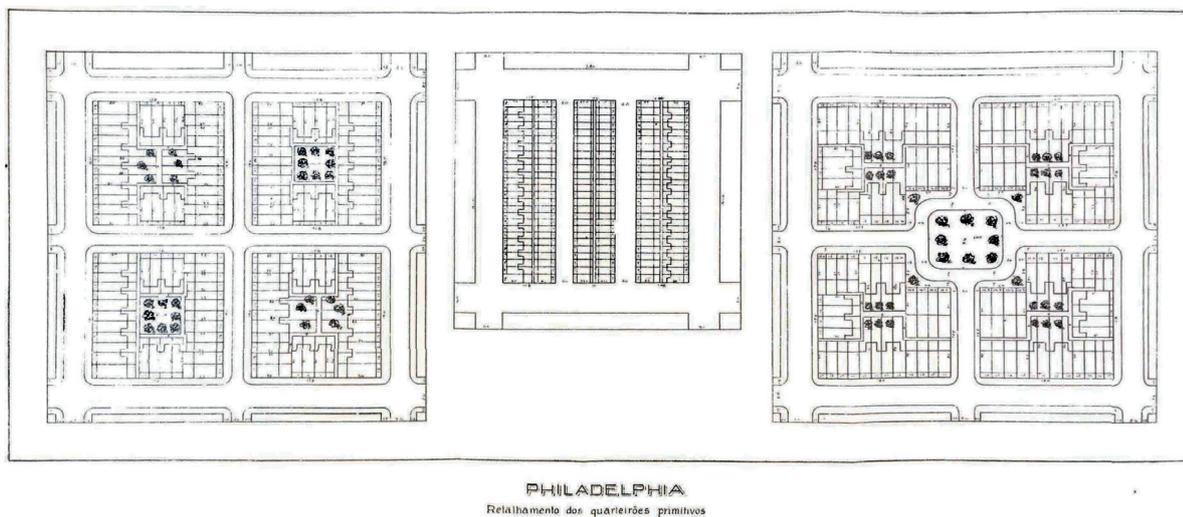
Figura 33: Os tipos de quadras.



Fonte: Imagem extraída do texto de Freire (Ibid., p. 179).

Outro exemplo foi a cidade da Filadélfia (Figura 34), Estados Unidos, concebida com o traçado xadrez, com quadras de 122 x 122 metros. Posteriormente, os proprietários precisaram o máximo rendimento do solo, com a apresentação dos três estudos: 4 quadras menores com áreas verdes no miolo dos blocos; 3 quadras retangulares com lotes enfileirados; 4 quarteirões com uma praça central (Ibid., p. 293 - 294)⁶³.

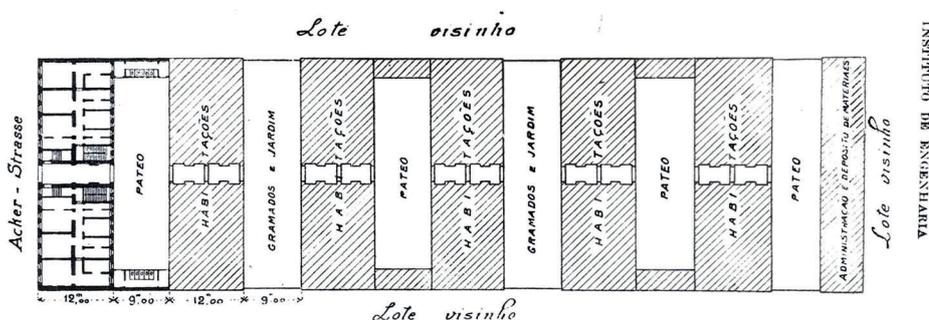
Figura 34: Retalhamento das quadras primitivas da Filadélfia.



Fonte: Imagem extraída do texto de Freire (Ibid., p. 294).

Outro aspecto negativo da quadra paulistana tratava-se do mau aproveitamento dos lotes. Segundo Freire, os espaços cheios e os vazios deveriam ser disciplinados para melhor aproveitamento do solo e, ao mesmo tempo, permitir a ventilação e iluminação dos mesmos. Como exemplo, apresentou a quadra em Berlim⁶⁴ com edifícios habitacionais de até 3 pavimentos e pátios de 9,00 metros de largura, equivalente à altura edificação, proporcionando iluminação e ventilação adequada nas habitações (Id., 1918, p. 244 - 248).

Figura 35: Habitações de 3 pavimentos em Berlim.



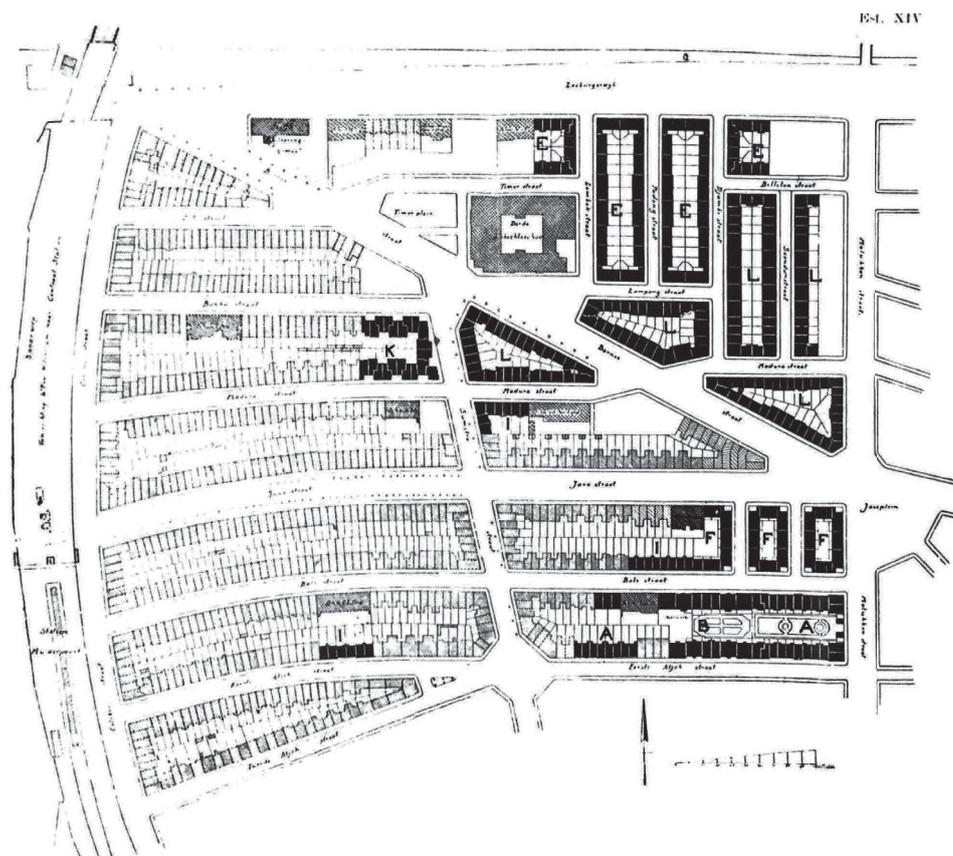
Fonte: Imagem extraída do texto de Freire (Ibid., p. 246).

⁶³ Freire relata que o movimento de reparcelamento da quadra ocorreu em outros locais dos EUA, sendo apresentados por Veiller 46 casos na "National Conference on City Planning" de 1911 (FREIRE, 1918, p. 298).

⁶⁴ Planta extraída da obra de Joseph Stübben.

Para exemplificar, o autor apresentou o caso do bairro de Herengracht de Amsterdã, Holanda, em que no ano de 1668 estabeleceu-se um acordo entre os proprietários e o município, proibindo a construção nos espaços internos das quadras. Em outro bairro de Amsterdã, Indische Buurt, construído entre 1909 a 1911, a largura da rua foi dimensionada em função do número de pavimentos das edificações com as áreas verdes no miolo da quadra (Figura 3636). O exemplo holandês foi replicado em diversos países, entre eles a Bélgica, Alemanha e Inglaterra (Ibid., p. 284 - 291).

Figura 36: Urbanização do bairro de Indische Buurt, entre 1909 a 1911.



Fonte: Imagem extraída do texto de Freire (Ibid., p. 284).

Os assuntos tratados por Freire giraram em torno de dois temas: a salubridade e o adensamento. Sabia-se que era necessário adensar São Paulo, visto que o crescimento horizontal trazia riscos à economia do município. Para tanto, era urgente alterar os seguintes parâmetros estabelecidos pelo Código de Posturas Municipais de 1886: forma do sistema viário, largura mínima da rua, dimensão das quadras, pé-direito das edificações e área livre para iluminar e ventilar as habitações.

Neste sentido, Freire⁶⁵ apresentou argumentos consistentes os quais abrangeram aspectos estéticos e técnicos. Os exemplos de urbanizações e legislações estrangeiras demonstraram o descompasso de São Pau-

⁶⁵ Freire participou dos congressos "Town Planning Conference" de 1910 e Exposição Internacional de Higiene e Habitação de 1911 (SIMÕES, 2008 e 2014), sendo os temas das exposições recorrentes em seus artigos.

lo com as discussões urbanísticas internacionais e a urgência na modernização do código de posturas municipais.

A COMPANHIA CITY E A APLICAÇÃO DOS CONCEITOS DE *GARDEN-CITY* NO TERRITÓRIO PAULISTANO

Em 1911, no âmbito das discussões sobre a urbanização do centro de São Paulo, foi instaurada a empresa de loteamento, de capital Francês e Inglês, denominada *City of San Paulo Improvement and Freehold Land Company Limited*. Bacelli (1982) relatou a forma que a empresa iniciou o processo de prospecção de terrenos em São Paulo, sendo possível perceber a estreita relação entre o setor público e privado. Joseph Bouvard e Victor da Silva Freire realizaram serviço de consultoria à Companhia City, auxiliando na aquisição dos terrenos que seriam loteados nos anos seguintes. Em 1912, a Companhia adquiriu um conjunto de terrenos equivalentes a uma área de aproximadamente 12.3800,00 m², sendo estes localizados predominantemente na região sudoeste de São Paulo (Ibid., p. 25 - 35).

Os primeiros loteamentos promovidos pela City foram projetados pelos arquitetos ingleses Raymond Unwin⁶⁶ e Barry Parker, no período entre 1915 e 1917. Os bairros foram inspirados no modelo de urbanismo da *garden-city*,⁶⁷ porém adaptados à realidade paulistana. Destacaram-se pela malha urbana diferenciada e pelas regras urbanísticas, de uso e ocupação do solo, determinadas pela Companhia City.⁶⁸

Os entraves e as conquistas da Companhia City no processo de implantação do loteamento Pacaembú

O processo de implantação do arruamento Pacaembú precisou das dificuldades e conquistas da Companhia City ao visar a aprovação de um loteamento estabelecido em um terreno de topografia acidentada. A localização do Pacaembú, adjacente ao Higienópolis, era estratégica para a promoção do primeiro loteamento da Companhia City em São Paulo. Entretanto, a Cia deparou-se com os entraves da lei de arruamento vigente, inviabilizando a implantação do bairro no momento desejado. Nos documentos da Câmara Municipal, foi localizada a solicitação de análise do projeto de loteamento, submetida pela Companhia City no ano de 1913, como indicado no texto abaixo:

66 No livro "Town Planning in practice: an introduction to the art of designing cities and suburbs" publicado por Raymond Unwin em 1909, percebe-se o apreço do arquiteto pela obra de Camillo Sitte. A mencionada obra consistiu em uma espécie de manual, no qual foi abordado a composição do sistema viário, as peculiaridades de uma rua residencial, os lotes residenciais, entre outros.

67 O conceito de *garden-city* foi concebido em 1898 pelo arquiteto Ebenezer Howard, com a publicação do livro "To-morrow: a peaceful path to real reform". O arquiteto inglês defendia modelo de cidade-satélite, composta por cinturões verdes e com uma população de até 32 mil habitantes (CHOAY, F., 2005, p. 220-228). Raymond Unwin e Barry Parker, por sua vez, foram os arquitetos responsáveis por elaborar uma metodologia urbanística que disciplinou o desenho urbano das primeiras "Gadens-Cities" inglesas, a primeira na cidade de Letchworth (1903) e a segunda no bairro de Hampstead (1909).

68 Atualmente, a prática de se estabelecer regras de uso e ocupação do solo é comum nos condomínios fechados. Trata-se de um meio de garantir a padrão social e a baixa ocupação do bairro. No entanto, naquele período foi uma prática inovadora e utilizada nas propagandas promovidas pela Companhia City.

Como é notório, o Vale do Pacaembú, com sua forte declividade, tem até agora impedido a necessária expansão da cidade para a vasta área de terrenos, de excepcional beleza, a Oeste de Higienópolis. O projeto ora submetido à aprovação de V. Ex., adaptando-se à topografia acidentada do vale do Pacaembú, ao mesmo passo que torna aproveitável, no interesse do desenvolvimento da cidade aquela vasta região, elimina a solução de continuidade que separa Higienópolis e Perdizes, e proporciona a ligação racional da Avenida Paulista com grande artéria da Avenida São João, que é um dos mais felizes projetos da atual Prefeitura (CITY OF S. PAULO, 1913, p. 809).⁶⁹

Três anos após a requisição, a Comissão de Justiça da Prefeitura apresentou um parecer contrário ao projeto do Pacaembú, alegando que o projeto proposto demandava obras com um custo elevado aos cofres públicos.⁷⁰ Deste modo, a estratégia utilizada pela Cia City foi promover o loteamento do Jardim América, localizado em região plana, e em paralelo trabalhar no projeto do Pacaembú aguardando uma flexibilização na legislação de arruamento. Os pontos críticos apontados por Barry Parker referentes às exigências da lei de arruamento 1.666 foram: a largura do sistema viário de 16 metros, considerada exagerada para uma rua residencial, e a malha xadrez, o grande número de cruzamentos produzia ruas de inclinações exageradas (ANDRADE, 1999, p. 228 - 233).

As fontes primárias, apresentadas por Andrade (Ibid, p. 227-233), precisou os pleitos de Barry Parker ao setor público para que fosse viabilizado o loteamento do Pacaembú. Destacou-se a sugestão de Parker para que fosse viabilizada as ruas residenciais com largura de 8 metros e quadras com dimensões alongadas. Além disso, Andrade citou um artigo redigido por Barry Parker em 1920, no qual o arquiteto demonstrou convicção sobre a possibilidade do município aprovar uma legislação que viabilizasse a implantação do referido loteamento.⁷¹

A legislação de arruamento 2.611 foi publicada no ano de 1923, com parâmetros urbanos que viabilizaram a implantação do loteamento do Pacaembú. O modelo de loteamento do Pacaembú representou a introdução de um tipo de quadra de formato alongado, com ruas tortuosas e de poucos cruzamentos, que seria implantada na maioria dos terrenos de relevo acidentado em São Paulo.

O bairro Jardim América - São Paulo entre 1915 e 1942

O Jardim América foi o primeiro loteamento bairro-jardim que contrastou com a malha xadrez predominante em São Paulo. No processo de implantação deste loteamento, destaca-se a preocupação da Companhia City em garantir o padrão social do bairro, estabelecendo área mínima do lote e das edificações, mas também por mantê-lo exclusivamente residencial e de baixa ocupação.

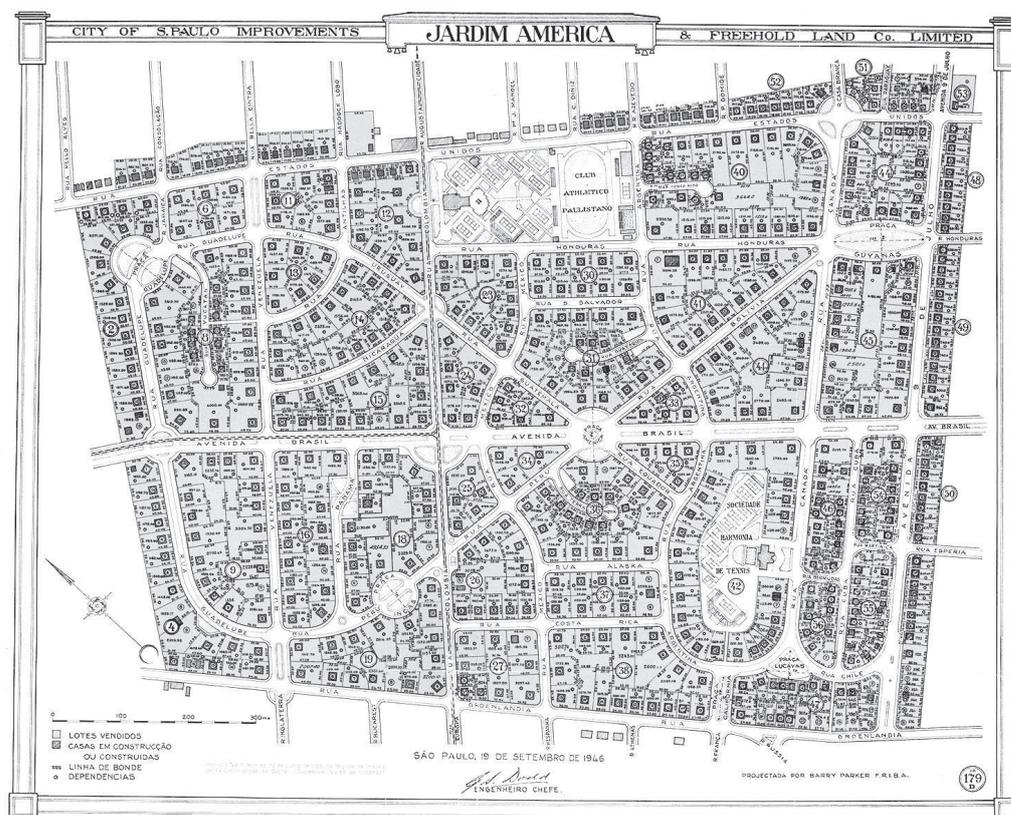
69 SÃO PAULO. Câmara Municipal de São Paulo. **Ofício 1.156**. São Paulo, SP: Câmara Municipal de São Paulo, 26 set. 1916.

70 O protocolo de análise de projeto foi apresentado à Prefeitura de São Paulo por meio do ofício 1.156 de 1913. Na página 4 foi apresentada a justificativa da Companhia City e na página 27 o projeto indeferido pelo poder público.

71 Ver Andrade (1999, p. 227-233) para trecho dos documentos escritos por Barry Parker e direcionados ao setor público no processo de desenvolvimento do projeto do Pacaembú.

Em 1915, Raymond Unwin e Barry Parker⁷² elaboraram o projeto para o Jardim América⁷³ (Figura 37). Neste projeto foram incorporados conceitos de subúrbios-jardins, como o traçado curvo das ruas, avenida principal com 30 metros de largura, praças e quadras com jardins internos (BACELLI, 1982, p. 135).

Figura 37: Planta do Jardim América



Fonte: CIA. CITY (São Paulo). Planta do Jardim América. Disponível em: <http://www.ciacity.com.br/projeto.php?i=29&t=jardim-america>. Acesso em: 30 março 2019.

As cláusulas contratuais⁷⁴ foram instrumentos comuns utilizados nas cidades-jardins inglesas para garantir o padrão construtivo das cidades (PURDON, 1913, p. 302). A Companhia City adotou a “minuta de servidão para a “Cidade Jardim América”,⁷⁵ similar ao modelo inglês, nas quais foram precisados: o uso residencial, a taxa de ocupação, a altura máxima das edificações, o fechamento e as dimensões dos lotes, as instalações elétricas e telefônicas subterrâneas.

A minuta de servidão demonstrou a preocupação de Parker em manter um padrão urbano similar às

72 O projeto de loteamento sofreu inúmeras alterações, principalmente como aumento dos lotes particulares e a supressão das praças localizadas no miolo das quadras, conforme exposto por Roney Bacelli em 1982 (BACELLI, 1982, p. 119-159).

73 O projeto foi posteriormente aprovado pela Prefeitura por meio do ato 1.016 de 1916.

74 Para maior detalhe sobre as cláusulas de Letchworth, ver apêndice do livro *The Garden City. A study in the development of a modern town.* (PURDON, 1913, p. 302 - 315). Consultar Panerai para detalhe sobre o processo de implantação das regras para o bairro de Hampstead em Londres (PANERAI; CASTEX; DEPAULE 2013, p. 51-52).

75 Minuta de servidão encontra-se nos anexos da dissertação de mestrado de Ronei Bacelli (BACELLI, 1982, p. 192-193).

idades-jardins inglesas. As casas e os jardins⁷⁶ eram visíveis devido à exigência de muros baixos e cercas abertas, como indicado no texto abaixo:

[...] os fechos da rua, se forem construídos, serão de cerca aberta sobre muro baixo na qual poderão ser plantadas sebes vivas, cuja altura total não exceda a 1,50 m, ocupando o muro de até 30cm dessa altura, ficando tudo isso, entretanto, sujeito aos regulamentos municipais em vigor, ao tempo da construção [...] (apud. BACELLI, 1982, p. 193).

O uso residencial exclusivo nas casas do Jardim América foi determinado inicialmente na minuta, conforme relatado abaixo:

[...] todo edifício, no presente denominado “a casa”, será usada, construída ou adaptada para ser usado para habitação humana, e nela não poderão ser feitos negócios de comércio algum consistente em vender ou oferecer à venda mercadorias de qualquer natureza e a casa não poderá ser usada como moradia a não ser por uma família e seus criados a menos que haja uma média de 25 m² de área de assoalho dentro das paredes principais da casa para cada pessoa morando nela [...] (Ibid., p. 192).⁷⁷

Em 1931, por meio do ato 127, a legislação municipal restringiu os bairros do Jardim América e Jardim Europa para uso exclusivamente residencial.⁷⁸ Vale lembrar que os núcleos comerciais eram permitidos, mas somente após a anuência de pelo menos 75% dos moradores.⁷⁹

No ano de 1941 o decreto-lei municipal n. 99, aprovado na administração do prefeito Prestes Maia, configurou a conquista da Companhia junto aos órgãos oficiais ao estabelecer, por meio da legislação, as diretrizes instauradas nas cláusulas contratuais (Ibid., p. 145). O decreto-lei de 1941 incorporou o conteúdo das legislações anteriores e estabeleceu as regras que garantiram a baixa ocupação do solo. Nas cláusulas a companhia havia estabelecido parâmetros máximos, como a taxa de ocupação por lote de 0,1 a 0,2 e a altura de 3 pavimentos nas habitações. No decreto-lei 99, embora menos restritivo, foram estabelecidos parâmetros semelhantes às cláusulas, tendo como exemplo a proibição dos edifícios de apartamentos, a altura das edificações de 2 a 3 pavimentos, a taxa de ocupação de 0,25, os recuos de frente de 4 metros a 8 metros e os afastamentos laterais de 2 metros a 3 metros. Outro item relevante para a preservação

76 O cercamento com uso da vegetação (sebe) foi exposta no livro *Town Planning and Practice* (UNWIN, 1909, p. 355-359) e no *The Garden City Building Regulation* (apud PURDON, 1913, p. 305)

77 Conforme exposto por Bacelli (1982, 145), este item da minuta foi transformado em lei em 1918 por meio do ato 1.197, pelo qual ficou estabelecido o tipo de fechamentos nos lotes localizados no bairro de Perdizes e Jardim América.

78 O ato 127 de 1931 foi instituído pelo prefeito Luiz Anhaia Mello. A legislação representou a primeira lei de zoneamento em São Paulo (FELDMAN, 2005, p. 153).

79 A lei foi incorporada ao artigo 40 do ato 663 de 1934 e posteriormente estendida a diversas regiões da cidade por meio de legislações isoladas (FELDMAN, 2005, p. 156). No caso do perímetro do Jardim América a lei foi substituída pelo decreto-lei 99 em 1941.

da característica do loteamento foi o estabelecimento de parâmetros mínimos, como da área dos lotes, garantindo o padrão construtivo do bairro. Assim, nas cláusulas foi gravada a área de 900m² e no decreto-lei 99 entre 500 a 1.000 m².⁸⁰

Não obstante, o Pacaembú⁸¹ e o Alto da Lapa também tiveram as regras de uso e ocupação do solo gravada nos contratos de compra e venda firmados pela Companhia City. Muitas dessas regras foram transformadas em legislações urbanísticas específicas para esses loteamentos. Por exemplo, nos artigos 21 e 24 do ato 663 de 1934 foi especificado o fechamento para o Alto da Lapa e Pacaembú, respectivamente. Em 1955, a lei 4.792 determinou o zoneamento nos bairros do Pacaembú e Pacaembuzinho, demarcando as áreas de uso estritamente residencial, os demais usos permitidos e as regras de ocupação do solo. Em 1956, o decreto 3.358 estende ao bairro do Alto da Lapa e Bela Aliança o artigo 40 do ato 663, o qual determina as áreas de uso estritamente residencial.

Os precedentes da lei 2.611

Os três acontecimentos que precederam a lei de arruamento 2.611 demonstraram a urgência em romper com os parâmetros urbanos estabelecidos pelas legislações vigentes, abrangendo aspectos estéticos e técnicos.

A defesa pelo uso da rua curva, pautado pelo ponto de vista estético permearam os textos de Victor da Silva Freire e Joseph Bouvard, principalmente durante a discussão sobre os Melhoramentos de São Paulo em 1911. Camillo Sitte e Raymond Unwin foram as principais referências, ambos alegavam que as vias sinuosas proporcionavam paisagens pitorescas em detrimento das monótonas as ruas retas.

Os aspectos técnicos foram abordados nos textos de Bouvard, Freire e Parker. Os dois primeiros buscaram maneiras de viabilizar o adensamento urbano e garantir as condições adequadas de salubridade nas habitações. Enquanto o terceiro, atendendo aos interesses da Companhia City, empenhou-se em viabilizar a promoção de loteamentos em região de topografia acidentada, bem como o estabelecimento de regras para preservar o bairro de acordo com o padrão urbano desejado.

Era consenso entre os três profissionais quanto à urgência em aprovar uma legislação que viabilizasse as ruas de traçado curvo e de larguras inferiores de 16 metros. O interesse era o mesmo: viabilizar o melhor aproveitamento dos terrenos em topografia acidentada. As vantagens das ruas sinuosas eram: melhor adaptação ao terreno, inclinações viárias mais amenas, menor custo com infraestrutura e muros de arrimo.

80 Os lotes com área inferior a 900 m² ocorreu principalmente devido à transformação dos jardins internos em lotes particulares como será exposto a seguir.

81 Para mais informações sobre o loteamento do Pacaembú, ver dissertação de mestrado: COSTA, Oswaldo Antônio Ferreira Costa. **Presença e permanência do ideário da cidade-jardim em São Paulo: o bairro do Pacaembú**. 2014. 267 f. Dissertação (Mestrado) - Universidade Presbiteriana Mackenzie. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, São Paulo.

A dimensão da quadra e dos lotes foram discutidas por Freire nos textos sobre salubridade. O engenheiro apresentou referências de cidades alemãs, holandesas e norte-americanas, além dos conceitos urbanos do livro “Der Städtebau” (1890) de Joseph Stübben para demonstrar que o modelo de urbanismo paulistano, com quadras de proporção 100 metros por 100 metros e lotes profundos, estava ultrapassado.

A Companhia City, por outro lado, utilizou a experiência dos urbanistas Barry Parker e Raymond Unwin para implantar loteamentos urbanos no padrão das cidades-jardins inglesas. Com isso, estabeleceram as regras de uso e ocupação do solo por meio das “cláusulas de servidão” para os futuros moradores.

Os eventos descritos acima demonstraram os principais agentes e os motivos que levaram à aprovação do novo código de obras de 1920 e a lei de arruamento 2.611. Observa-se que os interesses giraram em torno da necessidade de viabilizar o adensamento urbano, seja através da reconfiguração dos lotes, seja viabilizando a ocupação de terrenos de topografia acidentada. Somando-se a isso, o urbanismo de outros países serviu de referências de boas práticas que poderiam ser aplicadas em São Paulo e para precisar como a legislação vigente estava ultrapassada.

3. A lei de arruamento 2.611 de 1923

Como apresentado no capítulo anterior, a cidade de São Paulo do início do século XX encontrava-se em pleno processo de crescimento urbano através de novos loteamentos nos perímetros urbano e suburbano. No âmbito destes acontecimentos, a Câmara Municipal de São Paulo aprovou o Código de Obras de 1920 e a lei de arruamento de 1923, que posteriormente foram consolidadas no Código de Obras Arthur Saboya em 1929 e ato 663 em 1934. O Código de Obras de 1920 foi inspirado no *Building Code* de Nova York e impulsionou a verticalização na região central (SOMEKH, 2014). A lei de arruamento, por outro lado, foi influenciada pelo urbanismo de Camillo Sitte, Joseph Stübben e Eugène Hérnard, rompendo com o rigor do traçado xadrez e permitindo a ocupação de loteamentos em regiões de topografia acidentadas.

A discussão sobre a lei de arruamento 2.611 teve início em 1920 com o protocolo do projeto e lei nº 30. Anhaia Mello, que ocupava o cargo de vereador, apresentou o projeto de lei à Câmara Municipal deixando transparecer em seu discurso as influências do urbanismo culturalista⁷⁸ no referido projeto de lei. Acreditava-se que duas ações eram necessárias, a primeira tratava-se da elaboração de um plano urbano por parte do setor público, o qual deveria contemplar o sistema viário, estruturador, e a segunda tratava-se da aprovação de uma legislação de arruamento que regulamentasse os loteamentos promovidos pelo setor privado.

O projeto de lei foi retomado à Câmara Municipal em fevereiro de 1923, com a apresentação do parecer pelo vereador Paiva Meira⁷⁹, destacando a urgência em romper com o traçado xadrez e viabilizar a implantação de loteamentos em terrenos de topografia acidentada. Além disso, apontou a necessidade de dividir com o setor privado os gastos com a implantação do sistema viário.

Em junho de 1923 a lei de arruamento 2.611 foi aprovada, revogando a lei 1.666 de 1913. Posteriormente foi incorporada ao Código de Obras Arthur Saboya em 1929 e ao ato 663 em 1934. Assim, segundo Grostein (1987, p. 37-38), considera-se que esta teve vigência até 1972, tendo os parâmetros de ocupação e áreas verdes alterados em 1957 por meio da lei 5.261.

ANHAIA MELLO E O PROJETO DE LEI Nº 30 DE 1920

O projeto de lei nº 30 tratou-se da primeira apresentação da lei 2.611 à Câmara Municipal de São Paulo, sendo protocolado no dia 29 de maio de 1920 por Luiz de Anhaia Mello, Mario Graccho, Luciano Gualberto e Heribaldo Siciliano⁸⁰. Anhaia Mello, responsável pelo discurso de apresentação do projeto, expôs a necessidade de se planejar a expansão urbana tendo em vista o elevado crescimento populacional. A implementação de um *city-planning* por parte do setor público era imprescindível, somando-se a este era fundamental a regulamentação de uma lei de arruamento. Argumentou que o plano geral tinha o papel de estruturar o sistema viário, essencial para a circulação da cidade, sendo este desenvolvido pelo setor público, e a lei de loteamento, por outro lado, apresentaria regras para os particulares traçarem as demais ruas. Além disso, alegou que a lei de arruamento 1.666 de 1913 deveria ser substituída pelo projeto de lei, pois, a mesma trazia conceitos ultrapassados os quais não correspondiam às necessidades atuais da cidade de São Paulo.

O *city planning* foi tratado por Anhaia Mello como primordial para ordenar o crescimento da cidade de São Paulo. Sabia-se da tendência de crescimento nas cidades, como o caso da cidade de Nova York, e de novas cidades que foram construídas a partir de um plano urbano. Além disso, menciona que o plano poderia ser desenvolvido em uma cidade com núcleo urbano consolidado, como São Paulo, ocorrendo por meio da correção do tecido urbano existente ou através de um plano de expansão urbana.

City-planning é justamente, sr. presidente, esse preparo para o futuro desenvolvimento da cidade. É essa a definição de George Mc Aneny para quem, “city-planning simply means getting ready for the future in city growth.” Esse preparo para o futuro desenvolvimento da cidade, sr. presidente, pode anteceder qualquer núcleo urbano e é o caso de cidades que despontaram em terrenos virgens e já de plano prefixado. O problema, embora não seja o mais geral, já tem sido resolvido muitas vezes. (MELLO, 1920. p. 325)

No entanto, o plano urbano não era suficiente para disciplinar a implantação do tecido urbano. Anhaia Mello defendia a aprovação de uma legislação de arruamento que regulamentasse a construção por parte do setor privado, como exposto abaixo:

Torna-se mister que as linhas gerais desses projetos, as artérias radicais, como classifica Stübben, que interessam a circulação geral, sejam fixadas de acordo com um plano geral único e logicamente concebido.

Essa unidade e essa lógica de concepção devem ser dadas, os fatos o estão demonstrando, pelos técnicos da municipalidade, cujo conhecimento da questão e cujo valor profissional são garantias seguras de boa orientação. Uma vez resguardadas as necessidades da circulação geral da cidade, fica ao arbítrio do proprietário os traçados das ruas restantes. Esse arbítrio, sr. presidente, deve ser limitado, porque tem provado mal, salvo honrosas exceções. (Ibid., p. 326)

Anhaia Mello pontou os principais pontos negativos da lei 1.666 de 1913, demonstrando a urgência em substituir a legislação de arruamento vigente. Entre eles, pode-se mencionar a largura da rua acima de 16 metros, o estabelecimento do formato retangular para as praças e por atribuir os custos de implantação do sistema viário à Prefeitura de São Paulo.

O estabelecimento de uma largura fixa para as ruas, com dimensão acima de 16 metros, foi considerado algo ultrapassado. Sabia-se que as legislações europeias e americanas, bem como os principais urbanistas daquele período, adotavam o sistema de hierarquia viária. Tratava-se do estabelecimento da relação entre a largura do sistema viário e o tipo de uso da rua. Por exemplo, nas vias residenciais e de baixa ocupação era comum as ruas com largura média de 8 metros, pois, as edificações possuíam a altura de até 3 andares e eram dotadas de recuos frontais. Além disso, a redução da largura era vantajosa por diminuir os gastos com obras viárias e por permitir maior adaptação em situações de terrenos com topografia acidentada.

A função primordial de uma rua, sr. presidente, é servir o tráfego geral da cidade; deve portanto a sua largura, que é a variável de que dispomos, ser proporcional à intensidade desse tráfego. Com muita verdade, Raymond Unwin, sr. presidente, compara à estrutura de uma árvore o desenvolvimento de um sistema geral de ruas Não há razão que obrigue dar às ruas residenciais de tráfego reduzido a mesma largura das

ruas arteriais de tráfego intenso. Reduzamos essas dimensões até 8,00 mínimos, fixado pela experiência e para atender a um eventual descido de circulação, e estabeleçamos o recuo obrigatório mínimo de 4,00 para as edificações. (Ibid., p. 326-327)

A rigidez do traçado ortogonal, preconizado pela legislação de arruamento vigente, foi condenada por Anhaia Mello devido à incompatibilidade de execução em terrenos de topografia acidentada. Como exposto abaixo:

“A lei n. 1.666, tal qual está redigida, é um incitamento muito direto ao sistema retangular. Esta fixa dimensões como praças de 70x100, quarteirões mínimos de 60x120. Algum inimigo do esquadro, porém, conseguiu meter, a sorrelfa, já se vê, as palavras “em curva”, num dos artigos da lei. Essas palavras estão em evidente oposição com o restante artigo da lei, percebe-se, porém, sem dificuldade, a boa intenção de quem as encaixou.” (Ibid., 326)

A orientação viária também foi tratada como um aspecto relevante. Anhaia Mello apresenta a necessidade de se estabelecer regras para impedir a implantação de viários em orientações desfavoráveis à incidência de insolação nos lotes. Da mesma maneira, ressaltou a particularidade do urbanismo composto por viários de larguras variadas e com ruas sinuosas em detrimento do urbanismo monótono do traçado xadrez.

Quem percorre, sr. presidente, as páginas dos livros de urbanismo ou das revistas de arquitetura, não pode deixar de se impressionar agradavelmente pelo encanto que se desprende dos tipos tão variados de ruas secundárias das cidades europeias e norte-americanas; tipos esses adequados ao caráter de edificação, com traçados sinuosos, limitando os espaços e as impressões, com disposições variadas de passeios e arborização, com arbustos verdejantes e canteiros floridos ao longo desses passeios. Entre nós, sr. presidente, não há diferença entre uma Rua de Higienópolis ou Campos Elíseos, bairros residenciais, e as ruas de casa comerciais vizinhas do centro, são sempre os indefectíveis passeios de 3,50 ao longo das casas e o duplo renque de árvores a esconder as edificações. (Ibid., p. 327)

Do ponto de vista econômico, relata Anhaia Mello, a lei 1.666 de 1913 prejudicou as contas municipais visto que revogou a lei 1.193 de 1909 e transferiu ao município a responsabilidade de arcar com os custos referente à implantação do sistema viário. Sabia-se também que este problema poderia ser agravado visto a crescente expansão urbana que se encontrava a cidade de São Paulo. Neste sentido, argumentava que o calçamento trazia valorização do terreno, assim, defendia que os proprietários deveriam contribuir com parcela dos custos para o calçamento.

O calçamento de uma rua, sr. presidente, é a valorização imediata do terreno. É de elementar justiça que partilhe dos ônus quem participa das vantagens. Na pior das hipóteses, sr. presidente, o meu projeto onera, em cerca de 45\$000, o metro de testada de terreno. Enquanto o beneficiará o calçamento? (Ibid., p. 328)

O discurso de Anhaia Mello justificou de maneira sucinta os pontos que levavam à solicitação de revo-

gação da lei 1.666 de 1913 e a aprovação do projeto de lei n. 30. Em suma, não era possível permanecer com uma legislação que prezava pela rigidez do traçado ortogonal, por ruas de largura exagerada e que atribuía ao município a responsabilidade de custear os serviços de calçamento viário.

O projeto de lei nº 30 de 1920

Os conceitos expostos por Anhaia Mello foram transcritos no projeto de lei nº 30st, que teve uma visão mais abrangente sobre o parcelamento do solo. Mesmo assim, todos os pontos defendidos no discurso de Mello estavam presentes no projeto. O plano geral da cidade, a redução da largura do sistema viário, o uso de ruas curvas e a tributação para a implantação do sistema viário.

O projeto do parcelamento do solo deveria ser submetido à apreciação do setor técnico da Prefeitura Municipal de São Paulo, com peças gráficas suficiente para a análise do terreno, tais como a situação fundiária, o relevo e a relação com o entorno existente.

A convicção de um plano urbano para a cidade de São Paulo, expressado por Anhaia Mello em seu discurso de apresentação deste projeto de lei, foi gravado no artigo 3º pelo qual reservava o direito do setor público em determinar, quando fosse pertinente, as vias e a localização dos espaços público do parcelamento.

Art. 3º - Fica reservado à Prefeitura o direito de fixar, nessa planta, as vias principais de comunicação e os espaços abertura necessários aos interesses gerais da cidade e de acordo com um plano geral de viação.

A largura do sistema viário, amplamente discutida por Bouvard, Freire e Barry Parker, na primeira década do século XX foi apresentado através de um projeto de lei à Câmara Municipal de São Paulo. Assim, no artigo 4º foi apresentado o conceito urbanístico de ruas residenciais, utilizado por Raymond Unwin e Joseph Stübben no final do século XIX, com o uso do recuo frontal para garantir a salubridade nas habitações. Além disso, foram proibidas as ruas em orientações geográficas que proporcionassem lotes mal iluminados⁸².

Art. 4º - A largura normal das ruas é de 16.00, sendo permitidas larguras menores até 8.00, observadas as seguintes condições:

- 1) As ruas de 12.00 ou menos largura, terão as construções recuadas, obrigatoriamente, de 4.00 dos alinhamentos.
- 2) As orientações dessas ruas não estarão compreendidas entre os azimutes 64-16' a linha Z-W.

Outro assunto amplamente discutido pelos urbanistas paulistanos na primeira década do século XX foi o uso de ruas curvas. Neste aspecto, a lei 1.666 de 1913 já havia flexibilizado o uso de ruas curvas, tendo no artigo 5º ampliado este tema para as “quadras quebradas” e flexibilizado a dimensão da quadra de acordo com o uso previsto. Como indicado abaixo:

Art. 5º - Os quarteirões das ruas poderão ser em linhas retas, quebradas ou curvas, e terão dimensão correspondentes à sua utilização provável e de acordo como os valores métricos normais para cada caso.

A atribuição do Município em executar o sistema viário dos loteamentos foi criticada por Mello, visto a crescente expansão urbana da cidade de São Paulo. A divisão dos gastos, entre município e proprietários, para a implantação do sistema viário foi abordada nos artigos 7º e 8º, em que se considerou a responsabilidade do proprietário em arcar com 2/3 das despesas para a implantação dos calçamentos e praças.

A RETOMADA DO PROJETO DE LEI N. 30 À CÂMARA MUNICIPAL EM 1923

O projeto de lei nº 30 teve o seu conteúdo retomado à câmara municipal em fevereiro de 1923 por meio do parecer n. 19 apresentado pelo vereador Paiva Meira⁸⁵. Os argumentos apresentados no parecer aproximavam-se do discurso de Anhaia Mello (1920), no entanto, Meira concentrou-se nos problemas econômicos e técnicos do processo de arruamento. Sob o aspecto econômico, condenou a ação do setor privado por aproveitar-se das benfeitorias públicas para se beneficiar com especulação imobiliária e criticou também a obrigação do município em arcar com as obras de infraestrutura viária. Quanto à parte técnica, defendeu a necessidade de alterar o modelo único de traçado urbano – a malha ortogonal – por um sistema que possibilitasse a implantação de ruas de maior adaptabilidade à topografia existente.

Na tabela 1, Meira demonstrou o crescimento horizontal além do perímetro suburbanos e em contrapartida a configuração de grandes vazios, áreas não edificadas, na região urbana. Segundo Meira, este acontecimento se dava pela especulação imobiliária. Os proprietários de lotes em áreas urbanizadas aguardavam a melhor oportunidade para a comercialização destes, por outro lado, abria-se arruamentos em regiões distantes e que possuíam terras de baixo valor.

Como se explica essa circunstancia, senão pela existência de grandes áreas, encravadas no organismo da cidade, rodeadas de edificações, beneficiadas de todos os melhoramentos, e cujos proprietários se enriquecem, por tê-las sabiamente talvez, conservado estéreis, incultas, fruindo como onzenários do esforço e do trabalho da comunhão? Dali decorre a abertura de novos bairros, longínquos, em terras de exíguo valor, que os proprietários arruam e repartem livremente ao sabor exclusivo de seu máximo proveito, deixando tão somente ao município os encargos todos dos melhoramentos. (MEIRA, p. 119, 1923)

As medidas propostas no parecer foram:

1º) a lei n. 209, que está sendo executada; 2º) agravação dos terrenos não beneficiados, que a lei de orçamento vigente atende em pequena parte; 3º) e o restabelecimento da lei n. 1.193, que obrigava o pagamento, pelo interessado, de metade das despesas de calçamento e guias. (Ibid., p. 119, 1923)

Os aspectos técnicos foram abordados, com conceitos similares aos exposto anteriormente por Freire, Barry Parker e Anhaia Mello, em que desaprovavam o traçado retangular e as medidas fixas da lei 1.666. A largura fixa de 16 metros do sistema viário foi, novamente, criticada e defendiam que largura da via deveria estar atrelada ao fluxo viário. Um segundo ponto foi o formato da quadra, que deveria ser variável

em função do uso do solo. Como exposto abaixo:

... a construção de quarteirões desproporcionados, dando lugar à formação de beco, da rua particular ou da vila operaria, sem circulação, nocivos todos três à salubridade pública e à segurança moral e social. (Ibid., p. 120, 1923)

Tabela 1 - Área construída por perímetro da cidade de São Paulo - 1923.

| Perímetros | Área (m ²) | Área edificada (m ²) | | Área não edificada (m ²) | |
|------------------|------------------------|----------------------------------|----------|--------------------------------------|----------|
| | | m ² | % | m ² | % |
| Central | 7.210.000,00 | 7.010.400,00 | 97% | 199.600,00 | 3% |
| Urbano | 24.261.800,00 | 4.278.900,00 | 18% | 19.932.000,00 | 82% |
| Suburbano | 98.491.750,00 | 9.303.300,00 | 9% | 89.188.450,00 | 91% |
| Rural | 794.114.133,00 | s. info. | s. info. | s. info. | s. info. |

Fonte: Dados extraídos do discurso de MEIRA (Ibid, p. 118).

O projeto de lei nº 30 de 1920 foi reformulado passando de 9 para 34 artigos em 1923. A revisão tratou-se do detalhamento do projeto de lei anterior, com o acréscimo de regras específicas sobre o processo de parcelamento do solo em terrenos com áreas superiores à 40 mil m². Além disso, incluiu regulamentos de uso e ocupação dos lotes particulares, com conceitos que remetiam às normas transcritas nas escrituras dos loteamentos da Companhia City, bem como os conceitos europeus e norte-americanos expostos nos textos de Victor da Silva Freire⁸⁴ sobre higiene e salubridade. Em junho de 1923 foi aprovada a lei de arruamento 2.611, como acréscimo de 8 artigos, e uma redação muito próxima ao parecer n. 19.

A LEI DE ARRUAMENTO 2.611 DE 1923

A discussão sobre a lei 2.611 teve início em 1920, com o projeto de lei nº30, sendo publicada no dia 20 de junho de 1923 durante a administração do prefeito Firminiano M. Pinto. Os conceitos urbanísticos que apoiaram sua redação foram debatidos desde a primeira década do século XX, podendo ser identificados nos artigos que a compõe. Neste sentido, a lei apoiou-se no plano geral da cidade, ampliou os modelos de desenhos urbanos, viabilizou o parcelamento em terrenos de topografia acidentada, garantiu a salubridade nas habitações e passou a dividir as responsabilidades financeiras de execução do sistema viário com o setor privado.

Para tanto, estabeleceram-se 42 artigos, os quais foram divididos em oito capítulos: (1) Plano de arruamento; (2) Vias públicas; (3) Aceitação de vias públicas; (4) Vias particulares; (5) Lotes e construções; (6) Contribuição para calçamento; (7) Disposições transitórias e (8) Disposições gerais.

A primeira parte, composta pelos artigos 2º ao 7º, tratou do “Plano de arruamento” e os procedimentos de aprovação. A lei nasceu no mesmo momento em que se discutia a implementação de um plano ur-

84 Textos publicados em de 1914, 196 e 1918.

bano⁸⁵ para a cidade de São Paulo, sendo gravado nos primeiros artigos a obrigatoriedade do loteador em atender as premissas viárias e das áreas verdes estabelecidas por este. Nos discursos de Anhaia Mello (1920) e Paiva Meira (1923) era consenso que esta deveria funcionar em conjunto com um plano urbano da cidade de São Paulo. A autonomia do loteador, em definir o traçado do sistema viário, das quadras e das áreas verdes, estava condicionada ao atendimento das premissas estabelecidas neste plano urbano.

Quanto ao desenho do loteamento, rompeu-se a rigidez das legislações anteriores sobre a largura do sistema viário, dimensão e formato das quadras e, ao mesmo tempo, os conceitos urbanísticos de Camillo Sitte, Joseph Stübben e Raymond Unwin passaram a ser aplicados. Permitiram-se as ruas de traçado curvo e o parcelamento em terrenos de declive.

A segunda parte, denominada “Vias Públicas”, foi constituída pelos artigos 8º ao 18º os quais versaram sobre as porcentagens mínimas destinadas ao sistema viário e áreas verdes, os tipos viárias e a dimensão das quadras.

Entre os artigos 7º e 8º foram estabelecidas a obrigação do proprietário em submeter a planta de situação à análise da Prefeitura de São Paulo, sendo esta responsável em indicar, quando necessário, as ruas e áreas verdes de interesse geral do município. Assim, o plano definitivo consistiu na somatória entre o desenho da cidade e do loteamento, sendo o primeiro de responsabilidade do setor público e o segundo do privado (Figura 38).

A implantação de áreas verdes nos bairros, para garantir o bem-estar dos moradores e a higiene nas habitações, apresentado nos textos de Freire (1911d e 1914), foi incorporado à legislação através do artigo 8º. Nos terrenos com área acima de 40 mil m² passou a ser obrigatória a doação de uma porcentagem do terreno para as áreas verdes em forma de parques, praças ou jardins (Figura 39).

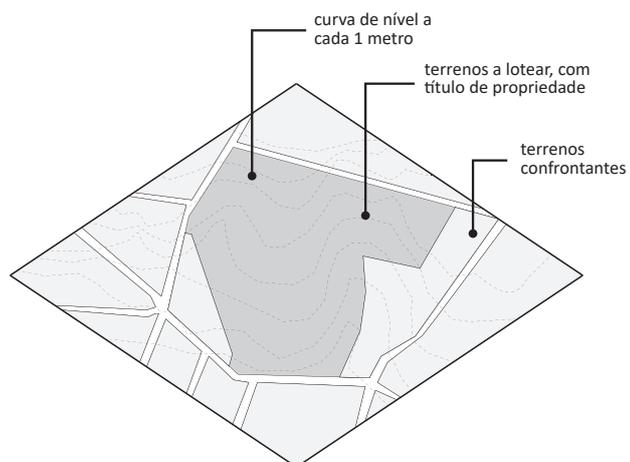
Outro conceito urbanístico incorporado à legislação foi a hierarquia viária, em que as vias eram classificadas de acordo com sua largura. Estas diretrizes buscaram direcionar o fluxo de veículos para as vias de maior largura e, ao mesmo tempo, diminuir os gastos com implantação do sistema viário. Neste sentido, no artigo 9º, foram determinadas cinco tipos de sistema viário, sendo que estas deveriam ser implantadas segundo a ordenação estabelecida pela lei (Figura 40).

A redução da largura das ruas foi amplamente discutida na primeira década do século XX, sendo os 16 metros considerados exagerados para as ruas residenciais. A lei 2.611, no entanto, permitiu as ruas de menor largura, entre 8 e 12 metros, mas passou a restringir o uso e a dimensão das quadras as quais eram servidas por estas. Os usos industriais e comerciais foram proibidos e o comprimento da quadra não poderia exceder 30 vezes a largura da rua, além disso, as rotatórias para a manobra de veículo foram exigidas a cada 150 metros de via. Para as áreas verdes em reentrâncias ou no final das ruas eram estabe-

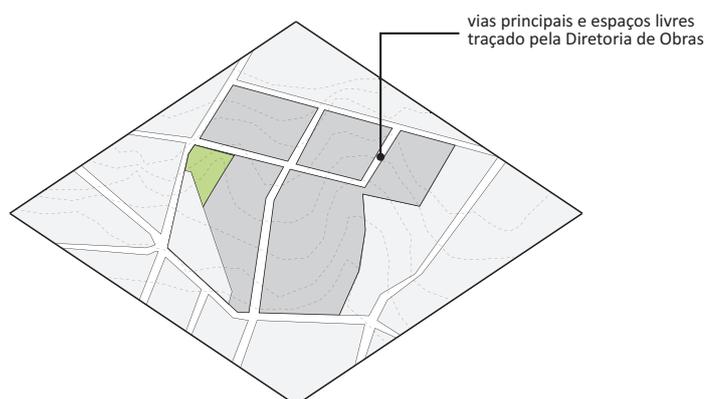
85 O plano urbano, conhecido como “Plano de Avenidas” foi elaborado por Ulchôa Cintra de Prestes Maia em 1930.

Figura 38- Possível espacialização do Plano Geral do loteamento - artigos 2º e 3º da lei 2.611 de 1923.

Art. 2 Planta de situação



Art. 2 §1 Documento com as anotações da Prefeitura



Art. 3 Plano definitivo



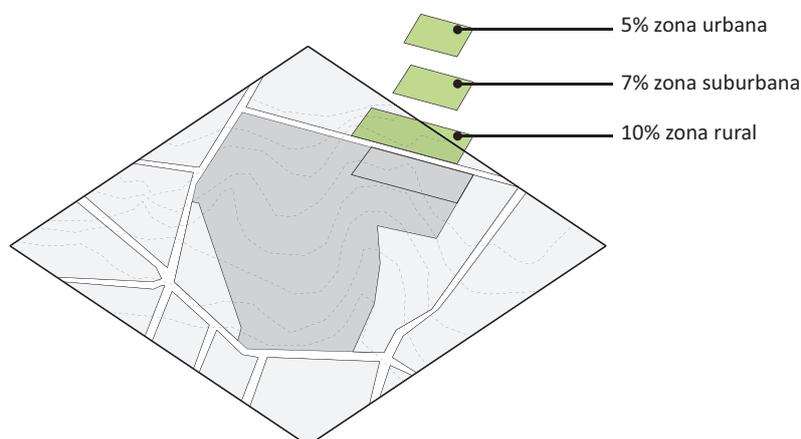
Fonte: desenho elaborado pela autora.

Figura 39 - Possível espacialização da porcentagem da áreas verdes nos loteamentos com área acima de 40 mil m²- artigo 8º da lei 2.611 de 1923.

Art. 8 Áreas Verdes

Terrenos com área superior à 40.000 m²;

Porcentagem da área total de acordo com a localização.



Fonte: desenho elaborado pela autora.

lecidas regras específicas.

Algumas particularidades, como as vielas de pedestre, ruas para separar as estradas de ferro e as quadras habitacionais, além da faixa de domínio para os cursos d'água foram estabelecidos nos artigos 14, 16 e 17 (Figura 41).

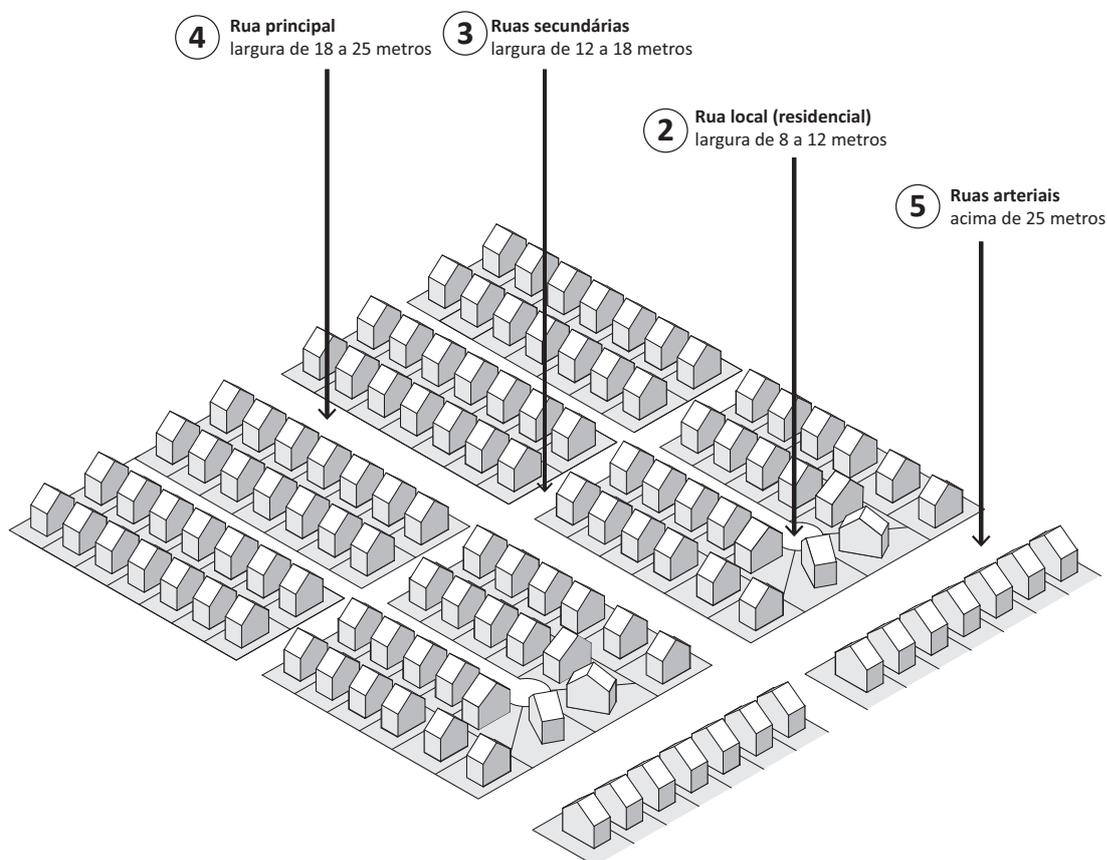
A terceira parte tratou da “Aceitação de vias pública”, compreendendo os artigos 19 ao 22 os quais estabeleceram que as vias não poderiam ser abertas ao público antes de serem aceitas pela Câmara. Os artigos 23 e 24 estabeleceram regras para a abertura e manutenção das “Vias particulares”.

A quinta parte, artigos 25º ao 27º, apresentou as regulamentações para os “Lotes e construções”. Os conceitos de quadra ventilada e lotes de menor profundidade, defendidos por Freire (1914 e 1918) e presente nos projetos de loteamento da Companhia City em 1915 (BACELLI, 1982), passaram a ser determinados nestes artigos. Assim, exigiu-se a área e as dimensões mínimas do lote, estabeleceu-se a taxa de ocupação máxima de $\frac{1}{4}$ da área do lote e os recuos entre as edificações de 18 metros.

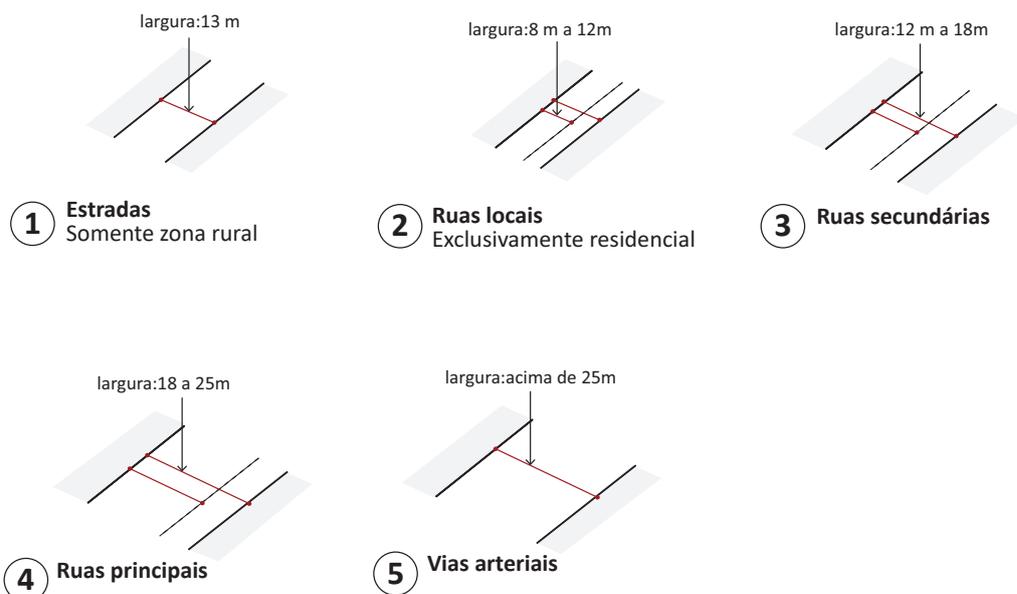
A influência do modelo inglês, ou da Companhia City, também foi transcrita nos artigos 26º e 27º. Ambos remeteram a regras específicas já implantadas nos loteamentos da Companhia City, como o uso de muretas baixas, entre o jardim particular e o passeio, e as áreas verdes no interior das quadras (Figura 42).

Figura 40 - Possível espacialização das regras sobre as classificações viárias - artigo 9º da lei 2.611 de 1923.

Art. 9 Classificação das vias



Legenda

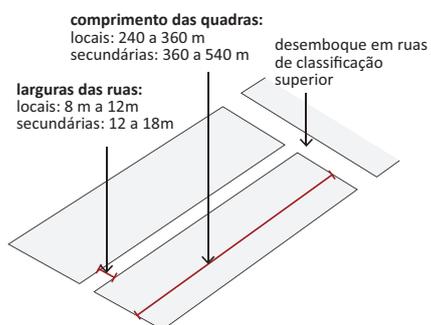


Fonte: desenho elaborado pela autora.

Figura 41 - Possível espacialização das regras sobre as vias públicas - artigos 11° ao 17° da lei 2.611 de 1923.

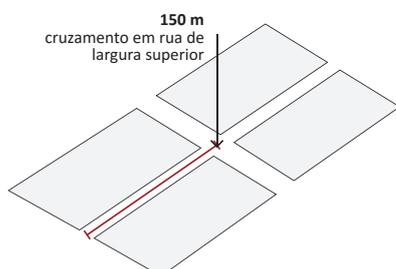
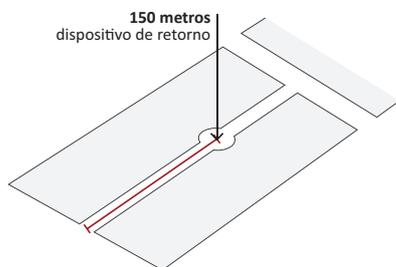
Art. 11 §2 Ruas locais e secundárias (tipo 2 e 3)

Comprimento da quadra até 30 vezes a largura da rua



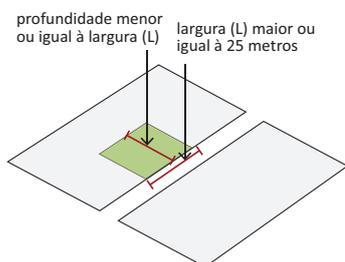
Art. 11 §3 Ruas locais (tipo 2)

Dispositivos para manobra de veículos



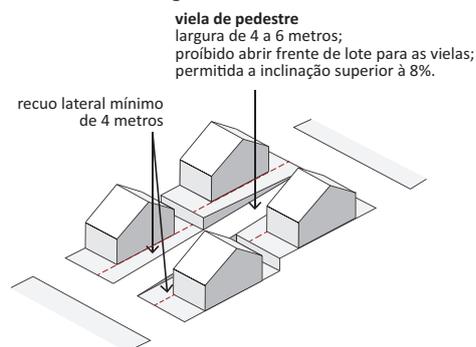
Art. 12 Ruas locais (tipo 2)

Áreas verdes em forma de reentrância



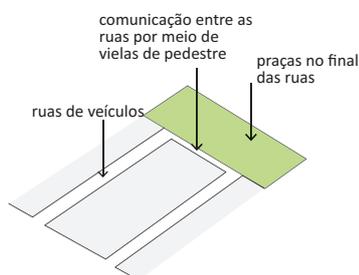
Art. 14 Vias de pedestre

Abertura de viela ligando duas ruas



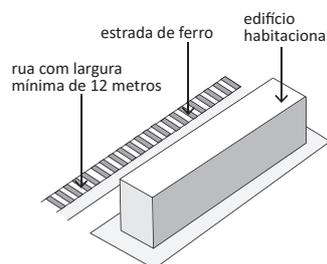
Art. 15 Pequenas praças no final das ruas

Comunicação por meio de vielas



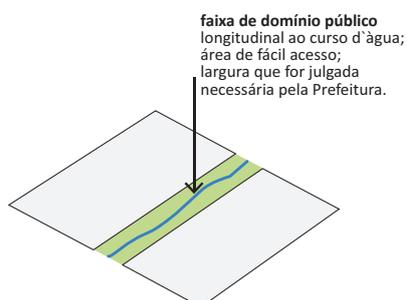
Art. 16 Ruas ao longo das estradas de ferro

Uso habitacional



Art. 17 Faixa de domínio público

Áreas adjacentes aos cursos d'água



Fonte: desenho elaborado pela autora.

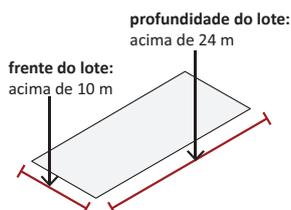
Como exposto por Anhaia Mello (1920, 1927) e Paiva Meira (1923) era imprescindível o reestabelecimento da lei 1.193 para as finanças municipais. Neste sentido, a questão sobre a “Contribuição para calçamentos” foi abordada nos artigos 28° a 35°, nos quais foram precisadas as regras de tributação dos proprietários para as obras de calçamento (Figura 43).

O URBANISMO DO SÉCULO XX E A LEI 2.611

Os argumentos de Anhaia Mello (1920) e Paiva Meira (1923) na apresentação projeto da lei de arruamento 2.611 apontaram urgência em permitir o adensamento, por meio da ocupação de terrenos vazios na

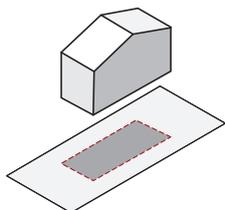
Figura 42 - Possível espacialização das regras estabelecidas para os lotes e construções - artigos 25 ao 27 da lei 2.611 de 1923.

Art. 25. 1) Lotes mínimo



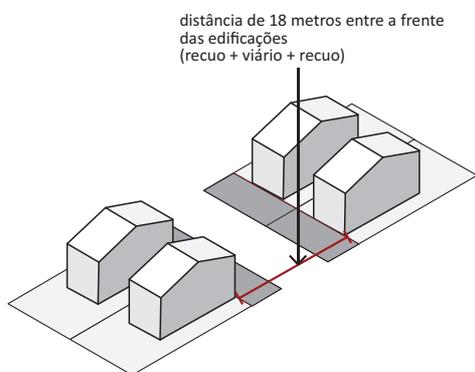
Área mínima do lote: 300 m²

Art. 25. 2) Ocupação máxima

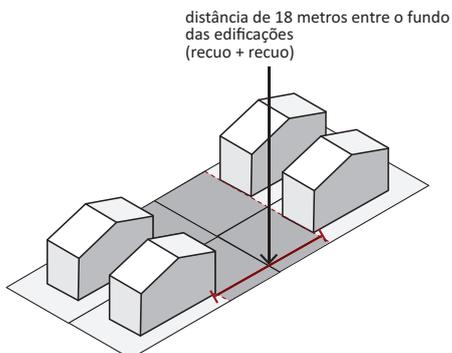


Taxa de ocupação máxima: 1/4 da área do lote

Art. 25. 3) Afastamento entre as edificações

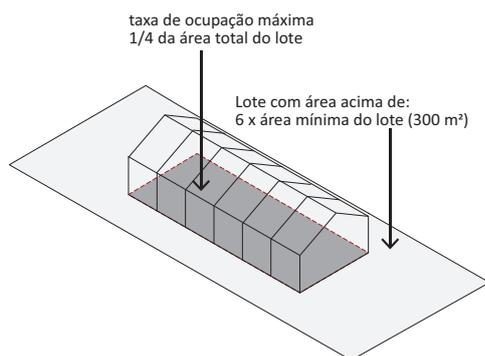


Afastamento de frente

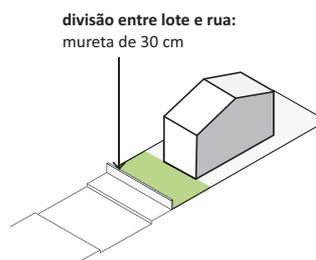


Afastamento de fundo

Art. 25. Agrupamento de 6 construções

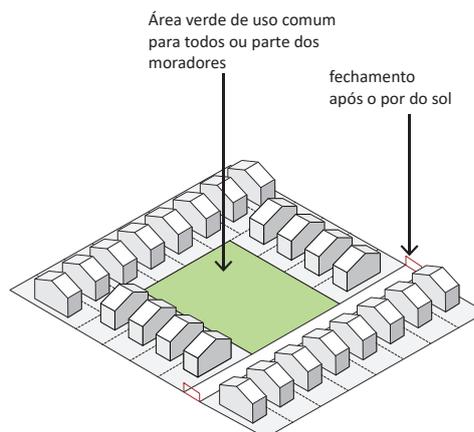


Art. 26 Jardins de frente



Acordo entre proprietários e termo assinado na Prefeitura;
A Prefeitura estabelece as regras para conservação dos jardins.

Art. 27 Áreas verdes em miolo de quadra

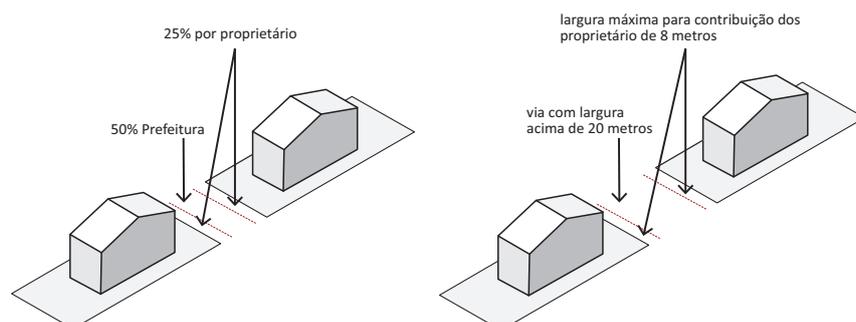


Fonte: desenho elaborado pela autora.

zona urbana e suburbana, e minimizar os gastos da Prefeitura com obras de calçamento. Assim, condenaram a lei de arruamento vigente, 1.666 de 1913, apontando como principais deficiências a largura fixa de 16 metros para todas as ruas, o formato ortogonal das praças e por atribuir ao Município as despesas para as obras viárias.

Figura 43 - Possível espacialização das regras estabelecidas para a contribuição do calçamento - artigos 28 da lei 2.611 de 1923.

Art. 28 Contribuição para calçamento



Fonte: desenho elaborado pela autora.

A lei de arruamento 2.611 foi aprovada em junho de 1923 e condicionou o plano de arruamento às diretrizes viárias da Prefeitura. O loteamento foi tratado em todas as escalas, desde a inserção na malha urbana até as regras construtivas para os lotes individuais. Assim, a Prefeitura poderia traçar os viários principais e as áreas verdes; nos loteamentos com área acima de 40.000 m² passou a ser obrigatória a reserva de 5 a 10% da área total para as áreas verdes 20% da área total para o sistema viário; implementou-se a hierarquia viária, com ruas residenciais de 8 metros de largura; garantiu-se a iluminação e ventilação nas habitações por meio das dimensões e área mínima do lote, taxa de ocupação máxima e distanciamento entre as edificações.

As novas regulamentações da lei de arruamento corresponderam às discussões urbanísticas apresentadas nos textos de Victor da Silva Freire (1911 a 1918), Joseph Bouvard (1911), Barry Parker (1917), Anhaia Mello (1920, 1927) e Paiva Meira (1923). Estes autores criticaram a lei de arruamento vigente, por transcrever conceitos urbanísticos ultrapassados, e ressaltaram a urgência de aprovar uma lei adequada à cidade de São Paulo do século XX.

Vale destacar o impacto urbano que ocasionou a aprovação da lei de arruamento 2.611 em São Paulo. O Código de Posturas Municipais determinou o traçado ortogonal e as ruas de mesma largura, caracterizando uma malha urbana uniforme, ou seja, mesmo que os loteamentos fossem implantados por proprietários diferentes as quadras e os logradouros seguiam o mesmo padrão. A partir de 1913, com a lei 1.666, permitiram-se as ruas de traçado curvo, sendo implantado loteamentos com desenho urbano orgânico. A lei 2.611, por outro lado, diferenciou-se das demais legislações, pois, tratou os loteamentos como uma unidade distinta e possibilitou a produção de uma malha urbana fragmentada.

A lei 2.611 e as leis complementares.

O período de vigência da lei de arruamento 2.611 foi de 1923 até 1972 (Figura 44), quando foi substituída pela lei de zoneamento 7.805 (GROSTEIN, 1987, p. 37-38). Em 1929, a legislação passou a integrar os capítulos do Código Arthur Saboya⁸⁶, lei 3.427, sofrendo alterações e acréscimo de alguns artigos, destacando-se:

1) As contribuições passaram a integrar ao capítulo que tratou do plano de arruamento, sendo tributado um determinado valor por metro quadrado de sistema viário e áreas verdes, conforme indicado o no artigo 512⁸⁷.

“Os planos de arruamento pagarão, além do alvará, uma taxa de dez réis por metro quadrado de ruas e praças, a qual será calculada pela proporção estabelecida no art. 518. “

2) Na classificação das vias públicas foi incluído: (a) os caminhos - em área rural e com largura de e metros, e (2) as passagens - locais destinados às habitações populares e com largura de 4 metros.

3) Ainda no sistema viário, determinou-se no artigo 548^o: (1) as declividades máximas para o sistema viário, até 6% para as vias principais e avenidas e até 8% para as demais categorias, e (2) as faixas de rua e passeio equivalente à 3/5 e 1/5 respectivamente.

4) No caso de habitações populares foram estabelecidos, nos artigos 532^o ao 542^o, parâmetros específicos para o parcelamento, construções e aprovação.

5) Nos lotes e construções, a frente mínima dos lotes foi alterada de 10 metros para 8 metros no perímetro suburbano e em bairros populares; a taxa de ocupação foi ampliada de 1/4 para 1/3 em lotes comuns e para 1/2 em lotes com área inferior à 300 m²; e o afastamento entre as edificações foi reduzido de 18 metros para 16 metros (artigo 554^o).

A partir de 1932, o ato 304 possibilitou regularização dos loteamentos implantados sem licença prévia⁸⁸. No entanto, nas primeiras décadas a prática de regularizar os loteamentos não foi bem-sucedida, pois, o proprietário era responsável por solicitar de regularização do loteamento. Em 1953, a Prefeitura de São Paulo publicou a lei 4.371 a qual permitiu a oficialização dos logradouros localizados no perímetro urbano e suburbano. Em 1954, por meio da lei 4.505, o município passou a exigir que os particulares regularizassem os loteamentos executados sem licença prévia (GROSTEIN, 1987, p. 267-268).

Em 1957 foi publicada a lei 5.261 que estabeleceu o “coeficiente de aproveitamento de lotes, densidade de-

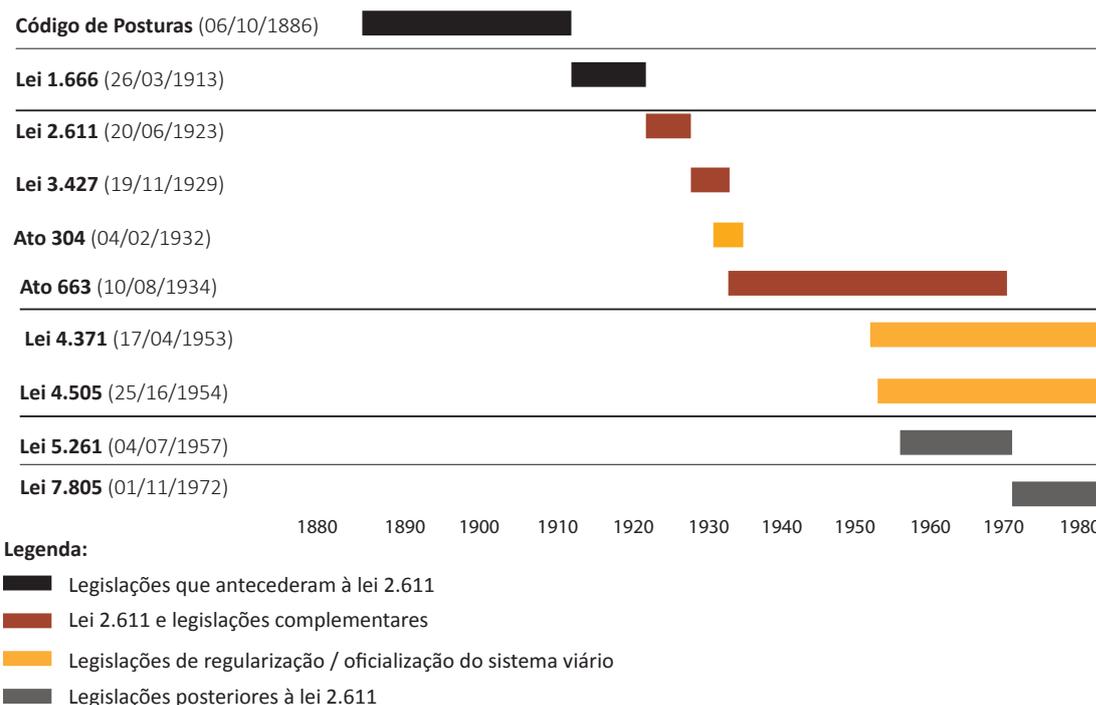
86 O Código Arthur Saboya, lei 3.427, de 1929 consistiu no agrupamento das legislações publicadas em anos anteriores, como a lei 2.332 de 1920 e da lei 2.611 de 1923 (SOMEKH, 2014, p.117).

87 As leis 2.689 de 1924, 3.008 de 1926 e 3.108 de 1927 dispunham sobre a responsabilidade dos pagamentos das taxas para as obras de pavimentação.

88 Em 1934, o ato 304 de 1932 passou a integrar o ato 633 por meio dos artigos 761 ao 764.

mográfica, área mínima de lotes por habitação e área mínima de espaços”. A lei estabeleceu o coeficiente de aproveitamento 4 para edifícios residenciais e 6 para prédios comerciais. Além disso, determinou a densidade nas habitações coletivas, no máximo 600 pessoas por hectares, e as habitações com área mínima de 35 m² de área de lote. As áreas livres passaram a ser calculadas a partir do número de habitantes e independente da área do loteamento, assim, para cada habitante obrigava-se a reserva de uma área de 20 m² de “áreas verdes para recreio público. “

Figura 44 - Legislações de arruamento entre 1886 - 1972.



Fonte: desenho elaborado pela autora a partir de informações obtidas em GROSTEIN (1987), SOMEKH (2014), FELDMAN (2005).

Anhaia Mello, autor da lei da lei 5.261, acreditava que a verticalização e o adensamento deveria ser controlado. A lei em questão gerou polêmica, enquanto alguns setores manifestaram-se favoráveis outros foram contrários. O IAB declarou-se favorável ao controle do solo, por outro lado, Prestes Maia e setores da construção civil criticaram a legislação, por determinar o mesmo potencial construtivo para toda a cidade de São Paulo (FELDMAN, 2005, p.181).

Conforme apresentado anteriormente, Anhaia Mello foi autor do projeto que deu origem à lei de arruamento 2.611 e posteriormente, por meio da lei 5.261, alterou os parâmetros de reserva de áreas verdes. A visão de Mello sobre os loteamentos urbanos era consoante ao modelo de unidade de bairro adotado nos subúrbios norte-americanos⁸⁹. Em 1933, no texto a “Cidade Celular”⁹⁰, versou sobre a unidade de bair-

⁸⁹ O engenheiro, como apresentado por Feldman (2004), Somekh (2014), Campos (1999), apreciava as áreas verdes e defendia a baixa ocupação do solo.

⁹⁰ MELLO, Luis de Anhaia. A Cidade Cellular. Quadras, superquadras e células residenciais. Boletim do Instituto de Engenharia, São Paulo, p. 132 a 142, 1933.

ro, as quadras, as áreas verdes e o sistema viário. Nas “células residenciais” priorizava-se o desenho do bairro, com o uso da hierarquia viária para diminuir o fluxo de automóveis dentro do bairro e ruas sem saída, além disso, prezava-se pelo equilíbrio entre os lotes residenciais, as áreas comerciais, os serviços, os jardins, parques, áreas de lazer e sistema viário (Figura 45).

Em 1972 foi publicada a lei 7.805, conhecida como lei geral do zoneamento, a qual dispunha sobre parcelamento e uso e ocupação do solo. Como apresentado por Feldman (2005, p.263-264), a lei foi elaborada sob supervisão do arquiteto Benjamin Adiron Riberio, o qual deu continuidade à lei de zoneamento que se encontrava em construção desde 1947 pelo Departamento de Urbanismo da Prefeitura de São Paulo.

Figura 45 - As “células residenciais”.

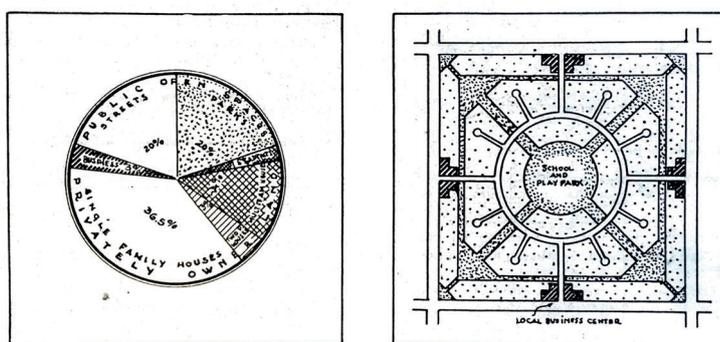


Fig. 16 — Diagrama de distribuição das áreas em zonas residenciaes.

Schema theoretico de uma cellula urbana residencial.
Thomas Adams.

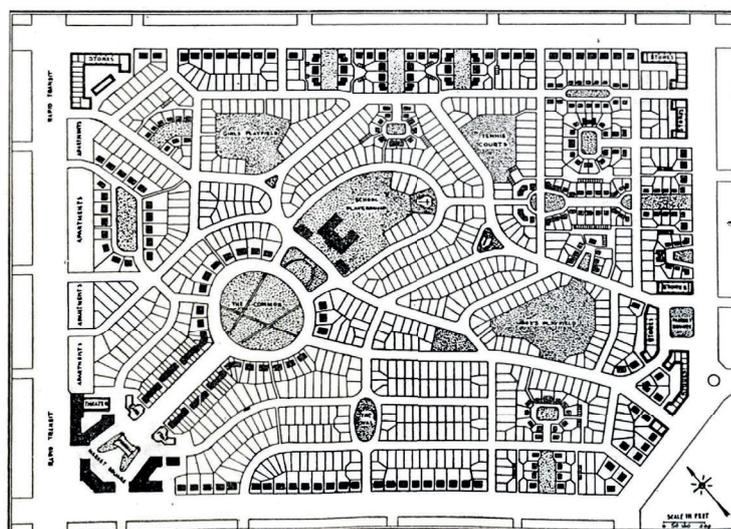


Fig. 13 — A “Neighborhood Unit Cell”.

Clarence Perry - Robert Whitten.

Fonte: Imagem extraída do texto de Anhaia Mello (1933, p. 132-142).

4. Os loteamentos licenciados entre 1923 e 1957

A cidade de São Paulo, no período entre a década de 1930 e 1960, foi caracterizada pelo crescimento vertical na região central e a expansão horizontal por meio dos loteamentos. Os setores público e privado investiram em infraestrutura, com a construção do complexo Billings e a hidroelétrica em Cubatão, canalização dos rios Pinheiros e Tietê, bem como pela consolidação do sistema rodoviário através do Plano de Avenidas.

Nestas circunstâncias, o Estado de São Paulo transformou-se em um polo industrial, atraindo trabalhadores de outras regiões do país. A partir de 1940, a imigração nacional passou a ser três vezes maior que a estrangeira devido ao fluxo migratório entre o campo e a cidade⁹¹.

As indústrias e as vilas operárias se estabeleceram no entorno das estradas de ferro Santos – Jundiaí, Central do Brasil e Sorocabana. Além disso, a especulação imobiliária e as políticas habitacionais deram continuidade ao parcelamento do solo em regiões afastadas do centro urbano. Na região sudoeste desenvolveram-se os bairros-jardins, voltado para a classe média e alta, enquanto na zona leste formaram-se grandes loteamentos afastados do núcleo central e desprovidos de infraestrutura básica.

A ampliação da linha ferroviária e a consolidação do sistema rodoviário, com o aumento das linhas de ônibus, possibilitaram a implantação dos loteamentos em regiões distantes. Enquanto a Estrada de Ferro Central do Brasil atingiu os bairros periféricos na região leste, o ônibus serviu de transporte principal ou auxiliar para a cidade de São Paulo⁹². Além disso, na década de 1940 foram construídas as autoestradas extra regionais, as quais possibilitaram o acesso rápido ao perímetro suburbano e rural. As principais vias foram: Anchieta, Dutra, Anhanguera, Raposo Tavares, Fernão Dias e Régis Bittencourt.

A IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA BILLINGS E A CANALIZAÇÃO DOS RIOS PINHEIROS E TIETÊ

A partir de 1920, o corpo técnico da Prefeitura de São Paulo iniciou os estudos para a canalização dos rios. Inicialmente o objetivo era de minimizar as enchentes, com a retificação do rio e a preservação das terras adjacentes aos cursos d'água. No entanto, a crise energética entre 1924 e 1925 alavancou o início da canalização do rio Pinheiros pela Companhia *Light and Power*.

Em 1924 foi criada a Comissão de Melhoramentos do rio Tietê, coordenada por Saturnino de Brito, a qual desenvolveu um projeto com um sistema de três comportas, dois grandes lagos e áreas verdes para solucionar os problemas de enchentes da região.

Entre os anos de 1924 e 1925, as fortes secas do período de verão acarretaram o declínio da produção de energia nas usinas hidroelétricas administradas pela empresa *Light and Power* em Parnaíba e Itupararanga. Para solucionar o problema da crise energética no Estado de São Paulo, a companhia *Light* apresentou uma proposta de obra hidráulica para o rio Pinheiros. O projeto consistiu na inversão do curso natural do rio, com o represamento das águas e a construção de uma usina hidroelétrica nas cristas da Serra do

Mar. Em 1926, o plano foi aprovado por Carlos Campos e Júlio Prestes. No ano seguinte ⁹³, o governo cedeu à empresa o direito de canalizar e retificar o rio Pinheiros enquanto o rio Tietê permaneceu de responsabilidade do município (CAMPOS, 2000, p. 294).

Em 1927, o prefeito da cidade de São Paulo, Pires do Rio, condenou o projeto elaborado pela equipe de Brito e ressaltou que este não atendia o interesse do município em aproveitar os terrenos adjacentes ao curso d'água para a construção das avenidas arteriais. Com isso, Assim, o sistema de áreas verdes alagáveis, proposto pela Comissão de Melhoramentos, foi substituído pelas avenidas marginais (Ibid., p. 299-300).

O PLANO DE AVENIDAS E A ESTRUTURAÇÃO DO SISTEMA RODOVIÁRIO EM SÃO PAULO

Do mesmo modo que já tinha ocorrido alguns anos atrás nas capitais europeias e norte-americanas, a cidade de São Paulo do século XX passava pelo processo de industrialização e crescimento populacional. Assim, para controlar a expansão urbana desordenada, a instituição de um plano urbano era de extrema urgência.

Em 1923 foi apresentada a primeira versão de um plano geral, denominado Plano de Avenidas, pelo engenheiro Ulchoa Cintra (1923-1924, p. 331 – 336). O plano tinha como premissa a preservação do centro histórico, com uma proposta inspirada nos planos de avenidas radiais e anéis perimetrais das cidades de Berlim e Moscou (Figura 46). Os principais pontos que sustentaram o plano foi: sistema geral de viação; parques e os edifícios de utilidade pública⁹⁴.

Cintra e Maia (1923-24) também destacaram a importância do plano urbano para garantir a relação entre as vias arteriais e os loteamentos. Pela lei 2.611, o município era responsável por emitir as diretrizes viárias compatíveis com os interesses gerais da cidade. No entanto, a ausência de um plano dificultava este processo. Como exposto abaixo:

Um último exemplo, e gravíssimo, do mal que se deve à ausência de plano de conjunto, é a impossibilidade prática em que fica a Prefeitura, ao examinar os arruamentos submetidos à sua aprovação, de exigir uma determinada malha para as vias principais. E a teia suburbana, aceitável sob o ponto de vista das ruas secundárias, torna-se, dia a dia, verdadeira colcha de retalhos em relação ao conjunto, entre teratológico e amorfo. (CINTRA; MAIA, 1923-1924, p. 93)

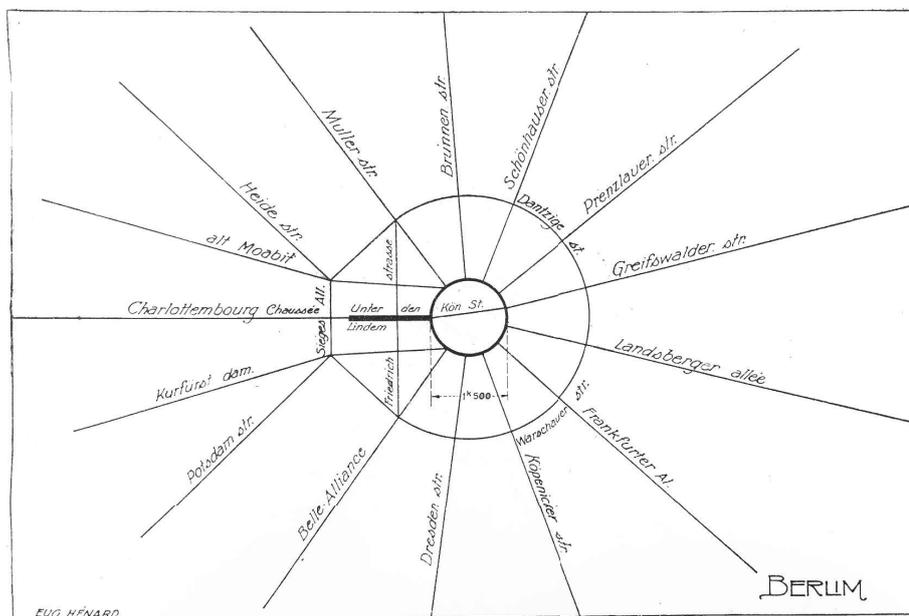
Aqui ainda é de se louvar-se o esforço lento, mas seguro dispendido pelas administrações municipais, promulgando sucessivamente as leis 1.666, 1.874 e 2.611. Esta, que faz honra à atual Câmara, confere ao executivo poderes para coordenar e dirigir a iniciativa particular, de modo que a expansão da cidade se faça sem sacrifícios dos interesses gerais e garanta a criação de um amplo sistema de áreas verdes. Para

⁹³ Em 27 de novembro de 1927 foi cedida à Companhia Trammway Light and Power Company Ltda., por meio da lei estadual nº 2.249, a autorização de canalizar, alargar e retificar os leitos do rio Pinheiros e seus afluentes.

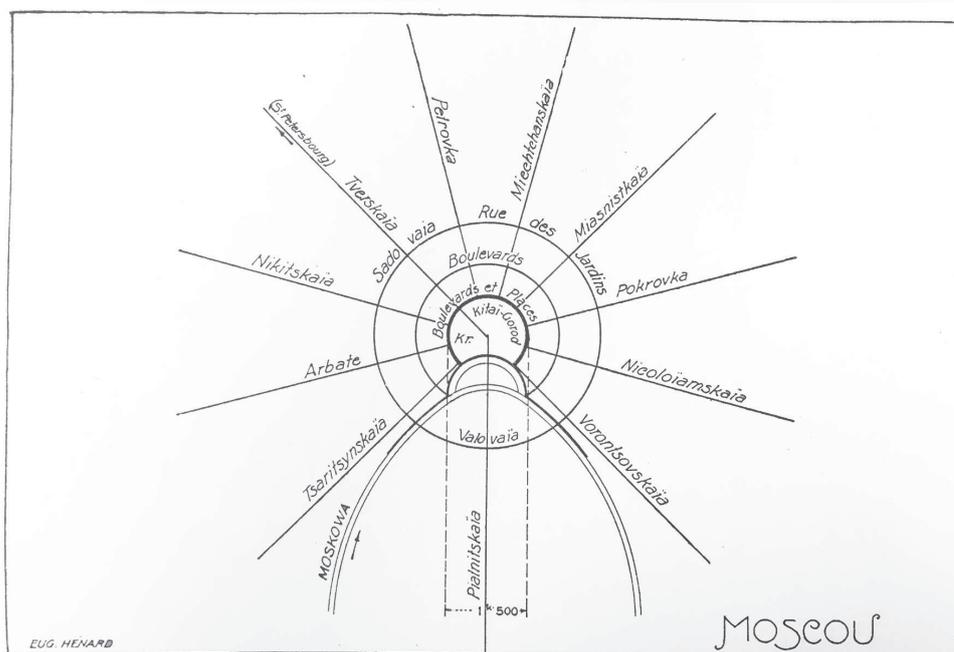
⁹⁴ CINTRA, João Florence de; MAIA, Francisco Prestes. Um problema actual. Os grandes melhoramentos de São Paulo. Boletim do Instituto de Engenharia, São Paulo, v. VI, n. 25 a 34, 1924 – 1926, p.121-132.

que essa lei benéfica possa dar todos os frutos, é indispensável que sua aplicação obedeça a um plano geral preestabelecido, sem o qual os engenheiros municipais encarregados da sua aplicação sentem-se sem base para traçar em cada caso particular a rede principal preceituada. “ (Id., 1924 - 1926, p. 227)

Figura 46 - Esquema viário de Berlim e Moscou elaborado por Eugéne Hénard.



Schema theorico de Berlin



Schema theorico de Moscou

Fonte: imagens extraídas do texto Projecto de uma avenida circular constituindo perimetro de irradiação (CINTRA; MAIA, 1923-1924, p. 335 e 336).

Em 1930, Ulchoa Cintra e Prestes Maia publicaram o caderno, com 10 volumes, conhecido como Plano de Avenidas. No plano foi proposto a construção de anéis perimetrais ao centro para absorver o fluxo das vias convergentes, porém, sem prejudicar a integridade do núcleo histórico. O projeto foi inspirado

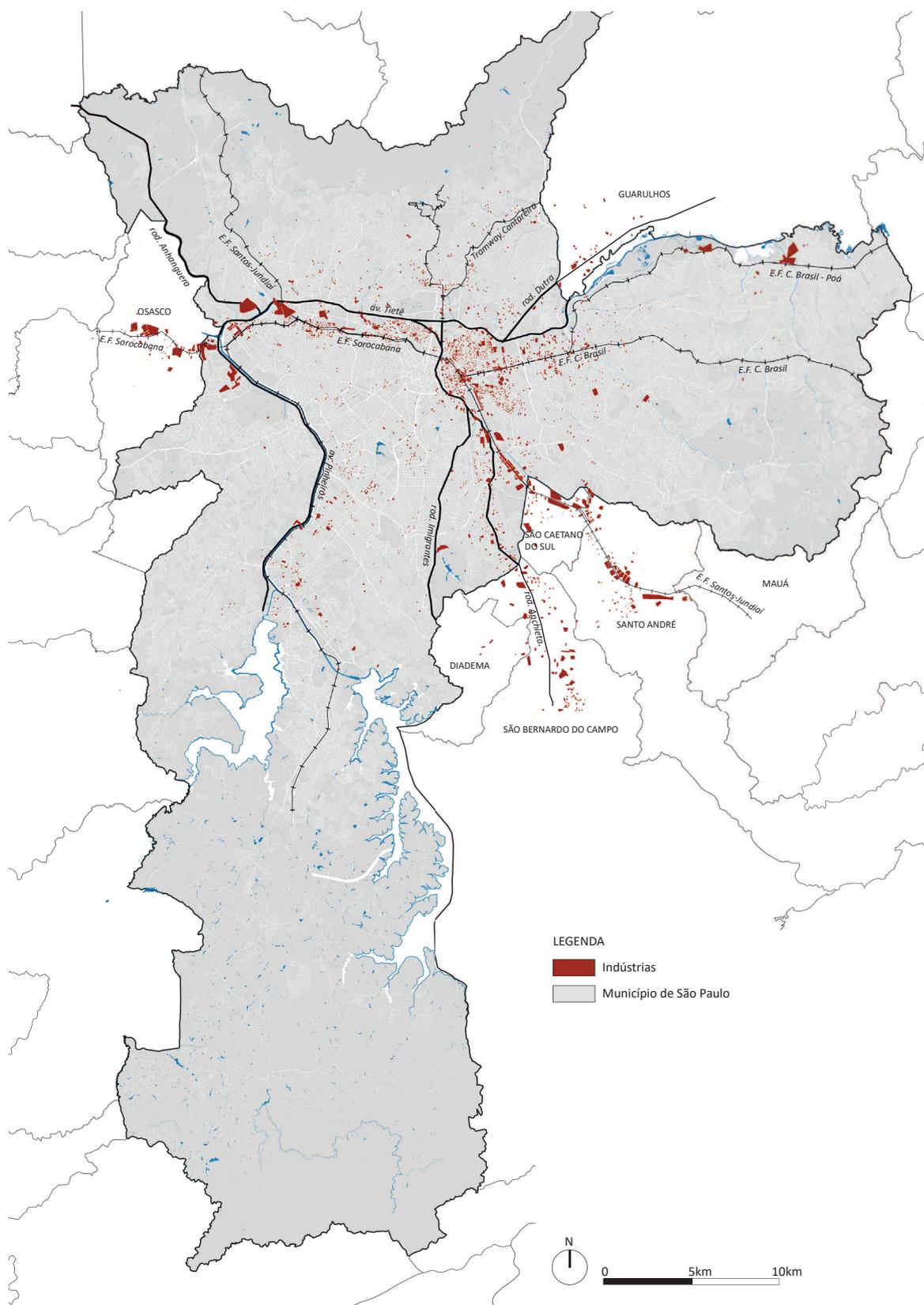
Na região leste, as indústrias Nitro-Química, Celosul e Ciper se estabeleceram na variante Poá da Estrada de Ferro Central do Brasil no final de 1930 e início de 1940. No entorno das fábricas foram implantados os bairros operários Vila Améria e Ermelizo Matarazzo (LAUGENBUCH, 1971, p. 147). Nas cidades de Poá, Suzano e Mogi das Cruzes as indústrias se desenvolveram no entorno da Estrada de Ferro Central do Brasil. As principais indústrias foram: Indústria Brasileira de Artigos Refratários S.A., Tecelagem e Fiação Brasileira, Fiação e Tecelagem S. Paulo S.A., Cia Suzano de Papel e Celulose, Fongra-Indústria de Produtos Químicos S.A., Fábrica Viscose S.A., Mineração Geral do Brasil, Mannesmann, “Elgin, piano Schwartzmann, entre outras (Ibid., p. 181).

Na região sudeste, o setor industrial se desenvolveu nas cidades de São Caetano, São Bernardo, Mauá e Santo André, no percurso da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí. Outro atrativo foi as águas dos rios Tamanduateí e Meninos, as quais passaram a ser utilizadas nos processos industriais. Nesta região foram implantadas as indústrias: General Motors, tecidos e cerâmica da Matarazzo, metalúrgica Ligdgerwood, material de construção Fitch E. S. Hautmont, Companhia Brasil Mineração Metalúrgica, Laminação Nacional de Metais, Moinho Fanucchi, tecelagem Tognato, Moinho Santista, Indústria Sul-Americana de Metais, Cofap, Philips, refinaria de petróleo União, Vidrobrás, Constanta, Jowipa, Magnafer, entre outras. A indústria Elcor se estabeleceu em Rio Grande da Serra e no entorno as vilas operárias (Ibid., p. 144 e p.182).

Na região oeste, a partir da década de 1940, a estrada de ferro Sorocabana impulsionou o estabelecimento de indústrias na cidade de Osasco. As principais fábricas foram: de Postes Cavan, a Eternit do Brasil, de Cimento e Amianto. No município de São Paulo, entre Osasco e o bairro da Lapa, foi estabelecido o loteamento industrial Jaguaré (Ibid., p. 181).

A partir da década de 1940, as Rodovias, Dutra, Anchieta e Anhanguera, constituíram novos eixos de desenvolvimento industrial. Na via Dutra o núcleo industrial iniciou no loteamento Parque Novo Mundo e se estendeu até o Guarulhos, com a implantação das fábricas Asea Elétrica, Toddy, Olliveti e Philips. Na via Anchieta estabeleceram as indústrias automobilísticas como a Willys-Overland, Mercedes, Karman-Ghia, a indústria farmacêutica Fontoura-Whyeth, de tecelagem Paramount e de plásticos Bakol. Na via Anhanguera o desenvolvimento industrial foi mais tímido, com a implantação das indústrias Gessy-Lever, Hudson, Copase e Gato Preto (Ibid., p. 206-207).

Figura 48 - Localização das Indústrias na cidade de São Paulo e municípios vizinhos – 1957

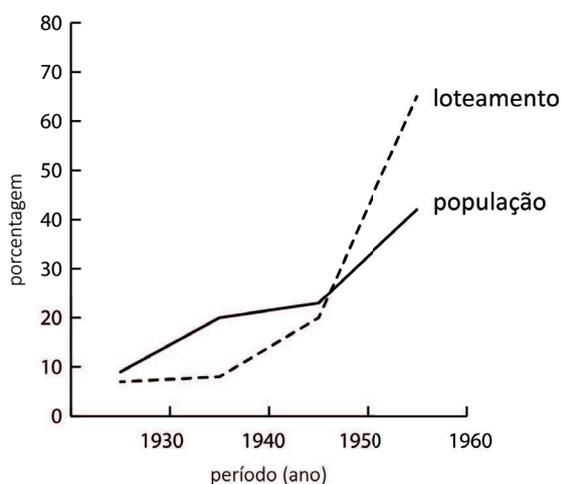


Fonte: desenho elaborado a partir da planta “Localização dos terrenos industriais – nº B19” – SAGMACS, 1957 e Planta da cidade de São Paulo. Disponível em: <http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/>.

OS LOTEAMENTOS LICENCIADOS NO PERÍODO ENTRE 1923 E 1957 E AS POLÍTICAS HABITACIONAIS

A partir da década de 1920, a imigração nacional foi responsável pelo grande crescimento populacional da cidade de São Paulo. As pessoas passaram a abandonar o campo ou as regiões de menor desenvolvimento econômico em busca de novas oportunidades nas cidades. Esta população passou a trabalhar nas indústrias e no setor de serviços da capital e, ao mesmo tempo, tornou-se o principal consumidor do mercado imobiliário dos loteamentos periféricos (Gráfico 1).

Gráfico 1 - Relação entre o crescimento populacional e o aumento do número de loteamentos aprovados no período entre 1923 e 1957.



Fonte: elaborada pela autora a partir do perímetro dos loteamentos (ARR e AU), fornecidos pela Secretaria de Licenciamento da Prefeitura Municipal de São Paulo (SEL - PMSP), Croquis Patrimoniais. Disponíveis em: <http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/>.

O modelo de moradias em habitação individual foi estimulado pelas políticas públicas federais e estaduais. No âmbito federal, a partir de 1937 foi implementado o decreto-lei 58. A legislação facilitou a comercialização dos terrenos ao permitir que os loteadores registrassem os loteamentos nos cartórios e, com isso, vendessem os lotes à prestação (Figura 49). O governo de São Paulo também incentivou a aquisição da casa própria. Em 1942, publicou a primeira versão da lei do inquilinato, pela qual o valor dos aluguéis foi congelado e desestimulou os investimentos nas locações de imóveis (BONDUKI, 1999, p. 288-289).

Figura 49 - Propagandas de venda de terrenos nos loteamentos Parque Novo Mundo e Parque São Domingos.

COMPREI ESTE TERRENO
quando estava uma ninharia...

HOJE VALE UMA FORTUNA!
É o que V. S. dirá mais tarde, quando tiver a sua casa própria num dos magníficos lotes do Parque Novo Mundo. Situados no fim da rua São Felipe, travessa da Av. Celso Garcia, estes lotes garantem seguro emprego de capital e uma rápida valorização. Acessíveis a qualquer orçamento, são vendidos com apenas 10 o/o de entrada e o restante em 100 prestações sem juros. Aproveite o que HOJE custa pouco — para ter o que AMANHÃ valerá muito!

Parque Novo Mundo
IMOBILIARIA E COMERCIAL
LTDA.
R. João Bricola, 37/39 - 2.º and.
Telefone 2-6121 - São Paulo

A quinze minutos da Praça do Século

NACIONAL INSCRITO NO REGISTRO DE IMÓVEIS DA 3.ª CIL. SOB Nº 46

MAIS UM PASSO À FRENTE
no setor de
TERRENOS em PRESTAÇÕES

com esta excepcional
VANTAGEM

PARQUE SÃO DOMINGOS

Situado logo no início da Via Anhangüera, distante poucos metros da Av. Marginal do Tietê, servido por ótimas linhas de ônibus, estes terrenos são vendidos com pequena entrada inicial e o restante em prestações mensais, sem juros.

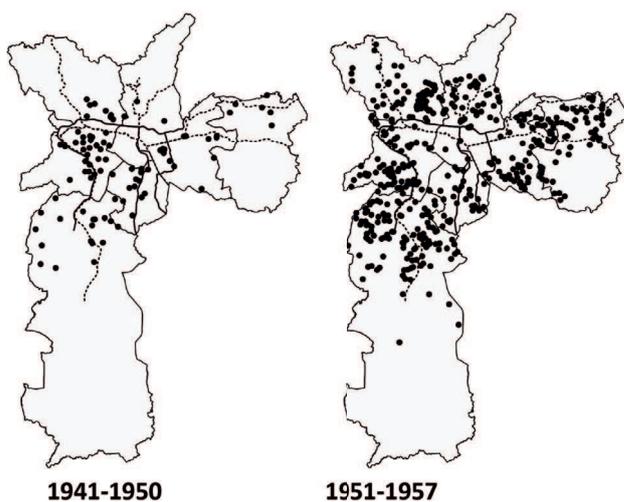
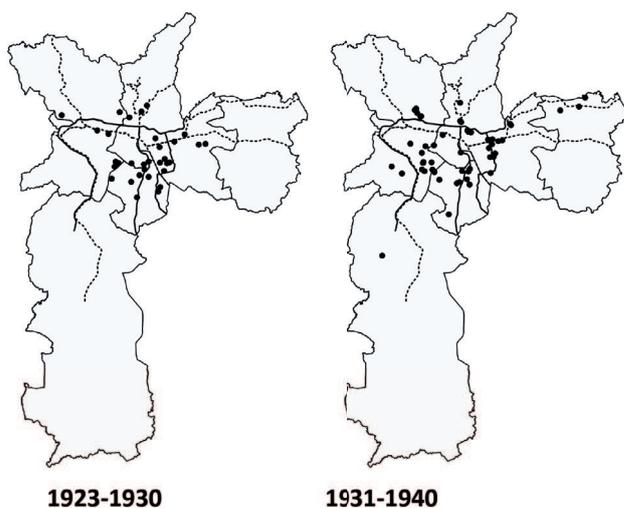
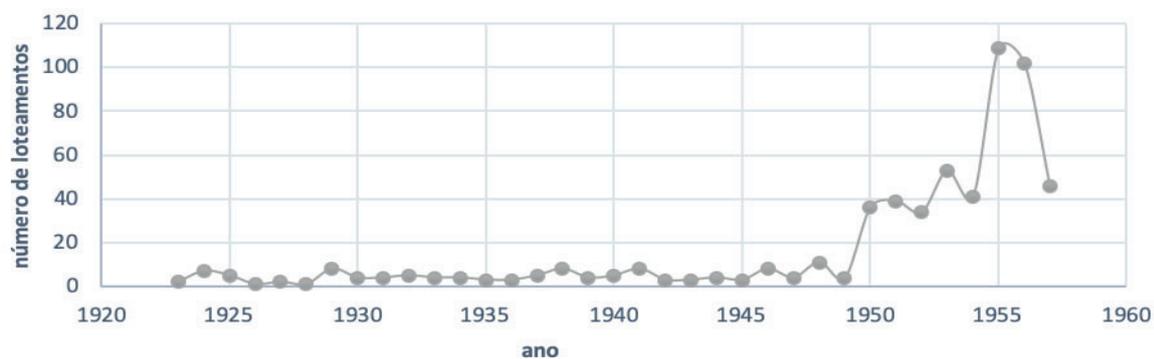
uma realização da
NOVO MUNDO
INVESTIMENTOS LTDA.
INFORMAÇÕES NO LOCAL E À
RUA JOÃO BRICOLA, 39 - 2.º ANDAR

Fonte: propagandas extraídas do jornal O Estado de São Paulo, edições: 12/05/1946 e 08/06/1952.

A partir de 1950 ocorreu um *boom* na produção de loteamentos urbanos⁹⁵, no entanto, a iniciativa pública não conseguiu acompanhar o crescimento do setor imobiliário (Figura 50). Assim, embora o parcelamento em regiões distantes tenha sido uma prática comum do período, esses bairros eram carentes de redes de serviços e infraestrutura básica. O resultado desta política foi a conformação de loteamentos precários e, também, com poucos investimento nas obras de parcelamento - infraestrutura e sistema viário - por parte dos loteadores (GROSTEIN, 1989, p. 246).

⁹⁵ Vale ressaltar que, embora os dados tenham apontado um grande número de loteamentos aprovados a partir da década de 1950, foi constatado que na década de 1930 o setor imobiliário atuava em um mercado de venda de terras para a crescente população da cidade de São Paulo. O aquecimento do mercado imobiliário era tanto que a cidade crescia por meio dos loteamentos urbanos, seja de forma regular ou irregular. A confirmação deste evento pode ser constatada na fala de Anhaia Mello em 1931, quando prefeito da cidade de São Paulo, em que pronunciou no I Congresso de Habitação o fato da cidade clandestina ser maior que a oficial (1931, apud GROSTEIN, 1987, p. 210). O resultado destes debates foi a lei de regularização dos loteamentos, ato 304 de 1932, a qual foi nos anos seguintes, incorporada ao ato 663 de 1934. Outra forma de implantação de loteamentos não aprovados ocorreu por meio das ruas particulares, sendo esta permitida por meio da lei de arruamento 2.611 (artigos 23 e 24). Em 1951, segundo Lefevre (1951, apud GROSTEIN, 1987, p. 192), o registro de ruas particulares havia ultrapassado o número daquelas aprovadas. Em 1953 foram extintas as ruas particulares e aprovada a lei nº 4.371, com a regularização grande volume de viários.

Figura 50 - Número e localização dos loteamentos aprovados por ano no período entre 1923 e 1957.



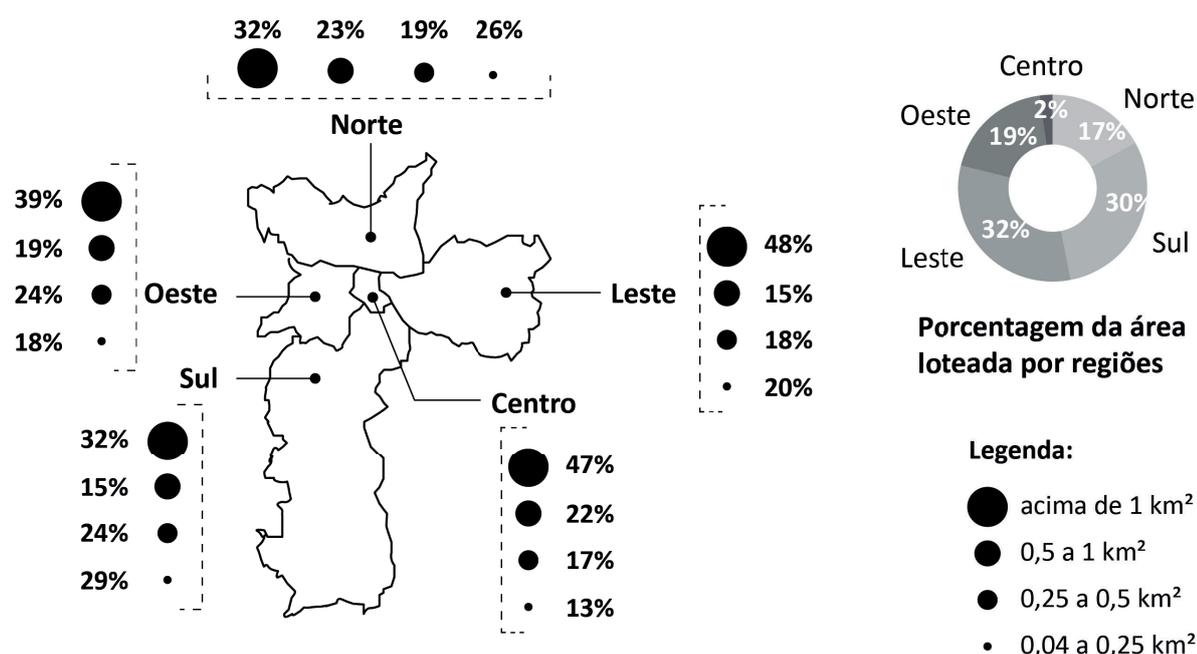
Fonte: elaborada pela autora a partir do perímetro dos loteamentos (ARR e AU), fornecidos pela Secretaria de Licenciamento da Prefeitura Municipal de São Paulo (SEL - PMSP) e Croquis Patrimoniais. Disponíveis em: <http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br>. Acesso em: 2017.

Os loteamentos licenciados no período entre 1923 e 1957

No período entre 1923 e 1957 foram licenciados⁹⁶ 580 loteamentos, os quais representaram 12% (183 km²) da área total da cidade de São Paulo. Entre esses loteamentos, 503 possuíam área inferior a 0,5 km², ou seja, compostos apenas por uma ou até sete quadras. Os 77 loteamentos restantes, por outro lado, ocuparam grandes extensões de terras e caracterizaram os novos bairros paulistanos. Esses aruamentos desenvolveram-se nos terrenos não urbanizados da região central e em regiões afastadas do perímetro urbano. Os principais investidores foram as empresas loteadoras e os particulares, os primeiros atuaram em grandes empreendimentos e o segundo no mercado de pequenos loteamentos.

A expansão urbana por meio dos loteamentos ocorreu com maior intensidade nas regiões leste e sul da cidade de São Paulo. Ambas foram beneficiadas pela grande extensão de terras e, também, pela implantação de ferrovias. As regiões norte e oeste, por ocupar pequena porção territorial, tiveram uma quantidade menor de terras parceladas e poucos foram os loteamentos implantados na região central. No gráfico 2, abaixo, apresenta-se a relação entre o número de loteamentos e a dimensão ocupada por estes.

Gráfico 2 - Número e área ocupada pelos loteamentos no período entre 1923 e 1957.



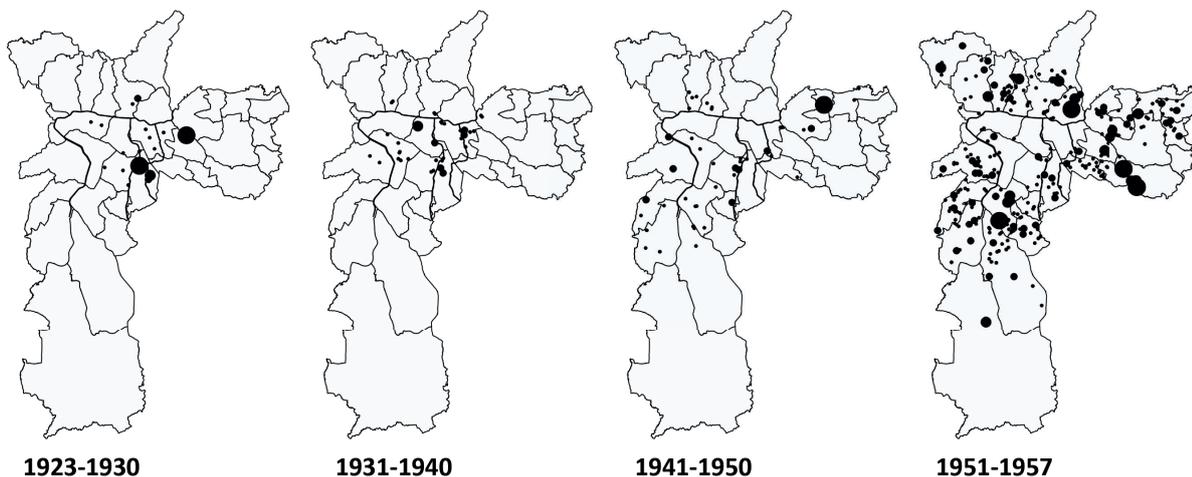
Porcentagem de tipologias de loteamentos por região

Fonte: elaborada pela autora a partir do perímetro dos loteamentos (ARR e AU), fornecidos pela Secretaria de Licenciamento da Prefeitura Municipal de São Paulo (SEL - PMSP) e Croquis Patrimoniais. Disponíveis em: <http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br>. Acesso em: 2017.

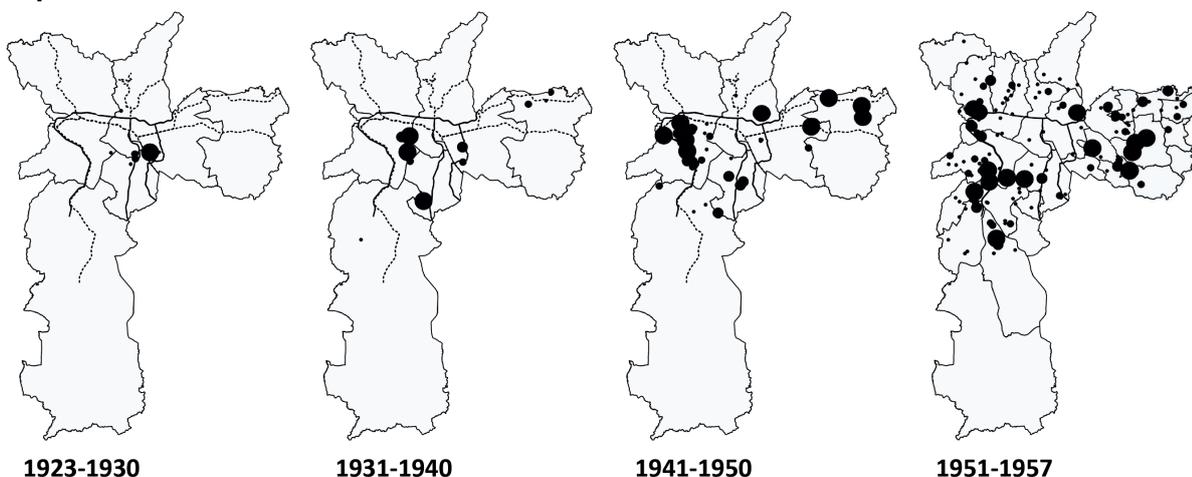
⁹⁶ Nesta pesquisa foram levantados os loteamentos licenciados no período de 1923 a 1957 e com área superior à 40.000 m².

O parcelamento do solo foi realizado, sobretudo, por proprietários particulares e empresas, tendo os primeiros atuado nos loteamentos de menor porte e os últimos naquele que ocuparam grandes dimensões (Figura 51). Assim, 350 terrenos foram abertos por particulares, 186 pelas empresas e os 44 restantes por instituições ou proprietários não identificados. A atuação das empresas foi maior nas zonas oeste, centro e leste, correspondendo à 71%, 59% e 57% da área ocupada pelos loteamentos nas respectivas regiões

Particulares



Empresas



Empresas

Número de loteamentos
 acima de 1,00 km²: 25
 0,50 - 1,00- km²: 24
 0,25 - 0,50 km²: 41
 0,04 - 0,25 km²: 96

Observações: total de 10 loteamentos institucionais e 34 de propriedade não identificada.

Particulares

Número de loteamentos
 acima de 1,00 km²: 7
 0,50 - 1,00- km²: 14
 0,25 - 0,50 km²: 62
 0,04 - 0,25 km²: 267

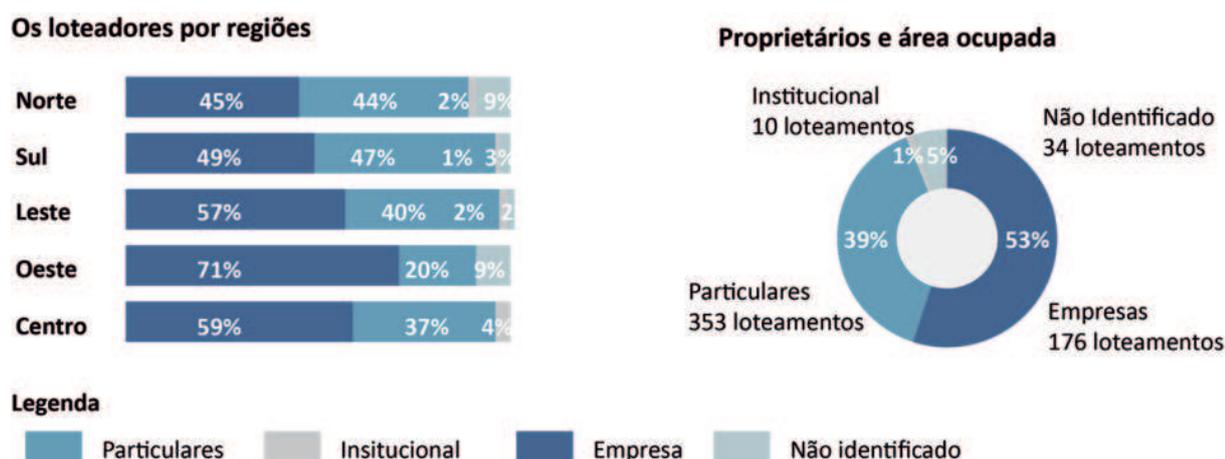
Legenda

- acima de 1 km²
- 0,5 a 1 km²
- 0,25 a 0,5 km²
- 0,04 a 0,25 km²

(Gráfico 3).

Figura 51 - A evolução espacial e os setores responsáveis pelos loteamentos licenciados no período entre 1923 e 1957.
Fonte: elaborada pela autora a partir do perímetro dos loteamentos (ARR e AU), fornecidos pela Secretaria de Licenciamento da Prefeitura Municipal de São Paulo (SEL - PMSP) e Croquis Patrimoniais. Disponíveis em: <http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br>. Acesso em: 2017.

Assim, entre as modalidades de parcelamento do solo, realizadas no período entre 1923 e 1957, predominaram aquelas promovidas pelas empresas ou por particulares. O primeiro, em menor número,



atuaram em grandes empreendimentos e com maior participação na região sudoeste. O segundo, por outro lado, foi responsável pelo elevado número de pequenos loteamentos os quais foram implantados de forma espalhada e em toda a cidade de São Paulo.

Gráfico 3 - A relação entre a área ocupada pelos loteamentos e empreendedores no período entre 1923 e 1957.

Fonte: elaborada pela autora a partir do perímetro dos loteamentos (ARR e AU), fornecidos pela Secretaria de Licenciamento da Prefeitura Municipal de São Paulo (SEL - PMSP) e Croquis Patrimoniais. Disponíveis em: <http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br>. Acesso em: 2017.

Os bairros paulistanos no período entre 1923 e 1957

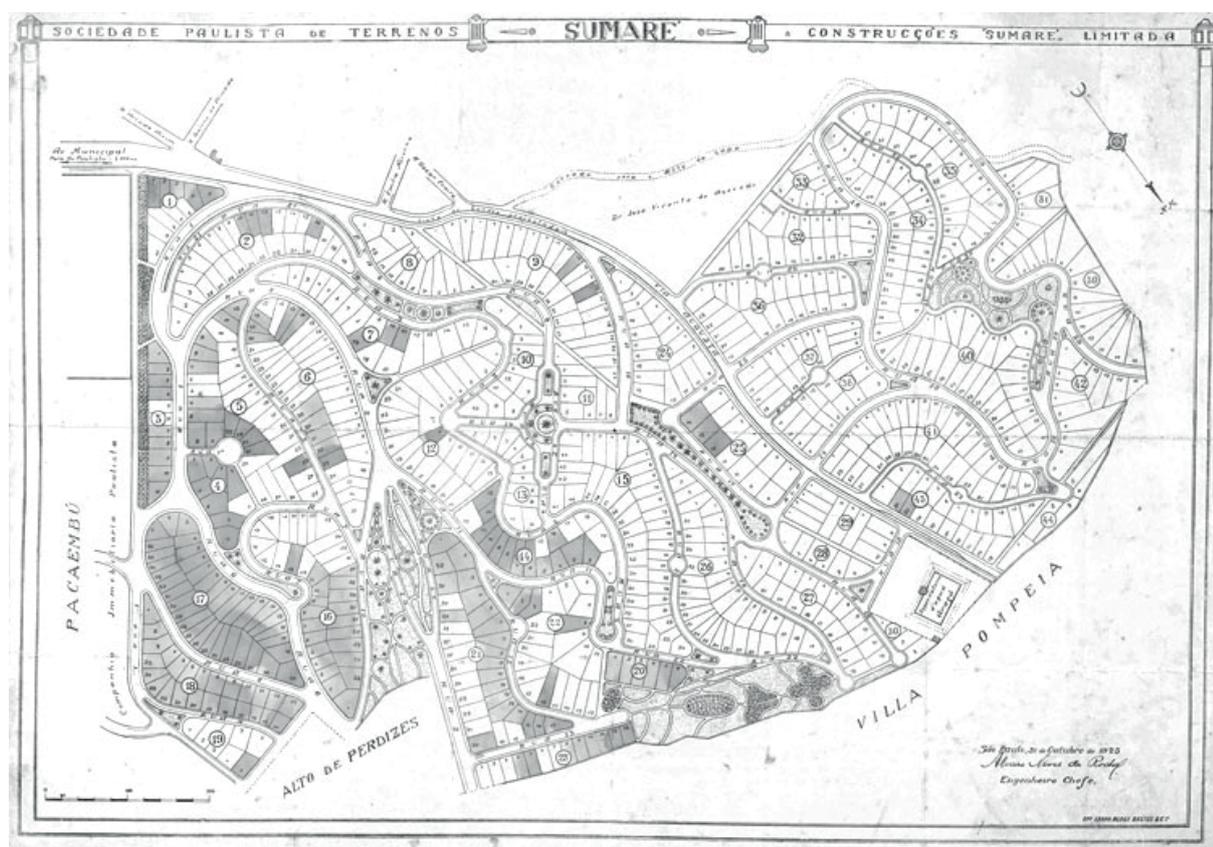
1923 – 1940

Os eixos de avenidas, rodovias e ferrovias transformaram-se em regiões atrativas para o estabelecimento de novos bairros. Estas regiões eram beneficiadas pelas avenidas, que interligavam a região central até os bairros afastados, e pelas rodovias e ferrovias intermunicipais as quais facilitavam o recebimento e escoamento de mercadorias. Na região norte, os loteamentos se desenvolveram de forma dispersa e ao longo das avenidas, dispostas de forma perpendicular, as quais cruzavam até a avenida marginal Tietê. A região oeste também se desenvolveu ao longo de avenidas, em especial, na Dr. Arnaldo e na Nove de Julho. Na região sudeste, formaram-se os bairros residenciais e industriais no entorno da Rodovia dos Imigrantes e da Estrada de Ferro Santos Jundiaí.

No período entre 1923 e 1940 foram aprovados ou regularizados 75 loteamentos, correspondendo a uma

área de 27 km². Os terrenos montanhosos e de fundo de vale, localizado no perímetro urbano, passaram a ser objeto de parcelamento. Como isso, surgiram as ruas orgânicas e as quadras alongadas, como o bairro vizinho de Higienópolis denominado Pacaembú. Ao lado deste, e em condições semelhantes de topografia⁹⁷, foi implantado o loteamento Sumaré pela Sociedade Paulista de Terrenos e Construções Sumaré Ltda (Figura 52). O loteamento seguiu um padrão similar ao bairro confrontante, com traçado orgânico e quadras as quais se acomodaram à topografia. Esse modelo urbano foi implantado em outras regiões da cidade, como a Vila Albertina pela Cia Paulista de Terrenos S. A. na região norte, o Parque da Mooca pela Cia Imobiliária Parque da Mooca, a Vila Nova Manchester na região leste, o Vila Parque Jabaquara da Cia Predial, o Alto do Ipiranga pela família Klabin e a Parque São Domingos pela Novo Mundo Investimentos.

A preocupação com o desenho urbano nos loteamentos pode ser notada pelas propagandas. O bairro Vila Nova Manchester (Figura 53), localizado na região leste e próximo à ferrovia Central do Brasil, foi projetado por Jorge Macedo Vieira e possuía um traçado radial, com amplas áreas verdes e avenidas principais (BONFATO, 2008, p. 82). Nas propagandas, publicadas no jornal O Estado de São Paulo nos anos de 1925, 1928 e 1939, o loteamento destacava-se pela proximidade com a estrada de ferro, suas características industriais e lotes destinados à classe operária. Como anunciado em 1928, “Está felizmente



resolvido o grande problema de habitações econômicas, chics e elegantes, ao alcance de qualquer um,

97 Ambos os loteamentos, Pacaembú e Sumaré, além de seguirem regras de uso e ocupação do solo específica, implementadas pelas Companhia loteadores e posteriormente transformadas em legislação, foram tombados pelo CONPRESP.

Fonte: Arquivo Público do Estado de São Paulo.

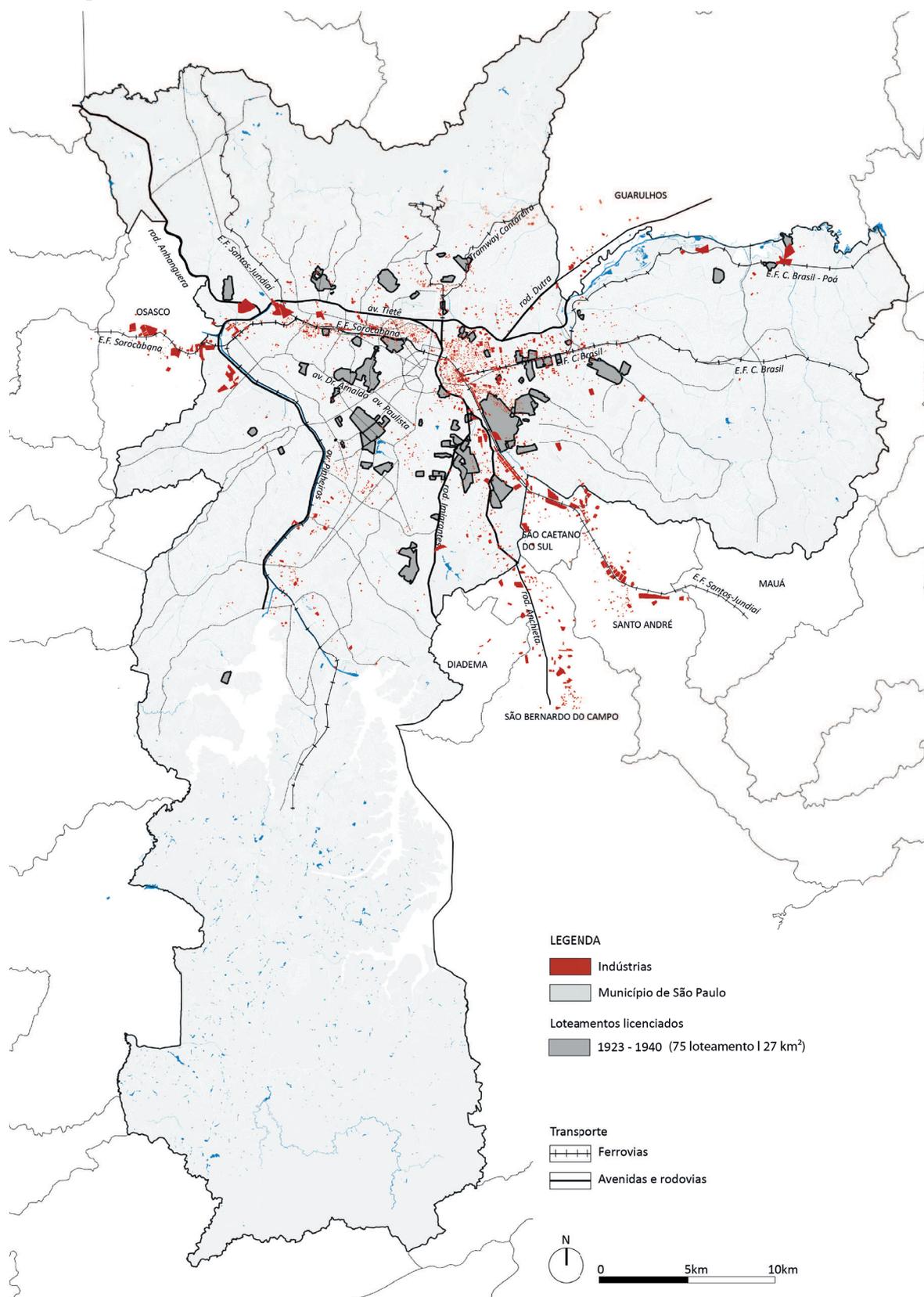


Figura 53 - Propagandas do loteamento Nova Manchester.

Fonte: Propagandas extraídas do jornal O Estado de São Paulo, edições: 08/02/1925, 06/05/1928 e 05/03/1939.

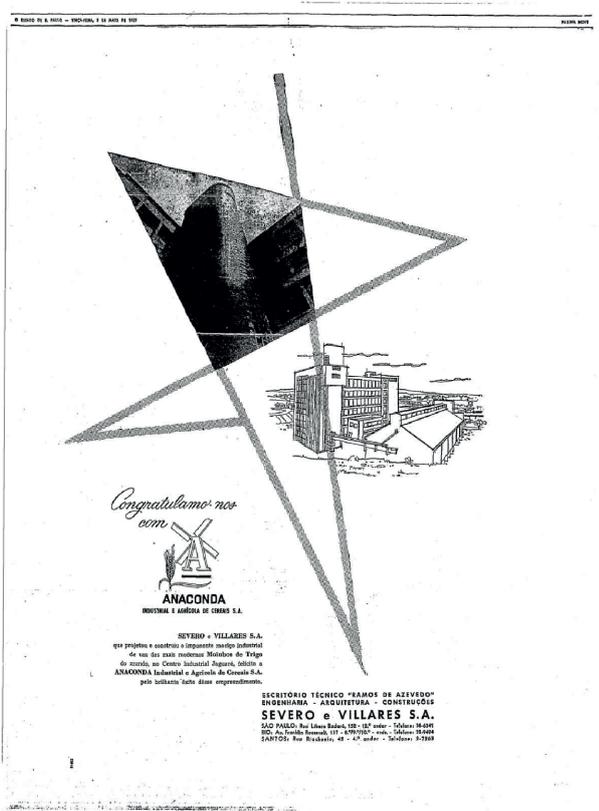
Figura 54 - Loteamentos licenciados no período entre 1923-1940.

Fonte: elaborada pela autora a partir do perímetro dos loteamentos (ARR e AU), fornecidos pela Secretaria de Licenciamento da Prefeitura Municipal de São Paulo (SEL - PMSP) e Croquis Patrimoniais. Disponíveis em: <http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br>. Acesso em: 2017.

1941 - 1950

No período entre 1941 e 1950 foram licenciados 81 loteamentos, abrangendo uma área de 36 km². A região sudoeste recebeu os bairros-jardins, no sentido leste as antigas fazendas deram origem aos loteamentos de classe média e operária, e na zona sudeste foram implantados aqueles de pequeno e médio porte ao longo da Rodovia dos Imigrantes. Nas regiões norte e sul, os pequenos arruamentos foram predominantes, sendo estes implantados de forma dispersa.

O Centro Industrial e Residencial Jaguaré, vizinho à Cidade Universitária e ao longo da Estrada de Ferro



Sorocabana, possuía quadras industriais e residenciais. O parcelamento das áreas residenciais, na região alta da gleba, também seguiu o padrão dos bairros-jardins (Figura 55).

Figura 55 - Propagandas do loteamento industrial Jaguaré.

Fonte: propagandas extraídas do jornal O Estado de São Paulo, edições: 03/05/1955 e 07/05/1955.

Neste período, a atuação da Companhia City foi intensa, com loteamentos ao longo das Avenidas Dr. Arnaldo e Heitor Penteado e no sentido oeste atravessaram o rio Pinheiros, alojando-se em regiões con-

frontantes à Cidade Universitária e ao Jockey Clube (Figura 56). Nos terrenos adjacentes, foram parcela-

50 ANOS DE URBANISMO

CIA CITY

JARDIM AMERICA
 PACAEMBU
 BELA ALIANÇA
 ALTO DOS PINHEIROS
 JARDIM GUEDALLA
 JARDIM CAXINGUI
 BOAÇAAVA
 ANHANGABAÚ
 ALTO DA LAPA
 VILA ROMANA
 BUTANTAN
 VILA INAH
 J. CAMPO GRANDE
 JARDIM JUSSARA
 J. DOS JACARANDÁS
 JARDIM LONDRINA
 JARDIM BRASÍLIA

LOCALIZAÇÃO dos
BAIRROS-JARDIM da CIA CITY
 em relação ao centro da cidade

Realizações da COMPANHIA CITY

No início de suas atividades, em 1912, a COMPANHIA CITY foi o pioneiro nas vendas de casas e terrenos em prestações, em que os interessados podiam comprar mediante exome de títulos garantidos. Desde então, a COMPANHIA CITY construiu vários bairros-modelo na cidade que se tornaria a primeira metrópole da América Latina. Extensão dos Terrenos entregues ao público 18.000.000 m². Abertura de ruas nos seus terrenos, provendo, à custa de seu próprio orçamento, essas novas vias de comunicação de todos os requisitos técnicos, tais como nivelamento, galerias para águas pluviais e do sub-solo, arborização, pavimentação, etc. Extensão total dessas vias, abertas até hoje: 275 quilômetros. Entregas ao Iradito público ruas e praças, nas mais perfeitas condições técnicas de viabilidade, somando essas ruas e praças mais de 7.500.000 m. q. Conservou, e ainda conserva, à sua custa, vias públicas que entregou à cidade numa extensão de 110 quilômetros. Pagou instalações de encanamentos de gás, numa extensão de 45 quilômetros. Pagou instalações de linhas elétricas, para iluminação do-

miliar, numa extensão de 109 quilômetros. Promoveu, nos seus terrenos, a instalação de redes de águas e esgotos, numa vasta extensão. Construiu (por sua conta) guis-sarilhas (meios-fios) numa extensão de 309 quilômetros. Concorreu, financeira ou materialmente, para a construção de residências de luxo, econômicas e operárias, nos diversos bairros de sua propriedade, em São Paulo, num total de mais de 7.880 casas. Bairros residenciais formados, até o presente, pela COMPANHIA CITY, nos seus 50 anos de atividade em São Paulo: 17 bairros residenciais. Em 1912, era São Paulo núcleo de 277.000 almas que os enciclopedistas da época citavam como "...cidade sobre a rio

Tamanduaí, afluente do Tietê, possuindo hoje, duas fábricas de chapéus, algumas "brasseries", de três a quatro dezenas de fábricas e de oficinas." E nesse ano, iniciavam-se as atividades da COMPANHIA CITY, idealizada para desenvolver, naquela "cidade de 277.000 almas" um plano de urbanismo que pudesse dar o caráter paulista do protótipo de bairro-jardim. Inspirada pelos urbanistas de seu quadro, para isso especialmente contratados, a COMPANHIA CITY planejou o JARDIM AMERICA rincão residencial por excelência - que serviu de modelo à fundação de outros bairros-jardim, trocados dentro de um plano de salubridade, vegetação abundante ativamente reservas de oxigênio, espaçamentos para defender a tranquilidade e o conforto de seus moradores, bairros ideais para crianças, com arreamento racional e característico. Assim surgiram, naquela cidade que apenas ampa-

nhacia para a civilização, o Jardim América, o Pacaembu, o Alto de Pinheiros, o Alto da Lapa e outros bairros-jardim que hoje constituem verdadeira atração turística da metrópole que se orgulha de possuir os melhores recantos residenciais do mundo. Completando 50 anos de atividades o serviço do progresso de São Paulo, a COMPANHIA CITY é citada pelo seu pioneirismo. Reconhecida hoje, como a empresa que despertou S. Paulo para o urbanismo funcional, preparou a Capital para que evoluisse e se tornasse o maior núcleo metropolitano da América Latina. Neste meio século, a Piratininga dos Bandeirantes, de 277 mil, passou a possuir 4 milhões de habitantes - sendo conhecida como "a cidade que mais cresce no mundo". A COMPANHIA CITY - ao completar seu cinquentário de atividades - muito se orgulha de haver colocado o melhor de seus esforços a serviço de São Paulo.

COMPANHIA CITY

RUA DO TESOURO, 23 - S. PAULO

das novas glebas que seguiram o mesmo padrão urbanístico, como o Bairro Siciliano da Companhia Me-

cânica e Importadora São Paulo S.A. e os loteamentos da Companhia Cidade Jardim na região sudoeste.

Figura 56 - Propagandas dos loteamentos da Companhia City.

Fonte: propagandas extraídas do jornal O Estado de São Paulo, edição de 29/04/1962.

Na região leste, por outro lado, grandes porções de terras deram lugar a loteamentos de traçado heterogêneo, compostos por quadras estreitas e alongadas. Na variante Poá da estrada de ferro Central do Brasil foram implantados o Jardim Matarazzo e o Parque Buturussu, localizados a 16 km do centro. Nesta mesma ferrovia, a 20 km do centro, foi estabelecido o loteamento de malha radial denominado Vila Curuçá.

CIDADE PATRIARCA



Localizada na Estação do Patriarca -subúrbio da E.F. Central do Brasil- onde já contamos com um grande número de construções, obedecendo todas elas a um plano moderno. A Cidade Patriarca que pelo seu plano de urbanização está destinada a tornar-se a cidade suburbana modelo, conta com grandes melhoramentos. Continuamos a vender o restante da área que mede no seu total 1.125.158 m2. aproximadamente, com facilidade e financiamento de construções.



CONFIANÇA e PREFERENCIA

conquistadas através de 18 anos de Bons serviços

DEPÓSITOS - Abonamos as taxas abaixo:
C/C.Movimento - Juros Semestrais 6%
Prazo Fixo - Renda Mensal 6 meses 8% - 12 meses 10%

CIDADE PATRIARCA
A 7 de Setembro último inauguramos a Estação Patriarca e demos início à venda de terrenos. A Cidade Patriarca, um grandioso empreendimento urbanístico de nossa propriedade, é uma das mais seguras e vantajosas aplicações para os seus economistas.

CASA BANCÁRIA PREDIAL E FIADORA A. E. CARVALHO & CIA.
R. Formosa, 413 - Predio Próprio - Fone 6-1194 - S. Paulo

Cidade Patriarca
(O Jardim América do Brás)

Ótimos terrenos - 10% de entrada inicial e 100 prestações sem juros
Propriedade da

Casa Bancária Predial e Fiadora A. E. Carvalho & Cia.
RUA FORMOSA, 413 (PREDIO PRÓPRIO) - TELEFONE 6-1194 - SÃO PAULO

Convite ao Público em Geral

ONIBUS À DISPOSIÇÃO
PASSAGENS DE IDA E VOLTA GRATUITAMENTE
Consideramos os avs. e suas exatid. famílias, para visitarem nos domingos a

Cidade Patriarca
VILA RÉ — VILA SANTA TERESA
a fim de conhecerem os ótimos terrenos de nossa propriedade, postos à venda nas melhores condições.

Na CIDADE PATRIARCA está o início da grande urbanização dos subúrbios da Central do Brasil em São Paulo e, também, a cidade suburbana de maior expressão e futuro, para as classes menos favorecidas desta grande Capital.

OS ONIBUS SE ACHAM À DISPOSIÇÃO DO PÚBLICO A
RUA GUAIAUNA — esquina RUA DR. ISMAEL
— a partir das 8 horas da manhã —

Casa Bancária Predial e Fiadora A. E. CARVALHO & CIA.
Rua Formosa, 413 — Fone: 6-1194 — São Paulo

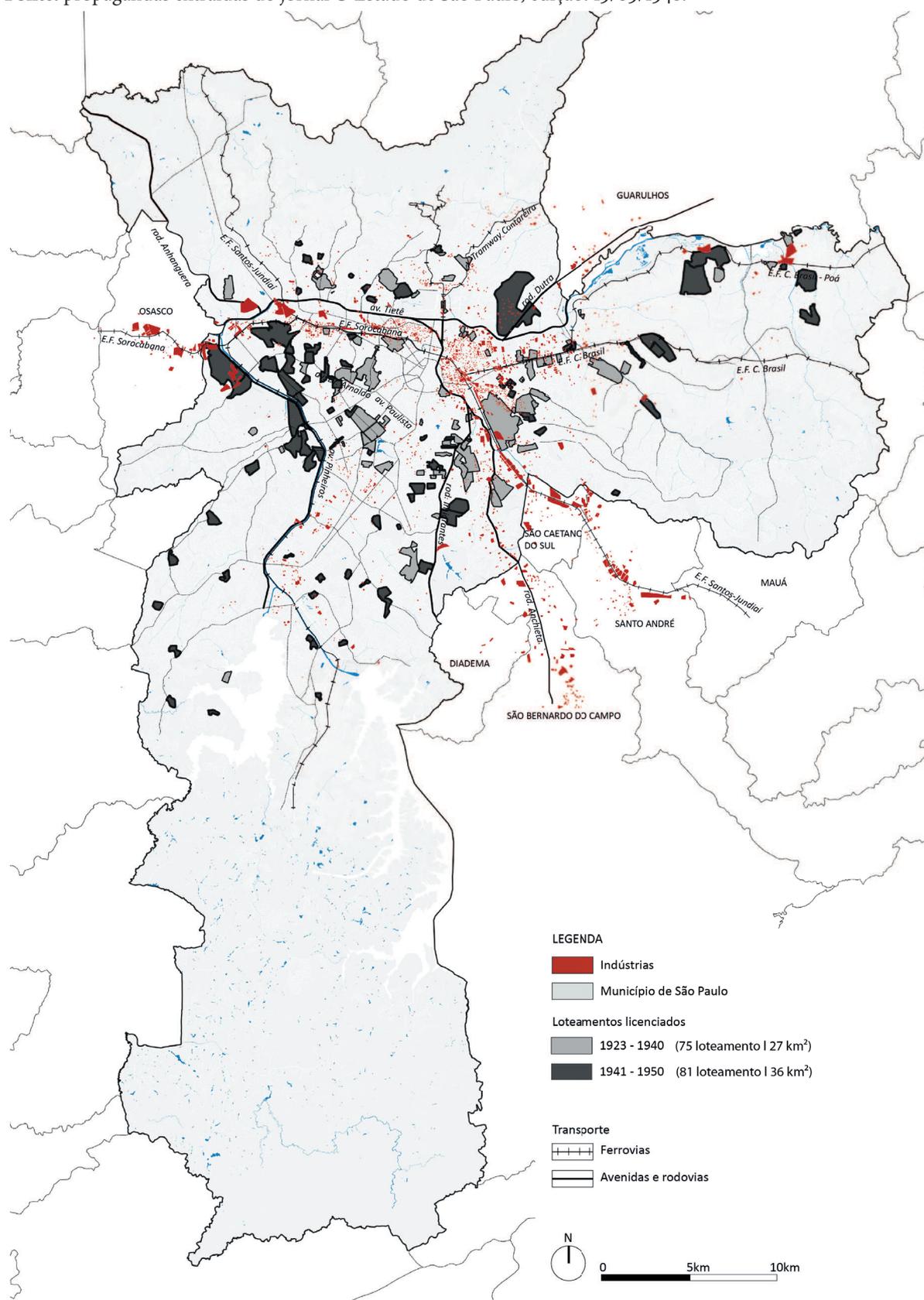
O loteamento Vila Patriarca foi construído pela Casa Bancária Predial e Fiadora A. E. Carvalho & Cia, no eixo principal da ferrovia, e seguiu ao modelo dos bairros-jardins, sendo apresentada como “cidade subúrbio modelo” ou até “O Jardim América do Brás” (Figura 57).

Figura 57 - Propagandas do loteamento Cidade Patriarca.

Fonte: Propagandas extraídas do jornal O Estado de São Paulo, edições: 19/10/1948, 22/03/1949, 22/10/1949 e 24/12/1949.

Na região sul, a Rodovia dos Imigrantes configurou um eixo de desenvolvimento de novos loteamentos.

Fonte: propagandas extraídas do jornal O Estado de São Paulo, edição: 19/09/1948.



A Vila Maria e Parque Novo Mundo foram parcelados pela Cia Paulista de Terrenos, e localizavam-se ao longo da Rodovia Intermunicipal Dutra. A Vila Maria, projetada por Jorge Macedo Vieira, foi implanta-

da em duas etapas, a primeira nas primeiras décadas do século XX, com malha ortogonal, e a segunda na região alta e de traçado orgânico (BONFATO, 2008, p. 81).

Figura 60 - Loteamentos licenciados no período entre 1941-1950.

Fonte: elaborada pela autora a partir do perímetro dos loteamentos (ARR e AU), fornecidos pela Secretaria de Licenciamento da Prefeitura Municipal de São Paulo (SEL - PMSP) e Croquis Patrimoniais. Disponíveis em: <http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br>. Acesso em: 2017.

1951 - 1957

No período entre 1951 e 1957 foram licenciados 424 loteamentos, os quais corresponderam a uma área de 119 km². Até a década de 1950 os loteamentos periféricos não foram representativos com alguns arruamentos dispersos na região leste e sul. A partir de 1951, no entanto, houve um aumento significativo com grandes glebas parceladas em locais distantes nas zonas sul e leste e, também, em antigas terras alagáveis e adjacentes aos rios Pinheiros e Tietê.

As avenidas atingiram bairros distantes na região sul, formando-se loteamentos periféricos e desprovidos de infraestrutura. Assim, desenvolveram-se os seguintes arruamentos: Chácara Flora, Jurubatura, Jardim Morumbi, Vila Andrade, Chácara Monte Alegre, Jardim Monte Azul, Vila das Belezas, Jardim Cordeiro, Interlagos e Cidade Dutra. Na zona leste, a ferrovia configurou o eixo de desenvolvimento com o estabelecimento dos seguintes loteamentos: Cidade Líder, Cidade São Mateus, Jardim Nossa Senhora do Carmo, Jardim Vera Cruz, Jardim Santa Adélia, Jardim Tietê, Parque São Rafael, Jardim Esther, Jar-

SÃO PAULO RESIDENCIAL CRESCE
rumo a

INTERLAGOS
Cidade Satélite da Capital

Porque?

- Por ser Interlagos o planejamento das áreas de loteamento.
- Por oferecer condições de saneamento, iluminação, segurança, água e gás.
- Por oferecer a mais ampla variedade de serviços.
- Por oferecer a mais ampla variedade de serviços.
- Por oferecer a mais ampla variedade de serviços.

ABASTECIMENTO DE ÁGUA — Área de ser inaugurada em Interlagos o abastecimento de água, realizado por meio de adutoras, com reservatório, estação de tratamento e sistema de distribuição, com capacidade para 10 milhões de litros por dia.

TELEFONE — Distrito de Interlagos que será inaugurado o serviço telefônico no Brasil.

FINANCIAMENTO DE CASAS — Temos a honra de anunciar o lançamento da CASA PRÓPRIA para os compradores de lotes em INTERLAGOS.

LOTAS A VENDA — Temos em exposição várias lindas casas, à venda pelas praias, respectivamente, de R\$ 1.000.000,00 e de R\$ 1.200.000,00.

JARDINS PARTICULARES — Os jardins de Interlagos já estão desenhados, permitindo agora a construção de jardins particulares em lotes para a formação e conservação de jardins e bons jardins particulares.

AS REALIZAÇÕES AÇIMA SÃO MAIS UM COMPLEMENTO DAS SEQUENTES, RECENTEMENTE INAUGURADAS:

ACRÉSCIMO A INTERLAGOS — A Associação Interlagos, com a aprovação da Prefeitura Municipal de São Paulo, está realizando a aquisição de terrenos para a construção de novas áreas de loteamento em Interlagos, com a finalidade de ampliar o loteamento e proporcionar aos moradores de Interlagos a possibilidade de adquirir terrenos para a construção de suas casas.

PLANOS PARA O FUTURO
As obras de INTERLAGOS foram iniciadas em 1928. Seu desenvolvimento no período de 1928-1950, embora tenha sido interrompido pela guerra, não sendo operado pelo público em seu todo, não deixa de ser um exemplo de planejamento urbano e de desenvolvimento da cidade de São Paulo. O plano de loteamento de Interlagos, conforme se está fazendo, das obras de infraestrutura, abastecimento de água e de gás, iluminação e saneamento, para completar esse plano de urbanização.

Auto-estradas

DIRETORIA:
Presidente: Roberto Lacerda Netto
Diretor-Geral: Dr. Francisco de Lencastre
Diretor Técnico: Dr. Luis Donato Pádua

Rua Líbero Badaro, 993 (Vila do Chá) - Tels. 2-8695 - 2-4034

REALIZAÇÕES

A Sociedade Anônima Auto-Estradas, fundada em 1927, iniciou a construção do Auto Estrada Santo Amaro em 1928, completando-a em 1930. Deu assim à Capital, com essa importante via de comunicação, o seu passeio mais agradável e pitoresco. Iniciou, em 1936, a construção do Aeroporto de Congonhas em condições técnicas tais que o Governo do Estado resolveu adquiri-lo, e entregá-lo à conclusão das obras.

Agora, apresenta ao público mais duas obras de vulto em plena execução:

INTERLAGOS
CIDADE SATELITE DA CAPITAL
ANTEPROJECTO DA PRIMEIRA SEÇÃO

INTERLAGOS
AUTODROMO - INTERLAGOS
cidade satélite da Capital, projectada pelo Prof. Alfred Agache e destinada a residências de elite, com amplas avenidas, bosques, praias e diversiones.

com 8 kilometros de pista pavimentada, com visibilidade completa e segurança absoluta para o publico; estudo de colaboração com o "SUI TOMOVELI CILINDRO DO SUSTADO DE SÃO PAULO"

A partir das 15 horas de amanhã, domingo, ambas as obras estarão franqueadas à visita do publico.

Auto-estradas

SOCIEDADE ANONIMA

DIRETORIA:
Presidente: GUSTAVO ACACIO
Diretor-Geral: CARLOS DE FREITAS
Diretor Técnico: CARLOS FERREZ FRATES
Diretor: LUIZ TOMAZO VASCONCELOS
Diretor: RODRIGO A. DE MATOS FERREIRA

RUÁ LIBERO BADARÓ 448

ZACARDO CONCEIÇÃO — Presidente
FRANCISCO F. DA SILVA TELLES — Diretor
RODRIGO A. DE MATOS FERREIRA — Diretor

TELEPHONE: 2-8695

dim Imperador, Jardim Paraguassu, Sítio Taquapiniduva e Vila Carmosina.

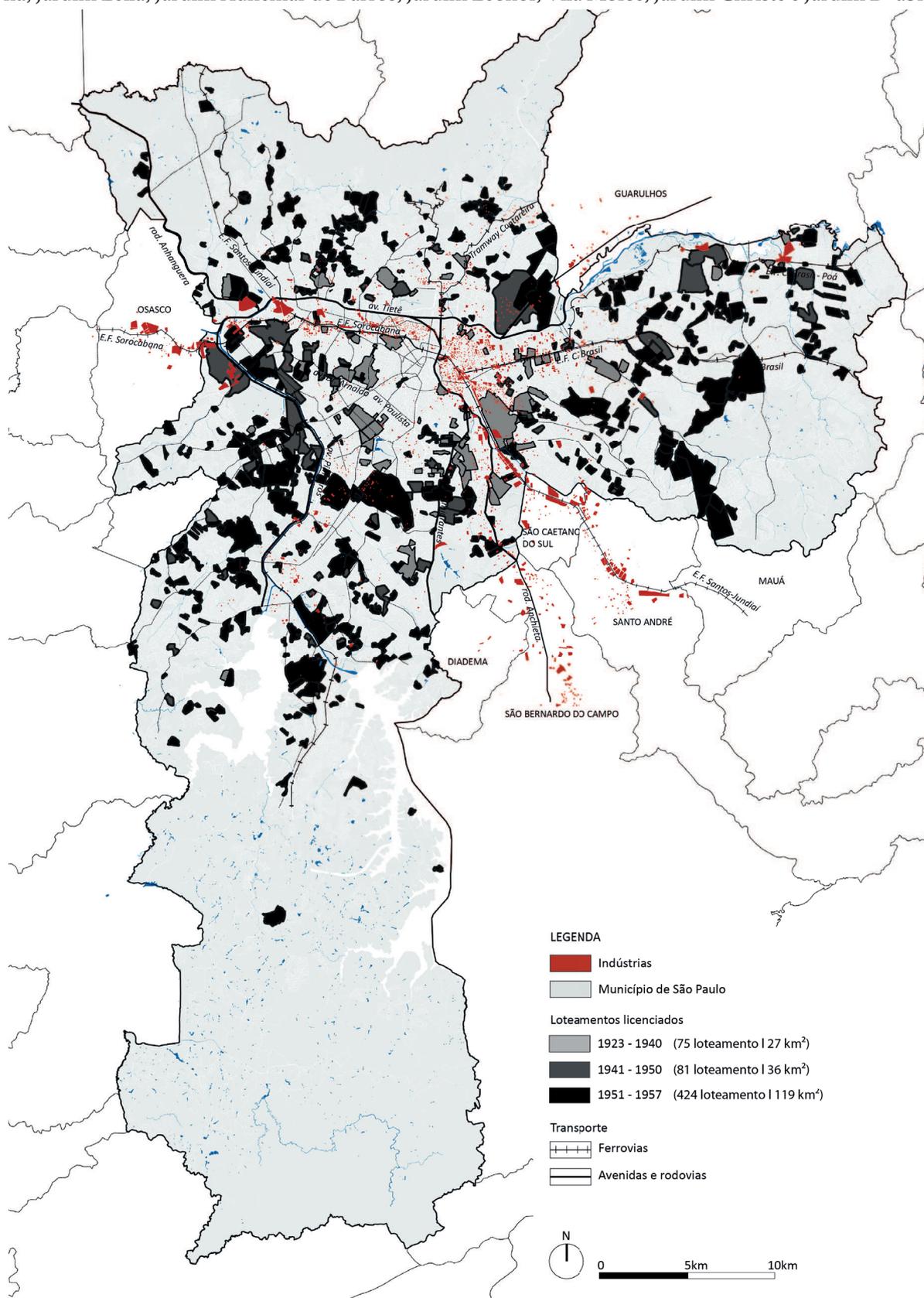
O arruamento de Interlagos (Figura 61) foi realizado pela empresa Auto-estradas, localizado nos arredores da represa, no anúncio denominava-se o loteamento por “cidade balneária” ou “cidade-jardim”, composto por “casas finas” e ajardinadas.

Figura 61 - Propagandas do loteamento Interlagos.

Fonte: Propagandas extraídas do jornal O Estado de São Paulo, edições: 07/11/1946 e 27/08/1938.

Na região oeste, no eixo da Rodovia Raposo Tavares e da Avenida Professor Francisco Morato estabeleceram os seguintes loteamentos: Jardim Arpoador, Jardim Peri-Peri, Jardim Trussardi, Rodinópolis, Jardim Bonfigliori, Jardim Colombo, Jardim Mont-kemel, Jardim Pinheiros, Jardim Caxinguy, Jardim Londri-

na, Jardim Leila, Jardim Adhemar de Barros, Jardim Leonor, Vila Morse, Jardim Christe e Jardim D'abril.



Na região norte, os loteamentos cresceram ao longo das avenidas perpendiculares, conformando os bairros de Pirituba, Jaraguá, Brasilândia, Tremembé, Cachoeirinha e Vila Guilherme. Além disso, na Ro-

dovia Anhanguera desenvolveu o loteamento Parque São Domingos, próximo à marginal Tietê, e mais distantes Jardim Britânia, Jardim Jaguará e Parque Anhanguera I. Ao longo da ferrovia, porém de forma dispersa, estabeleceram-se os seguintes loteamentos: Chácara Inglesa, Jardim São José, Jardim Vivian, Vila Perus, Jardim Bandeirantes, Vila Aurora e Jardim Regina.

Figura 62 - Loteamentos licenciados no período entre 1951-1957.

Fonte: elaborada pela autora a partir do perímetro dos loteamentos (ARR e AU), fornecidos pela Secretaria de Licenciamento da Prefeitura Municipal de São Paulo (SEL - PMSP) e Croquis Patrimoniais. Disponíveis em: <http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br>. Acesso em: 2017.

OS REFLEXOS DA LEI 2.611 NOS LOTEAMENTOS LICENCIADOS ENTRE 1923 E 1957

Nas três primeiras décadas de vigência da lei 2.611, os loteamentos foram implantados de maneiras mais tímida e ocuparam, em especial, os fundos de vales ou terrenos de topografia acidentadas no perímetro urbano e suburbano. A partir da década de 1940, os terrenos na várzea do rio Pinheiros e glebas distantes da região lestes foram urbanizadas.

A década de 1950 foi marcada pelo crescimento socioeconômico, impulsionado pela industrialização, obras de infraestrutura e imigração nacional. Além disso, fortaleceu-se o sistema de transporte rodoviário a partir da implementação do Plano de Avenidas. O aquecimento do mercado imobiliário foi caracterizado pela verticalização na região central e expansão horizontal por meio dos loteamentos.

A evolução urbana, com os bairros de classe alta no sentido oeste já havia ganhado forma no final do século XIX, com a urbanização do centro novo e os investimentos desprendidos pelos particulares nos loteamentos de Campos Elíseos, Higienópolis, Avenida Paulista, Jardim América, Jardim Europa, entre outros. Esta tendência, no entanto, foi acentuada com a implantação dos demais loteamentos da City na região sudoeste, bem como a retificação do rio Pinheiros e o estabelecimento de loteamentos que seguiam o mesmo padrão bairro-jardim em terrenos adjacentes. Vale lembrar que a maior parte desses terrenos foram loteados por empresas, sendo caracterizadas por loteamentos de grande porte e pouca participação de loteadores particulares.

Se no eixo sudoeste predominaram os loteamentos de uso exclusivamente residencial, nas regiões sudeste e leste, por outro lado, as ferrovias e rodovias influenciaram na configuração dos bairros operários os quais alojavam-se em locais adjacentes às indústrias. Neste sentido, muitos terrenos foram loteados por empresas formadas por companhias industriais que visaram a comercialização dos lotes para a classe média e operária.

5. O desenho dos loteamentos e a lei 2.611

O DESENHO DOS LOTEAMENTOS

Os 580 loteamentos licenciados no período entre 1923 e 1957 diferenciaram-se do padrão de urbanização que era praticado nos períodos anteriores. Pode-se atribuir essas mudanças, de uma lado, à aproximação dos urbanistas paulistanos ao modelo de cidade proposto por Camillo Sitte, Joseph Stübben e Raymond Unwin e, de outro, a possibilidade de parcelar terrenos de configuração montanhosa. O reflexo da mudança de pensamento urbanístico manifestou-se no plano urbano para a cidade de São Paulo de Bouvard (1911), posteriormente, com os projetos de loteamentos da Companhia City (1914) e, em 1923, com a implementação da lei de parcelamento do solo 2.611.

Os elevados gastos municipais para a execução do sistema viário no início do século XX, somando-se à inviabilidade de construir em terrenos de topografia acidentada foram os principais argumentos para aprovação de uma lei que viabilizasse a redução da largura da rua e o traçado curvo.

Além disso, os conceitos de higiene e salubridade nas habitações do Código de Posturas Municipais estavam ultrapassados, sendo substituído pelo Código de Obras em 1920. Ainda assim, no âmbito urbanístico, Freire (1914) expôs a urgência em suprimir a malha xadrez e rever as dimensões das quadras e dos lotes para garantir a salubridade nas habitações⁹⁸. Neste sentido, a lei 2.611⁹⁹ incorporou esses novos conceitos e estabeleceu para os lotes: as dimensões mínimas, recuos entre edificações e ocupação máxima.

A nova legislação de parcelamento representou a transição entre pensamento urbanístico do século XIX, apoiado no modelo francês, e as práticas urbanas que eram apresentadas nos congressos internacionais do século XX. A aplicação destes conceitos foi avaliada neste trabalho através da análise dos loteamentos licenciados nas primeiras décadas de vigência da legislação.

Muitos loteamentos foram inspirados no desenho das cidades-jardins, com avenidas boulevares e de traçado radial, as quais permitiram a conexão entre as ruas residenciais e principais, bem como regiões de centralidade do próprio bairro. Nestes loteamentos, nos projetos priorizou-se a relação entre as residências e as áreas verdes, com a destinação de parques, praças e canteiros.

Em outros casos, principalmente nos loteamentos de baixa renda, o desenho urbano apresentou-se com pouca relevância. Os parâmetros mínimos da lei, como a dimensão do lote e a implantação de áreas verdes, foram respeitados em uma configuração na qual as relações entre as residências e o bairro eram tratadas de maneira secundária.

Os loteamentos com área acima de 1 km² corresponderam a 32, com 25 destes implantados por empresas e 7 por particulares. Nas regiões norte, oeste, sul e centro estes se alojaram no entorno do sistema viário, principalmente ao longo das Avenidas marginais Pinheiros e Tietê, enquanto na região leste as ferrovias

98 Freire (1914) tinha como referência os conceitos debatidos no “Congresso Internacional de Saneamento e Salubridade da Habitação de Dresden” de 1911 e nas regras do livro “Der Städtebau” de Joseph Stübben (1890).

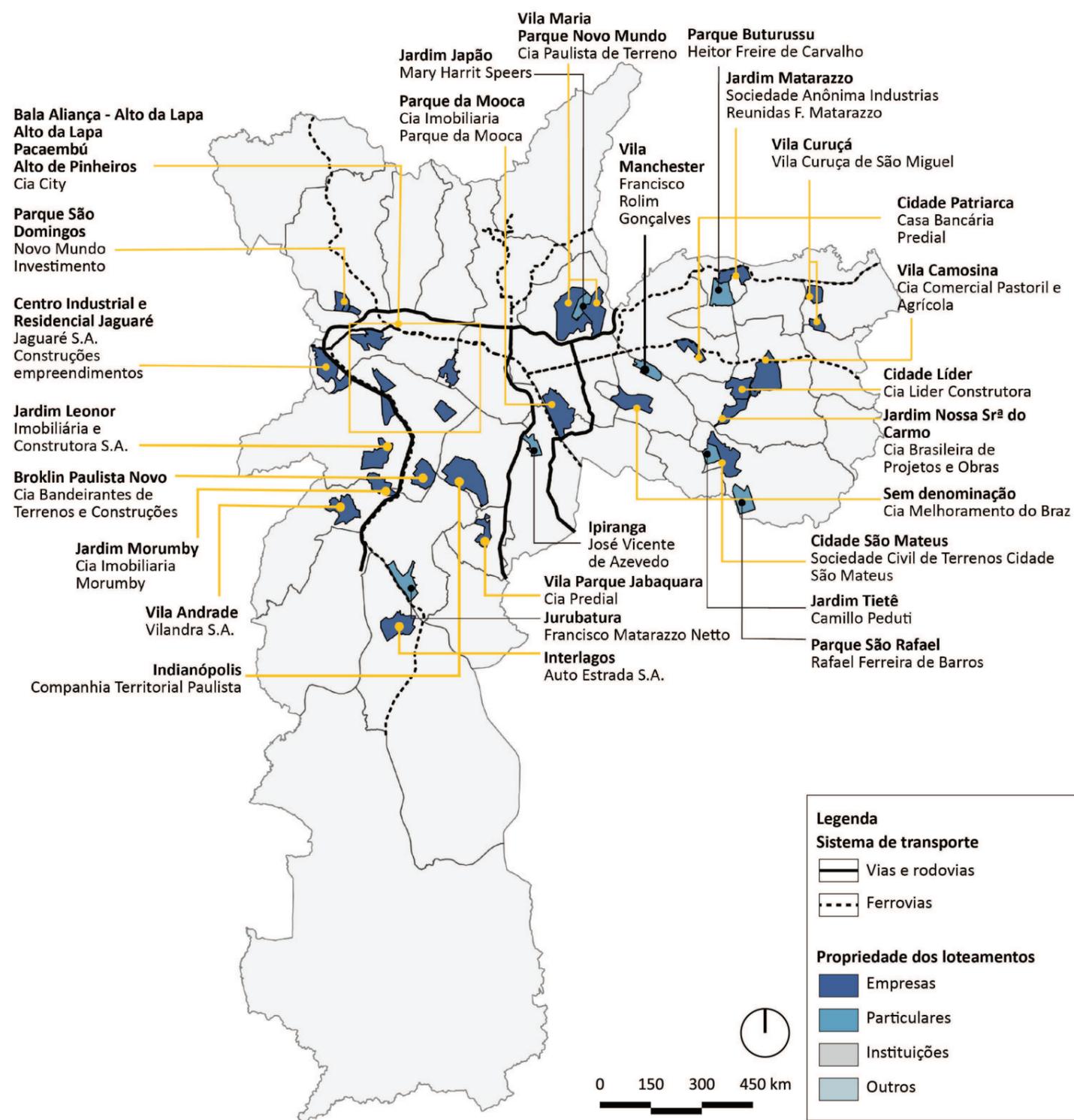
99 Artigo 25 da lei 2.611 de 1923.

tiveram maior atuação (Figura 64).

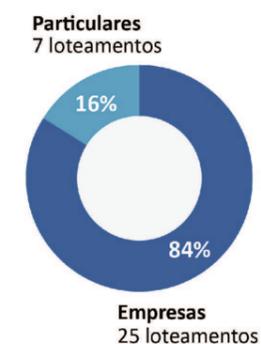
Os loteamentos com área entre 0,5 e 1 km² correspondem a 45 daqueles implantados no período e se estabeleceram ao lado que possuíam maiores dimensões. Na região norte, devido ao relevo montanhoso, predominaram os loteamentos de médio e menor porte os quais se alojaram ao longo das avenidas principais. Entre eles, 53% foram implantados por empresas, 31% por particulares e os demais de propriedade não identificada ou institucionais (Figura 645).

Assim, neste capítulo, buscou-se apresentar as características do desenho urbano dos loteamentos implantados no período entre 1923 e 1957. A análise foi realizada nos 77 loteamentos que possuíam área acima da 0,5km². A abordagem se deu em três escalas urbanas, na primeira procurou-se analisar a inserção dos loteamentos na malha viária existente ou projetada, em um segundo momento as características das quadras e por fim a relação entre a edificação e o lote.

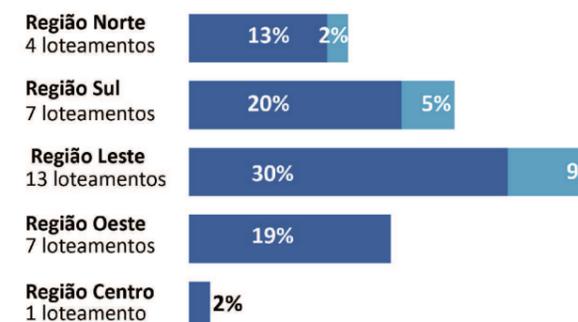
Figura 63 - Loteamentos com área acima de 1 km² - 1923 a 1957.



Área ocupada pelos loteamentos



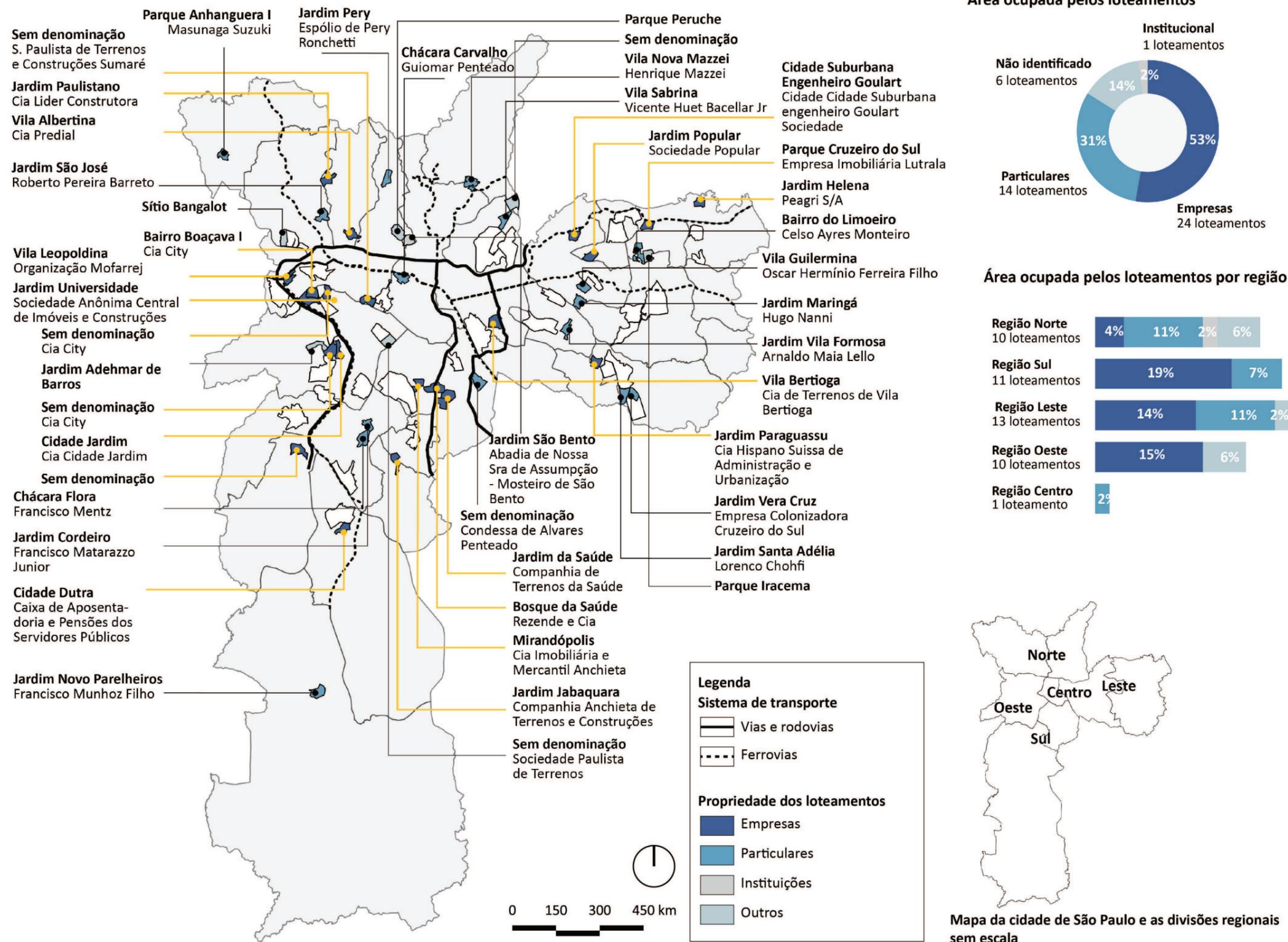
Área ocupada pelos loteamentos por região



Mapa da cidade de São Paulo e as divisões regionais sem escala

Fonte: desenho elaborado pela autora a partir do perímetro dos loteamentos (ARR e AU), fornecidos pela Secretaria de Licenciamento da Prefeitura Municipal de São Paulo (SEL - PMSP), Mapa da Cidade de São Paulo (Geosampa-PMSP) e Croquis Patrimoniais. Disponíveis em: <http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br>. Acesso em: 2017.

Figura 64 - Loteamentos com área entre 0,5 e 1 km² - 1923 a 1957.



Fonte: desenho elaborado pela autora a partir do perímetro dos loteamentos (ARR e AU), fornecidos pela Secretaria de Licenciamento da Prefeitura Municipal de São Paulo (SEL - PMSP), Mapa da Cidade de São Paulo (Geosampa-PMSP) e Croquis Patrimoniais. Disponíveis em: <http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br>. Acesso em: 2017.

OS LOTEAMENTOS E A CIDADE DE SÃO PAULO NO PERÍODO ENTRE 1923 E 1957

A hierarquia viária

O desenho do loteamento passou a ser tratado através de sua relação com o plano geral da cidade e, também, pelo projeto de parcelamento do solo. Assim, em um primeiro momento o setor público tinha a responsabilidade de verificar a inserção urbana deste em relação à cidade, com a indicação de ruas arteriais ou até determinar a disposição das áreas verdes¹⁰⁰ e, posteriormente, o loteador era responsável por desenvolver o projeto do parcelamento.

Neste sentido, a disposição das vias arteriais no loteamento era responsabilidade da Prefeitura de São Paulo, enquanto o desenho do bairro, desde que atendido os parâmetros da lei 2.611, era atribuído ao loteador. Os loteamentos licenciados no período entre 1923 e 1957 tiveram diversos graus de conexão com a cidade e, além disso, foram concebidos com diferentes desenhos de malha viária.

A implementação da hierarquia viária¹⁰¹ pela lei 2.611 contribuiu para a construção de loteamentos com diferentes malhas urbanas. Assim, a estrutura viária passou a disciplinar o fluxo de veículos e a organizar o uso do solo nos bairros¹⁰². Nos loteamentos analisados, verificou-se que as vias arteriais tiveram maior integração naqueles localizados na região sudoeste e sul. Esta relação estava atrelada à concepção do Plano de Avenidas de 1930, em que se projetou um número maior de vias arteriais nestes setores. Na região leste, por outro lado, foi usual o parcelamento de grandes porções de terras em que a conexão com as vias arteriais eram deficientes. Assim, a falta de planejamento urbano, em muitos casos, dificultou o transporte entre o bairro e o resto da cidade. Esses loteamentos foram projetados, sobretudo, pelo predomínio de ruas locais e algumas vias principais¹⁰³.

Na figura 66, apresenta-se o exemplo de dois loteamentos. O primeiro denominado Alto de Pinheiros na região oeste e o segundo Parque Buturussu no setor leste. Os desenhos refletem o contraste entre os loteamentos, em que se percebe a distribuição uniforme das vias arteriais e principais do Alto de Pinheiros a qual se contrapõe ao predomínio de vias locais no Parque Buturussu.

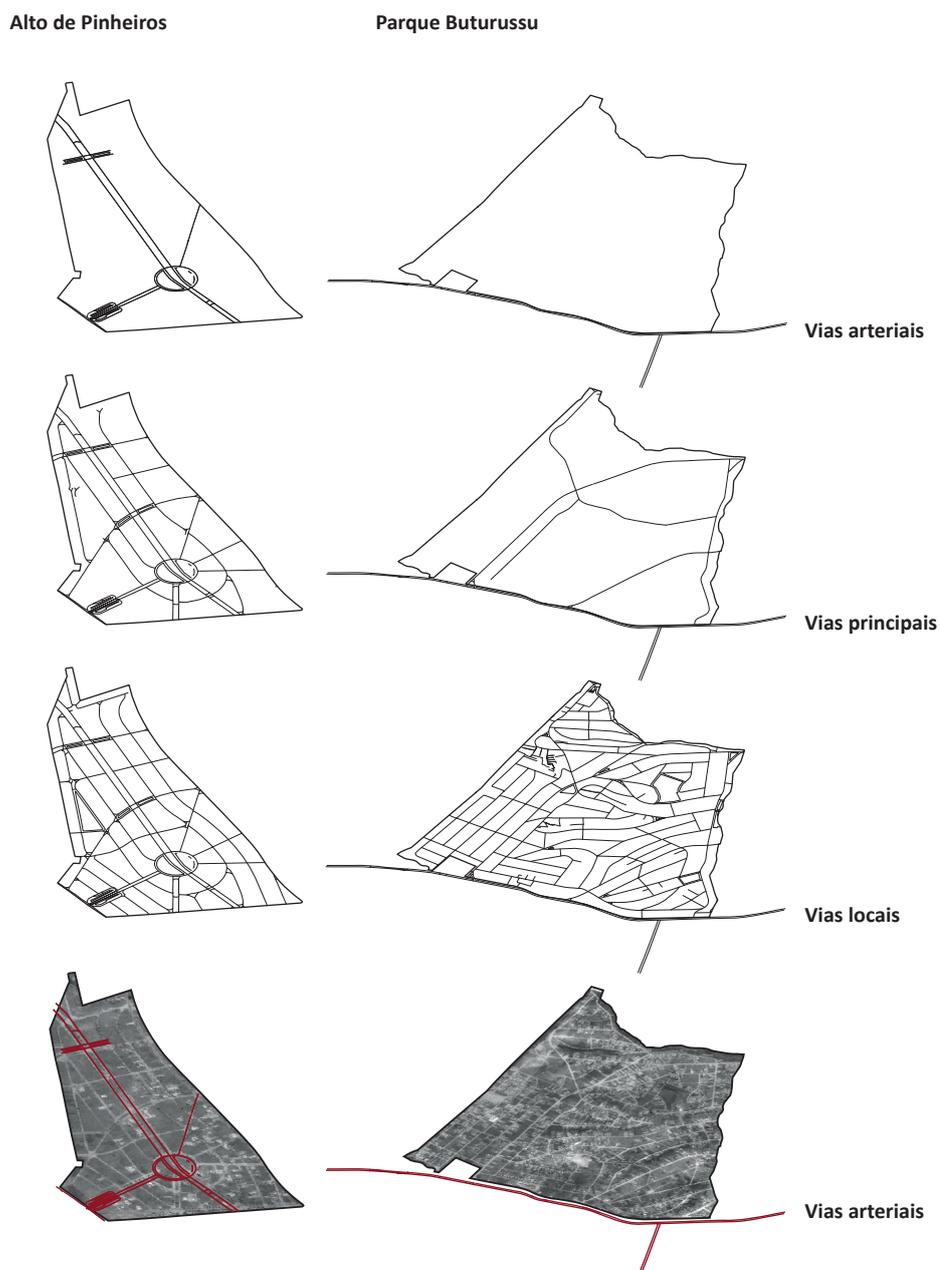
100 No artigo 2º da lei 2.611, estabeleceu-se que caberia à Diretoria de Obras da Prefeitura Municipal de São Paulo traçar as vias principais de comunicação ou áreas verdes.

101 Ver artigo 9º da lei 2.611.

102 Considerando-se que, usualmente, os usos não residenciais, como comércios e serviços, e o sistema de transporte concentram-se nas vias de maior fluxo.

103 O principal meio de comunicação entre os loteamentos da região leste e o centro foram as estradas de ferro. No entanto, esta estrutura resultou em uma deficiência na conexão do loteamento com a cidade por meio do sistema viário.

Figura 65 - Vias arteriais dos loteamentos Alto de Pinheiros (região oeste), e Parque Buturussu (região leste).



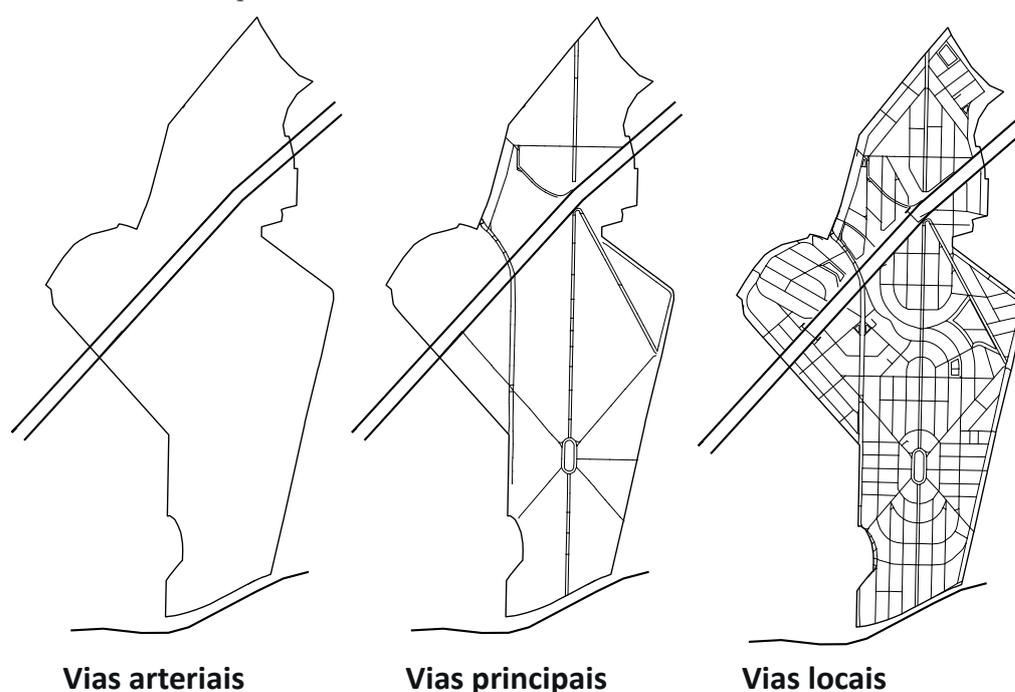
Fonte: desenho elaborado pela autora a partir do perímetro dos loteamentos (ARR e AU), fornecidos pela Secretaria de Licenciamento da Prefeitura Municipal de São Paulo (SEL - PMSP) e Foto aérea de 1958 (Geoportal). Disponíveis em: <http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br> e geoportal.com.br/MemoriaPaulista/. Acesso em: 2017.

As vias principais

As ruas principais desempenharam o papel de distribuir o fluxo viário nos bairros e conectá-lo à via arterial mais próxima. As disposições destas determinaram a malha urbana principal dos loteamentos, com ruas de traçado radial, ortogonal e orgânico. A distribuição das vias principais nos loteamentos de traçado orgânico foi prejudicada devido aos longos percursos, que estavam vinculados às condições topográficas do terreno.

No loteamento Parque Novo Mundo, por exemplo, as vias principais foram desenhadas com traçado radial. A Avenida José Maria Fernandes, com cerca de 2 km de extensão, dividiu o loteamento em duas partes. Nesta mesma via, implantou-se uma rotatória na qual convergiram as vias diagonais. Este modelo direcionou o fluxo para as vias principais, uma vez que o acesso às ruas locais resultava em caminhos mais longos e descontínuos (Figura 667).

Figura 66 - Loteamento Parque Novo Mundo



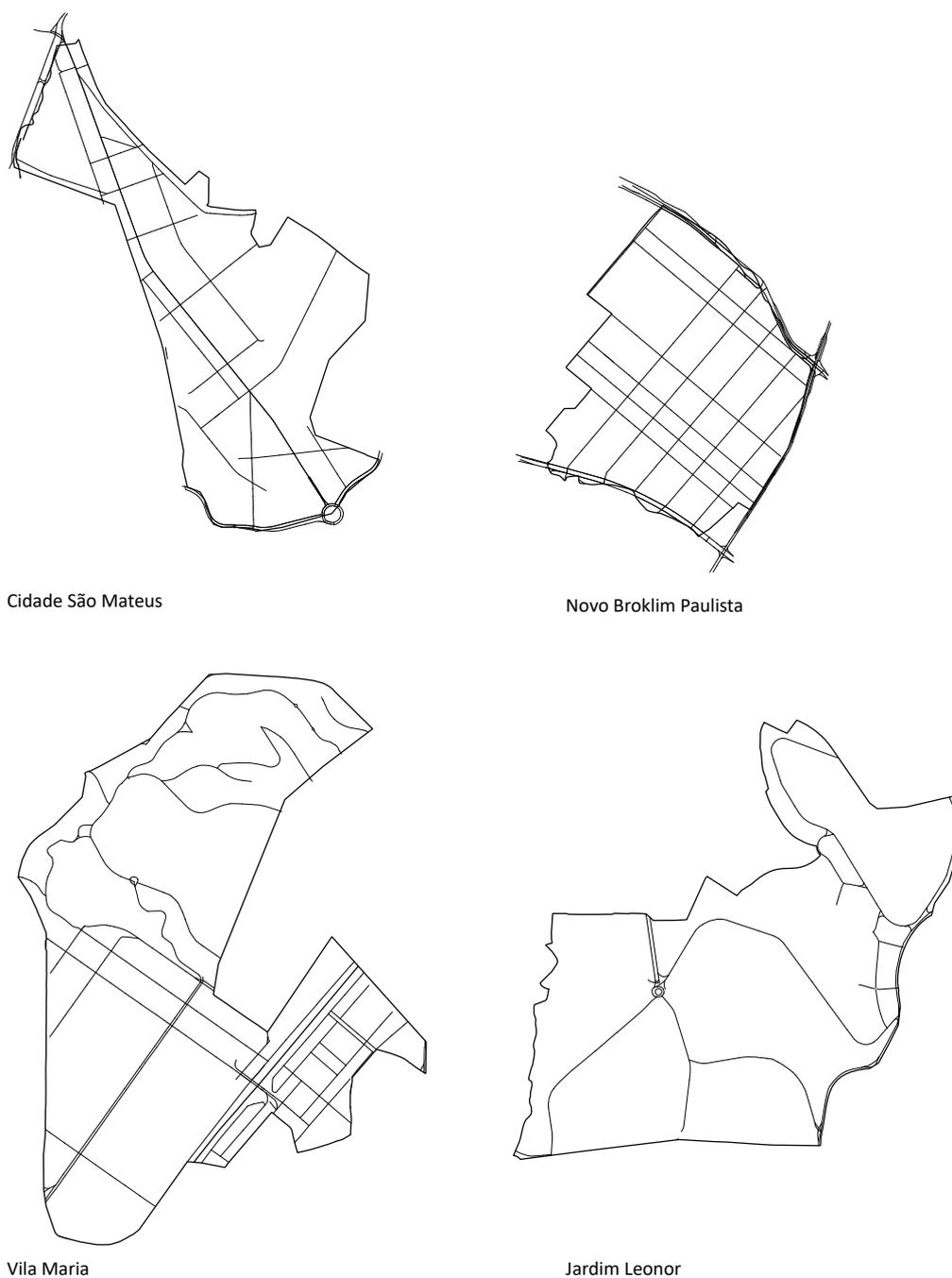
Fonte: desenho elaborado pela autora a partir do perímetro dos loteamentos (ARR e AU), fornecidos pela Secretaria de Licenciamento da Prefeitura Municipal de São Paulo (SEL - PMSP) e Foto aérea de 1958 (Geoportal). Disponíveis em: <http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br> e geoportal.com.br/MemoriaPaulista/. Acesso em: 2017.

O traçado ortogonal foi predominante no loteamento Cidade São Mateus, sendo implantada uma via arterial no eixo central e algumas vias primárias perpendiculares a esta. No sentido transversal, duas ruas principais interligaram-se à via arterial. No loteamento Novo Broklim Paulista, por outro lado, foi desenhado com ruas ortogonais e maior número de vias principais em ambos os sentidos.

Os loteamentos de traçado orgânico caracterizaram-se pela relação estabelecida entre o sistema viário e a topografia. Nos loteamentos Pacaembú e Vila Maria, por exemplo, as ruas possuíam traçados sinuosos e descontínuos. Essa configuração se deu, pois, estas venciam grandes elevações e, ao mesmo tempo, procuraram atender uma inclinação adequada para o tráfego de veículos.

Mesmo assim, existiram loteamentos de traçado orgânico em que as ruas principais se distribuíam de maneira homogênea no bairro. O Jardim Leonor, por exemplo, possuía ruas principais que convergiam até a rotatória que se localizava na avenida arterial (Figura 678).

Figura 67 - Loteamentos Cidade São Mateus, Novo Broklim Paulista, Vila Maria e Jardim Leonor.

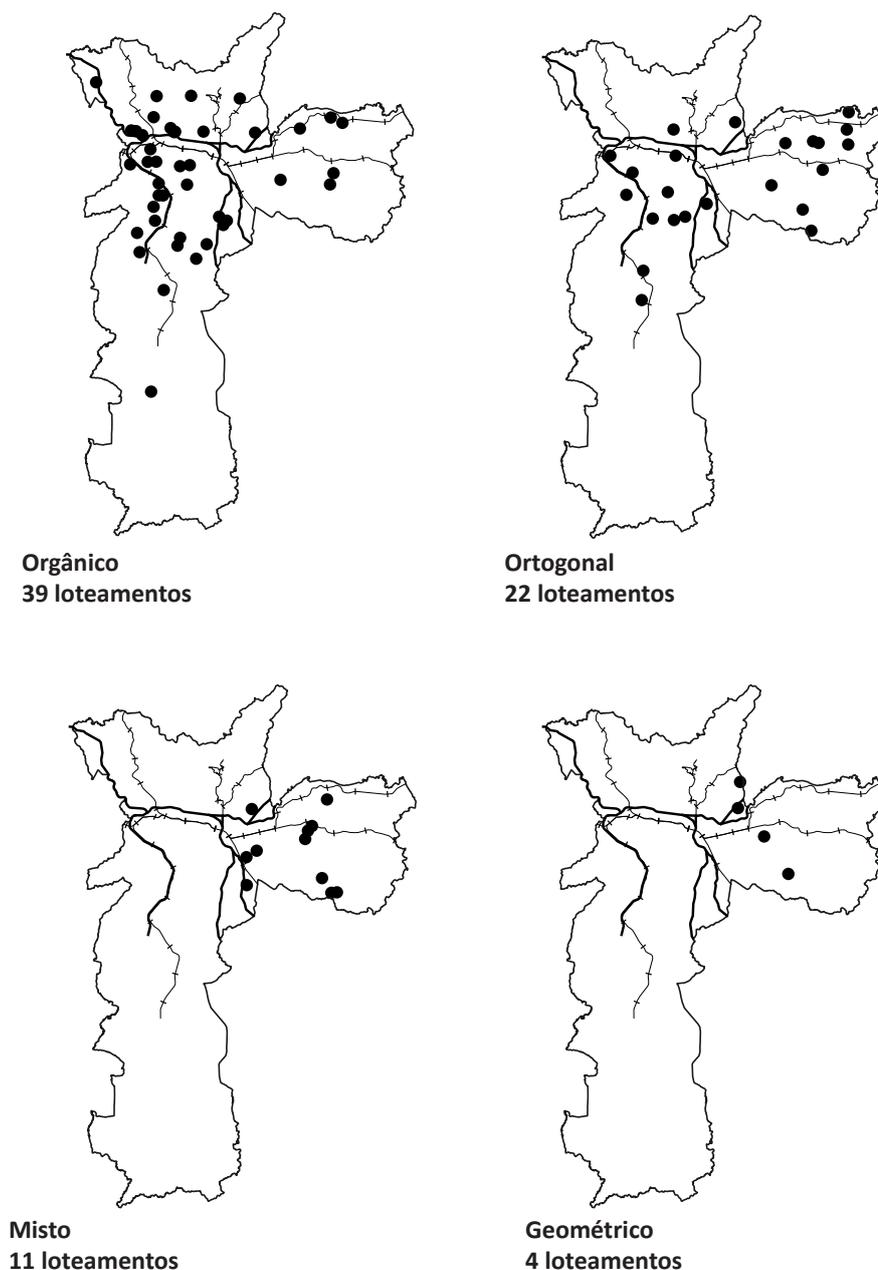


Fonte: desenho elaborado pela autora a partir do perímetro dos loteamentos (ARR e AU), fornecidos pela Secretaria de Licenciamento da Prefeitura Municipal de São Paulo (SEL - PMSP) e Croquis Patrimoniais. Disponíveis em: <http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br>. Acesso em: 2017.

O tecido viário e as ruas locais

As ruas locais, com largura de 8 a 12 metros, passaram a ser predominantes nos loteamentos implantados após 1923. Nos 77 loteamentos analisados foram identificados três modelos de tecido urbano: ortogonal, orgânico e geométrico. Os dois primeiros tiveram maior recorrência, sendo poucos os casos com malha geométrica (Figura 689).

Figura 68 - Número de loteamentos de acordo com o tipo de malha viária.



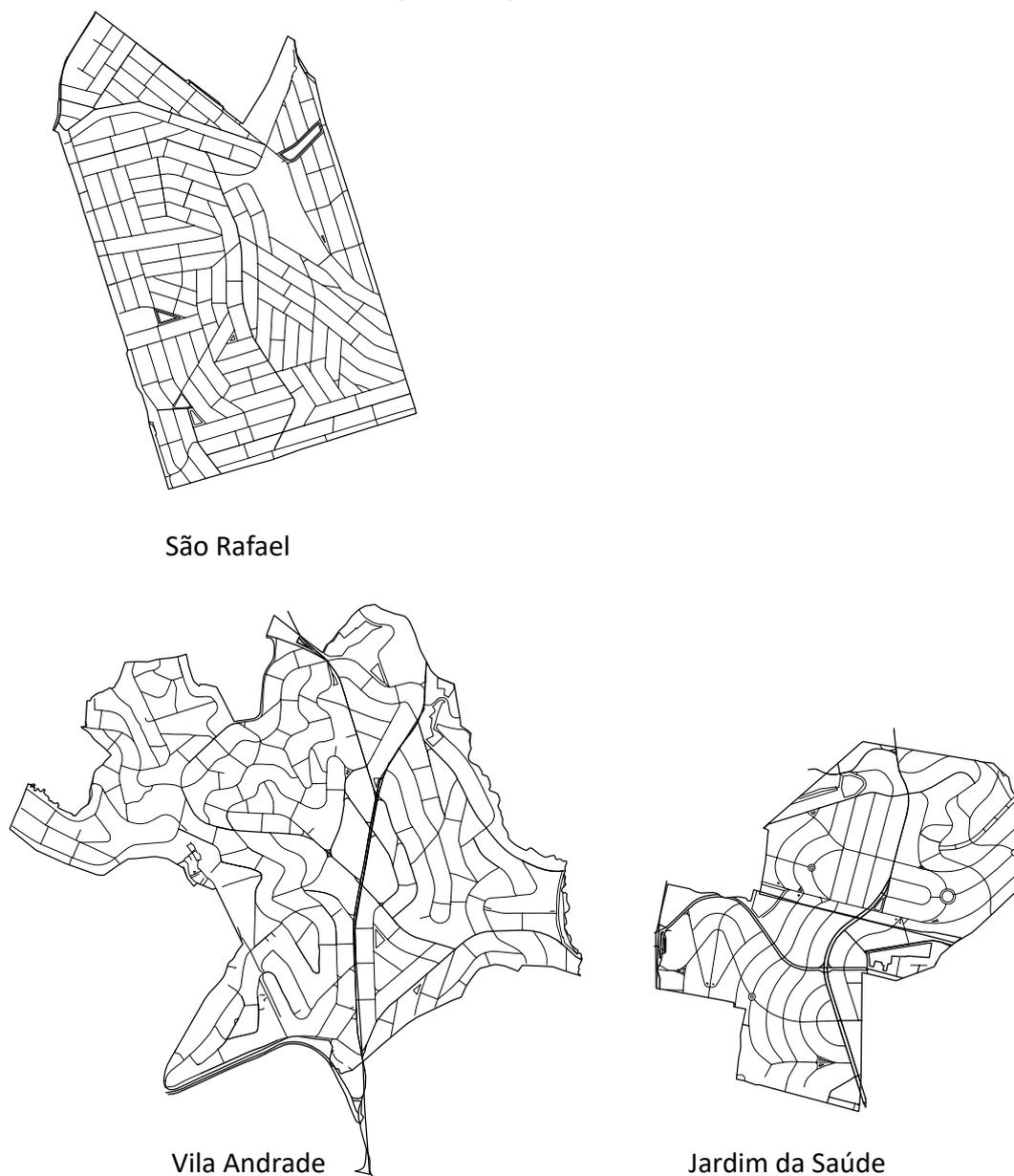
Fonte: desenho elaborado pela autora a partir do perímetro dos loteamentos (ARR e AU), fornecidos pela Secretaria de Licenciamento da Prefeitura Municipal de São Paulo (SEL - PMSP) e Croquis Patrimoniais. Disponíveis em: <http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br>. Acesso em: 2017.

Os loteamentos projetados com traçado ortogonal eram economicamente¹⁰⁴ mais vantajosos, sendo usualmente concebidos com quadras retangulares de dimensões que variaram entre 50 a 60 metros de profundidade e com o comprimento de 2 a 3 vezes a largura quadra. O arruamento São Rafael ilustrou a configuração de um loteamento econômico, em que as quadras eram dispostas visando o melhor aproveitamento do solo.

104 Segundo Mascaró (2016, p. 37) os loteamentos de traçado ortogonal são mais econômicos e possuem melhores taxas de aproveitamento.

Na cidade de São Paulo existiram diferentes malhas orgânicas, no período entre 1923 e 1957; tiveram maior recorrência aquelas compostas por quadras irregulares ou regulares. O loteamento Vila Andrade foi construído em uma região de topografia acidentada, sendo as quadras orgânicas um padrão usual para esta situação. Ainda assim, mesmo em terrenos montanhosos, foram implantados os loteamentos com ruas curvas mais amenas e quadras retangulares, como ilustrado no loteamento Jardim da Saúde. O primeiro modelo formou loteamentos de baixa permeabilidade, enquanto o segundo se aproximou da malha ortogonal por possuir vias principais em ambos os sentidos (Figura 6970).

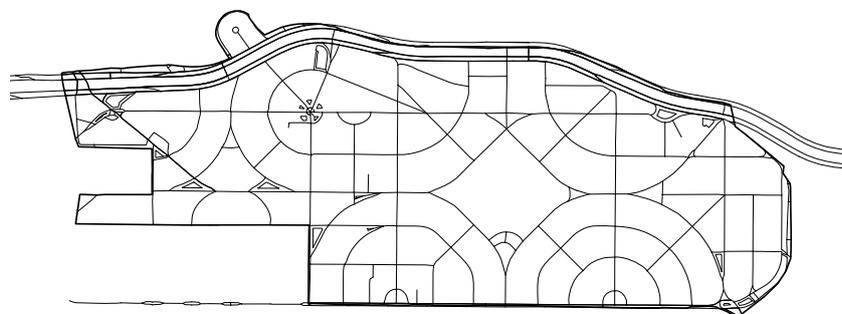
Figura 69 - Loteamentos de traçado retangular e orgânico.



Fonte: desenho elaborado pela autora a partir do perímetro dos loteamentos (ARR e AU), fornecidos pela Secretaria de Licenciamento da Prefeitura Municipal de São Paulo (SEL - PMSP) e Croquis Patrimoniais. Disponíveis em: <http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br>. Acesso em: 2017.

A Vila Nova Manchester, de traçado geométrico, foi formada por vias principais ortogonais e as ruas locais em forma de semicircunferências (Figura 701). Este modelo de urbanismo foi usual nos projetos do arquiteto Jorge Macedo Vieira, principalmente naqueles localizados em regiões planas.

Figura 70 - Loteamentos de traçado geométrico.



Vila Nova Manchester

Fonte: desenho elaborado pela autora a partir do perímetro dos loteamentos (ARR e AU), fornecidos pela Secretaria de Licenciamento da Prefeitura Municipal de São Paulo (SEL - PMSP) e Croquis Patrimoniais. Disponíveis em: <http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br>. Acesso em: 2017.

Estes modelos de loteamento formaram a malha urbana da cidade de São Paulo a partir de 1923. Diferente do traçado ortogonal, predominante no período anterior, este novo padrão estabeleceu uma malha urbana heterogênea e de menor permeabilidade. Isto ocorreu devido à deficiência de uma estrutura viária arterial abrangente que não conseguiu acompanhar o crescimento disperso dos loteamentos, mas também, em consequência da prática de loteadores que visaram o maior aproveitamento das terras em detrimento do projeto urbano.

As áreas verdes

As áreas verdes passou fazer parte da composição da maior parcela dos bairros paulistanos a partir de 1923. Conforme mencionado anteriormente, o desejo pelas áreas verdes pulverizadas pela cidade foi defendido por Freire (1911d, p.3). Este acreditava que as áreas arborizadas e livres de edificações poderiam proporcionar melhores condições de higiene nos bairros. Para a Companhia City, as áreas verdes eram inspiradas nas cidades-jardins e desempenhavam o papel de trazer os aspectos naturais do campo à cidade, passando a projetar loteamentos que tinha como *slogan* os benefícios dos jardins nos bairros residenciais (Figura 712).

A partir de 1923, a lei 2.611 tornou obrigatória a doação de áreas verdes nos loteamentos do solo com área acima de 40.000 m². Assim, iniciou-se a formação de grandes quantidades de espaços públicos provenientes do parcelamento do solo¹⁰⁵. No Código de Posturas Municipais de 1886, as áreas verdes não eram

obrigatórias, mas quando implantadas deveria ter a forma de um quadrado¹⁰⁶. Na lei 2.611, por outro lado, obrigava-se a doação das áreas verdes, mas não determinava o desenho ou a localização destes espaços no loteamento.

Figura 71 - Propaganda do loteamento Pacaembú.



Fonte: Jornal o Estado de São Paulo. Disponível em: <http://www.ciacity.com.br/projeto.php?i=37&t=pacaembu>.

A disposição das áreas verdes nos loteamentos fazia parte da concepção de projeto. Nos loteamentos analisados, identificou-se três modelos: os bairro-jardins, em que as áreas verdes eram protagonistas, aqueles que projetaram praças de médio e grande porte distribuídas pelo loteamento, e as áreas verdes em regiões adjacentes ao curso d'água ou em terrenos de topografia acidentada.

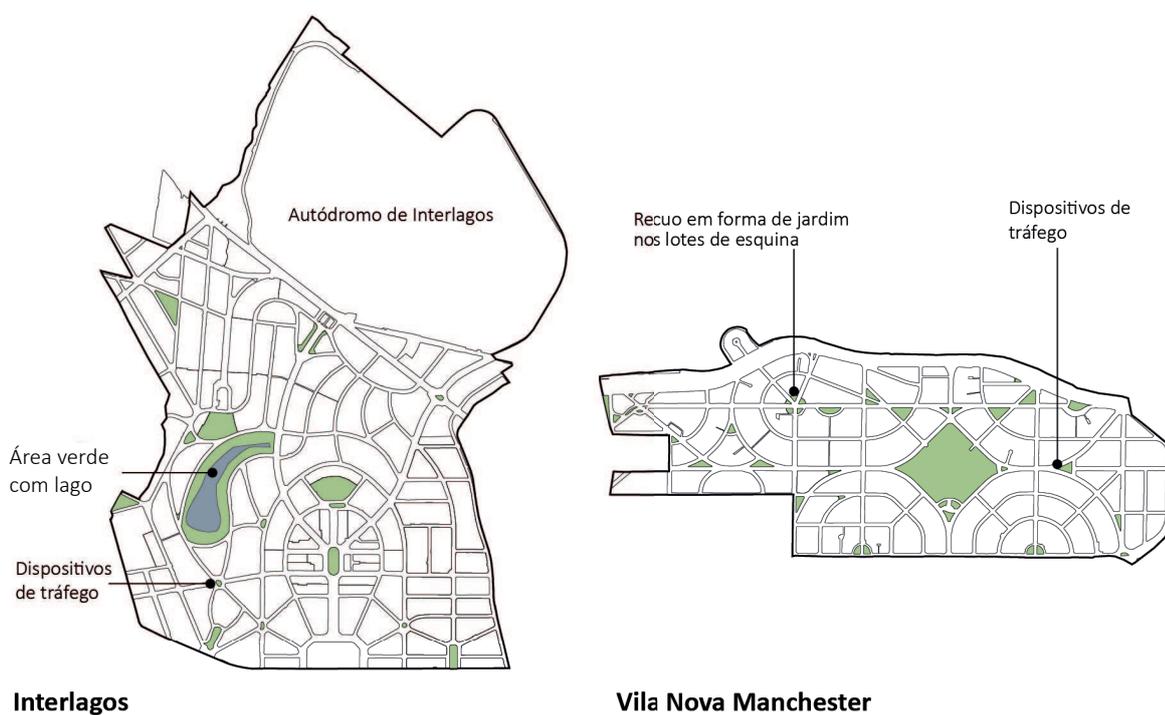
A passagem de Barry Parker¹⁰⁷ em São Paulo, entre 1917 – 1919, influenciou o modo de projetar os jardins nos loteamentos da capital. Nos bairros concebidos por Parker, as áreas verdes seguiram os conceitos urbanísticos apresentados por Unwin (1909) no livro *Town planning in practice: an introduction to art of designing cities and suburbs*. As áreas verdes tinham o papel de garantir o relacionamento saudável entre a cidade e os jardins.

Nos loteamentos que se inspiravam nas cidades-jardins, verifica-se a presença de áreas verdes de dimensões variadas. Como exemplos, os loteamentos de Interlagos de Vila Nova Manchester, ambos possuíam áreas verdes que variavam desde dispositivos de tráfego até grandes áreas para uso de praças e parques (Figura 723).

106 Artigo 1º do Código de Posturas Municipais de 1886.

107 Andrade (1918), em sua tese de doutorado, aprofundou-se no período de estadia do arquiteto inglês Barry Parker em São Paulo.

Figura 72 - Exemplo de loteamentos com uso de jardins entre o sistema viário e o lote residencial.



Fonte: desenho elaborado pela autora a partir do perímetro dos loteamentos (ARR e AU), fornecidos pela Secretaria de Licenciamento da Prefeitura Municipal de São Paulo (SEL - PMSP) e Croquis Patrimoniais. Disponíveis em: <http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br>. Acesso em: 2017.

Alguns projetos conceberam áreas de médio e grande porte, os quais eram dispostos de forma homogênea no loteamento. Assim, conformaram-se pequenas praças ou parques de bairro (Figura 734).

Figura 73 - Exemplo de áreas verdes distribuídas em praças e parques.

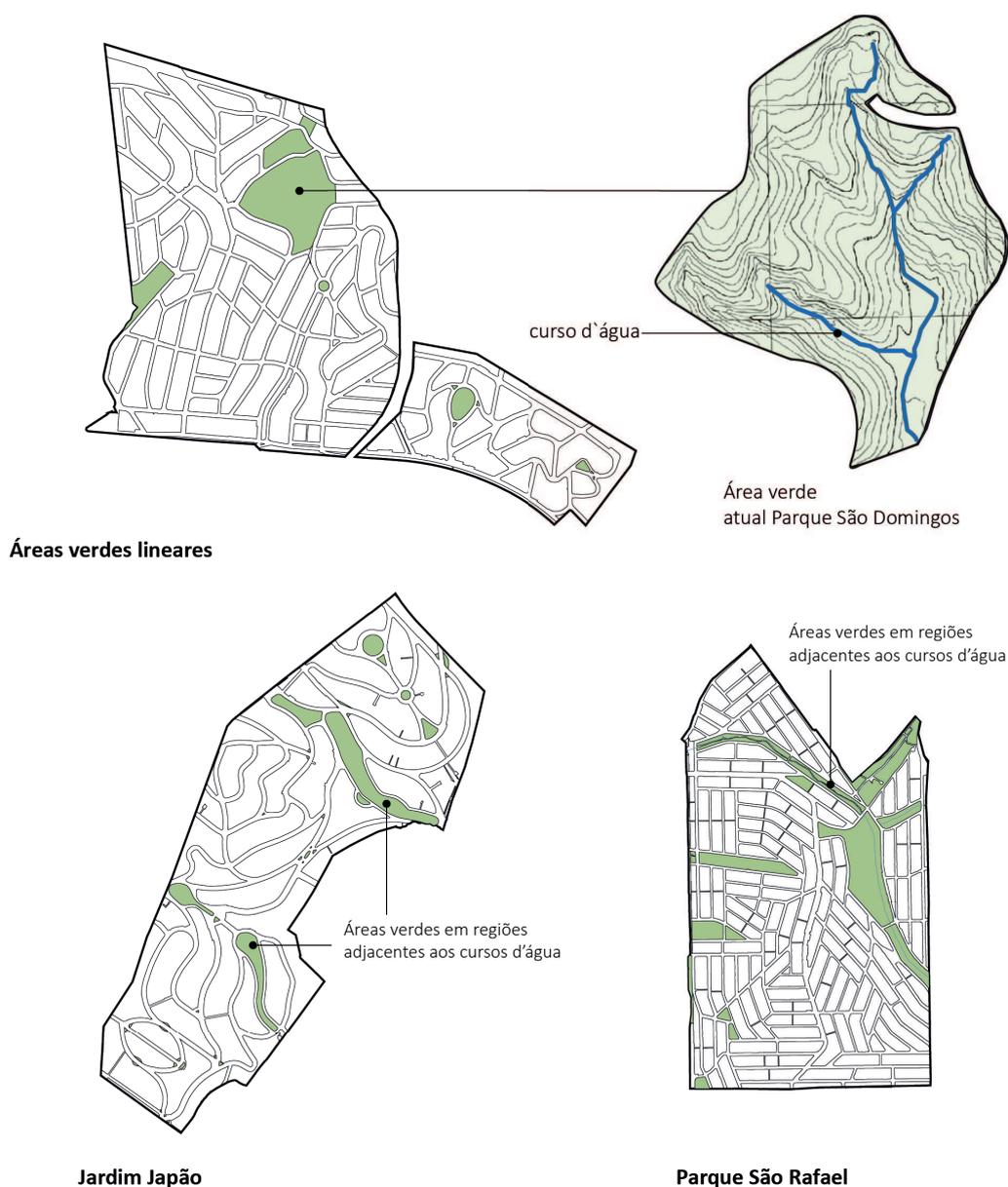


Fonte: desenho elaborado pela autora a partir do perímetro dos loteamentos (ARR e AU), fornecidos pela Secretaria de Licenciamento da Prefeitura Municipal de São Paulo (SEL - PMSP) e Croquis Patrimoniais. Disponíveis em: <http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br>. Acesso em: 2017.

Os aspectos naturais, como a topografia do terreno e os cursos d'água, influenciaram na localização das áreas ajardinadas nos loteamentos. Além disso, a faixa de domínio público nos cursos d'água, exigida no artigo 17 da lei 2.611, somando-se a ausência de restrições quanto a dimensão e topografia das áreas verdes podem ter influenciado na escolha destas áreas, também, por tratarem de terrenos comercialmente de menor atratividade. O loteamento Parque São Domingos representou um exemplo deste modelo de área verde. Por outro lado, o Jardim Japão e o Parque São Rafael conformaram áreas verdes lineares, uma vez que foram concebidos ao longo dos córregos (Figura 745).

Figura 74 - Exemplo de loteamentos em terrenos de topografia acentuada e curso d'água.

Áreas verdes em terrenos de topografia acentuada e curso d'água

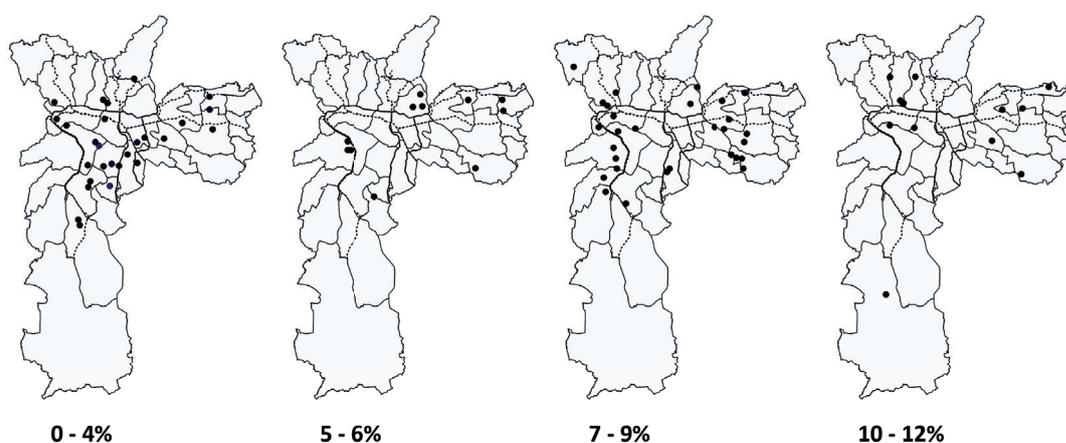


Fonte: desenho elaborado pela autora a partir do perímetro dos loteamentos (ARR e AU), fornecidos pela Secretaria de Licenciamento da Prefeitura Municipal de São Paulo (SEL - PMSP) e Croquis Patrimoniais. Disponíveis em: <http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br>. Acesso em: 2017.

A destinação de áreas verdes de domínio público por loteamento passou a ser obrigatória no artigo 8.º da lei 2.611, correspondendo a 5%, 7% e 10% de sua área total. As porcentagens exigidas pela lei variam de acordo com a localização do loteamento, menores na zona urbana e maiores na rural.

Nos 77 loteamentos analisados, a região sudeste teve menor índice de áreas verdes, o a 4%, nas zonas sudoeste e leste a faixa entre 6 a 9% e em locais mais afastadas entre 10 e 12%. Neste sentido, a destinação das áreas verdes nos loteamentos estudados se aproximou das porcentagens exigidas pela legislação. No entanto, a noção de amplas áreas verdes nos bairros-jardins pode ser atribuída às restrições construtivas estabelecidas pelas companhias loteadoras, bem como pelo desenho do loteamento que eram inspirados nos preceitos urbanísticos de Raymond Unwin (Figura 756).

Figura 75 - Porcentagem de áreas verdes nos loteamentos com área acima de 0,5 km².



Fonte: desenho elaborado pela autora a partir do perímetro dos loteamentos (ARR e AU), fornecidos pela Secretaria de Licenciamento da Prefeitura Municipal de São Paulo (SEL - PMSP) e Croquis Patrimoniais. Disponível em: <http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br>. Acesso em: 2017.

Quanto a relação entre as áreas verdes dos loteamentos e a cidade, vale mencionar que foi uma preocupação exposta por Maia e Cintra no texto *Esboço de um plano geral para São Paulo* (1924, p.121). Embora este tema tenha sido tratado no artigo 2.º da lei 2.611, as áreas verdes foram concebidas a partir das particularidades de cada loteamento e apartadas do plano geral da cidade.

A configuração das quadras

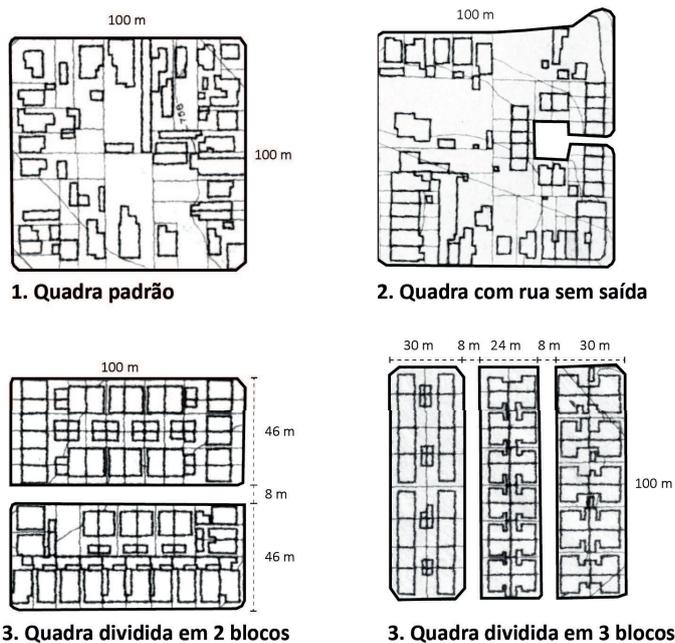
A malha xadrez determinou a dimensão e a forma das quadras paulistanas até o início do século XX, tendo os lotes se adaptado às suas dimensões¹⁰⁸. Nos períodos posteriores, em contrapartida, o lote e o traçado viário passaram a ter papéis equivalentes. Enquanto o lote foi a unidade que determinou a profundidade dos quarteirões, principalmente nos loteamentos ortogonais, nas quadras orgânicas o traçado viário passou a ser relevante por fixar sua extensão e seu desenho tortuoso. Nos 77 loteamentos analisados, foram identificados quatro modelos de quadra: quadrada, retangular, orgânica e industrial.

A transição entre as quadras e retangulares

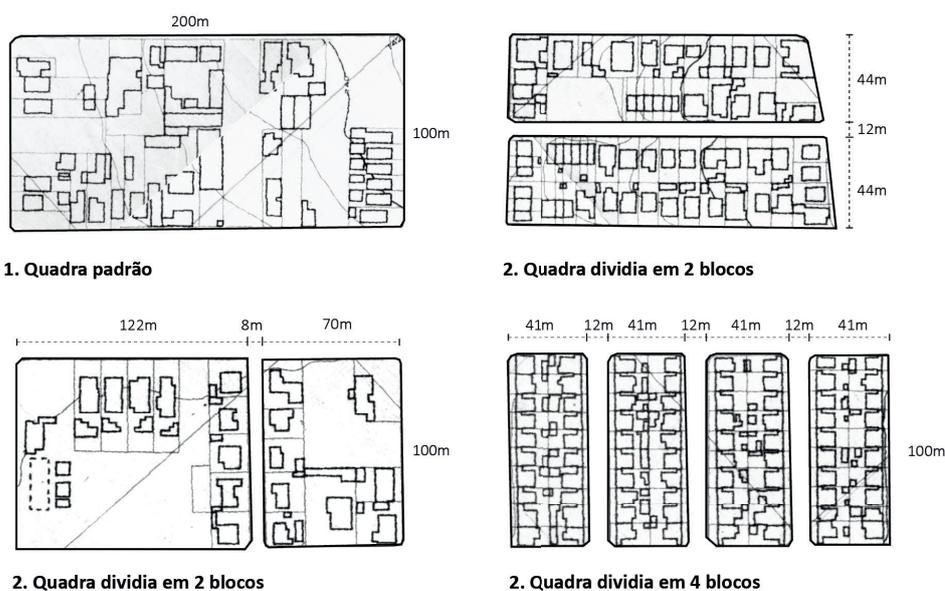
A transição entre as quadras de 100 por 100 metros, resultante do loteamento xadrez pode ser identificada no arruamento de Indianópolis e no Novo Broklim Paulista, de malha retangular, em que foram implantadas ruas sem saída no interior da quadra ou estas foram repartidas em dois ou três blocos (Figura 76).

Figura 76 - Quadras do loteamento Indianópolis e Novo Broklim Paulista.

Quadras do loteamento Indianópolis



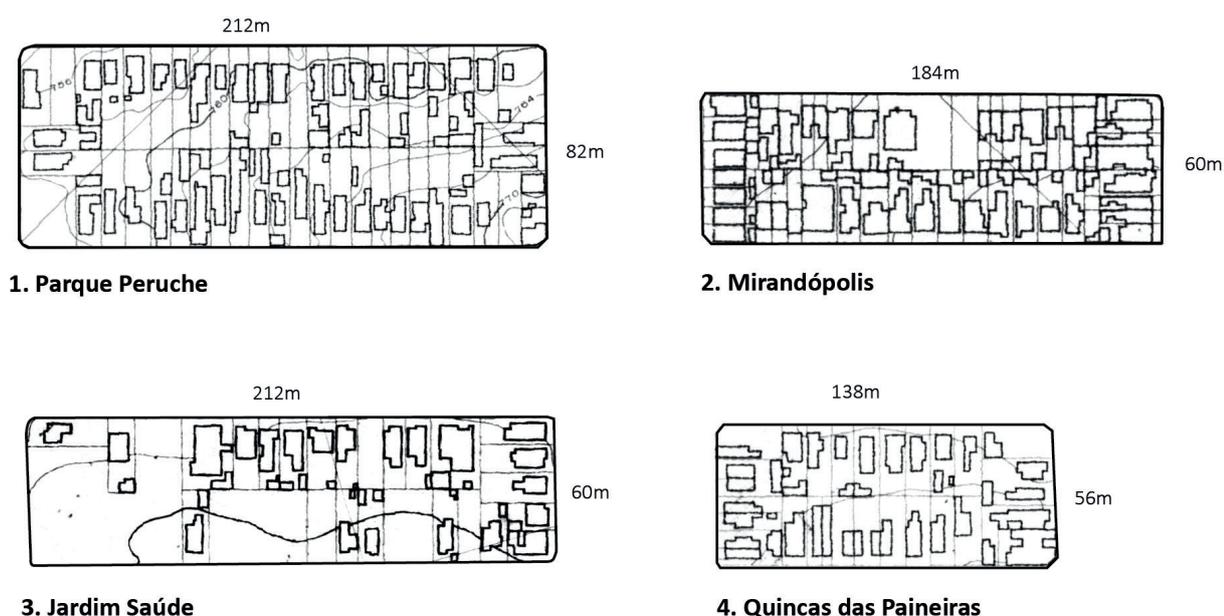
Quadras do loteamento Broklim Novo Paulista



Fonte: desenho elaborado pela autora a partir da planta Vasp Cruzeiro 1954 e perímetro do loteamento (ARR e AU), fornecidos pela Secretaria de Licenciamento da Prefeitura Municipal de São Paulo (SEL-PMSP).

A partir da segunda década do século XX as quadras retangulares passaram a ter profundidade entre 60 e 70 metros, dependendo do padrão econômico do loteamento. Este modelo pode ser atribuído às dimensões do lote mínimo, com 10 metros por 24 metros e área mínima de 300 m². Na figura 78, os loteamentos Parque Peruche, Jardim da Saúde, Mirandópolis e Quincas das Palmeiras ilustram essa configuração de quadra, em que houve a redução de sua largura e o aumento no comprimento.

Figura 77 - Quadras retangulares.



Fonte: desenho elaborado pela autora a partir da planta Vasp Cruzeiro 1954 e perímetro do loteamento (ARR e AU), fornecidos pela Secretaria de Licenciamento da Prefeitura Municipal de São Paulo (SEL-PMSP).

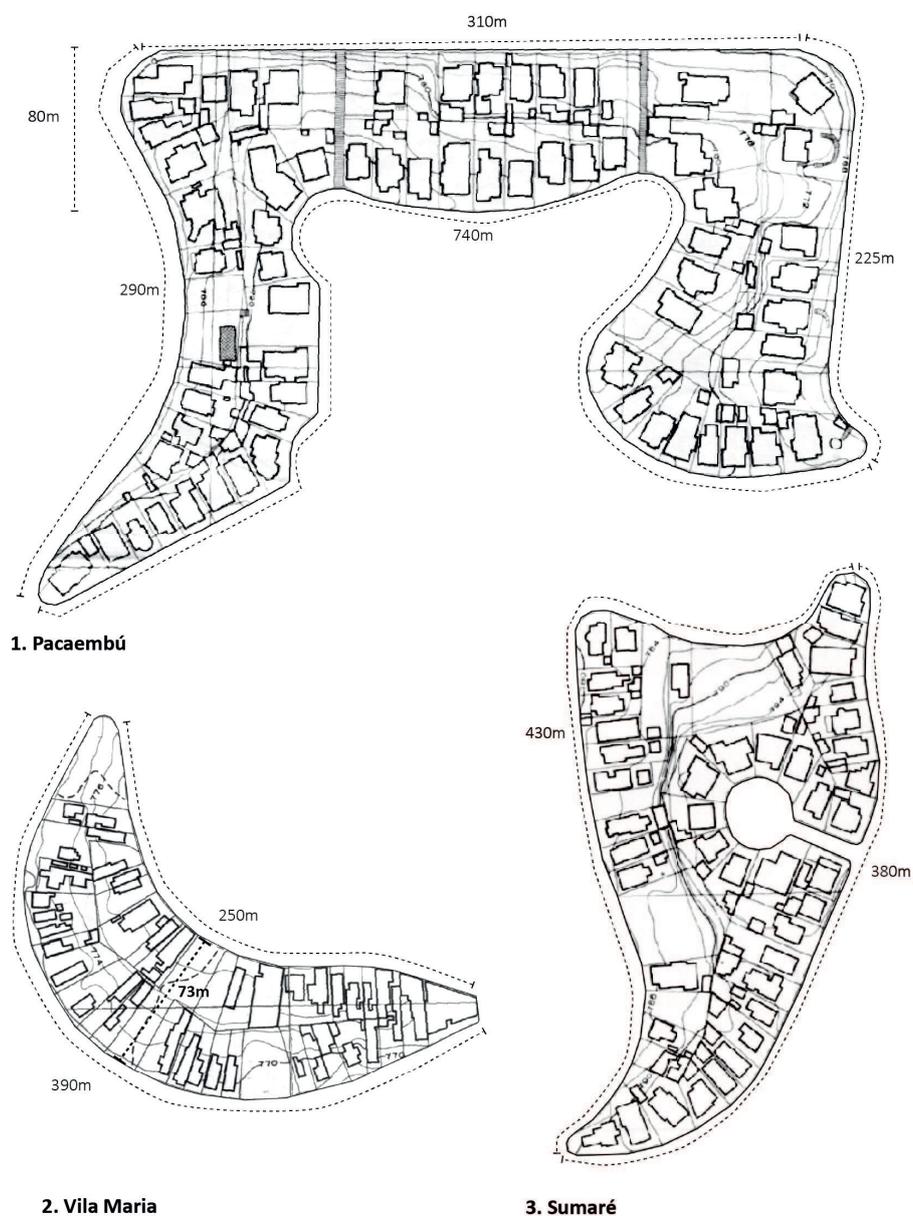
As quadras orgânicas

Os terrenos em declive resultaram em loteamentos com quadras orgânicas, que possuíam o formato alongado e irregular para melhor acomodação no relevo existente. No Pacaembú, por exemplo, a quadra foi concebida com uma extensão com cerca de 740 metros, sendo interrompida por duas vielas de pedestre¹⁰⁹. A quadra do loteamento Vila Maria ilustra uma situação usual nos arruamentos de traçado orgânico, em que suas extremidades eram triangulares devido ao encontro de ruas em níveis distintos. A quadra do loteamento Sumaré apresenta uma situação usual com a aplicação de rua sem saída no local de ressalto da curva de nível¹¹⁰ (Figura 789).

¹⁰⁹ As vielas de pedestre passaram a ser permitidas pelo artigo 14 da lei 2.611.

¹¹⁰ Para a descrição e configurações de quadras orgânicas, ver Mascaró, 2016, p. 119.

Figura 78 - Quadras orgânicas.

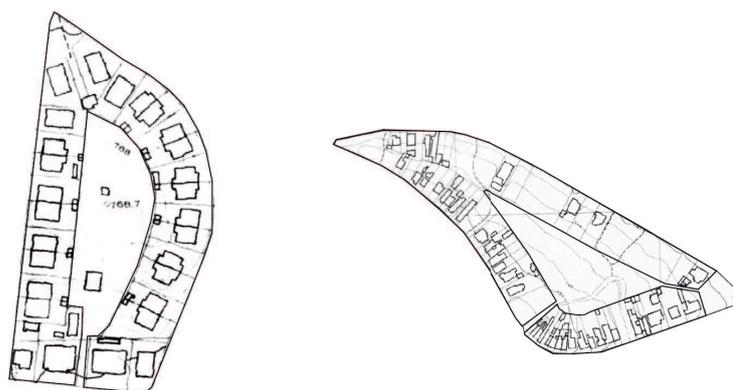


Fonte: desenho elaborado pela autora a partir da planta Vasp Cruzeiro 1954 e perímetro do loteamento (ARR e AU), fornecidos pela Secretaria de Licenciamento da Prefeitura Municipal de São Paulo (SEL-PMSP).

As quadras com áreas verdes internas resultam de um modelo importado das cidades-jardins, sendo raros os loteamentos que adotaram este padrão na cidade de São Paulo¹¹¹. O Jardim América foi um exemplo em que as áreas verdes nos miolos das quadras não foram bem sucedidas (Bacelli, 1982, p. 65-67). Em alguns loteamentos, como no Centro Industrial e Residencial Jaguaré e Bela Aliança — Alto da Lapa, também tiveram quadras concebidas com este modelo (Figura 798o).

111 Outros exemplos malsucedidos foram verificados a partir de anúncios antigos ou no mapa da cidade de São Paulo de 1924. Os loteamentos do Pacaembú e Parque na Mooca, por exemplo, foram concebidos com áreas verdes no interior da quadra, porém, deixaram de existir nas plantas seguintes.

Figura 79 - Quadras com jardins internos.



1. Centro Industrial e Residencial Jaguaré

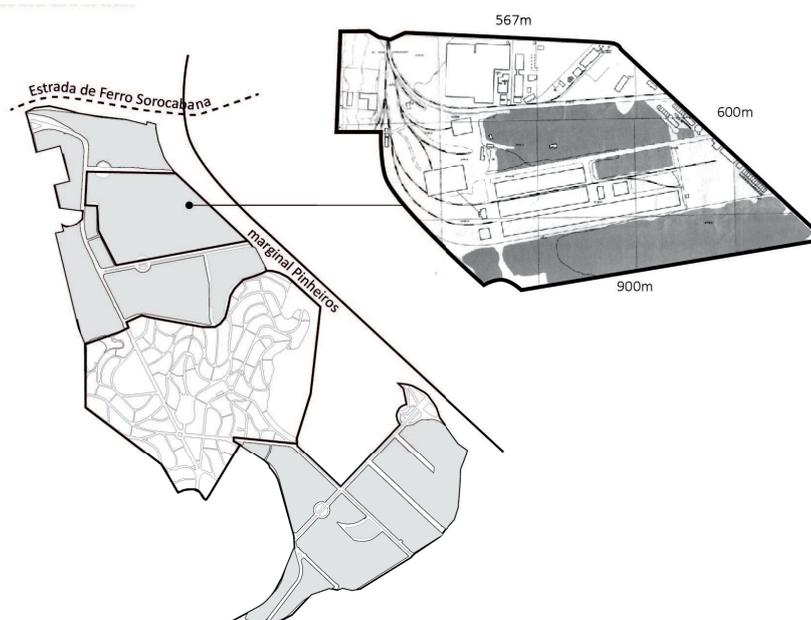
2. Bela Aliança - Alto da Lapa

Fonte: desenho elaborado pela autora a partir da planta Vasp Cruzeiro 1954 e perímetro do loteamento (ARR e AU), fornecidos pela Secretaria de Licenciamento da Prefeitura Municipal de São Paulo (SEL-PMSP).

As quadras industriais

Os loteamentos industriais foram compostos por grandes quadras que abrigavam as fábricas e, em alguns casos, um trecho destinado aos lotes residenciais. As quadras industriais eram implantadas nas regiões planas e próximas das ferrovias ou rodovias e a parcela residencial na região alta dos loteamentos. Este modelo pode ser identificado em loteamentos como o Parque da Mooca e Nova Jaguaré. Assim, as quadras de grandes dimensões abrigaram os galpões industriais. A figura 81, apresenta a relação entre a dimensão das quadras industriais e o bairro residencial do loteamento Centro Industrial e Residencial Jaguaré.

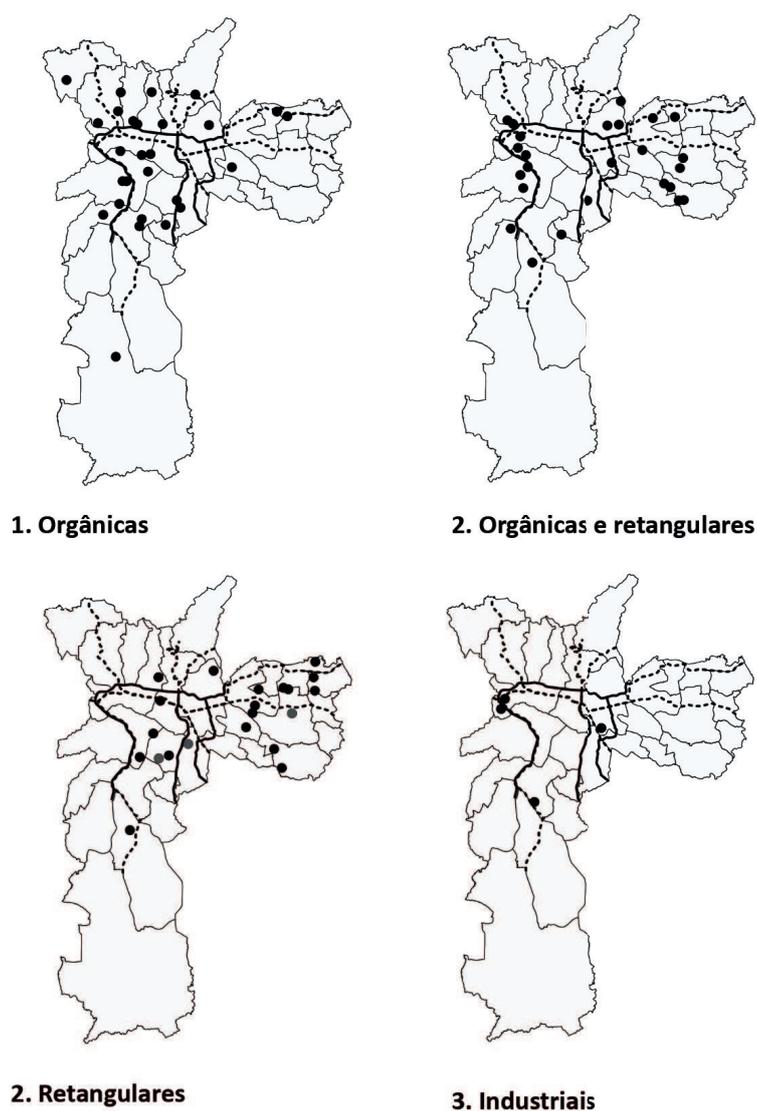
Figura 80 - Quadras industrial.



Fonte: desenho elaborado pela autora a partir da planta Vasp Cruzeiro 1954 e perímetro do loteamento (ARR e AU), fornecidos pela Secretaria de Licenciamento da Prefeitura Municipal de São Paulo (SEL-PMSP).

Quando analisada a distribuição dos loteamentos de acordo com o tipo de quadras, verificou-se que aqueles compostos por quadras orgânicas foram implantados de forma dispersa e os de quarteirões retangulares foram predominantes nas regiões sul e leste (Figura 812). O uso do traçado ortogonal ocorreu devido ao padrão econômico dos loteamentos¹¹², mas também, em decorrência das características topográficas do terreno. Assim, as quadras orgânicas foram implantadas com maior incidência na região norte, de relevo montanhoso.

Figura 81 - Os tipos de quadras nos loteamentos com área acima de 0,5 km².



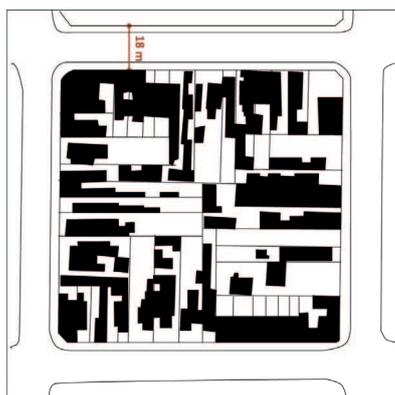
Fonte: desenho elaborado pela autora a partir da planta Vasp Cruzeiro 1954 e perímetro do loteamento (ARR e AU), fornecidos pela Secretaria de Licenciamento da Prefeitura Municipal de São Paulo (SEL-PMSP).

¹¹² Segundo Mascaró (2016, p. 37), os loteamentos de traçado ortogonal e quadras retangulares tendem a ser mais econômicos devido ao melhor proveito dos lotes e menor curso com infraestrutura.

A relação entre a edificação e o lote

A ocupação do lote passou a ser abordada nos textos de Freire (1911-1918) sobre a salubridade nas habitações. O autor condenou as regras estabelecidas pelo Código de Posturas Municipais, pois, justificando que a regulamentação determinou a construção de lotes estreitos e profundos, os quais não proporcionavam condições adequadas de iluminação e ventilação nas habitações (Figura 823).

Figura 82 - Configuração da quadra padrão de São Paulo no início do século XX.

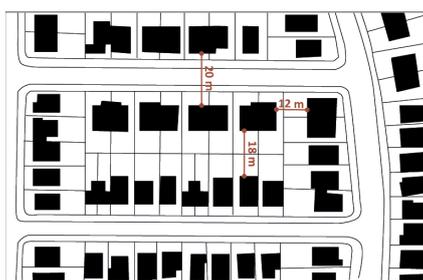


Quadra padrão 100 x 100 m
Lote de diferentes dimensões

Fonte: desenho elaborado pela autora a partir da planta Vasp Cruzeiro 1954 e perímetro do loteamento (ARR e AU), fornecidos pela Secretaria de Licenciamento da Prefeitura Municipal de São Paulo (SEL-PMSP).

Neste sentido, a lei 2.611 foi consoante ao discurso de Freire e precisou as dimensões mínimas do lote, bem como as regras construtivas¹¹³. Assim, os lotes passaram a ter maior largura de frente e menor profundidade, além disso, conformaram-se as áreas não edificadas no interior da quadra devido ao afastamento entre as edificações (Figura 834).

Figura 83 - Composição das quadras e lote padrão.



Jardim Ademar de Barros
Lote padrão de 12m x 25m (300 m²)



Jardim da Saúde
Lote de 11m x 30m (330 m²)

Fonte: desenho elaborado pela autora a partir da planta Vasp Cruzeiro 1954 e perímetro do loteamento (ARR e AU), fornecidos pela Secretaria de Licenciamento da Prefeitura Municipal de São Paulo (SEL-PMSP).

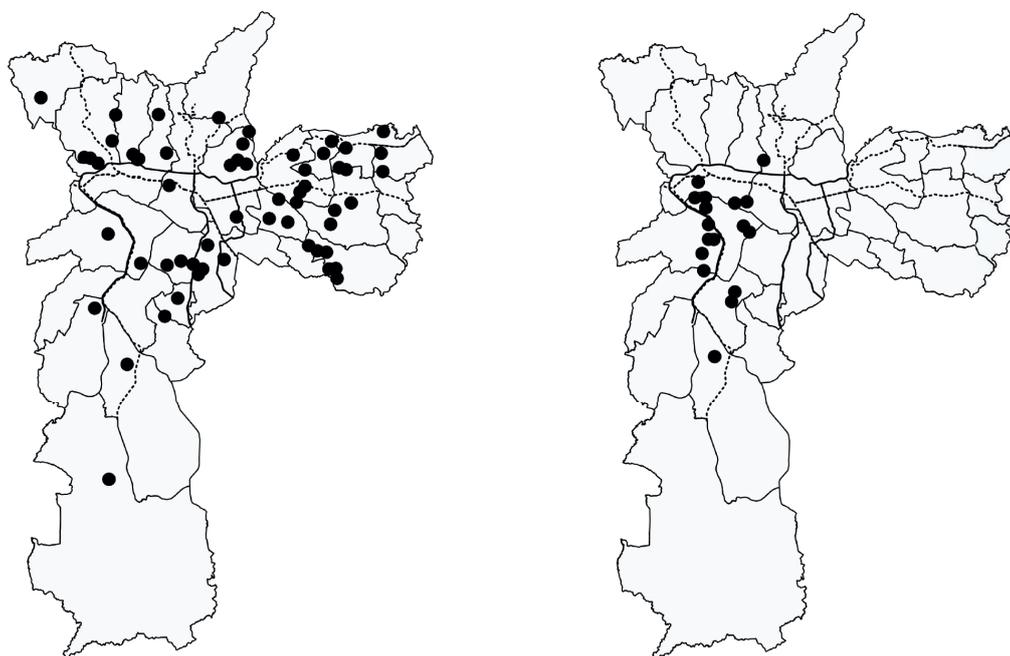
¹¹³ Dimensões mínimas do lote: 10 por 24 metros; a área mínima do lote: 300,00 m²; ocupação máxima do lote: ¼ da área do lote e afastamento mínimo de 18 metros entre as edificações, conforme lei 2.611 de 1923. Os parâmetros foram alterados em 1929 artigo 554 da lei 3.429.

Além das condições de higiene, a relação entre o lote e a edificação estava atrelada ao padrão econômico das habitações. Os bairros de Higienópolis, Avenida Paulista e Campos Elíseos, inseridos na malha xadrez, foram projetados para abrigar os casarões da elite cafeeira. Nos bairros-jardins a companhia loteadora estabeleceu as dimensões mínimas do lote, bem como as regras de uso e ocupação do solo, a fim preservar a baixa ocupação e o padrão do loteamento.

Joseph Stübben (1890, p. 5-8) classificou o padrão dos bairros a partir das relações entre as edificações e os lotes. Assim, as residências isoladas ou de alto padrão possuíam iluminação e ventilação em todas as paredes; as geminadas ou de classe média tinham três faces livres; nos bairros operários era comum as casas que eram agrupadas em um conjunto de três ou mais moradias, com apenas duas fachadas ventiladas (Figura 845).

Os bairros de casas isoladas concentraram-se na região sudoeste, preservando-se as características de baixa ocupação devido às regras registradas em cartório ou gravadas em legislações específicas¹¹⁴. As demais regiões, como indicado abaixo, foram configuradas por lotes de casas agrupadas ou geminadas e, também, por loteamentos industriais nas proximidades das estradas de ferro.

Figura 84 - A ocupação nos lote nos arruamentos com área acima de 0,5km².



1. Agrupadas e semi-agrupadas

2. Isoladas

Fonte: desenho elaborado pela autora a partir da planta Vasp Cruzeiro 1954 e perímetro do loteamento (ARR e AU), fornecidos pela Secretaria de Licenciamento da Prefeitura Municipal de São Paulo (SEL-PMSP).

114 Ver FELDMAN, Sarah (2005) sobre os loteamentos e as legislações urbanísticas de proteção do solo no período entre 1947 e 1972.

O REFLEXO DA LEI 2.611 NO DESENHO DOS LOTEAMENTOS IMPLANTADOS NO PERÍODO ENTRE 1923 E 1957

A grande extensão de terras parceladas na cidade de São Paulo, em especial na década de 1950 fez com que boa parte desses loteamentos fossem concebidos de forma desconectada com o restante do município. Essa falha se deu pela ausência de um plano abrangente e, também, pela falta de diretrizes viárias por parte do setor público. Neste sentido, os setores norte, sul e sudoeste foram beneficiados pelo sistema de avenidas radiais, as quais conectaram a maior parte dos loteamentos daquela região, enquanto as rodovias foram deficientes no sentido leste.

A concepção do desenho viário nos loteamentos também foi fundamental para garantir sua conexão com a cidade e, também, a diversidade de uso nos bairros. Neste sentido, os loteamentos compostos por vias principais ortogonais e radiais atenderam de forma homogênea todo o território, enquanto no traçado orgânico irregular a permeabilidade foi prejudicada devido à irregularidade das avenidas que eram implantadas em regiões montanhosas.

Em muitos loteamentos, sobretudo naqueles localizados em regiões periféricas, as ruas locais foram predominantes. Este modelo desenhou extensos territórios compostos por lotes residenciais, porém desconectados de uma malha geral da cidade, com baixa permeabilidade e pouca diversidade de uso.

A configuração das áreas verdes, provenientes dos loteamentos, na cidade de São Paulo também foi prejudicados pela falta de diretrizes. Assim, estes espaços eram concebidos de forma isolada, alguns seguiram os preceitos das cidades-jardins e outros destinaram a parcela do loteamentos de menor interesse econômico para as áreas verdes.

Quando analisados os loteamentos na escala da quadra e do lote, verificou-se que a lei 2.611 viabilizou a aplicação dos preceitos de higiene defendidos por Freire (1914). Assim, o modelo tradicional da quadra de 100 por 100 metros, com lotes estreitos, foi alterado para as quadras padrão de 60 por 180 metros. As variações deste modelo de quadra ocorreram em situações de loteamentos de traçado geométrico, orgânico irregular ou em bairros com lotes de maiores dimensões, voltados para a classe média e alta.

Além disso, a alteração nas dimensões da quadra conformou lotes de menor profundidade e maior largura. Outro aspecto relevante foi a localização dos loteamentos de acordo com os padrões econômicos na cidade de São Paulo. Assim, aqueles que possuíam lotes de maior porte, os quais receberam as residências isoladas, eram direcionados para a elite paulistana e, por outro lado, aqueles formados por lotes de menores dimensões e casas enfileiradas ou geminadas eram comuns nos bairros de classe média e operária. Os primeiros concentraram-se no setor sudoeste, na região dos loteamentos da Companhia City, e o segundo nas demais regiões da cidade de São Paulo.

Considerações finais

Os efeitos da aprovação da lei 2.611 na cidade de São Paulo interferiram na paisagem urbana através do parcelamento de terrenos que permaneciam intactos devidos aos seus aspectos naturais. As montanhas e as colinas passaram de áreas verdes para lotes urbanizados, com quadras de formato orgânico as quais se acomodavam às curvas de níveis.

A uniformidade das quadras ortogonais, com dimensões padrão de 100 por 100 metros, aos poucos foram substituídas por uma variedade de desenhos, resultantes dos lotes mínimos ou da conformação topográfica. As conexões entre os bairros se tornaram mais eficientes devido ao uso da hierarquia viária e pela diminuição de cruzamentos através da composição de loteamentos com quadras estreitas e alongadas.

A lei de 1923 foi composta por um conjunto de 42 artigos os quais permitiram a ocupação de terrenos até então economicamente inviáveis de serem parcelados. Vale lembrar que o Código de Posturas Municipais de 1886 e a lei 1.666; responsável pelo arruamento da cidade de São Paulo então, possuía um terço dos artigos os quais restringiam-se em determinar o formato e largura das ruas, quadras e áreas verdes.

A lei teve o papel de disciplinar a urbanização do território, mas a ausência de zoneamento permitiu que o setor imobiliário determinasse a divisão geográfica entre os bairros de classe média alta, predominantemente residencial, e os operários nas proximidades das fábricas. A implantação do sistema de transporte ferroviário⁵⁵, na metade do século XIX, e posteriormente as rodovias intermunicipais na metade do século XX potencializou a formação de polos industriais nos seus arredores. Por outro lado, os bairros de classe média e alta eram beneficiados por melhoramentos públicos, como a implantação do sistema rodoviário do Plano de Avenidas que atingiu os bairros das regiões oeste e sul.

No eixo sudoeste formaram-se os bairros de classe média alta, como os bairros de Campos Elíseos, Higienópolis e Avenida Paulista no início do século XIX. Nos anos seguintes, a Companhia City comprou um conjunto de terras nos arredores e nas proximidades do rio Pinheiros (BACELLI, 1982). Estes bairros, independente da lei de arruamento vigente, caracterizaram-se pelos lotes de grandes dimensões que abrigaram os casarões e um urbanismo composto por ruas arborizadas e áreas verdes destinadas ao lazer dos moradores. Os loteamentos do século XIX foram inspirados no urbanismo francês e os do século XX nas cidades-jardins inglesas. A diferença entre eles estava na concepção das quadras, traçado das vias e complexidade das legislações específicas.

A elaboração das regras específicas, a esses bairros seja por meio do registro em cartório ou pela aprovação de leis, garantiram a ocupação predominantemente residencial e maiores áreas verdes (estas permanecem gravados na atual lei de uso de ocupação do solo). Nos bairros de Higienópolis e Avenida Paulista, as regras restringiram-se apenas aos recuos, tendo o processo de verticalização atingido esses bairros a partir da década de 1940 (FELDMAN, 2005; MACEDO, 1995; ROLNIK, 1997; SOMEKH, 2014). Já nos bairros-jardins, principalmente os da Companhia City, as restrições garantiram a baixa ocupação dos lotes e o uso predominantemente residencial (BACELLI, 1982).

Nestes bairros, quando a lei não era exigente o suficiente para garantir o padrão do bairro criava-se outra. Vale destacar que este comportamento do setor imobiliário, o qual procurou manter o padrão social dos moradores, não se diferencia dos atuais, sendo manifestado pela grande quantidade de condomínios fechados que passaram a conformar o desenho da maior parte das cidades brasileiras.

A aprovação da lei de arruamento de 1923 não ocorreu de maneira diferente das leis e decretos específicos dos bairros da elite paulistanos¹⁶. O momento em que se iniciava a discussão coincidiu com as dificuldades que a Companhia City sofreu em empreender o bairro do Pacaembú. Embora localizada no perímetro urbano e vizinho do cobiçado bairro de Higienópolis, teve o parcelamento inviabilizado pela lei de arruamento vigente, nº 1.666 de 1913, que atribuiu ao município todos os custos de execução do sistema viário (SIMÕES, 2016). No caso do Pacaembú, as despesas eram elevadas devido à grande quantidade de movimentação de terra e custos com arrimos, necessários em obras de terrenos com topografia montanhosa.

Neste mesmo período, constatou-se um conjunto de textos de Bouvard (1911), Freire (1911, 1914, 1916 e 1918) e Parker¹⁷(1920) que condenavam a lei 1.666 por fixar a largura mínima do sistema viário em 16 metros. Os argumentos apoiaram-se em exemplos de cidades europeias, as quais permitiam ruas de larguras reduzidas em bairros residenciais e de baixa ocupação. Deste modo, para a revisão da lei de arruamento propunha-se a redução da largura da via de 16 metros para 8 metros, justificando a baixa circulação de veículos em ruas residenciais, e o uso dos recuos para garantir a ventilação e iluminação nas edificações.

A lei de arruamento 2.611 teve sua discussão iniciada através do projeto de lei nº 30 de 1920. Os debates na Câmara Municipal de São Paulo, nos discursos de apresentação do projeto de lei e suas revisões, deram ênfase à redução da largura do leito carroçável, traçados com ruas sinuosas e o papel do loteador para a implantação do sistema viário. Além disso, incorporou os conceitos de hierarquia viária, quadra e lote mínimo abordados por Freire nos textos que trataram da salubridade nas edificações (1914 e 1918).

Os artigos que trataram das regras de uso e ocupação do solo eram semelhantes às regulamentações exigidas pela Companhia City em seus loteamentos. A diferença estava na dimensão mínima dos lotes, uma vez que para a cidade de São Paulo exigia-se o que era considerado mínimo para garantir a salubridade nas moradias e nos loteamentos da City precisava-se o perfil social do bairro. Além disso, nota-se a presença de artigos que remeteram às situações existentes nos loteamentos Jardim América, como aqueles que trataram do fechamento em muretas baixas e das áreas verdes em miolo de quadra.

A lei 2.611 foi criada em um momento em que se discutia o crescimento urbano apoiado em um plano geral que resultou Plano de Avenida de 1930. Neste período iniciou a consolidação do sistema rodoviário e dos loteamentos suburbanos apoiados na conexão através das vias arteriais. O urbanismo francês de casas alinhadas e ruas largas, que norteou o crescimento de São Paulo até o início do século XX, foi substituído pelos bairros suburbanos.

Ainda assim, a divisão espacial entre os bairros de classe média alta e os operários permaneceram. Na

região sudoeste, em ambas as margens do rio Pinheiros, conformaram-se os bairros-jardins de baixa ocupação e nas demais regiões da cidade predominaram os loteamentos formados por ruas locais e lotes mínimos.

Os loteamentos licenciados no período entre 1923 e 1957.

Os 580 loteamentos licenciados, com área acima de 40 mil m², no período entre 1923 e 1957 corresponderam a 12% da área ocupada pela atual cidade de São Paulo¹⁸. Verificou-se que a lei 2.611 modificou a malha urbana e viabilizou o parcelamento em terrenos montanhosos. O resultado da ocupação desses terrenos foi o elevado número de loteamentos de traçado orgânico e de malha irregular.

Nos bairros de classe média e operários, o resultado foi o predomínio de ruas locais e quadras de formato retangular, decorrente do lote mínimo com profundidade de 24 metros. Esses casos foram críticos na região leste da cidade, em que era comum o parcelamento de grandes glebas distantes da região central e conectadas apenas pela estrada de ferro.

A média de arruamentos aprovados ou regularizados por ano foi constante até 1949, de 4 a 5, passando para 40 nos anos entre 1950 e 1954, atingindo 105 em 1955 e 1956 e, posteriormente, declinando para 46 em 1957 (tabela 02). Esses dados podem estar atribuídos aos fatores socioeconômicos, como a industrialização e a imigração, que foram crescentes a partir da década de 1940.

Tabela 2 - Número e área dos loteamentos licenciados por período.

| Período | Loteamentos licenciados | Área (km ²) |
|--------------|-------------------------|-------------------------|
| 1923 a 1930 | 30 | 13 |
| 1931 a 1940 | 45 | 14 |
| 1941 a 1950 | 81 | 36 |
| 1951 a 1957 | 424 | 119 |
| Total | 580 | 182 |

Fonte: elaborada pela autora a partir do perímetro dos loteamentos (ARR e AU), fornecidos pela Secretaria de Licenciamento da Prefeitura Municipal de São Paulo (SEL - PMSP), Croquis Patrimoniais. Disponíveis em: [http:// geosampa.prefeitura.sp.gov.br/](http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/).

O elevado número de loteamentos licenciados coincidiu com a implementação de legislações que favoreceram o mercado imobiliário. No âmbito federal, o decreto-lei 58 de 1937 facilitou o acesso à compra de terreno a partir do registro do imóvel e as vendas a prestação. Já nas políticas do governo de São Paulo, a partir de 1942 adotou-se a lei do inquilinato, congelando o preço dos aluguéis e motivando a compra de imóveis. Na década de 1950, o município de São Paulo simplificou o procedimento de aprovação dos projetos de arruamento e em 1953, por meio da lei 4.371, as ruas particulares transformaram-se em vias públicas.

A grande quantidade de loteamentos, aprovados no período entre 1923 e 1957, também pode ser atribuída

aos 391 arruamentos com área inferior a 0,25 km² que foram abertos pelos proprietários particulares. Mesmo assim, os 77 loteamentos com área acima de 0,5 km², bem menos numerosos, corresponderam a 56% da área ocupada por aqueles implantados neste período. Sendo assim, os 44% restantes pertenceram aos 503 loteamentos de extensão inferior à mencionada. Nas regiões sudoeste e leste predominaram os loteamentos de maior porte, enquanto nas zonas norte e sul foram implantados em menor quantidade.

Ainda assim, a retificação do rio Pinheiros configurou um eixo de desenvolvimento de loteamentos “bairros-jardins” e de grande porte, com área acima de 0,5 km², e promovido pelas empresas. A região leste, por outro lado, também registrou um elevado número de loteamentos que ocuparam grandes parcelas de terra os quais se acomodaram no entorno da estrada de ferro Central do Brasil. Os loteamentos eram destinados à classe média e operária e foram implantados por empresas e por particulares.

A lei 2.611 alterou a paisagem urbana de São Paulo, viabilizando a ocupação dos morros e vales. A contradição entre a lei que foi inspirada nas cidades-jardins inglesas e aquela que permitiu a urbanização de terrenos atualmente considerados inapropriados para o parcelamento de terras ocorreu pela pressão do setor privado e pela falta de um planejamento urbano atrelado às políticas habitacionais.

Infelizmente, o empenho dos governos em estimular a comercialização da casa própria não foi acompanhado pelo planejamento da atuação dos loteadores na cidade. Neste sentido, resultou em um elevado número de loteamentos em um curto período e a conformação de duas cidades de características distintas. As áreas beneficiadas pelos investimentos urbanos apoiados no Plano de Avenidas e as regiões periféricas, conformadas por territórios sem infraestrutura mínima.

Referências

ANDRADE, Carlos Monteiro de. **Barry Parker. Um arquiteto inglês na cidade de São Paulo.** 1998. 526 f. Tese (Doutorado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Universidade de São Paulo, São Paulo.

AMARAL, Antônio Barreto do Amaral. **O bairro de Pinheiros. História dos bairros de São Paulo.** São Paulo: Prefeitura do Município de São Paulo, Secretaria Municipal de Cultura, Departamento de Patrimônio Histórico, Divisão do Arquivo Histórico, 1982.

ARAÚJO LOPES, Maria Ester de. **Conhecer os bairros-jardins paulistanos confinados nos arquivos: o caso do Jardim América.** 2016. 338 f. Dissertação (Mestrado) - Universidade Estadual de Campinas, Campinas.

BACELLI, Roney. **Jardim América. História dos bairros de São Paulo.** São Paulo: Prefeitura do Município de São Paulo, Secretaria Municipal de Cultura, Departamento de Patrimônio Histórico, Divisão do Arquivo Histórico, volume 20, 1982.

BARRO, Máximo; BACELLI, Roney. 1979. **Ipiranga. História dos bairros de São Paulo.** v. 14. São Paulo: Prefeitura do Município de São Paulo, Secretaria Municipal de Cultura, Departamento de Patrimônio Histórico, Divisão do Arquivo Histórico, 1979.

BARTALANI, Vladimir. **Parques públicos municipais de São Paulo: a ação da municipalidade no provimento de áreas verdes de recreação.** 1999. 302 f. Tese (Doutorado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Universidade de São Paulo, São Paulo.

BENCHIMOL, Jaime Larry. **Pereira Passos: um Haussmann Tropical. A renovação urbana da cidade do Rio de Janeiro no início do século XX.** 1. ed. v. 11. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, 1992.

BERARDI, Maria Helena Petrillo. **História dos bairros de São Paulo. Santo Amaro.** 2 ed. São Paulo: Prefeitura do Município de São Paulo, Secretaria Municipal de Cultura, Departamento de Patrimônio Histórico, Divisão do Arquivo Histórico, volume 4, 1981.

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.

BONFATO, Antonio Carlos. **Macedo Vieira. Ressonâncias do modelo cidade-jardim.** São Paulo: Editora SENAC São Paulo, 2008.

BRUNELLI, Aideli S. Urbani; KARRUZ, Ana Paula; LIMA, Dilze Onilda de; MACHADO, Fernando T. H. F.; OKRENT, Krystyna; BOSISIO, Liliana Maria Migliano; GUMAUSKAS, Lina Angélica Maria; SOBRAL, Roseli; LINS, Simone de Melo; SANTOS, Solange Rainone dos. **História dos bairros de São Paulo. Barra Funda.** São Paulo: Prefeitura do Município de São Paulo, Secretaria Municipal de Cultura, Departamento de Patrimônio Histórico, Divisão do Arquivo Histórico, volume 29, 2006.

CALABI, Donatella. **História do Urbanismo Europeu.** 1 ed. São Paulo: Editora Perspectiva S.A., 2015.

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

CHOAY, Françoise. **O Urbanismo.** 5 ed. São Paulo: Editora Perspectiva, 2002.

COSTA, Oswaldo Antônio Ferreira Costa. **Presença e permanência do ideário da cidade-jardim em São Paulo: o bairro do Pacaembu**. 2014. 267 f. Dissertação (Mestrado) - Universidade Presbiteriana Mackenzie. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, São Paulo.

COSTA, Luiz Augusto Maia. **Victor da Silva Freire: a vida, as ideias e as ações de urbanista paulistano de primeira hora - 1869-1951**. Caderno de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Mackenzie, São Paulo, v.11, n.2, 2011. Disponível em: <<http://editorarevistas.mackenzie.br/index.php/cpgau/article/viewFile/6066/4375>> Acesso em: 27 de ago. 2017.

DERTÔNIO, Hilário. **O bairro do Bom Retiro. História dos bairros de São Paulo**. São Paulo: Prefeitura do Município de São Paulo, Secretaria Municipal de Cultura, Departamento de Patrimônio Histórico, Divisão do Arquivo Histórico, volume 9, 1971.

DOREA, Augusta Garcia Rocha. **Aclimação. História dos bairros de São Paulo**. São Paulo: Prefeitura do Município de São Paulo, Secretaria Municipal de Cultura, Departamento de Patrimônio Histórico, Divisão do Arquivo Histórico, 1982.

E.G. BENTELEY, LL.B., and S. POINT TAYLOR, A.R.I.A. **A practical guide in the preparation of town planning schemes**. London: George Phipps & Son. Ltd., 1911.

FELDMAN, Sarah. **Planejamento e zoneamento: São Paulo, 1947-1972**. São Paulo: EdUSP, 2005.

GROSTEIN, Marta Dora. **A cidade clandestina os ritos e os mitos. O papel da “irregularidade” na estruturação do espaço urbano no município de São Paulo. 1900-1987**. 1987. 613f. Tese de (Doutorado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Universidade de São Paulo, São Paulo.

HOWARD, Ebenezer. **Cidades Jardim de amanhã**. São Paulo: HUCITEC, 1996.

HOMEM, Maria Cecília Naclério. **Higienópolis. Grandeza e decadência de um bairro paulistano. História dos bairros de São Paulo**. São Paulo: Prefeitura do Município de São Paulo, Secretaria Municipal de Cultura, Departamento de Patrimônio Histórico, Divisão do Arquivo Histórico, volume 17, 1980.

KAWAI, Célia Seri. **Os loteamentos de traçado orgânico realizados no município de São Paulo na primeira metade do século XX**. 2000. 172f. Dissertação (mestrado) – Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo, São Paulo.

KLIASS, Rosa Grena. **A Evolução dos Parques Urbanos na Cidade de São Paulo**. 1989. Dissertação (mestrado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Universidade de São Paulo, São Paulo.

LANGENBUCH, Juergen Richard. **Estruturação da grande São Paulo**. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia. Departamento de Documentação e Divulgação Geográfica e Cartográfica, 1971.

LEME, Maria Cristina da Silva (Coord.). **Urbanismo no Brasil - 1895-1965**. São Paulo: Editora Studio Nobel, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, Fundo para Pesquisa Ambiental, 1999.

MACEDO, Silvio. **Espaços Livres**. Paisagem Ambiente: ensaios. n.7, p.15-56, 1995.

_____. **O ensino de paisagismo na FAUSP e a figura de Miranda Magnoli**. Paisagem Ambiente: ensaios. n.21, p.23-54, 2006.

- MASCARÓ, Juan Luis. **Loteamentos urbanos**. 2. ed. Porto Alegre: Masquatro, 2005.
- MASAROLO, Pedro Domingos. **O bairro de Vila Mariana. História dos bairros de São Paulo**. São Paulo: Prefeitura do Município de São Paulo, Secretaria Municipal de Cultura, Departamento de Patrimônio Histórico, Divisão do Arquivo Histórico, volume 3, 1970.
- MILLER, Mervyn. **Barry Parker: Before and after Jardim América**. São Paulo: In: 15th IPHS Conference, 2012
- MONBEIG, Pierre. **Aspectos geográficos do crescimento de São Paulo**. Boletim Geográfico, p. 139-153, 1954.
- MORSE, Richard M. **Formação histórica de São Paulo**. São Paulo: Difel., 1970.
- NESTI, Oreste. **Jardim Paulista. A cidade e o Bairro**. São Paulo: Editora João Scortecci, 1992.
- OSELLO, Marcos Antonio. **Planejamento Urbano em São Paulo (1899 – 1961): introdução ao estudo dos planos e realizações**. 1983. Dissertação (mestrado) - Faculdade Getúlio Vargas, São Paulo.
- PANERAI, Philippe; CASTEX, Jean; DEPAULE, Jean-Charles. **Formas Urbanas: a dissolução da quadra**. Porto Alegre: Bookman Editora, 2013.
- PURDON, Charles Benjamin. **The Garden City: a study in the development of a modern town**. London: J. M. Dent & Sons Ltd, 1913.
- RESENDE, Adriana. **História dos bairros paulistanos - Campos Elíseos**. Disponível em: http://almanaque.folha.uol.com.br/bairros_campos_eliseos.htm (acesso 13 de julho de 2017).
- REIS FILHO, Nestor Goulart. **São Paulo e outras cidades. Produção social e degradação dos espaços urbanos**. São Paulo: HUCITEC, 1994.
- ROLNIK, Raquel. **A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo**. São Paulo: Studio Nobel, 1997.
- SANTOS, Wanderley dos. **História dos bairros de São Paulo: Lapa**. São Paulo: Divisão do Arquivo Histórico do Departamento do Patrimônio Histórico da Secretaria Municipal de Cultura da Prefeitura do Município de São Paulo, 1980.
- SEGAWA, Hugo. **Prelúdio da Metrópole. Arquitetura e Urbanismo em São Paulo na passagem do século XIX ao XX**. 2 ed. São Paulo: Editora Ateliê Editorial, 2004.
- SIMÕES JUNIOR, José Geraldo. **O Setor de Obras Públicas. As Origens do Urbanismo na Cidade de São Paulo**. 1990. 90 f. Dissertação (Mestrado) - Fundação Getúlio Vargas Escola de Administração de Empresas de São Paulo, São Paulo.
- _____. Town Planning Conference, Londres, 1910. Intercâmbios internacionais nos primórdios do urbanismo moderno e seus reflexos no Brasil. *Arquitextos*, São Paulo, ano 15, n. 170.01, Vitruvius, jul. 2014. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/15.170/5272> (acesso 27 de agosto de 2017).
- _____. **Os projetos para o bairro do Pacaembu e o debate urbanístico em São Paulo**. Caderno de Pós-Graduação de Arquitetura e Urbanismo, São Paulo, v. 16, n.2, p. 1-31, 2016.

SOMEKH, Nadia. **A cidade vertical e o urbanismo modernizador**. 2. ed. São Paulo: Editora Mackenzie e Romano Guerra Editora, 2014.

STÜBBEN, Hermann Josef. **Der Städtebau**. Stuttgart: A. Kröner, 1907. Disponível em: <https://archive.org/details/derstdtebauoostgoog/page/n6> (acesso agosto de 2017).

TOLEDO, Benedito Lima de. **São Paulo: três cidades em um século**. 2ed. São Paulo: Editora Livraria Duas Cidades, 1983.

TORRES, Maria Celestina Teixeira Mendes. **O bairro do Brás. Histórias dos bairros de São Paulo**. São Paulo: Prefeitura do Município de São Paulo, Secretaria Municipal de Cultura, Departamento do Patrimônio Histórico, Divisão do Arquivo Histórico, 1985.

_____. **O bairro de Santana. Histórias dos bairros de São Paulo**. São Paulo: Prefeitura do Município de São Paulo, Secretaria Municipal de Cultura, Departamento do Patrimônio Histórico, Divisão do Arquivo Histórico, 1970.

UNWIN, Raymond. **Town planning in practice: An introduction to the art of designing cities and suburbs**. TF Unwin, 1909.

_____. F.R.I.B.A. **Nothing Gained by Overcrowding**. London: P. S. King & Son, 1912.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincon Institute, 2001.

WHITEHAND, J. W. R. **British urban morphology: the Conzenian tradition**. *Urban Morphology*, v. 5, n. 1, p. 103-109, 2001.

WILHEIN, Jorge. **São Paulo Metrópole 65**. São Paulo: Corpo e Alma do Brasil. Difusão Européia do Livro, 1965.

WOLFF, Sílvia Ferreira Santos. **Jardim América: o primeiro bairro-jardim de São Paulo e sua arquitetura**. São Paulo: EdUSP, 2000.

Legislações

SÃO PAULO. **Resolução n. 62, de 31 de maio de 1875. Código de Posturas da Câmara Municipal da Imperial Cidade de São Paulo**. São Paulo, SP: Câmara Municipal da Imperial Cidade de São Paulo. Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/resolucao/1875/resolucao-62-31.05.1875.html>. Acesso em: 15 mar. 2017.

SÃO PAULO. **Lei n. 0, de 6 de outubro de 1886. Código de Posturas Municipais de 1886**. São Paulo, SP: Câmaras Municipais. Disponível em: <http://documentacao.saopaulo.sp.leg.br/iah/fulltext/leis/LCP-1886.pdf>. Acesso em: 24 mar. 2017.

SÃO PAULO. **Lei n. 111, de 21 de setembro de 1894. Regula o systema de edificações na Avenida Paulista**. São Paulo, SP: Câmara Municipal de São Paulo. Disponível em: <http://documentacao.saopaulo.sp.leg.br/iah/fulltext/leis/L111.pdf>. Acesso em: 11 mar. 2017.

SÃO PAULO. **Lei n. 355, de 3 de junho de 1898. Especifica o modo de edificar nas avenidas Hygienopolis e Itatiaia**. São Paulo, SP: Câmara Municipal de São Paulo. Disponível em: <http://documentacao.saopaulo.sp.leg.br/iah/fulltext/leis/L355.pdf>. Acesso em: 11 mar. 2017.

SÃO PAULO. **Lei n. 1.193, de 9 de março de 1909. Dispõe sobre abertura de novas ruas.** São Paulo, SP: Câmara Municipal de São Paulo. Disponível em: <http://documentacao.saopaulo.sp.leg.br/iah/fulltext/leis/L1193.pdf>. Acesso em: 15 mar. 2017.

SÃO PAULO. **Lei n. 1.666, de 26 de março de 1913. Dispõe sobre a abertura de ruas, avenidas ou praças.** São Paulo, SP: Câmara Municipal de São Paulo. Disponível em: <http://documentacao.saopaulo.sp.leg.br/iah/fulltext/leis/L1666.pdf>. Acesso em: 15 mar. 2017.

SÃO PAULO. **Ato n. 669, de 5 de março de 1914. Regulamenta as leis ns. 220 de março de 1896, e 424, de 22 de setembro de 1897, e dá instruções sobre embargos municipais de obras, demolições e sobre multas.** São Paulo, SP: Câmara Municipal de São Paulo. Disponível em: <http://documentacao.saopaulo.sp.leg.br/iah/fulltext/actos/Ao669-1914.pdf>. Acesso em: 15 mar. 2017.

SÃO PAULO. **Ato n. 702, de 15 de julho de 1914. Dá denominação a novas ruas abertas na Villa America, da Alameda Nova Tupy para baixo, e dá outras providências.** São Paulo, SP: Câmara Municipal de São Paulo. Disponível em: <http://documentacao.saopaulo.sp.leg.br/iah/fulltext/actos/Ao702-1914.pdf>. Acesso em: 15 mar. 2017.

SÃO PAULO. **Ato 769, de 14 de junho de 1915. Regulamenta a lei 1.666, de 26 de março de 1913, e as disposições legais referentes a vias públicas por essa lei não revogadas.** São Paulo, SP: Câmara Municipal de São Paulo. Disponível em: <http://www.saopaulo.sp.leg.br/iah/fulltext/actos/Ao769-1915.pdf>. Acesso em: 15 mar. 2017.

SÃO PAULO. **Ato n. 1.016, de 11 de dezembro de 1916. Aceita ruas abertas na Villa America.** São Paulo, SP: Câmara Municipal de São Paulo. Disponível em: <http://documentacao.saopaulo.sp.leg.br/iah/fulltext/actos/A1016-1916.pdf>. Acesso em: 15 mar. 2017.

SÃO PAULO. **Decreto n. 2.918, de 09 de abril de 1918. Dá execução ao Código Sanitário do Estado de São Paulo.** São Paulo, SP: Estado de São Paulo. Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/decreto/1918/decreto-2918-09.04.1918.html>. Acesso em: 15 mar. 2017.

SÃO PAULO. **Lei n. 2.332, de 9 de novembro de 1920. Estabelece o “Padrão Municipal”, para as construções particulares do Município.** São Paulo, SP: Câmara Municipal de São Paulo. Disponível em: <http://documentacao.saopaulo.sp.leg.br/iah/fulltext/leis/L2332.pdf>. Acesso em: 15 mar. 2017.

SÃO PAULO. **Ato n. 1.458, de 08 de julho de 1920. Aceita e dá denominação a diversas ruas abertas no Alto da Lapa.** São Paulo, SP: Câmara Municipal de São Paulo. Disponível em: <http://documentacao.saopaulo.sp.leg.br/iah/fulltext/actos/A1458-1920.pdf>. Acesso em: 15 mar. 2017.

SÃO PAULO. **Lei n. 3.326, de 7 de julho de 1929. Autoriza a Prefeitura a receber da City of San Paulo Improvements and Freehold Land Cy., diversas áreas de terrenos que constituem vinte e uma ruas e uma praça abertas no local denominado “Bella Alliança”, no Alto da Lapa.** São Paulo, SP: Câmara Municipal de São Paulo. Disponível em: <http://documentacao.saopaulo.sp.leg.br/iah/fulltext/leis/L3326.pdf>. Acesso em: 15 mar. 2017.

SÃO PAULO. **Lei n. 2.611, de 20 de junho de 1923. Proíbe a abertura de vias de comunicação, em qualquer perímetro do município, sem previa licença da Prefeitura.** São Paulo, SP: Câmara Municipal de São Paulo. Disponível em: <http://documentacao.saopaulo.sp.leg.br/iah/fulltext/leis/L2611.pdf>. Acesso em: 15 mar. 2017.

SÃO PAULO. **Lei n. 2.249, de 27 de novembro de 1927. Concede favores à The São Paulo Tramway**

Light and Power Company Limited. São Paulo, SP: Estado de São Paulo. Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei/1927/lei-2249-27.12.1927.html>. Acesso em: 15 mar. 2017.

SÃO PAULO. **Lei n. 3.427, de 19 de novembro de 1929. Código de Obras Arthur Saboya.** São Paulo, SP: Câmara Municipal de São Paulo. Disponível em: <http://documentacao.saopaulo.sp.leg.br/iah/fulltext/leis/L3427.pdf>. Acesso em: 15 de mar. 2017.

SÃO PAULO. **Lei n. 2.689, de 4 de abril de 1924. Dispõe sobre a pavimentação da cidade.** São Paulo, SP: Câmara Municipal de São Paulo. Disponível em: <http://documentacao.saopaulo.sp.leg.br/iah/fulltext/leis/L2689.pdf>. Acesso em: 15 de mar. 2017.

SÃO PAULO. **Lei n. 3.008, de 28 de outubro de 1926. Orça a receita e fixa a despesa do Município de São Paulo para o exercício de 1927.** São Paulo, SP: Câmara Municipal de São Paulo. Disponível em: <http://documentacao.saopaulo.sp.leg.br/iah/fulltext/leis/L3008.pdf>. Acesso em: 15 de mar. 2017.

SÃO PAULO. **Lei n. 3.108, de 28 de outubro de 1927. Orça a receita e fixa a despesa do Município de São Paulo para o exercício de 1927.** São Paulo, SP: Câmara Municipal de São Paulo. Disponível em: <http://documentacao.saopaulo.sp.leg.br/iah/fulltext/leis/L3108.pdf>. Acesso em: 15 de mar. 2017.

SÃO PAULO. **Ato n. 304, de 4 de fevereiro de 1932. Modifica algumas disposições do Ato n. 129, de 21 de março de 1931, e dá outras providências.** São Paulo, SP: Câmara Municipal de São Paulo. Disponível em: <http://documentacao.saopaulo.sp.leg.br/iah/fulltext/atosgovernoprovisorio/AGP0304-1932.pdf>. Acesso em: 15 de mar. 2017.

SÃO PAULO. **Ato n. 663, de 10 agosto de 1934. Aprova a consolidação do Código de Obras “Arthur Saboya”, (Lei 3.427, de 19 de novembro de 1929) abrangendo todas as disposições constantes de Leis e Atos, em vigor nesta data, referentes a construções, arruamentos, etc.** São Paulo, SP: Câmara Municipal de São Paulo. Disponível em: <http://documentacao.saopaulo.sp.leg.br/iah/fulltext/atosgovernoprovisorio/AGP0663-1934.pdf>. Acesso em: 15 de mar. 2017.

SÃO PAULO. **Decreto-lei n. 99, de 13 de junho de 1941. Regulamenta as construções no bairro do Jardim América.** São Paulo, SP: Câmara Municipal de São Paulo. Disponível em: <http://documentacao.saopaulo.sp.leg.br/iah/fulltext/decretoslei/DLEI0099-1941.pdf>. Acesso em: 15 de mar. 2017.

SÃO PAULO. **Lei n. 4.371, de 17 abril de 1953. Dispõe sobre a oficialização de logradouros.** São Paulo, SP: Câmara Municipal de São Paulo. Disponível em: <http://documentacao.saopaulo.sp.leg.br/iah/fulltext/leis/L4371.pdf>. Acesso em: 15 de mar. 2017.

SÃO PAULO. **Lei n. 4.505, de 25 de junho de 1954. Dispõe sobre abertura de ruas e dá outras providências.** São Paulo, SP: Câmara Municipal de São Paulo. Disponível em: <http://documentacao.saopaulo.sp.leg.br/iah/fulltext/leis/L4505.pdf>. Acesso em: 15 de mar. 2017.

SÃO PAULO. **Lei n. 5.261, de 04 de julho de 1957. Estabelece coeficiente de aproveitamento de lotes, densidade demográfica, área mínima de lote por habitação e área mínima de espaços livres, e dá outras providências.** São Paulo, SP: Câmara Municipal de São Paulo. Disponível em: <http://documentacao.saopaulo.sp.leg.br/iah/fulltext/leis/L5261.pdf>. Acesso em: 15 de mar. 2017.

SÃO PAULO. **Lei n. 7.805, de 01 de novembro de 1972. Dispõe sobre o parcelamento, uso e ocupação do solo do Município, e dá outras providências.** São Paulo, SP: Câmara Municipal de São Paulo. Disponível em: <http://documentacao.saopaulo.sp.leg.br/iah/fulltext/leis/L7805.pdf>. Acesso em: 15 de mar. 2017.

Periódicos e jornais

ALBUQUERQUE, Alexandre de. As Novas Avenidas de São Paulo. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 01. dez. 1910, p. 3.

CINTRA, João Florence de Ulhoa; MAIA, Francisco Prestes. Projeto de uma avenida circular constituindo perímetro de irradiação. **Boletim do Instituto de Engenharia**, São Paulo, v. V, n. 20 a 24, 1923 – 1924, p.331-336.

_____. Um problema actual. Os grandes melhoramentos de São Paulo. **Boletim do Instituto de Engenharia**, São Paulo, v. VI, n. 25 a 34, 1924 – 1926, p.121-132.

FREIRE, Victor da Silva. Melhoramentos da Cidade - Projecto da Prefeitura. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 4 jan. 1911a, p. 3.

_____. Melhoramentos de S. Paulo. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 22 fev. 1911b, p.3.

_____. Melhoramentos de S. Paulo. Feição estética. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 25 fev. 1911c, p.3.

_____. Melhoramentos de S. Paulo. Ponto de vista da Salubridade. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 6 mar. 1911d, p.3.

_____. Melhoramentos de S. Paulo. O Problema administrativo. **O Estado de S. Paulo**, 9 mar. 1911e, p.3.

_____. A Cidade Salubre. **Revista Politécnica**, v. 8, n. 48. São Paulo, 1914.

_____. A Planta de Belo Horizonte (A propósito da Cidade Salubre). **Revista Politécnica**, v. 52, n. 52. São Paulo, 1916.

_____. **Boletim do Instituto de Engenharia**. São Paulo, fev. de 1918.

FOLGATO, Marisa. Da fábrica de chocolate nasceu uma vila. **Jornal do Comércio**, São Paulo, 2010.

INSTITUTO CULTURAL ITAÚ. **Cadernos Cidades de São Paulo: Campos Elíseos**. ICI, 1995.

LIBERALLI, Frederico Augusto. Obras Municipais (1 ° questão da 4° Seção do Congresso de Engenharia e Indústria de 1900). **Revista Clube de Engenharia**, n. 1, IV série. Rio de Janeiro, 1900.

MELLO, Luiz Anhaia. Problemas de urbanismo - mais uma contribuição para o calçamento. **Revista Politécnica**, São Paulo, v. 14, n. 83, jun. 1927, p. 345-365.

Uma Obra Grandiosa. Plano gigantesco - Transformação completa de São Paulo - No Congresso. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 15 nov. 1910, p.4.

Arquivos da Câmara Municipal de São Paulo

SÃO PAULO. Atas da Câmara da Cidade de São Paulo. **Projeto de lei ns. 16 e 25**. São Paulo, SP: Câmara da Cidade de São Paulo, v. 79, 1894, p. 130 - 131. Disponível em: <http://busca.saopaulo.sp.leg.br/docs/Volumes/at1894.pdf>. Acesso em: jun. 2017.

SÃO PAULO. Prefeitura do Município. **OF0002-1911**. São Paulo: Prefeitura do Município, 19 maio 1911. Disponível em: <http://documentacao.saopaulo.sp.leg.br/iah/fulltext/documentoshistoricos/OF0002-1911.pdf>. Acesso em: março, 2019.

SÃO PAULO. Atas da Câmara da Cidade de São Paulo. **Parecer das comissões de Obras e de Justiça n. 4**. São Paulo, SP: Câmara da Cidade de São Paulo, v. 82, 1897, p. 34. Disponível em: <http://busca.saopaulo.sp.leg.br/docs/Volumes/at1897.pdf>. Acesso em: março, 2017.

SÃO PAULO. Atas da Câmara da Cidade de São Paulo. **Resolução n. 8**. São Paulo, SP: Câmara da Cidade de São Paulo, 1911, p. 223. Disponível em: <http://busca.saopaulo.sp.leg.br/docs/Volumes/an1911.pdf>. Acesso em: março, 2017.

SÃO PAULO. **Ofício 1.156**, de 26 de setembro de 1913. São Paulo, SP: Câmara Municipal de São Paulo.

SÃO PAULO. Atas da Câmara Municipal da Cidade de São Paulo. **Projeto de lei n. 30**. São Paulo, SP: Câmara da Cidade de São Paulo, 1920, p. 324 - 329. Disponível em: <http://busca.saopaulo.sp.leg.br/docs/Volumes/an1920.pdf>. Acesso em: 05 mar. 2017.

SÃO PAULO. Atas da Câmara Municipal da Cidade de São Paulo. **Parecer n. 19 e n. 75**. São Paulo, SP: Câmara da Cidade de São Paulo, 1923, p. 118 - 127 e 476 - 529. Disponível em: <http://busca.saopaulo.sp.leg.br/docs/Volumes/an1923.pdf>. Acesso em: março, 2017.

Anúncios de Jornais

LEITE, Aristides; RAMALHO, Cesario. Já vendemos 500.00 m. q. de terrenos na “Villa Pompeia”. **O Estado de São Paulo**, São Paulo, 05 abr. 1914, p. 20. Disponível em: <https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19140405-12889-nac-0020-999-20-clas>. Acesso em: 01 set. 2017.

WAINSTEIN & COMP. Temos batido o record da venda de terrenos por lotes, desde que S. Paulo existe. **O Estado de São Paulo**, São Paulo, 07 abr. 1918, p. 12. Disponível em: <https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19180407-14344-nac-0012-999-12-not>. Acesso em: 01 set. 2017.

COMPANHIA CITY. Alto da Lapa. Início das Vendas. **O Estado de São Paulo**, São Paulo, 04 out. 1921, p. 1. Disponível em: <https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19211004-15604-nac-0001-999-1-not/tela/fullscreen>. Acesso em: 01 set. 2017.

C. TERRITORIAL PAULISTA. Indianópolis Terrenos em prestações. **O Estado de São Paulo**, São Paulo, 07 set. 1922, p.21. Disponível em: <https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19220907-15935-nac-0021-999-21-clas>. Acesso em: 01 set. 2017.

RESENDE & C. Bosque da Saúde. **O Estado de São Paulo**, São Paulo, 10 fev. 1924, p.1. Disponível em: <https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19240210-16449-nac-0001-999-01-not>. Acesso em: 01 set. 2017.

GONÇALVES, F. Rolim; SOARES, Claudio Monteiro. Nova Manchester. A grande cidade do trabalhador. **O Estado de São Paulo**, São Paulo, 8 fev. 1925, p.1. Disponível em: <https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19250208-16788-nac-0001-999-01-not>. Acesso em: 01 set. 2017.

CITY OF SAN PAULO IMPROVEMENTS & FREEHOLD LAND CO. LTD. Alto dos Pinheiros. O bairro de maior futuro na Paulicéia. **O Estado de São Paulo**, São Paulo, 06 nov. 1927, p. 3. Disponível em: <https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19271106-17765-nac-0003-999-3-not>. Acesso em: 01 set. 2017.

CITY OF SAN PAULO IMPROVEMENTS & FREEHOLD LAND CO. LTD. Pacaembú. O bairro aristocrático por excellencia. É o único. **O Estado de São Paulo**, São Paulo, 20 nov. 1927, p. 3. Disponível em: <https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19271120-17777-nac-0003-999-3-not>. Acesso em: 01 set. 2017.

COMPANHIA PARQUE DA VARZEA DO CARMO. Dos terrenos atualmente à venda. Estes proporcionam inteira satisfação sob todos os aspectos. Vila Helena. **O Estado de São Paulo**, São Paulo, 29 abr. 1928, p. 1. Disponível em: <https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19280429-17913-nac-0001-999-1-not>. Acesso em: 01 set. 2017.

COMPANHIA PARQUE DA VARZEA DO CARMO. Um dos Fatores dos Progresso de São Paulo. Villa Helena. **O Estado de São Paulo**, São Paulo, 10 jun. 1928, p. 8. Disponível em: <https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19280610-17949-nac-0008-999-8-not>. Acesso em: 01 set. 2017.

CIDADE JARDIM. Cidade Jardim – o Jardim da Cidade. **O Estado de São Paulo**, São Paulo, 26 ago. 1928, p. 1. Disponível em: <https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19280826-18015-nac-0001-999-1-not>. Acesso em: 01 set. 2017.

AUTO-ESTRADAS. Compre terrenos no Planalto Paulista. **O Estado de São Paulo**, São Paulo, 28 out. 1928, p. 1. Disponível em: <https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19281028-18069-nac-0001-999-1-not>. Acesso em: 01 set. 2017.

AUTO-ESTRADAS. Realizações. Interlagos Cidade Satélite da Capital. Anteprojeto da primeira secção. **O Estado de São Paulo**, São Paulo, 27 ago. 1938, p. 1. Disponível em: <https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19380827-21135-nac-0001-999-1-not>. Acesso em: 01 set. 2017.

Campos de Jordão em São Paulo. **O Estado de São Paulo**, São Paulo, 11 dez. 1938, p. 1. Disponível em: <https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19381211-21225-nac-0001-999-01-not>. Acesso em: 01 set. 2017.

GONÇALVES, F. Rolim. Nova Manchester. Transporte fácil perto de sua fábrica. **O Estado de São Paulo**, São Paulo, 05 mar. 1939, p. 28. Disponível em: <https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19390305-21296-nac-0028-999-28-clas>. Acesso em: 01 set. 2017.

IMOBILIÁRIA E COMERCIAL LTDA. Comprei este terreno quanto estava uma ninharia... Hoje vale uma fortuna! **O Estado de São Paulo**, São Paulo, 12 mai. 1946, p. 27. Disponível em: <https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19460512-21778-nac-0027-999-27-clas>. Acesso em: 01 set. 2017.

AUTO-ESTRADAS. São Paulo Residencial cresce rumo a Interlagos. **O Estado de São Paulo**, São Paulo, 07 nov. 1946, p. 1. Disponível em: <https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19461107-21926-nac-0001-999-1-not>. Acesso em: 01 set. 2017.

CAMARGO CORRÊA S.A. Jardim São Bento. **O Estado de São Paulo**, São Paulo, 19 set. 1948, p. 33. Disponível em: <https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19480919-22498-nac-0033-999-33-clas>. Acesso em: 01 set. 2017.

CASA BANCÁRIA PREDIAL E FIADORA A. E. CARVALHO & CIA. Cidade Patriarca (O Jardim América do Brás). **O Estado de São Paulo**, São Paulo, 22 mar. 1949, p.16. Disponível em: <https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19490322-22651-nac-0016-999-16-not>. Acesso em: 01 set. 2017.

CASA BANCÁRIA PREDIAL E FIADORA A. E. CARVALHO & CIA. Cidade Patriarca. **O Estado de São Paulo**, São Paulo, 24 dez. 1949, p.7. Disponível em: <https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/>

19491224-22887-nac-0007-999-7-not. Acesso em: 01 set. 2017.

NOVO MUNDO INVESTIMENTOS LTDA. Mais um passo à frente no setor de prestações. Parque São Domingos. **O Estado de São Paulo**, São Paulo, 08 jun. 1952, p. 7. Disponível em: <https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19520608-23641-nac-0007-999-7-not>. Acesso em: 01 set. 2017.

IMOBILIÁRIA E CONTRUTORA ARICANDUVA S.A. Lançamento que orgulha S. Paulo... Gleba “B” no Jardim Leonor. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 30 nov. 1952, p.17. Disponível em: https://acervo.folha.com.br/leitor.do?numero=29392&anchor=4628971&origem=busca&_mather=ed64bf49f8dec55&pd=8af8a45932e59c2f44509aeea2aef99c. Acesso em: 01 set. 2017.

SEVERO E VILLARES S.A. Congratulamos nos com Anaconda. **O Estado de São Paulo**, São Paulo, 03 mai. 1955, p.9. Disponível em: <https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19550503-24535-nac-0009-999-9-not>. Acesso em: 01 set. 2017.

SEVERO E VILLARES S.A. O Centro Industrial Jaguaré acolhe mais uma grande indústria. **O Estado de São Paulo**, São Paulo, 07 mai. 1955, p.9. Disponível em: <https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19550507-24539-nac-0009-999-9-not>. Acesso em: 01 set. 2017.

COMPANHIA IMOBILIÁRIA MORUMBY. Jardim Morumby. **O Estado de São Paulo**, São Paulo, 11 set. 1955, p. 59. Disponível em: <https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19550911-24648-nac-0059-999-59-clas>. Acesso em: 01 set. 2017.

COMPANHIA CITY. 50 Anos de Urbanismo. **O Estado de São Paulo**, São Paulo, 29 abr. 1962, p.7. Disponível em: <https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19620429-26691-nac-0007-999-7-not>. Acesso em: 01 set. 2017.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO PAULO. **História de Vila Prudente**. Disponível em: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/vila_prudente/historico/index.php?p=369. Acesso: 01 mar. 2017.

Sites

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **População nos anos de levantamento censitário. Município e Região Metropolitana de São Paulo, Estado de São Paulo e Brasil. 1872 a 2010**. São Paulo: IBGE. Disponível em: http://smul.prefeitura.sp.gov.br/historico_demografico/tabelas/pop_brasil.php. Acesso em: 01 jul. 2017.

Documentos cartográficos

CAPITÃO DE ENGENHEIROS RUFINO J. FELIZARNO E COSTA. **Primeira Planta da Imperial Cidade de S. Paulo, 1810**. São Paulo: Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo – v. XVI, 1911. Disponível em: http://smul.prefeitura.sp.gov.br/historico_demografico/img/mapas/1810.jpg. Acesso em: 01 jul. 2017.

RATH, Carlos Frederico. **Planta da Cidade de São Paulo, 1868**. São Paulo. Disponível em: <http://www.arquiamicos.org.br/info/info20/i-1868.htm>. Acesso em: 01 jul. 2017.

M.I.C.E., Henry B. Joyner. **Planta da Cidade de São Paulo, 1881**. São Paulo: Companhia Cantareira e Esgotos. Disponível em: http://smul.prefeitura.sp.gov.br/historico_demografico/img/mapas/1881.jpg. Acesso em: 01 jul. 2017.

CARDIM, Gomes. **Planta Geral da Capital de São Paulo, 1897**. São Paulo. Escala de 1:20.000. Disponível em: <http://www.arquiamigos.org.br/info/info20/i-1897.htm>. Acesso em: 01 jul. 2017.

DIVISÃO CADASTRAL DA 2ª SEÇÃO DA DIRECTORIA DA OBRAS E VIAÇÃO DA PREFEITURA DE SÃO PAULO. Planta da Cidade de São Paulo, 1916. São Paulo: PMSP. Escala 1:20.000. Disponível em: [PMSP.http://smul.prefeitura.sp.gov.br/historico_demografico/img/mapas/1916.jpg](http://smul.prefeitura.sp.gov.br/historico_demografico/img/mapas/1916.jpg). Acesso em: 01 jul. 2017.

COMISSÃO GEOGRAPHICA E GEOLOGICA DE SÃO PAULO. **Planta da Cidade de São Paulo mostrando todos os arrabaldes e terrenos arruados, 1924**. São Paulo. Escala 1: 30.000. Disponível em: http://smul.prefeitura.sp.gov.br/historico_demografico/img/mapas/1924.jpg. Acesso em: 01 jul. 2017.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO. PESQUISA DA ESTRUTURA URBANA DA AGLOMERAÇÃO PAULISTA. **Plantas da Cidade de São Paulo, 1957**. São Paulo: SAGMACS. Disponível em: Biblioteca da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. Seção Técnica de Materiais Iconográficos e Sala de Obras Raras - FAU-USP.

MENDONÇA, Mario Larangeira. **Planta viária da aglomeração Paulista. PA-1, jul. 1957**. São Paulo: Prefeitura Municipal de São Paulo. Secretaria de Obras. Comissão da pesquisa urbana. Disponível em: http://www.arquivoestado.sp.gov.br/site/acervo/repositorio_digital/mapa_carto/BR_APESP_IGC_IGG_CAR_I_S_0212_001_001. Acesso em: Acesso em: 01 jul. 2017.

SHEPPARD, Ed. F H W. Plate 57: **Plan of Ladbroke estate**. . Londres: London County Council, 1973. 57. Disponível em: <http://www.british-history.ac.ukurvey-london/vol37/plate-57>. Acesso em: 30 mar. 2019.

CIA. CITY. **Planta do Jardim América**. São Paulo: Cia City. Disponível em: <http://www.ciacity.com.br/projeto.php?i=29&t=jardim-america>. Acesso em: 30 mar. 2019.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO PAULO. **Planta Aerofotogramétrica da Cidade de São Paulo, 1954**. São Paulo: Vasp Cruzeiro. Disponível em: http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/_SBC.aspx#. Acesso em: 30 mar. 2017.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO PAULO. Mapa Digital da Cidade de São Paulo. São Paulo: MDC. Disponível em: http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/_SBC.aspx#. Acesso em: 30 mar. 2019.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO PAULO. **Croqui Patrimonial**. São Paulo: Departamento de Gestão do Patrimônio Imobiliário (DGPI). Disponível em: http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/_SBC.aspx#. Acesso em: 30 mar. 2017.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO PAULO. **Relatórios das áreas do Município de São Paulo – Uso comum**. Disponível em: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/desenvolvimento_urbano/arquivos/ABRIL_2016_uso_comum_revisto.pdf. Acesso em: 4 mar. 2017.

GEOPORTAL MEMÓRIA PAULISTA. **Levantamento Aerofotogramétrica da Cidade de São Paulo, 1958**. São Paulo: Multispectral – Geoportal – Autoguiagps. Disponível em: <https://www.geoportal.com.br/memoriapaulista/>. Acesso em: 30 mar. 2017.

Anexos

Anexo 1 - Projeto de lei n. 30.

Fonte: SÃO PAULO. Atas da Câmara Municipal da Cidade de São Paulo. Projeto de lei n. 30. São Paulo, SP: Câmara da Cidade de São Paulo, 1920, p. 324 - 329. Disponível em: <http://busca.saopaulo.sp.leg.br/docs/Volumes/an1920.pdf>. Acesso em: 05 mar. 2017.

— 324 —

o cavallo força norte-americano equivale a 2/3 do cavallo força europeu.

Preço — meia hora 6\$000
Quartos de hora subsequentes 3\$000

Estes automoveis terão na placa da frente, ao lado esquerdo do numero, a letra G.

Tabella B

Carros communs — Auto-taxímetros.
Meia hora 5\$000
Quartos de hora subsequentes 2\$500
Bandeirada em deante a um kilometro 2\$000
Cada 200 metros subsequentes \$200

Quando o taximetro fôr chamado pelo telephone, marcará a bandeirada no taximetro hora e não taximetro commum, desde o ponto de estacionamento.

Estes automoveis terão na chapa da frente, ao lado esquerdo do seu numero, a letra A.

Art. 2.º — Todos os automoveis são abrigados a trazer no interior de sua carroserie, em ponto perfeitamente visivel, a sua categoria e competente tabella, em placa fornecida pela Prefeitura e encimada pelo emblema do municipio.

Art. 3.º — O estacionamento obedecerá ao "stato-quo" anterior á lei n. 2.264.

Art. 4.º — Para as multas e recursos, será tambem conservado o *stato-quo* anterior á lei n. 2.264.

Art. 5.º — Revogam-se as disposições em contrario.

Sala das sessões, 29 de maio de 1920. — Luciano Gualberto.

O SR. MARIO GRACCHO — Sr. presidente, venho dar conta da incumbencia que me foi dada pela mesa, de conferenciar com o dr. Mario do Amaral, no sentido de demover esse nosso illustre collega da idéa da renuncia do cargo de 1.º secretario da Camara.

Fomos muitissimo bem recebidos pelo dr. Mario do Amaral, e elle, deante desta prova de consideração, muito merecida, que a Camara teve para com elle, resolveu retirar o seu pedido de renuncia.

Vozes — Muito bem. Muito bem.

O SR. MARIO GRACCHO — Sr. presidente, sou portador de uma representação

dos proprietarios, commerciantes e industriaes no alto da Moóca. Conforme v. exc. verá, pela leitura dessa representação, esses senhores pedem á Prefeitura o nivelamento daquella via publica, consequente regularização do seu leito, collocação de guias e, si possivel fôr, o seu calçamento.

Vai á mesa e é lida a representação a que se refere o orador.

O SR. PRESIDENTE — Acha-se sobre a mesa um officio do sr. secretario do Interior communicando que, por decreto de 20 do corrente, foi designado o dia 20 de junho proximo para se proceder á eleição de um senador ao Congresso do Estado, na vaga verificada com a renuncia do sr. Virgilio Rodrigues Alves, eleito vice-presidente do Estado.

De accôrdo com a lei, a Camara deve, com antecedencia de 20 dias, pelo menos, dividir o municipio em secções eleitoraes e designar os edificios em que deverão funcionar as respectivas mesas.

Como a Camara, em sessão de 8 do corrente, já fez essa divisão e designação, para a eleição de um vereador, a realizar-se amanhã, e como o caso depende de votação e não ha numero para isso, marco o dia 31, segunda-feira, para uma sessão extraordinaria, na qual será consultada a casa sobre a conveniencia de serem mantidas as mesmas divisão e designação.

O SR. ANHAIA MELLO — Já esbocei anteriormente, em largos traços, sr. presidente, as principaes sub-divisões do problema geral do Urbanismo.

Vou referir-me hoje a uma dessas sub-divisões, ao city-planning, que avulta entre as demais para uma cidade em desenvolvimento rapido, como a nossa, e dotado, devido á sua situação privilegiada, de uma força de expansão impossivel de se calcular com segurança.

E já que me refiro ao desenvolvimento da cidade, sr. presidente, não posso deixar de repetir aqui o que escreveu uma incontestavel autoridade no assumpto, o illustre urbanista Bary Parker, num estudo, a que me hei de referir proximamente. "Tenho tanta fé no futuro de S. Paulo", declarou elle,

"que me sinto perturbado pelo receio de que o meu projecto não corresponda ao desenvolvimento futuro da cidade."

Em 1811, sr. presidente, foi creada em Nova York uma comissão especial para preparar um plano de desenvolvimento da cidade.

O colosso de hoje era então uma pequena cidade de 80.000 habitantes. A comissão, ao traçar o plano para a ilha de Manhattan, por muito que alargasse a sua visão do futuro, pôde apenas prevêr que "talvez não fosse desarrasado conceber que dentro de meio seculo a população fosse de 400.000 almas".

Pois bem, sr. presidente, em 1860, essa população era, não de 400.000, mas de 800 mil almas, e ultrapassando o sonho daquelles que tinham traçado o plano para a ilha de Manhattan, a cidade estendera-se para Long Island, galgando o East River, que parecera aos primeiros city-planners uma barreira insuperavel ao seu desenvolvimento naquella direcção.

Tenho para commigo, sr. presidente, tambem a impressão de que as nossas previsões de hoje, com respeito á cidade, hão de ser muito ultrapassadas, talvez em maiores proporções do que foram as da comissão a que acabo de me referir. Urge, pois, preparar, ou melhor, antecipar esse futuro desenvolvimento da cidade.

"Em materia urbana", diz Azache, "não se admittem improvisações, essa qualidade tão eminentemente franceza" — e brasileira accrescento eu — "é preciso prever, e prever com grande antecipação".

City-planning é justamente, sr. presidente, esse preparo para o futuro desenvolvimento da cidade.

E' essa a definição de George Mc Aneny, para quem, "city-planning simply means getting ready for the future in city growth".

Esse preparo para o futuro desenvolvimento da cidade, sr. presidente, pôde anteceder qualquer nucleo urbano e é o caso de cidades que despontaram em terrenos virgens e já de plano prefixado. O problema, embora não seja o mais geral, já tem sido resolvido muitas vezes.

São sobretudo notaveis, para grandes capitães, os planos de Washington por l'Enfant; de Yass-Camberra, por Griffei; de New-

Guayaquil, por Berard; os de estações balnearias; das cidades jardins da Inglaterra, como Letchworth, Hampstead, Port Sunlight e outras e cidades operarias, como Gary, Dourges, Frileuse e outras.

Entre nós mesmo, sr. presidente, temos o caso de Bello Horizonte, a cujo terreno accidentado se applicou, mal a proposito, uma daquellas "orthopaedio corsets", a que se refere Aldridge, e com menos razão, no caso de Nova York, e teremos talvez, em tempo não remoto, de traçar o plano geral da futura capital da Republica no planalto central de Goyaz.

Em via de regra, porém, esses trabalhos de city-planning consistem em planos de extensão, para novas áreas de cidades já existentes ou na correcção de erros e na systematização daquellas, que cresceram ao léo, sem directriz fixa e sem obediencia ás boas normas de distribuição geral, o que, aliás, não é de causar espanto, visto ser o urbanismo uma sciencia recente.

E' o caso geral, sr. presidente, e é o nosso caso. Subdivide-se, pois, naturalmente, o estudo da questão.

Por hoje, refiro-me apenas á extensão de cidade e á protecção dos successivos desenvolvimentos da agglomeração urbana actual.

Em que deverá consistir essa previsão do futuro em um plano de extensão?

Stubben considera como base de um ponderado plano de extensão o estabelecimento das futuras ruas e praças.

Para Nelson Sewis — e eu cito de preferencia Nelson Sewis a outro qualquer urbanista, porque é o que considera esses problemas como problemas de engenheiro — "um bom plano é um systema geral de ruas arteriaes e linhas de transporte, de parques e espaços abertos e de locação dos edificios publicos futuros".

Está, pois, de novo secundado o estudo da questão.

O problema dos parques e espaços abertos ha de ser objecto de outra série de considerações; o estudo de um systema de ruas já é de si só bastante complexo para ser tratado de uma só vez.

E' a lei n. 1.666, de 26 de março de 1913, regulamentada pelo acto n. 769, de 14

de junho de 1915, que dispõe sobre a abertura de ruas e praças no município.

Garantirá essa lei um bom systema de ruas, sob os diferentes pontos de vista tecnico, hygienico, economico e esthetico do problema? Não.

A lei numero 1.666, sr. presidente, pécca contra os mandamentos do urbanismo, quer por falta, quer por excesso.

Uma ligeira analyse será sufficiente para convencer-nos da necessidade de sua modificação; modificação essa que consubstancia em um outro projecto de lei, que tenho a honra de apresentar ao estudo da Camara, afim de não fazer apenas trabalho negativo, apontando o mal, mas não prescrevendo o remedio.

As extensas zonas de terrenos situadas entre os hairros avançados da cidade, sr. presidente, pertencem, na sua grande maioria, a particulares. Estes, naturalmente, em curto lapso de tempo, hão de organizar os seus projectos de arruamento, para a subdivisão e venda de lotes, para edificação.

Cada proprietario, porém, sr. presidente, ao traçar o seu plano, tem em vista apenas o seu interesse particular e não o interesse geral da circulação e consequente ligação do seu bloco aos circunvizinhos já lotados.

Dessa consideração, pelo interesse particular de cada um, nasce a desconsideração pelo interesse geral da commuidade, em muitos casos opposto áquelle.

Como conseguir, pois, sr. presidente, essa harmonia necessaria entre as differentes partes constitutivas desse todo que é a cidade, de fórma que estas não se repillam antes se ajustem e se completem na formação por partes do futuro systema geral de ruas arteriaes?

Torna-se mister que as linhas geraes desses projectos, as arterias radicaes, como as classifica Stubben, que interessam a circulação geral, sejam fixadas de accôrdo com um plano geral unico e logicamente concebido.

Essa unidade e essa logica de concepção devem ser dadas, os factos o estão demonstrando, pelos technicos da municipalidade, cujo conhecimento da questão e cujo valor profissional são garantias segura de boa orientação.

Uma vez resguardadas as necessidades da circulação geral da cidade, fica ao arbitrio

do proprietario o traçado das ruas restantes.

Esse arbitrio, sr. presidente, deve ser limitado, porque tem provado mal, salvo honrosas excepções.

Aliás, faça-se justiça, em grande parte o mal está na lei.

Camillo Sitto, na sua "Arte de construir cidades", já lamentava, desde 1889, "que os constructores theoreticos de cidades tivessem crystallizado a arte de construi-las em um certo numero de systemas".

A lei n. 1.666, tal qual está redigida, é um incitamento muito directo ao systema rectangular.

Esta fixa dimensões como praças de 70x100, quarteirões minimos de 60x120.

Algum inimigo do esquadro, porém, conseguiu metter, a sorreifa, já se vê, as palavras "em curva", num dos artigos da lei.

Essas palavras estão em evidente opposição com os restantes artigos da lei; percebe-se porém, sem diffiuldade, a boa intenção de quem as encaixou.

O emprego systematico do rectangulo, sr. presidente, é o que ha de menos aconselhavel á nossa topographia accidentada.

Precisamos evitar a repetição dessas corridas de obstaculos que fazem muitas das nossas ruas, a galgar espigões em cortes altos e transpor valles em aterros de 10 metros e mais, violentando o terreno, difficultando e onerando as construcções e principalmente a circulação, sr. presidente, pois que a vantagem da recta, caminho mais curto, desaparece deante dos inconvenientes da rampa, caminho mais difficil e muito mais dispendioso.

A inflexivel norma directora, sr. presidente, para o traçado de uma rua é o respeito pela topographia do terreno, respeito esse que não decorre de systemas preconcebidos mas da observancia das condições technicas geraes, para o traçado de uma via qualquer.

A função primordial de uma rua, sr. presidente, é servir ao trafego geral da cidade; deve portanto a sua largura, que é a variavel de que dispomos, ser proporcional á intensidade desse trafego.

Com muita verdade, Raymundo Umoin, sr. presidente, compara á estrutura de uma arvore o desenvolvimento de um systema geral de ruas.

Desconhecem, porém, esse principio elementar a lei 1.666, e respectivo regulamento, fixando a largura de todas as ruas em 16 metros e em 3|5 a parte calçada.

S. Paulo têm assim um typo "standart", de rua — 16,0 de largura, 9,0 de leito empedrado e dois passeios lateraes de 3,50.

E' preciso lamentar, sr. presidente, que a letra da lei tenha sido tão rigorosamente cumprida, ao contrario do que acontece com tantas outras.

Não ha razão que obrigue a dar ás ruas residenciaes de trafego reduzido a mesma largura das ruas arteriaes de trafego intenso. Reduzamos essas dimensões até 8,00, minimo, fixado pela experiencia e para attender a um eventual desvio de circulação, e estabelecamos o recuo obrigatorio minimo de 4,00, para as edificações.

A largura e a fórmula das praças, sr. presidente, são impossiveis de se fixarem "a priori"; dependem ellas do traçado geral; serão triangulares, ellipticas, circulares, rectangulares talvez, mas as suas dimensões não pôdem ser previstas de antemão.

Muito menos, sr. presidente, devemos fixar uma dimensão para quarteirões; essas dimensões dependem da utilização desses quarteirões, e, segundo Stubben, pôdem variar desde 100x200 para estabelecimentos fabricis, até 35x100, nos bairros operarios.

A lei, tambem, sr. presidente, não cogita da orientação das ruas, o que é de capital importancia para a hygiene geral.

Sabido que as fachadás voltadas para o nascente entre os azimuths 64° 16' e a linha E-W não recebem só, durante certo periodo do anno, é mister evitar essa orientação sempre que isso fôr possivel.

Quem percorre, sr. presidente, as paginas dos livros de urbanismo ou das revistas de architectura, não pôde deixar de se impressionar agradavelmente pelo encanto que se desprende dos typos tão variados de ruas secundarias das cidades europeas e norte-americanas; typos esses adequados ao caracter de edificação, com traçados sinuosos, limitando os espaços e as impressões, com disposições variadas de passeios e arborização, com arbustos verdejantes e canteiros floridos ao longo desses passeios.

Entre nós, sr. presidente, não ha differença entre uma rua de Hygienopolis ou Cam-

pos Elyseos, bairros residenciaes, e as ruas de casas commerciaes, vizinhas do centro; são sempre os indefectiveis passeios de 3,50 ao longo das casas e o duplo renque de arvores a esconder as edificações.

Quem as percorre, sr. presidente, não aprecia ao dobrar uma esquina, um aspecto novo, não sente uma sensação diversa.

Não reincidamos no mal. Si a circulação tem exigencias nas vias de grande comunicação, exigencias que podem prejudicar o effeito esthetico desejavel das mesmas, compensem a uniformidade e a monotonia destas no tratamento adequado das ruas secundarias.

Segundo a definição de Lethaly, citada por Univim, sr. presidente, a arte consiste apenas em fazer bem aquillo que se tem que fazer.

"Art is the well doing of what needs doing." E' tempo ainda de applical-a.

Façamos agora, sr. presidente, algumas considerações de caracter economico.

A lei 1.666, revogando a lei 1193, tem produzido effeitos perniciosos para as finanças municipaes.

Não ha mais orçamentos, sr. presidente, capazes de arcar com as despesas necessarias para o calçamento da cidade.

Definiu muito bem esse mal estar orçamentario o illustre director de Obras Municipaes, em recente estudo sobre "Concessões Municipaes".

"Em materia de extensão, escreve o dr. Silva Freire, para não se continuar imprudentemente no becco sem sahida, em que já se sente encurralado o orçamento municipal, a providencia immediata consistiria em *parar, parar a todo o transe*.

A quasi totalidade da opinião pede novas ruas e mais ruas, novos bairros e mais bairros e não percebe que com semelhante politica, os males de que todos se queixam, já tendem a aggravar-se em logar de se attenuarem."

De facto, sr. presidente, desse problema de calçamento de novas ruas é devéras ateradora a perspectiva.

A cidade possui hoje nas diversas zonas, central, urbana, suburbana e rural, cerca de 58.000 predios, e uma população avaliada em mais de 500.000 habitantes.

Si tomarmos para uma área edificada a unidade de 8x40 320, vemos que "grosso modo"

a área edificada total é apenas de 22.000.000 de metros quadrados, inclusivé 20 % para ruas. Quer isso dizer, sr. presidente, que toda a actual população da cidade pôde ser alojada a larga dentro da zona urbana apenas, cuja área é de 24.000.000 de metros quadrados.

Mas, sr. presidente, examinemos um mappa da cidade. Já ha ruas abertas e edificações em mais de metade da zona suburbana; e, mais, na propria zona rural já ha vastas áreas arruadas e esta já está praticamente ligada com edificações ao longo das vias ferreas, aos municipios circumvizinhos.

A continuar um desenvolvimento animado de tanta força centrifuga e de tão fraca densidade de edificações, não está longe o dia em que todas as zonas do municipio estarão cortadas de ruas, cujo calçamento teremos que fazer. Poderemos fazel-o? Nunca. E' o becco sem sahida a que alludia o director de Obras Municipaes.

Ainda não temos, sr. presidente, 3.000.000 de metros quadrados de ruas calçadas, e dentro da zona urbana ainda ha cerca de 200.000 metros quadrados de ruas a calçar.

A área total da zona suburbana é de 98.000.000 de metros quadrados. Si tomarmos a porcentagem de 20 % para as ruas e 3|5 para o calçamento, são cerca de 12 milhões de metros quadrados a calçar.

Devem orçar, pois, por 6 milhões de metros quadrados as responsabilidades actuaes do municipio em materia de calçamento.

Si não abrimos os olhos, sr. presidente, esses 6 milhões passarão a 12 ou irão além, porque ahi está a zona rural a desenvolver-se com seus 800.000.000 de metros quadrados.

Convem notar que a zona suburbana, considerado o lote unidade de 320 metros quadrados, é susceptivel de conter cerca de 250.000 predios, que guardadas as actuaes proporções são sufficientes para uma população superior a 2.000.000 de almas.

E' preciso pois, sr. presidente, pôr-se um freio a essa extensão desmesurada da cidade.

Um dos meios de regular essa extensão é a revogação da lei 1.666 e a adopção da lei 1193, cuja revogação, já o vimos, está sendo desastrosa ao desenvolvimento da cidade.

O calçamento de uma rua, sr. presidente, é a valorização immediata do terreno. E' de

elementar justiça que partilhe dos onus quem participa das vantagens. Na peor das hypotheses, sr. presidente, o meu projeto onera, em cerca de 45\$000, o metro de testada de terreno. Emquanto o beneficiará o calçamento?

O pagamento por parte do proprietario de 2|3 das despesas de calçamento e mais as guias é uma contribuição que se impõe por todos os motivos e uma quota de lucros muitissimo reduzida, si considerarmos a maioria dos lucros correntes na especie.

Aristoteles, sr. presidente, definiu uma cidade como sendo um logar em que os cidadãos se agglomeram para um fim nobre.

Uma das nobrezas de fins, sr. presidente, é sem duvida essa de concorrer cada um com a sua quota para o desenvolvimento e progresso da cidade.

Era o que tinha a dizer.

Vozes — Muito bem! Muito bem!

Vae á mesa e é lido, ficando sobre a mesa, para ser julgado objecto de deliberação na proxima sessão, o seguinte:

PROJECTO N. 30, DE 1920

A Camara Municipal decreta:

Art. 1.º — São absolutamente prohibidas aberturas de ruas, avenidas ou praças em qualquer perimetro do municipio, sem expressa autorização da Prefeitura Municipal.

Art. 2.º — Aquelles que pretenderem abrir novas vias publicas no municipio, que não importejn em desapropriação, deverão requerer ao pefeito, de accôrdo com as seguintes condições:

1) apresentar titulos de propriedade sobre os terrenos a arruar, provando que podem graval-os de servidão publica;

2) juntar plantas em duplicata desses terrenos, assignadas por engenheiro, em escala de 1x1.000, das quaes conste:

a) curvas de nivel de metro em metro;

b) as ruas existentes na zona circumvizinha.

Art. 3.º — Fica reservado á Prefeitura o direito de fixar, nessa planta, as vias principaes de comunicação e os espaços abertos necessarios aos interesses geraes da cidade e de accôrdo com um plano geral de viação.

Paragrapho unico — A área utilizada para essas vias de comunicação e espaços

abertos, não poderá exceder a 10 % da superfície total do terreno.

Art. 4.º — A largura normal das ruas é de 16,00, sendo permittidas larguras menores até 8,00, observadas as seguintes condições:

1) as ruas de 12,00 ou menos de largura, terão as construcções recuadas, obrigatoriamente, de 4,00 dos alinhamentos.

2) as orientações dessas ruas não estarão compreendidas entre os azimuths 64-16' a linha Z-W.

Art. 5.º — Os quarteirões das ruas poderão ser em linhas rectas, quebradas ou curvas, e terão dimensões correspondentes á sua utilização provavel e de accôrdo com os valores metricos normaes para cada caso.

Art. 6.º — Uma vez organizado o plano geral, o prefeito autorizará a abertura das ruas, avenidas e praças.

Art. 7.º — Para que essas novas ruas, avenidas e praças sejam acceitas pela Prefeitura, uma vez satisfeitas todas as condições exigidas pela presente lei, e respectivo regulamento, deverão os interessados concorrer com 2/3 das despesas com o primeiro calçamento, entre guias, assim como com as despesas de aquisição e assentamento de guias, em toda a extensão das ruas, avenidas e praças a serem abertas.

Art. 8.º — Ao acto da acceitação de nova rua, pela Prefeitura, deverá preceder o pagamento por parte do interessado, exigido no art. 7.º, ou prestará este, perante a Prefeitura, as garantias que esta julgar necessarias para o effectivo pagamento, servindo de base o orçamento organizado pela Directoria de Obras Municipaes.

Art. 9.º — Revogam-se as disposições em contrario da lei n. 1.666, de 25 de março de 1913 e todas as outras que forem contrarias á presente.

Sala das sessões, 29 de maio de 1920. — *Luiz de Anhaia Mello, dr. Mario Graccho, dr. Luciano Gualberto, H. Siciliano.*

O SR. PRESIDENTE — Nós todos lêmos, com profundo pesar, a noticia do fallecimento do sr. dr. João Baptista da Silveira.

Era elle natural de Queluz, e falleceu a 14 de maio do corrente anno, nesta capital. Foi jornalista e advogado de grande nomeada. Começou a sua carreira publica, como promotor, na cidade de Casa Branca. Seus

dotes intellectuaes eram notaveis; elle os revelou, de maneira brilhante, como poeta, como jornalista e como orador.

Desde cedo, o sr. dr. João Baptista da Silveira envolveu-se na politica. Começou a bater-se pelo desenvolvimento da causa publica já nos tempos do imperio. Nesse periodo brilhante da nossa historia, foi deputado provincial de S. Paulo, nas legislaturas de 83 a 84 e de 85 a 86, pertencendo sempre ás fileiras do partido liberal.

Conta-se que, convidado por d. Pedro II para presidente da então provincia do Espirito Santo, recusou delicadamente a honra que lhe era offerecida.

Na Republica, o dr. João Baptista da Silveira fez parte da primeira dissidencia, chefiada por Prudente de Moraes. Desde essa época, até á data infausta do seu fallecimento, militou na politica, norteando sempre a sua acção pelos dictames do patriotismo, pelo amor da justiça e da liberdade.

Foi, portanto, um cidadão prestadio á Republica. Por esse motivo merece lhe prestemos as homenagens dos nossos sentimentos, lançando na acta dos nossos trabalhos de hoje um voto de profundo pesar pelo seu fallecimento.

Nesse sentido acha-se sobre a mesa um requerimento, cuja leitura pôde ser dispensada, pelas palavras que acabei de pronunciar.

Vozes — Muito bem! Muito bem!

REQUERIMENTO N. 122, DE 1920

Requeremos que se lance na acta da sessão de hoje um voto de pesar pela morte do sr. dr. João Baptista da Silveira. — Sala das sessões, 29 de maio de 1920. — *Armando Prado, Mario Graccho, Luiz de Anhaia Mello, A. Baptista da Costa, H. Siciliano, Luciano Gualberto, Luiz Fonceca, M. Pereira Netto.* — Fica sobre a mesa, por falta de numero para votação.

O SR. ANHAIA MELLO — Sr. presidente, pedi a palavra para justificar a ausencia do nosso collega sr. dr. Mario do Amaral, que não poudo comparecer á presente sessão, por motivo de força maior.

O SR. PRESIDENTE — Communico á casa que o nosso collega sr. Almeirindo Gon-

Anexo 2 - Parecer n.º 19.

Fonte: SÃO PAULO. Atas da Câmara Municipal da Cidade de São Paulo. Parecer n. 19 e n. 75. São Paulo, SP: Câmara da Cidade de São Paulo, 1923, p. 118 - 127 e 476 - 529. Disponível em: <http://busca.saopaulo.sp.leg.br/docs/Volumes/an1923.pdf>. Acesso em: março, 2017.

— 118 —

Art. 3.º — Revogam-se as disposições em contrario. — Sala das commissões, 20 de julho de 1921. — *C. de Paiva Meira, Armando Prado, R. A. Gurgel.*

PARECER N. 6, DA COMISSÃO DE FINANÇAS

A solução apresentada pela Directoria de Obras, para a ligação da rua e travessa Arthur Prado com a avenida Luiz Antonio, — solução que consiste em prolongar a travessa Arthur Prado, (hoje rua Monsenhor Passalacqua) em linha quebrada, até a avenida Luiz Antonio, — é a que mais consulta os interesses do municipio, por ser a menos onerosa e a de trajecto mais curto.

Nessa conformidade, de perfeito accôrdo com os pareceres das dignas commissões de Obras e Justiça, pensa a commissão de Finanças que a Camara deve approvar a variante proposta, nos termos do projecto de lei formulado em o parecer da commissão de Justiça. — Sala das commissões, 22 de janeiro de 1923. — *Orlando de Almeida Prado, Francisco Machado de Campos.*

Ninguem pedindo a palavra, é posto em votação, com preferencia, o substitutivo da commissão de Justiça, e approvedo.

Entra em 1.ª discussão o projecto apresentado pela commissão de Finanças, em seu parecer n. 7, autorizando a Prefeitura a despende até á quantia de 427.752\$000, com as obras de reforma do viaducto de Santa Iphigenia.

PARECER N. 7, DA COMISSÃO DE FINANÇAS

Tomando na devida consideração o officio do exmo. sr. dr. prefeito endereçado á Camara aos 15 do corrente mez, solicitando a necessaria autorização legislativa para a abertura de um credito destinado ao prosegui-mento das obras no viaducto Santa Iphigenia e accessorias, autorizadas pela lei n. 2.445 e orçadas em rs. 427.752\$000; e bem assim at-tendendo a que o exercicio passado encerrou-se a 31 de dezembro, conclue a commissão de Finanças pelo seguinte projecto de lei:

Art. 1.º — Fica a Prefeitura autorizada a despende até á quantia de 427.752\$000, com as obras de reforma do viaducto de Santa Iphigenia e accessorias.

Art. 2.º — Revogam-se as disposições em contrario. — Sala das commissões, 23 de janeiro de 1923. — *Henrique Queiros, Francisco Machado de Campos, Orlando de Almeida Prado.*

Ninguem pedindo a palavra, é o projecto posto em votação e approvedo.

Entra em 1.ª discussão o projecto apresentado pelas commissões reunidas de Justiça, Obras e Finanças, em seu parecer n. 19, prohibindo a abertura de vias de communicação, em qualquer perimetro do municipio, sem pré- via licença da Prefeitura, e dando outras providencias.

PARECER N. 19, DAS COMISSÕES REUNIDAS DE JUSTIÇA, OBRAS E FINANÇAS

Justamente alarmado com a difficil situa-ção em que se vê a Municipalidade para acom-panhar o vertiginoso desenvolvimento de São Paulo, — difficuldade enormemente agrava-da pela maneira tumultuaria por que elle se opera, sem orientação buscada na convenien-cia publica, sinão cedendo exclusivamente aos reclamos do interesse immediato do proprie-tario — o digno sr. prefeito escrevia em of-ficio dirigido a esta Camara em 4 de setem-bro ultimo: — “A área da cidade de São Paulo abrange a superficie de 918.032.786 metros quadrados, sendo a zona central de 7.210.000, a urbana de 24.216.800, a subur-bana de 98.491.750 e a rural de 794.114.133 metros quadrados; ou as tres primeiras zonas formam um total de: 123.918.650.

As áreas comprehendidas nessas tres têm a superficie de 14.592.600 metros quadrados a edificada, para 109.326.050 metros quadra-dos a não edificada; sendo: central 1.010.400 edificada para 199.600 não edificada; urbana 4.278.900 edificada, para 19.932.000 não edi-ficada, e suburbana 9.303.300 edificada, para 89.188.450 sem edificações.

Como se vê, ha enorme desproporção entre a parte edificada e a não edificada e é de todos sabido o facto de quasi diariamente se pretender a abertura de novas ruas e a criação de novos bairros. Esse estado de cousas traz, como consequencia, enormes difficuldades aos poderes publicos para occorrerem com os precisos melhoramentos: agua, gaz, exgottos, guias, calçamento, etc., a essas novas ruas e villas, sem que os proprietarios dos terrenos com cousa alguma concorram e clamando ainda contra as disposições da lei n. 209, de 11 de março de 1896, que os manda fechar, procurando assim valorizal-os á custa dos cofres municipaes.

O remedio para taes circumstancias é a severa applicação daquella lei, o que a Prefeitura está fazendo, e mais a criação de outra, taxando com pesados impostos os terrenos não edificados (guardada certa proporção, attentas as respectivas zonas), e outra que obrigue os proprietarios dos terrenos marginaes ás ruas novas a concorrerem com alguma cousa em beneficio do municipio e consequentemente do seu proprio.

Si ao confronto dos algarismos acima expostos additarmos a comparação das áreas de algumas das maiores capitales do mundo, ainda maior será o nosso espanto, e mais fortemente se nos imporá a urgencia de evitar insoluveis situações para o futuro.

Como se explica essa circumstancia, sinão pela existencia de grandes áreas, encravadas no organismo da cidade, rodeadas de edificações, beneficiadas de todos os melhoramentos, e cujos proprietarios se enriquecem, por tel-as, sábiamente talvez, conservado estereis, incul-tas, fruindo como onzenarios do esforço e do trabalho da communhão? Dahi decorre a abertura de novos bairros, longinquos, em terras de exiguo valor, que os proprietarios arruam e repartem livremente ao sabor exclusivo de seu maximo proveito, deixando tão sómente ao municipio os encargos todos dos melhoramentos.

O rebate deste perigo vem de longe, e não nos seria licito cruzar por mais tempo os braços e assistir impassiveis ao aggravamento dessa situação de que nos virão pedir contas as Camaras vindouras.

Foi sob este aspecto economico que o officio referido encarou a questão a que deu a triplice solução: 1.ª) a lei n. 209, que está sendo executada; 2.ª) aggravação dos terrenos não beneficiados, que a lei do orçamento vigente attendeu em pequena parte; 3.ª) e o restabelecimento da lei n. 1.193, que obrigava o pagamento, pelo interessado, de metade das despesas de calçamento e guias.

Parece entretanto ás commissões que seria mais aconselhavel a cobrança de uma taxa de melhoramentos, que equitativamente distribuisse em parcelas razoaveis os encargos desses serviços *entre aquelles que delles beneficiam, sem a demanda immediata e prévia de avultadas quantias a um só interessado*, o que poderia, de certo modo, *entravar o grande surto de nossa metropole.*

Collima este projecto a parte do substitutivo ora apresentado, que diz respeito ao custeio do calçamento e guias, das ruas novamente abertas no municipio.

Mas, além desse inconveniente, outros de natureza technica, egualmente importantes, apresenta a legislação em vigor.

As numerosas deficiencias do que se relaciona com o rasgo de novas ruas, aberturas de novos bairros, têm sido de funestissimas consequencias, que acarretam, todos os dias, pesados encargos á comunidade para correção de erros iniciaes, perfeitamente evitaveis, com a mudança da orientação seguida até aqui, pelo legislativo municipal.

Esta conduziu logicamente á adopção de um typo uniforme de via publica de 16 metros de largura, larga demais para muitos casos, e por demais exigua para constituição das linhas mestras de viação de uma grande capital. No primeiro caso, a impossibilidade de adopção de planos tirando recursos do propios accidentes da topographia, com real proveito economico e esthetico, levando, outrosim, á realização da montanha russa da via publica, por vezes eivada, de uma e outra banda, por lotes com desniveis exaggerados, difficultando os serviços sanitarios e elevando, sem necessidade, as despesas de construção. No segundo, as despesas avultadas que demanda, quando a rua de secundaria e local passa a exercer funcção de arteria principal, exigindo o seu alargamento á custa de pesadas des-

apropriações ou ainda a construção de quarteirões desproporcionados, dando lugar á formação do *becco, da rua particular ou da villa operaria*, sem circulação, nocivos todos tres á salubridade publica, e á segurança moral e social.

Na impossibilidade em que nos achamos, por nos falarem os elementos technicos em elaboração, de orientar o estudo de um plano systematico de expansão geral da cidade, — que tanto seria para desejar como solução definitiva para tão precario estado de cousas — foram apresentadas diversas propostas parciais á consideração da Camara, encarando cada qual uma das feições do problema, e aqui reunidas como suggestões valiosas para o substitutivo que aborda francamente a materia em toda a sua generalidade.

Não se limita o substitutivo a encarar sómente os terrenos de configuração accidentada, mas estuda as formações, regulares ou não, subordinando-as á expansão da cidade, de accôrdo com as previsões, contentando-se no presente com as necessidades de momento.

Assim, não se confinaram as commissões em regular o assumpto sob o ponto de vista tecnico, sinão englobaram tambem o economico, e elaboraram um plano que, sem pedir injustificados gravames ao presente, poupa sacrificios inuteis e perfeitamente evitaveis para um melhor futuro, com a correcção de erros de um passado menos esclarecido.

Para elle pedem as commissões a approvação da Camara.

A Camara Municipal decreta:

Art. 1.º — E' prohibida a abertura de vias de comunicação, em qualquer perimetro do municipio, sem prévia licença da Prefeitura Municipal.

Art. 2.º — Aquelles que pretenderem abrir vias publicas do municipio deverão requerel-o ao prefeito, satisfazendo, *préviamente*, as seguintes condições: a) — apresentar titulos de propriedade dos terrenos a arruar, provando o seu dominio — e que podem graval-os de servidão publica; b) — juntar planta em duplicata, assignada por engenheiro, em escala de 1:1000 do terreno a arruar, com curvas de nivel de metro em metro, indicando com exactidão os limites do terreno em relação aos

terrenos vizinhos — e a sua situação em relação ás vias publicas já existentes.

Paragrapho 1.º — Nessa planta, a Prefeitura, pela Directoria de Obras, traçará as vias *principaes* de comunicação ou *espaços livres* que julgue necessarios ao interesse geral da cidade e ao seu systema geral de viação, e a elles tem de sujeitar-se o interessado na organização do projecto definitivo que tenha de submeter á approvação da Prefeitura, conforme é determiniado no artigo 3.º.

Paragrapho 2.º — A superficie das vias de comunicação determinadas no paragrapho anterior, e que farão parte integrante do projecto, não poderá, todavia, exceder de 7% (sete por cento) da superficie total do terreno a arruar, quando a largura della não fôr superior a 18 metros, e de 10% (dez por cento), quando de largura superior. Estas superficies serão devidamente deduzidas das superficies adeante especificadas, no artigo 5.º.

Art. 3.º — O plano definitivo que fôr apresentado pelo interessado á approvação da Prefeitura deverá conter, além das vias de comunicação referidas no paragrapho 1.º do art. 2.º, mais o seguinte:

1) O plano geral de situação, em escala de 1:1000, com curvas de nivel de metro em metro, contendo todas as ruas e espaços livres que se pretendam abrir.

2) Os planos de nivelamento de todas as ruas e praças (escalas minima H. 1:1000, V. 1:1000).

3) Secções transversaes (escala 1:200), em numero sufficiente para cada uma dellas.

4) As indicações das marcas de alinhamento e nivelamento.

5) Systema do escoamento das aguas superficiaes.

Paragrapho 1.º — Constará, egualmente do plano o retalhamento completo das quadras em lotes, de accôrdo com as disposições contidas adeante, no art. 14.

Paragrapho 2.º — Acompanhará o plano um memorial descriptivo, justificativo, com as declarações e explicações necessarias á perfeita comprehensão do projecto.

Art. 4.º — Quando, para perfeita execução de um plano de arruamento, seja necessario que uma ou mais ruas tenham de atravessar

terrenos de outros proprietários, para sua conveniente ligação a vias publicas já existentes, e desde que os proprietários da maioria dos terrenos estejam dispostos a cedel-os gratuitamente ou a custear as despesas de desapropriação, poderão os interessados submeter o assumpto á consideração da Camara, que resolverá si ha ou não motivo de considerar a rua ou ruas, assim projectadas, como de utilidade publica para desapropriação dos terrenos restantes.

Art. 5.º — Quando o terreno a arruar tiver superficie igual ou superior a 40.000 metros quadrados, o espaço occupado por vias de comunicação (ruas, avenidas, etc.) não poderá ser inferior a 20 % da superficie total do terreno. Deverá, além disso, ser deixada para espaços livres (praças, jardins, "squares", etc.), de dominio publico, uma área correspondente, pelo menos:

- a 5 % da área total — na zona urbana;
- a 7 % da área total — na zona suburbana; e
- a 10 % da área total — na zona rural.

Art. 6.º — Para os effeitos desta lei, ficam as vias publicas do municipio classificadas nas seguintes categorias:

- 1) Estradas (só na zona rural) largura minima de 13 metros;
- 2) ruas de interesse local ou de *caracter exclusivamente residencial*, — 8 a 12 metros;
- 3) ruas secundarias — 12 a 18 metros;
- 4) ruas principaes — 18 a 25 metros;
- 5) vias de grande comunicação e arterias de luxo — mais de 25 metros.

Art. 7.º — As ruas dos dois ultimos typos do artigo anterior devem ser projectadas de modo tal, que nenhum lote estabelecido de accôrdo com o determinado no artigo XIV fique a distancia superior a 400 metros, medida pelo eixo das vias publicas, de duas ruas desses typos, que se cruzem.

Paragrapho 1.º — Taes ruas devem, como regra, constituir complemento natural das correspondentes — já existentes ou já projectadas e approvadas pela Prefeitura.

Paragrapho 2.º — As ruas dos demais typos deverão constituir perimetro fechado.

Art. 8.º — As disposições da presente lei — no referente a plano de arruamento — classificação de ruas e mais disposições conexas só são applicaveis, no perimetro rura-

is agglomerações e ás que se crearem ou forem projectadas com os caracteristicos de agglomerações suburbanas.

Paragrapho 1.º — Quando se tratar de aberturas de simples estradas para facilitar o accesso ou cortando grandes propriedades ruraes, os interessados apresentarão para ser approvada uma planta do terreno com as estradas projectadas e respectivos perfis, indicando com clareza a via publica de que elles partem ou na qual desemboccam.

Paragrapho 2.º — As construcções que tiverem frente para essas estradas deverão ficar obrigatoriamente recuadas 3 metros, pelo menos, dos respectivos alinhamentos.

Paragrapho 3.º — A licença concedida para abertura destas estradas é sob condição de que a conservação das mesmas ficará a cargo dos interessados.

Art. 9.º — A concessão de licença para abertura de ruas dos typos 2 e 3 só será dada si forem *estricamente* observadas as seguintes condições:

- 1) Nas ruas de typo 2 não será permittida, sob qualquer pretexto, a installação de estabelecimentos commerciaes ou industriaes.
- 2) Nos typos 2 e 3, o comprimento não poderá ser superior a 30 vezes a largura, findo o qual deverá desembocar em rua de classe superior.

Póde a Prefeitura, todavia, permittir maior comprimento nas de typo 2, quando se destinem a receber construcções de um só lado. O comprimento não poderá, entretanto, exceder de 40 vezes a largura.

- 3) Nas ruas de typo 2, deverá haver ainda dispositivos adequados a facilitar a manobra de vehiculos, distantes entre si 150 metros no maximo, salvo si nesse intervallo houver cruzamento com rua de largura superior.

Art. 10. — E' permittida nas ruas de typo 2 a formação de espaços livres sob a fórma de reintrancia da via publica, e cuja profundidade seja no maximo igual á largura da bocca, que não poderá ser inferior a 25 metros.

Art. 11. — Na zona central é permittida a abertura de ruas com seis metros de largura, desde que sejam exclusivamente destinadas á passagem de serviço dos predios com frente para as ruas principaes, ficando os lo-

tes a ellas adjacentes gravados de servidão "non edificandi" para edificios de qualquer natureza, sem entrada pelas já referidas ruas principaes.

Art. 12. — E' permittida a abertura de viellas ligando duas ruas, e destinadas exclusivamente ao transito de pedestres, com largura entre 4 e 6 metros, mediante condição expressa de que nenhum lote faça frente para ellas, e que toda e qualquer construcção nella levantada fique recuada 4 metros, no minimo, dos respectivos alinhamentos. Estas viellas podem ter declividade superior a 8% e terão ainda disposições adequadas para vencer rampas de mais de 15%.

Art. 13. — São tambem admittidas pequenas praças em remate das ruas (principalmente no referente ás dos typos 2 e 3), e em comunicação com o lado opposto por meio de viellas estabelecidas nos termos do artigo anterior.

Art. 14. — Na plana do retalhamento das quadras em lotes, a que se refere o artigo 3.º, devem ser observadas as disposições que seguem:

1) A área minima dos lotes deve ser de 300 metros quadrados, não devendo os mesmos ter frentes menores de 10 metros, nem fundos menores de 24 metros.

2) A construcção principal de cada lote não poderá occupar área superior a $1/4$ da área total do lote.

3) Os alinhamentos internos entre as frentes ou entre frentes e fundos das construcções principaes deverão ter um afastamento minimo de 18 metros.

4) O interessado deverá declarar qual o lote minimo que pretende adoptar e nessa base fixar no plano as linhas de fundo e os alinhamentos internos da frente e fundo das edificações. Si o lote minimo adoptado fôr o que resulte da profundidade, variando entre 24 e 30 metros, será obrigatorio o uso de qualquer dos dispositivos consignados nos artigos 10 e 16.

Paragrapho. — São permittidas disposições que facilitem o agrupamento de construcções até 6, desde que o conjunto dos lotes represente, pelo menos, a somma de tantos lotes minimos quantas as habitações, e

que o conjunto respeite o disposto no numero 2 deste artigo.

Art. 15. — Os jardins nas frentes das construcções recuadas poderão ficar em aberto, separados do alinhamento por simples meio fio de tijolo prensado, ou por pequena mureta ou gradil de 30 centímetros de altura maxima, desde que a tal respeito haja accôrdo entre os proprietarios de toda a extensão recuada, accôrdo esse que deverá constar de termo assignado na Prefeitura.

Paragrapho unico. — A Prefeitura estabelecerá para cada caso concreto as regras a observar para a execução e conservação dos jardins, reservando-se sempre o direito de exigir, si necessario, o fecho dos mesmos nos termos legais.

Art. 16. — E' permittida a formação dos passos livres, gramados ou ajardinados, no interior dos quarteirões e em commum para todos ou parte dos respectivos moradores. Devem elles, todavia, ter entradas adequadas, que deverão estar fechadas, de modo seguro, no occaso ao nascer do sol.

Paragrapho unico — A Prefeitura estabelecerá ainda neste caso as regras e condições a observar, quanto á execução, conservação e frequência destes logares, reservando-se sempre o direito de exigir a sua suppressão, quando seja necessaria esta medida.

Art. 17. — Ao longo das estradas de ferro, quando os terrenos forem destinados a predios de habitação, devem ser obrigatoriamente abertas ruas de 12 metros de largura minima.

Art. 18. — E' igualmente obrigatorio para os que pretenderem arruar terrenos adjacentes aos cursos dagua entregar ao dominio publico do municipio, para sua regularização e facil accesso, a qualquer tempo, a faixa longitudinal que, para tal fim, fôr julgada necessaria pela Prefeitura.

Art. 19. — Não poderão ser arruados os terrenos baixos, alagadiços e sujeitos a inundações antes de tomadas as providencias para assegurar-lhes o escoamento das aguas. As obras necessarias para tal fim poderão ser projectadas juntamente com as das ruas a serem abertas. Do mesmo modo não se permittirá o arruamento de terrenos que tenham sido aterrados com materiaes nocivos á sau-

de publica, sem que elles sejam préviamente saneados.

Art. 20. — Os planos traçados propostos pelos interessados, embora satisfazendo ás condições technicas minimas impostas por esta lei, poderão ser recusados pela Prefeitura, desde que não offereçam os requisitos exigidos, quer pelos principios correntes em materia de ethetica urbanista, quer pelos reclamos referentes á commodidade do trafego, economia no estabelecimento das redes de exgottos e de escoamento de aguas superficiaes, etc.

Art. 21. — Não serão aceitas pela Prefeitura vias de comunicação cuja abertura importe em desapropriação á custa do municipio, nem aquellas que não estejam devidamente niveladas e em que não tenham sido executadas as obras de arte (hocins, pontes, muros de arrimo, etc.) necessarios á sua conservação.

Art. 22. — Nenhuma via de comunicação de qualquer natureza poderá ser aberta ao transitó publico sem que seja préviamente aceita pela Camara, que a declarará incorporada ao dominio publico na forma do disposto no codigo civil.

Parágrapho unico. — Os logradouros que não forem assim declarados serão considerados terrenos em aberto e o prefeito determinará que sejam logo fechados na forma legal.

Art. 23. — Para o effeito do artigo anterior, a Prefeitura remetterá á Camara o projecto de arruamento devidamente informado de accôrdo com a presente lei, propondo-lhe a respectiva denominação.

Art. 24. — Os logradouros de uso commum do povo, quando já incorporados ao patrimonio publico, só podem ser desincorporados, perdendo inalienabilidade, por lei especial da Camara, approvada por mais de dois terços dos vereadores presentes.

Art. 25. — Para as obras de calçamento dos novos logradouros publicos, abertos de accôrdo com a presente lei, os proprietarios lateraes concorrerão com 50 % do seu custo, á razão de 25 % por metro de testada do respectivo terreno, e o municipio concorrerá com a metade restante.

Parágrapho unico. — Nas praças ou vias de comunicação de largura superior a 20

metros, a base para o calculo da contribuição será, no maximo, de 8 metros de largura de calçamento para cada proprietario lateral.

Art. 26. — Quando o numero de metros dos lotes edificados em cada logradouro attingir a terça parte da sua extensão bi-lateral, ou antes, si assim o requererem os interessados, a Prefeitura mandará organizar os orçamentos para esses serviços e os fará publicar na folha official, e dará conhecimento aos proprietarios dos terrenos adjacentes, por meio de avisos, do lançamento com que foram cóntemplados para a contribuição a que se refere o artigo anterior.

Parágrapho unico. — Os orçamentos serão organizados pelos preços correntes na occasião e conforme o typo de calçamento que fôr adoptado para cada rua, mas a base para o calculo da contribuição, a que refere o artigo 22, não poderá exceder de 20\$000 por metro quadrado, qualquer que seja o custo do calçamento adoptado.

Art. 27. — A quota de cada um será dividida em seis prestações semestraes pagas no prazo de tres annos, lançadas e arrecadadas pela mesma fórmula por que é cobrado o imposto de viação.

Parágrapho unico. — Emquanto não fôr devida a ultima prestação a que se refere este artigo, não será cobrado o imposto de viação.

Art. 28. — As contribuições destinadas a esses melhoramentos serão creditadas pela Prefeitura a cada proprietario e escripturada: á parte, dando dellas recibo aos contribuintes; só depois da obra concluida debitará cada um pela sua quota-parte no serviço, de accôrdo com o custo effectivo das obras, fazendo logo a restituição do que houver recebido a mais, caso as obras venham a custar menos do que o orçado.

Art. 29. — Até 3 mezes depois de paga a ultima prestação, a Prefeitura é obrigada a iniciar a execução do calçamento e guias, sob pena de poderem os proprietarios se utilizar dos recibos destas contribuições para pagamento de quaesquer impostos municipaes, seus ou de outrem, ficando além disso exonerados de nova contribuição para execução destas mesmas obras.

Art. 30. — Para mudança do systema do calçamento nas vias em que fôr introduzido esse melhoramento, os proprietarios lateraes concorrerão com metade da differença de custo entre o typo antigo e o novo, na mesma fôrma de pagamento e dentro dos limites de contribuição estabelecidos por esta lei.

Paragrapho unico. — No caso deste artigo, sempre que a quota desta contribuição fôr superior ao duplo do imposto de viação devido pelo novo calçamento, este não será cobrado durante os tres annos de contribuição.

Art. 31. — E' facultado aos proprietarios de qualquer trecho de rua requererem a execução immediata dos melhoramentos, mediante o pagamento integral, em conjunto, das quotas a que se referem os artigos 22 e 28, fazendo a Prefeitura o orçamento respectivo, iniciando a execução dentro do prazo do artigo 25.

Art. 32. — Os que não pagarem as contribuições nos prazos estabelecidos nesta lei para a arrecadação ficam sujeitos ás mesmas multas, custas, e processos de cobranças estabelecidos para o imposto de viação.

Art. 33. — A presente lei entrará em vigor na data de sua publicação, exceptuados os arruamentos cuja planta houver entrado na Prefeitura até aquella data, com requerimento de approvação.

Art. 34. — Revogam-se as disposições em contrario. — *C. de Paiva Meira, Heribaldo Siciliano, Henrique Queiros, Mario do Amaral, Armando Prado, Luis Foncêca.*

O SR. LUIZ FONCECA — Este projecto é o seguimento de outro, por mim aqui apresentado ha annos, no qual, em poucas palavras simples e claras, se sanava um defeito da lei em vigor, que não permite abrir ruas com largura inferior a 16 metros, o que impedia que formosos trechos de terrenos da nossa capital fossem arruados.

Com effeito, em terrenos fortemente montanhosos, nenhuma rua de 16 metros pôde ser aberta, preenchendo, ao mesmo tempo, a condição de um *grade* suave e um facil accesso aos lotes, pois de um lado haverá fortes aterros e de outro grandes córtes.

Veu depois a idéa de estender a permisão de abertura de ruas mais estreitas aos

terrenos não accidentados, onde as ruas estreitas não têm a mesma razão de ser.

Verdade é que ficou limitada a faculdade de abrir essas ruas estreitas, por meio de dispositivos intelligentes estabelecendo que essas ruas terão um *comprimento maximo* (30 e 40 vezes a largura), devendo logo desembocar em ruas mais largas, e que nenhum projecto deve ser appoyado sem que todos os lotes fiquem á distancia maxima de 400 metros de duas ruas largas, de mais de 18 metros.

Tudo isto está bom para os terrenos não accidentados. Mas esquecemo-nos da zona montanhosa, para a qual especialmente se buscava legislar, por ser ahi impossivel abrir ruas largas, sem os inconvenientes de grandes aterros e de grandes córtes.

De facto, si reconhecemos que nos terrenos montanhosos era necessario consentir a abertura de ruas de 8 metros, como impôr que de trechos a trechos desemboquem essas ruas em outras ainda mais largas do que as do padrão vigente, que achavamos inapplicavel?

E' o que está no art. 9, n. 2: "nos typos 2 e 3 (que são os de ruas de 11-12 metros e de 12-18 metros), o comprimento não poderá ser superior a 30 vezes a largura, findo o qual deverá desembocar em rua de classe superior" (que são as de 18 a 25 metros e ainda mais largas). Isto só pôde ser exigido nos terrenos não accidentados, e não nos montanhosos.

No mesmo caso está a disposição do art. 7.º, que diz: "As ruas dos dois ultimos typos (que são as de mais de 18 metros de largura), do artigo anterior, devem ser projectadas de modo tal que nenhum lote estabelecido de accordo com o determinado no artigo 14 fique a distancia superior a 400 metros, medida pelo eixos das vias publicas, de duas ruas desses typos, que se cruzem."

Isto é completament inapplicavel nos terrenos montanhosos, onde, pelo espirito que nos levou a fazer a revisão do padrão municipal, achavamos ser necessario consentir ruas de 8 metros de largura, sem o que certos trechos não poderão ser arruados. Como exigir ruas de mais de 18 metros (superiores ao padrão vigente), em terrenos montanhosos, onde somente ruas de 8 e 10 metros possam ser abertas?

Si esses terrenos comportam ruas de tamanha largura, e ainda mais cruzando-se (notem bem esta agravante: uma das ruas largas cortando as curvas de nível é inexequível por causa dos fortes declives; outra, acompanhando as curvas, também inexequível, além de prejudicial aos terrenos, por causa dos grandes cortes e aterros lateraes), por que a inovação das ruas de 8 metros?

Convenho em que se deva exigir ruas mais largas, de trechos a trechos, onde fôr possível projectal-as, mas não com o systema rigido do projecto, porque casos ha em que os terrenos não permitem sinão ruas estreitas.

Parece-me que se devia introduzir no projecto uma disposição que dê certa elasticidade á lei, permitindo eventualmente, em terrenos montanhosos, a abertura de ruas estreitas com um comprimento independente da sua largura, sem a condição de ficarem os lotes de terrenos a uma distancia pre-determinada de ruas de classe superior, e podendo ainda, em certos casos, excepcionalmente, haver trechos com a rampa de 10 % e mesmo 12 %, sobretudo na zona rural, onde o movimento não é nem será intenso.

(Muito bem. Muito bem).

Vai á mesa, é lida e posta em discussão com o projecto a seguinte

EMENDA

Onde convier:

Em terrenos de forte declive será permitida a abertura de ruas de typos ns. 2 e 3, sem as restricções dos artigos 7.º e 9.º, n. 2, bem como por excepção, em determinados trechos, a rampa maxima de 12 %. — Sala das sessões, 3 de fevereiro de 1923. — *Luiz Fonceca.*

○ SR. ORLANDO PRADO — Sr. presidente, é com a maior alegria que venho encontrar já nesta casa um projecto a respeito do plano de expansão da cidade. Aliás, o assumpto deste projecto constitue parte do programma com que entrei para esta casa.

Acho que este projecto constitue o primeiro passo que a Camara Municipal vai

dar para a organização definitiva de um plano de conjuncto para se regularizarem definitivamente todos os serviços urbanos. Entretanto, sobre alguns artigos e paragraphos do projecto em discussão, desejo apresentar algumas emendas, que passo ás mãos de v. exc.

(Muito bem).

Vão á mesa, são lidas e postas em discussão com o projecto as seguintes emendas ao parecer n. 19, das commissões reunidas de Obras, Justiça e Finanças:

EMENDA N. 1

Art. 5.º — Para os efeitos desta lei, ficam as vias publicas do municipio classificadas nas seguintes categorias:

1 — Estradas (só na zona rural) com a largura minima de 13 metros.

2 — Caminhos (só na zona rural) com a largura minima de 9 metros.

3 — Ruas de interesse local ou de character exclusivamente residencial — 8 a 12 metros.

4 — Ruas secundarias — 12 a 18 metros.

5 — Ruas principaes — 18 a 25 metros.

6 — Vias de grande communicacão e arterias de luxo — mais de 25 metros.

EMENDA N. 2

Art. 7.º, paragrapho 2.º — Supprima-se este paragrapho.

EMENDA N. 3

Art. 8.º — Accrescente-se "já existentes" depois da palavra "agglomerações".

Paragrapho 1.º — Quando se tratar de abertura de simples caminhos, para facilitar o accesso a grandes propriedades ruraes ou retalhal-as, os interessados apresentarão para ser approvada uma planta do terreno com os traçados e respectivos perfis... (o mais como está).

Paragrapho 2.º — "Cinco" em vez de "tres" metros.

Paragrapho 3.º — A licença concedida para abertura destes caminhos é sob a con-

dição de que a conservação dos mesmos ficará... (o mais como está).

EMENDA N. 4

Art. 9.º — Paragrapho 2.º — Póde a Prefeitura, todavia, permittir maior comprimento nas de typo 3, quando se destinarem a receber construcções só de um lado, e nas de typo 3 e 4, si fôr verificada, pela Directoria de Obras, a impossibilidade pratica do arruamento dentro da relação aqui determinada... (o mais como está).

EMENDA N. 5

Art. 14 — Paragrapho 1.º — A frente minima dos lotes deve ser igual ou superior á terça parte da sua profundidade; não deve esta ser inferior a 24 metros.

Paragrapho 2.º — Supprima-se a palavra "internos".

Paragrapho 4.º — Supprima-se a palavra "internos", e acrescente-se, no fim, o numero "13" aos numeros "10 e 16".

EMENDA N. 6

Accrescentar onde convier:

Art. ... — Nas ruas actualmente abertas, sem prévia licença, na zona rural e onde já existam edificações, a disposição constante do art. 26, letra A, da lei n. 2.332, só é applicavel depois que os interessados se ponham em regra com a presente lei, em relação áquellas de suas disposições possíveis de ali serem praticamente respeitadas.

EMENDA N. 7

Accrescentar onde convier:

Art. ... — Nas ruas actualmente abertas, sem prévia licença, na zona rural, e onde não existam edificações, nenhuma nova edificação poderá ser erigida antes que os interessados se ponham em regra com a presente lei, em relação áquellas de suas disposições que têm importancia capital.

EMENDA N. 8

Accrescentar onde convier:

Art. ... — Nas estradas, não se poderá edificar a não ser com recuo igual ou superior a quatro metros; nos camifilhos, não se poderá edificar, a não ser com recuo igual ou superior a seis metros.

EMENDA N. 9

Accrescentar onde convier:

Art. ... — Fica expressamente prohibida a construcção, em todo o territorio do municipio, de grupos de habitações com entradas em commum, quer sob a fórma de "villas", quer sob a de ruas "particulares" ou ainda sob qualquer outra fórma.

EMENDA N. 10

Accrescentar onde convier:

Art. ... — As licenças para arruamento vigorarão sómente por espaço de um a tres annos, tendo-se em vista a vastidão do terreno a arruar. Findo o prazo determinado no alvará, deve a licença ser renovada no todo ou em parte, conforme o que já tiver sido executado e mediante apresentação de novos planos nos termos desta lei.

EMENDA N. 11

A Prefeitura regulamentará a presente lei.

EMENDA N. 12, DE REDACÇÃO

Art. 4.º — Quando, para perfeita execução de um plano de arruamento, seja conveniente que uma ou mais ruas — para sua boa ligação a vias publicas já existentes ou melhoria do respectivo systema de escoamento — sejam prolongadas através terrenos alheios, e os proprietarios da maioria das parcelas, envolvidas pela referido arruamento e taes ruas, se declarem dispostos a ceder gratuitamente as faixas que lhes couberem, e bem assim a custearem as despesas de desapropriação das que não se acharem em identicas condições, poderá, qualquer interessado submitter o assumpto á consideração da Camara, a qual resolverá si ha ou não motivo para declarar o prolongamento da rua ou ruas, assim projectadas, de utilidade publi-

ca para a desapropriação das faixas restantes.

EMENDA N. 13

Decorrente da emenda n. 1, caso seja adoptada:

No art. 5.º e seguintes; onde se lê: ruas de typo 2, 3, 4 e 5, leia-se: ruas de typo 3, 4, 5 e 6. — Sala das comissões, 3 de fevereiro de 1923. — *Orlando de Almeida Prado, C. de Paiva Meira.*

EMENDA

Onde convier:

Art. ... — Os encargos para o novo calçamento, impostos por esta lei, serão extensivos ás ruas já existentes e não dotadas desse melhoramento. — Sala das sessões, 3 de fevereiro de 1923. — *C. de Paiva Meira, Francisco Machado de Campos.*

Ninguém mais pedindo a palavra, é o projecto posto em votação, salvo as emendas, e approvedo.

Postas em votação, são approvedas as emendas.

Nada mais havendo a tratar, levanta-se a sessão, designada para 10 a seguinte

ORDEM DO DIA

1.ª parte

Expediente — Leitura e discussão da acta da sessão anterior, apresentação de pareceres, officios, projectos, justificações, requerimentos e indicações.

2.ª parte

2.ª discussão do projecto apresentado pelas comissões de Justiça e Finanças, em seus pareceres ns. 17 e 4, approvedo o accôrdo feito pelo prefeito com os proprietarios dos predios ns. 43 e 45 da rua Conceição, necessarios ao alargamento dessa mesma rua.

2.ª discussão do substitutivo apresentado ao projecto n. 55, de 1919, pelas comissões de Obras, Justiça e Finanças, em seus pareceres ns. 6, 18 e 6, approvedo o plano de ligação da rua e travessa Arthur Prado com a avenida Luiz Antonio.

2.ª discussão do projecto apresentado pela comissão de Finanças, em seu parecer n. 7, autorizando a Prefeitura a despender até á quantia de 427:752\$000, com as obras de reforma do viaducto de Santa Iphigenia.

1.ª discussão do projecto apresentado pelas comissões reunidas de Justiça, Obras e Finanças, em seu parecer n. 8, autorizando a Prefeitura a mandar calçar diversas ruas da cidade pelo systema betuminoso. (Adiada, por duas sessões, a requerimento do sr. R. A. Gurgel).

1.ª discussão do projecto apresentado pelas comissões de Justiça, Obras e Finanças, em seus pareceres ns. 20, 7 e 8, approvedo o plano de rectificação do alinhamento da rua Antonio de Godoy.

1.ª discussão do projecto apresentado pelas comissões reunidas de Justiça e Finanças, em seu parecer n. 21, isentando do pagamento do imposto de viação ou outra contribuição para calçamento os predios pertencentes á Benemerita Loja Sete de Setembro, enquanto occupados com escolas de instrução primaria gratuita.

Discussão unica do projecto de resolução apresentado pelas comissões reunidas de Justiça e Finanças, em seu parecer n. 22, mandando archivar a petição do sr. Roberto Capri.

Discussão unica do parecer n. 23, das comissões reunidas de Justiça e Finanças, opinando pelo archivamento do requerimento do sr. José Benedicto Martins Guimarães.

Discussão unica dos pareceres ns. 8 e 9, das comissões de Obras e Finanças, opinando pelo archivamento do abaixo assignado dos moradores da Villa Cerqueira Cesar,

Anexo 3 - Parecer nº 2.611.

Fonte: SÃO PAULO. Lei n. 2.611, de 20 de junho de 1923. Proíbe a abertura de vias de comunicação, em qualquer perímetro do município, sem previa licença da Prefeitura. São Paulo, SP: Câmara Municipal de São Paulo. Disponível em: <http://documentacao.saopaulo.sp.leg.br/iah/fulltext/leis/L2611.pdf>. Acesso em: 15 mar. 2017.

LEI N. 2.611, DE 20 DE JUNHO DE 1923

Prohibe a abertura de vias de comunicação, em qualquer perimetro do municipio, sem prévia licença da Prefeitura.

Firmiano de Moraes Pinto, Prefeito do Município de S. Paulo:

Faço saber que a Camara, em sessão de 2 do corrente mez, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1.º — É prohibida a abertura de vias de comunicação, em qualquer perimetro do municipio, sem prévia licença da Prefeitura Municipal.

PLANO DE ARRUAMENTO

Art. 2.º — Aquelles que pretenderem abrir vias publicas no Municipio, deverão requerel-o ao Prefeito, satisfazendo préviamente as seguintes condições: *a*) — apresentar titulos de propriedade dos terrenos a arruar, provando o seu dominio e que podem graval-os de servidão publica; *b*) — juntar planta em duplicata, assignada por engenheiro, em escala de 1:1000 dos terrenos a arruar, com curvas de nivel de metro em metro, indicando com exactidão os limites do terreno em relação aos terrenos vizinhos e a sua situação em relação ás vias publicas já existentes.

§ 1.º — Nessa planta, a Prefeitura, pela Directoria de Obras, traçará as vias principaes de comunicação ou espaços livres que julgue necessarios ao interesse geral da cidade e ao seu systema geral de viação, e a elles tem de sujeitar-se o interessado na organização do projecto, conforme é determinado no art. 3.º.

§ 2.º — A superficie das vias de comunicação determinadas no paragrapho anterior e que farão parte integrante do projecto, não poderá, todavia, exceder de 7 por cento (sete por cento) da superficie total do terreno a arruar, quando a largura dellas não fôr superior a 18 metros, e 10 por cento (dez por

cento), quando de largura superior. Estas superficies serão devidamente deduzidas das superficies aedeante especificadas no art. 5.º.

Art. 3.º — O plano definitivo que fôr apresentado pelo interessado á approvação da Prefeitura deverá conter, além das vias de comunicação referidas no paragrapho 1.º, do art. 2.º, mais o seguinte:

1) — O plano geral de situação, em escala de 1:1.000, com curvas de nivel de metro em metro, contendo todas as ruas e espaços livres que se pretendam abrir.

2) — Os planos de nivelamento de todas as ruas e praças (escalas minimas H. 1:100 V. 1:100).

3) — Secções transversaes (escala 1:200), em numero sufficiente para cada uma dellas.

4) — As indicações dos marcos de alinhamento e nivelamento.

5) — Systema de escoamento das aguas superficiaes.

Paragrapho 1.º — Constará, igualmente, do plano o retalhamento completo das quadras em lotes, de accôrdo com as disposições contidas aedeante, no art. 14.

Paragrapho 2.º — Acompanhará o plano um memorial descriptivo, justificativo, com as declarações e explicações necessarias á perfeita comprehensão do projecto.

Art. 4.º — Quando, para perfeita execução de um plano de arruamento, seja conveniente que uma ou mais ruas — para sua bôa ligação a vias publicas já existentes ou melhoria do respectivo systema de escoamento — sejam prolongadas através de terrenos alheios, e os proprietarios da maioria das parcellas, envolvidas pelo referido arruamento de taes ruas se declarem dispos-

tos a ceder gratuitamente as faixas que lhes couberem, e bem assim a custearem as despesas de desapropriação das que não se acharem em idênticas condições, poderá qualquer interessado submeter o assumpto á consideração da Camara a qual resolverá si ha ou não motivo para declarar o prolongamento da rua ou ruas assim projectadas, de utilidade publica para a desapropriação das faixas restantes.

Art. 5.º — Não poderão ser arruados os terrenos baixos, alagadiços e sujeitos a inundações, antes de tomadas as providencias para assegurar-lhes o escoamento das agua. As obras necessarias para tal fim poderão ser projectadas juntamente com a das ruas a serem abertas. Do mesmo modo não se permittirá o arruamento de terrenos que tenham sido aterrados com materiaes nocivos á sauda publica, sem que elles sejam préviamente saneados.

Art. 6.º — As licenças para arruamento vigorarão sómente por espaço de um a tres annos, tendo-se em vista a vastidão do terreno a arruar. Findo o prazo determinado no alvará, deve a licença ser renovada no todo ou em parte, conforme o que já tiver sido executado e mediante apresentação de novos planos nos termos desta lei.

Art. 7.º — Os planos e traçados propostos pelos interessados, embora satisfazendo as condições technicas minimas impostas por esta lei, poderão ser recusados pela Prefeitura, desde que não offereçam os requisitos exigidos, quer pelos principios correntes em materia de esthetica urbanista, quer pelos reclamos referentes á commodidade do trafego, economia no estabelecimento das rêdes de exgottos e de escoamento de aguas superficiaes, etc.

VIAS PUBLICAS

Art. 8.º — Quando o terreno a arruar tiver superficie igual ou superior a 40.000 metros quadrados, o espaço occupado por vias de communição (ruas, avenidas, etc.), não poderá ser inferior a 20 % da superficie total do terreno. Deverá, além disso, ser deixada para espaços livres (praças, jardins, squares, etc.), de dominio publico, uma área correspondente, pelo menos:

- a 5 % da área total — na zona urbana;
- a 7 % da área total — na zona suburbana; e
- a 10 % da área total — na zona rural.

Art. 9.º — Para os effeitos desta lei, ficam as vias publicas do Municipio classificadas nas seguintes categorias:

- 1) — Estradas (só na zona rural) largura minima de 13 metros;
- 2) — Ruas de interesse local ou de caracter exclusivamente residencial — 8 a 12 metros;
- 3) — Ruas secundarias — 12 a 18 metros;
- 4) — Ruas principaes — 18 a 25 metros;
- 5) — Vias de grande communição e arterias de luxo — mais de 25 metros.

Art. 10. — As ruas dos dois ultimos typos do art. anterior devem ser projectadas de modo tal, que nenhum lote estabelecido de accôrdo com o determinado no art. 14, fique a distancia superior a 400 metros, medida pelo eixo das vias publicas, de duas ruas desses typos que se cruzem, salvo o caso de impossibilidade pratica, a juizo da Prefeitura.

Parapho unico — T'as ruas devem, como regra, constituir complemento natural das correspondentes — já existentes ou já projectadas e approvadas pela Prefeitura.

Art. 11. — A concessão de licença para abertura de ruas dos typos 2 e 3 só será dada si forem estrictamente observadas as seguintes condições:

1) — Nas ruas de typo 2, não será permittida, sob qualquer pretexto, a installação de estabelecimentos commerciaes ou industriaes.

2) — Nos typos 2 e 3, o comprimento não poderá ser superior a 30 vezes a largura, findo o qual deverá desembocar em rua de classe superior. Póde a Prefeitura, todavia, permittir maior comprimento nas do typo 2 quando se destinem a receber construcções de um só lado; e nas dos typos 2 e 3, si fôr verificada pela Directoria de Obras a impossibilidade pratica do aruamento dentro da relação aqui determinada. O comprimento não poderá exceder de 40 vezes a largura da rua, salvo licença especial concedida pela Camara, a requerimento do interessado onde justifique a impossibilidade de se conter no limite aqui estabelecido.

3) — Nas ruas de typo 2, deverá haver ainda dispositivos adequados a facilitar a manobra de vehiculos, distantes entre si 150 metros, no maximo, salvo si nesse intervallo houver cruzamento com rua de largura superior.

Parapho unico — Para o effeito do n. 2 deste artigo, serão considerados da quarta categoria os espaços livres (praças, squares), convenientemente espaçosas.

Art. 12. — É permittida, nas ruas de typo 2, a formação de espaços livres sob a fórma de reintrancia

da via publica, e cuja profundidade seja, no maximo, egual á largura da bocca, que não poderá ser inferior a 25 metros.

Art. 13 — Na zona central é permittida a abertura de ruas com 6 metros de largura, desde que sejam exclusivamente destinadas á passagem dos serviços dos predios com frente para as ruas principaes, ficando os lotes a ellas adjacentes gravados de servidão “non edificandi” para edificios de qualquer natureza, sem entrada pelas já referidas ruas principaes.

Art. 14. — É permittida a abertura de viellas ligando duas ruas, e destinadas exclusivamente ao transitio de pedestres, com largura entre 4 e 6 metros, mediante condição expressa de que nenhum lote faça frente para ellas, e que toda e qualquer construcção nella levantada fique recuada 4 metros, no minimo, dos respectivos alinhamentos. Essas viellas podem ter declividade superior a 8 % e terão ainda disposições adequadas para vencer rampas de mais de 15 %.

Art. 15. — São tambem admittidas pequenas praças em remate das ruas (principalmente no referente ás dos typos 2 e 3) e em communicação com o lado opposto por meio de viellas estabelecidas nos termos do art. anterior.

Art. 16. — Ao longo das estradas de ferro, quando os terrenos forem destinados a predios de habitação, devem ser obrigatoriamente abertas ruas de 12 metros de largura minima.

Art. 17. — É egualmente obrigatorio, para os que pretenderem arruar terrenos adjacentes aos cursos

d'agua, entregar ao dominio publico do Municipio, para sua regularização e facil accesso, a qualquer tempo, a faixa longitudinal que, para tal fim, fôr julgada necessaria pela Prefeitura.

Art. 18. — As disposições da presente lei, no referente a plano de arruamento, classificação de ruas e mais disposições connexas, só são applicaveis, no perimetro rural, ás agglomerações já existentes e ás que se crearem ou forem projectadas com os caracteristicos de agglomerações suburbanas.

§ 1.º — Quando se tratar de abertura de simples caminhos, para facilitar o accesso a grandes propriedades ruraes ou retalhal-as, os interessados apresentarão, para ser approvada, uma planta do terreno, com os traçados e respectivos perfis, indicando, com clareza, a via publica de que elles partem ou na qual desemboccam.

§ 2.º — As construcções, que tiverem frente para essas estradas, deverão ficar obrigatoriamente recuadas 5 metros, pelo menos, dos respectivos alinhamentos.

§ 3.º — A licença concedida para abertura destes caminhos, é sob a condição de que a conservação dos mesmos ficará a cargo dos interessados.

ACCEITAÇÃO DE VIAS PUBLICAS

Art. 19. — Nenhuma via de communicação de qualquer natureza poderá ser aberta ao transito publico, sem que seja préviamente aceita pela Camara, que a declarará incorporada ao dominio publico, na forma do disposto no Codigo Civil.

Paragraphe unico — Os logradouros, que não forem assim declarados, serão considerados terrenos em aberto e o Prefeito determinará que sejam logo fechados na forma legal.

Art. 20. — Para o effeito do art. anterior, a Prefeitura remetterá á Camara o projecto de arruamento, devidamente infórmado, de accôrdo com a presente lei, propondo-lhe a respectiva denominação.

Art. 21. — Não serão acceitas pela Prefeitura vias de comunicação, cuja abertura importe em desapropriação á custa do Municipio, nem aquellas que não estejam devidamente niveladas e em que não tenham sido executadas as obras de arte (bocins, pontes, muros de arrimo, etc.), necessarios á sua conservação.

Art. 22. — Os logradouros de uso commum do povo, quando já incorporados ao patrimonio publico, só podem ser desincorporados, perdendo inalienabilidade, por lei especial da Camara, approvada por mais de dois terços dos vereadores presentes.

VIAS PARTICULARES

Art. 23. — Os proprietarios de vias de communições privadas, com accesso á via publica, abertas sem licença da Prefeitura, ficam sujeitos ás seguintes medidas de segurança e salubridade publica:

a) — A conservar seu solo sempre em bom estado de limpeza e de franco trafego;

b) — A executar e conservar desde logo, as obras de sargetamento, bocins, canalisações completas para o escoamento facil e regular das aguas pluviaes;

c) — A construir os passeios necessários ao resguardo dos pedestres contra as carruagens, de largura determinada pela Prefeitura;

d) — A calçar-a á sua custa, em toda a extensão logo e, com o mesmo typo de calçamento que a Prefeitura executar, o calçamento da via a que dá acesso. Si a salubridade publica o requerer, poderá a Prefeitura obrigar o calçamento a qualquer tempo, antes da providencia acima referida;

e) — A mantel-a sufficientemente illuminada, conforme o typo adoptado nas vias publicas, desde o anoitecer até ao nascer do sol;

f) — A remover, diariamente, depositando na via publica mais proxima, na fórma dos regulamentos respectivos, os detritos da limpeza e o lixo das habitações ribeirinhas.

g) — A fechar, com muros, quaesquer terrenos com accesso a essas vias particulares, e destinados a construcções;

h) — A adoptar disposições que permittam a livre circulação dos vehiculos, sob pena de ser a sua entrada ahi interdictada por dispositivos adequados no ponto de intercessão com a via publica, a juízo da Prefeitura;

i) — A construir, nas extremidades, fechos ou portões de ferro adequados, que deverão ser conservados fechados á noite, desde o anoitecer, até cessar a illuminação, á chave.

Paraphio unico — Pela infracção de qualquer das disposições deste art., a Prefeitura poderá impor multas ao proprietario da via privada, até o valor de 50\$000, diarios, cobradas executivamente.

Art. 24. — As vias de communicação, que não atenderem ás prescripções deste art., serão interdicta-

das á circulação de dia e de noite fechadas com muros, com os terrenos em aberto.



LOTES E CONSTRUÇÕES

Art. 25. — No plano de retalhamento das quadras em lotes, a que se refere o art. 3.º, devem ser observadas as disposições que seguem:

1) — A área minima dos lotes deve ser de 300 metros quadrados, não devendo os mesmos ter frentes menores de 10 metros, nem fundos menores de 24 metros;

2) — A construcção principal de cada lote não poderá occupar área superior a um quarto da área total do lote;

3) — Os alinhamentos entre as frentes ou entre os fundos das construcções principaes, assim como entre as frentes e fundos dos predios de ruas parallelas, deverão ter um afastamento minimo de 18 metros;

4) — O interessado deverá declarar qual o lote minimo que pretende adoptar e nessa base fixar no plano as linhas de fundo e os alinhamentos da frente e fundo das edificações. Si o lote minimo adoptado fôr o que resulte da profundidade, variando entre 24 e 30 metros, será obrigatorio o uso de qualquer dos dispositivos consignados nos arts. 12, 15 e 27.

Parapho unico — São permittidas disposições que facilitem o agrupamento de construcções até 6 desde que o conjuncto de lotes represente, pelo menos, a somma de tantos lotes minimos quantas as habitações, e que o conjuncto respeite o disposto no n. 2, deste artigo.

Art. 26. — Os jardins nas frentes das construções recuadas, poderão ficar em aberto, separados do alinhamento por simples meio fio de tijolo prensado, ou por pequena mureta ou gradil de 30 centímetros de altura maxima, desde que a tal respeito haja accôrdo entre os proprietarios de toda a extensão recuada, accôrdo esse que deverá constar de termo assignado na Prefeitura.

Paragrapho unico — A Prefeitura estabelecerá para cada caso concreto as regras a observar para a execução e conservação dos jardins, reservando-se sempre o direito de exigir, si necessario, o fecho dos mesmos, nos termos legaes.

Art. 27. — E' permittida a formação de espaços livres, gramados ou ajardinados no interior dos quarteirões e em commum para todos ou parte dos respectivos moradores. Devem elles, todavia, ter entradas adequadas, que deverão estar fechadas de modo seguro, do occaso ao nascer do sol.

Paragrapho unico — A Prefeitura estabelecerá ainda neste caso as regras e condições a observar, quanto á execução, conservação e frequencia destes logares reservando-se sempre o direito de exigir a sua suppressão, quando seja necessaria esta medida.

CONTRIBUIÇÃO PARA CALÇAMENTOS

Art. 28. — Para as obras de calçamento dos novos logradouros publicos, abertos de accôrdo com a presente lei, os proprietarios lateraes concorrerão com 50 % do seu custo, á razão de 25 % por metro de testada do respectivo terreno, e o Municipio concorrerá com a metade do restante.

Paragraphe unico — Nas praças ou vias de comunicação de largura superior a 20 metros, a base para o calculo da contribuição será, no maximo, de 8 metros de largura de calçamento para cada proprietario lateral.

Art. 29. — Quando o numero de metros dos lotes edificados em cada logradouro attingir a terça parte da sua extensão bi-lateral, ou antes, si assim o requerem os interessados, a Prefeitura mandará organizar os orçamentos para esses serviços e os fará publicar na folha official, e dará conhecimento aos proprietarios dos terrenos adjacentes, por meio de avisos, do lançamento com que foram contemplados para a contribuição a que se refere o art. anterior.

Paragraphe unico — Os orçamentos serão organizados pelos preços correntes na occasião e conforme o typo de calçamento que fôr adoptado para cada rua, mas a base para o calculo da contribuição a que se refere o art. 23 não poderá exceder de 20\$000 por metro quadrado, qualquer que seja o custo do calçamento adoptado.

Art. 30. — A quota de cada um será dividida em seis prestações semestraes, pagas no prazo de tres annos, lançadas e arrecadadas pela mesma fôrma por que é cobrado o imposto de viação.

Paragraphe unico — Emquanto não fôr devida a ultima prestação a que se refere este art., não será cobrado o imposto de viação.

Art. 31. — As contribuições destinadas a esses melhoramentos serão creditadas pela Prefeitura a cada proprietario e escripturadas á parte, dando dellas recibo aos contribuintes: só depois da obra concluida debitará cada um pela sua quota-parte no serviço, de ac-

côrdo com o custo effectivo das obras fazendo logo a restituição do que houver recebido a mais, caso as obras venham a custar menos do que o orçado.

Art. 32. — Até seis mezes depois de paga a ultima prestação, a Prefeitura é obrigada a iniciar a execução do calçamento e guias, sob pena de poderem os proprietarios se utilizar dos recibos destas contribuições para pagamento de quaesquer impostos municipaes, seus ou de outrem, ficando, além disso, exonerados de nova contribuição para a execução destas mesmas obras.

Art. 33. — Para a mudança do typo de calçamento nas vias em que fôr introduzido esse melhoramento, os proprietarios lateraes concorrerão com a metade da differença de custo entre o typo antigo e o novo, até o limite maximo de 10\$000, por metro quadrado; devendo o lançamento e pagamento serem feitos na mesma fórmula estabelecida no art. 29 desta lei.

Paragrapho unico — Si o novo calçamento fôr executado antes dos tres annos de contribuição a que se refere o art. 29, o imposto de viação, devido pelo novo calçamento, só será cobrado até o duplo do que pagava pelo calçamento antigo, enquanto não fôr cobrada a ultima quota da contribuição a que se refere este artigo.

Art. 34. — E' facultado aos proprietarios de qualquer trecho de rua requererem a execução immediata dos melhoramentos, mediante o pagamento integral, em conjuncto, das quotas a que se referem os arts. 28 e 29, fazendo a Prefeitura o orçamento respectivo, iniciando a execução dentro do prazo de seis mezes.

Art. 35. — Os que não pagarem as contribuições nos prazos estabelecidos nesta lei para a arrecadação,

ficam sujeitos ás mesmas multas, custas e processo de cobrança estabelecidos para o imposto de viação.

DISPOSIÇÕES TRANSITORIAS

Art. 36. — São consideradas vias publicas para os effeitos municipaes das disposições da lei n. 2.332, todas as ruas abertas por particulares na zona rural do Municipio e existentes na data da promulgação da presente lei.

§ 1.º — Para os effeitos legaes consideram-se abertas aquellas que já dão accesso a edificações, estejam ou não em condições de franco trafego, devendo os proprietarios de villas e terrenos pol-as nesses condições, dentro do prazo de um anno da promulgação da presente lei.

§ 2.º — Para os effeitos do art., os interessados deverão requerer o recebimento definitivo dessas ruas abertas sem licença dentro de trez mezes, juntando planta das mesmas nas condições exigidas pela presente lei.

Art. 37. — A Prefeitura mandará examinar si as ruas abertas estão nas condições de franco trafego, e conforme a legislação actualmente em vigor: determinando as obras que forem necessarias para a segurança do trafego, policia e salubridade publicas, as quaes deverão ser executadas dentro do prazo de um anno, no maximo.

Parágrafo unico — Para conclusão das obras e abertura das ruas da zona rural, cujos traçados já tenham sido approvados pela Prefeitura, até á data da presente lei, fica marcado o prazo de tres mezes proro-

gaveis pelo Prefeito, até um anno, mediante requerimento do interessado apresentado justificado dentro daquelle prazo.

Art. 38. — O recebimento official das ruas abertas em virtude das disposições dos artigos anteriores, não acarretará a responsabilidade da Prefeitura pela execução dos melhoramentos de que necessitem.

Art. 39. — Findos os prazos marcados pelos artigos anteriores para serem requeridos os recebimentos ou executadas as obras determinadas, a Prefeitura intimará os proprietarios dos terrenos em aberto a fechal-os immediatamente, na fôrma das leis em vigor, sujeitando-os ás medidas de segurança, de policia e salubridade publicas. Taes ruas em caso nenhum poderão ser acceitas sem que os interessados as ponham de acôrdo com a presente lei, em todas as disposições applicaveis.

Parapho unico — A Prefeitura proporá á Camara as providencias que julgar necessarias para regular as construcções ao longo das ruas novamente recebidas, de maneira a salvaguardar os interesses de viação e esthetica, bem como os futuros melhoramentos de traçados que forem introduzidos.

DISPOSIÇÕES GERAES

Art. 40. — A Prefeitura regulamentará a presente lei.

Art. 41. — A presente lei entrará em vigor na data da sua publicação, exceptuados os arruamentos, cuja planta houver entrado na Prefeitura até áquella data, com requerimento de approvação.

Art. 42. — Revogam-se as disposições em contrario.

O Director Geral da Prefeitura a faça publicar.

Prefeitura do Municipio de S. Paulo, 20 de junho de 1923, 370.º da fundação de S. Paulo.

O Prefeito,
Firmiano M. Pinto.

O Director Geral,
Luiz Tavares.