

URBANISMO E CAPITAL EM SÃO PAULO:

Prestes Maia e as redes econômicas na formação do planejamento regional

EIXO TEMÁTICO 1: Trajetórias, Institucionalização e Circulação de Ideias do Urbanismo

PAIVA, Kauê Felipe

Doutor (FAUUSP); Professor UNIP Ribeirão Preto.

kauefp@gmail.com; kauepaiva@usp.br

RESUMO

Este artigo analisa a atuação do engenheiro e urbanista Francisco Prestes Maia no planejamento territorial do estado de São Paulo durante as décadas de 1930 e 1940, evidenciando as relações entre urbanismo, infraestrutura e redes econômicas. A pesquisa dialoga com o Eixo 1 do 19º SHCU, buscando superar a historiografia tradicional que restringe a compreensão do Plano de Avenidas à sua dimensão viária. O estudo examina como os projetos urbanísticos de Prestes Maia se articulavam com as estratégias de agentes empresariais, como os irmãos Dumont Villares, a São Paulo Light & Power e a Companhia City. Através da análise de casos como o Centro Industrial do Jaguaré, o plano urbano de Panorama e o Plano Regional de Santos, demonstra-se que o urbanismo paulista ultrapassou a escala intraurbana. Conclui-se que as propostas de Prestes Maia integraram produção, transporte e urbanização, antecipando debates sobre planejamento regional e desempenhando papel fundamental na estruturação das redes territoriais que sustentaram a expansão da economia industrial paulista.

Palavras-chave: Francisco Prestes Maia; planejamento regional; infraestrutura; redes econômicas; urbanização paulista.

PENSAR FORA DO EIXO

ABSTRACT

This article analyzes the role of engineer and urban planner Francisco Prestes Maia in territorial planning of the state of São Paulo during the 1930s and 1940s, highlighting the relationships between urbanism, infrastructure, and economic networks. The research dialogues with Axis 1 of the 19th SHCU, seeking to overcome traditional historiography that restricts the understanding of the Avenues Plan to its road dimension. The study examines how Prestes Maia's urban projects articulated with the strategies of business agents, such as the Dumont Villares brothers, São Paulo Light & Power, and Companhia City. Through the analysis of cases such as the Jaguaré Industrial Center, the urban plan of Panorama, and the Regional Plan of Santos, it is demonstrated that São Paulo's urbanism went beyond the intra-urban scale. It concludes that Prestes Maia's proposals integrated production, transportation, and urbanization, anticipating debates on regional planning and playing a fundamental role in structuring the territorial networks that supported the expansion of São Paulo's industrial economy.

Keywords: Francisco Prestes Maia; territorial planning; infrastructure; economic networks; São Paulo urbanization.

RESUMEN

Este artículo analiza la actuación del ingeniero y urbanista Francisco Prestes Maia en la planificación territorial del estado de São Paulo durante las décadas de 1930 y 1940, evidenciando las relaciones entre urbanismo, infraestructura y redes económicas. La investigación dialoga con el Eje 1 del 19º SHCU, buscando superar la historiografía tradicional que restringe la comprensión del Plan de Avenidas a su dimensión vial. El estudio examina cómo los proyectos urbanísticos de Prestes Maia se articulaban con las estrategias de agentes empresariales, como los hermanos Dumont Villares, São Paulo Light & Power y Companhia City. A través del análisis de casos como el Centro Industrial de Jaguaré, el plan urbano de Panorama y el Plan Regional de Santos, se demuestra que el urbanismo paulista sobrepasó la escala intraurbana. Se concluye que las propuestas de Prestes Maia integraron producción, transporte y urbanización, anticipando debates sobre planificación regional y desempeñando un papel fundamental en la estructuración de las redes territoriales que sustentaron la expansión de la economía industrial paulista.

Palabras clave: Francisco Prestes Maia; planificación territorial; infraestructura; redes económicas; urbanización paulista.

PENSAR FORA DO EIXO

INTRODUÇÃO

A rápida urbanização do estado de São Paulo nas primeiras décadas do século XX esteve profundamente associada às transformações econômicas decorrentes da expansão do capitalismo industrial. A crescente integração entre atividades agrícolas, industriais e financeiras, combinada à ampliação das redes de transporte, energia e infraestrutura, redefiniu as formas de organização do território paulista e impulsionou a formulação de novos instrumentos de planejamento urbano e regional. Nesse contexto, o urbanismo passou a desempenhar papel estratégico na articulação entre cidade, infraestrutura e desenvolvimento econômico, contribuindo para estruturar sistemas de circulação capazes de integrar diferentes regiões do estado às dinâmicas da economia industrial.

A compreensão desse processo envolve não apenas a análise de planos e projetos urbanos, mas também o exame das trajetórias profissionais dos urbanistas e das redes institucionais, técnicas e econômicas responsáveis pela circulação de ideias e práticas de planejamento. Nesse sentido, o presente artigo dialoga com o Eixo 1 – Trajetórias, Institucionalização e Circulação de Ideias no Urbanismo do 19º Seminário de História da Cidade e do Urbanismo (SHCU), ao investigar a atuação do engenheiro e urbanista Francisco Prestes Maia em relação às redes econômicas e institucionais envolvidas na reorganização territorial do estado de São Paulo durante o processo de industrialização. Ao abordar sua trajetória em articulação com agentes empresariais e projetos de infraestrutura, busca-se compreender como ideias e práticas de planejamento urbano circularam entre diferentes campos de atuação, ultrapassando os limites estritamente técnicos do urbanismo.

Autor do Plano de Avenidas para a cidade de São Paulo, elaborado em 1930, Prestes Maia ocupa posição central na historiografia do urbanismo brasileiro. Em grande parte da literatura, o plano tem sido interpretado sobretudo como resposta técnica aos problemas de circulação urbana decorrentes da rápida expansão da cidade e da crescente presença do automóvel. Essa leitura enfatiza a organização de um sistema de avenidas radiais e perimetrais destinado a ordenar o tráfego e orientar a expansão urbana da metrópole. Embora essa interpretação tenha contribuído para evidenciar a importância do Plano de Avenidas na transformação da estrutura urbana paulistana, ela tende a restringir sua compreensão à dimensão viária, deixando em segundo plano as relações entre planejamento urbano, infraestrutura e economia que caracterizaram o período. Ao privilegiar a circulação automobilística como eixo interpretativo, parte da historiografia acaba por obscurecer o papel do urbanismo na organização territorial da economia paulista e na articulação entre diferentes agentes envolvidos na produção do território.

PENSAR FORA DO EIXO

Nas últimas décadas, estudos no campo da história da urbanização têm buscado ampliar essa perspectiva, destacando as relações entre urbanização, infraestrutura e capital na formação das cidades brasileiras (Reis Filho, 2010). A produção do espaço urbano passou a ser compreendida como um processo social que envolve a atuação de múltiplos agentes — técnicos, empresários, instituições públicas e redes econômicas — cujas estratégias contribuem para definir as formas de organização do território. A análise das infraestruturas de transporte e energia, das redes empresariais e das estratégias de valorização territorial permite, assim, compreender de maneira mais ampla as dinâmicas que estruturaram a urbanização paulista no contexto da industrialização no período desenvolvimentista.

Partindo dessa abordagem, este artigo analisa a atuação de Francisco Prestes Maia a partir das relações entre urbanismo, infraestrutura e redes econômicas que participaram da reorganização territorial do estado de São Paulo nas décadas de 1930 e 1940. Mais do que interpretar os projetos urbanísticos elaborados pelo engenheiro como respostas técnicas a problemas específicos da cidade, busca-se compreender de que maneira suas propostas se articulavam a um conjunto mais amplo de iniciativas voltadas à integração territorial da economia paulista e à organização das redes de circulação da produção.

Para isso, o artigo examina a relação entre projetos urbanísticos associados a Prestes Maia e a atuação de diferentes agentes econômicos envolvidos na produção do território paulista. Entre esses agentes destacam-se redes empresariais vinculadas à expansão da infraestrutura energética, à urbanização imobiliária e à implantação industrial, como aquelas associadas aos irmãos Dumont Villares, à São Paulo Light & Power e a Companhia City. A atuação desses engenheiros-empresários em diferentes setores da urbanização paulista evidencia a existência de estratégias territoriais que articulavam infraestrutura, valorização do solo e implantação de atividades produtivas em uma mesma lógica de organização espacial.

Nesse contexto, o caso do Centro Industrial do Jaguaré constitui exemplo particularmente significativo da articulação entre urbanismo e capital na formação da metrópole industrial paulista. Implantado por Henrique Dumont Villares nas margens do rio Pinheiros e conectado à ferrovia Sorocabana, o empreendimento foi concebido como distrito industrial dotado de infraestrutura logística capaz de integrar atividades produtivas e sistemas de circulação territorial multimodais (rodovias, ferrovias e hidrovia). O empreendimento mobilizava referências urbanísticas presentes no Plano de Avenidas, utilizando o discurso da modernização urbana e da reorganização viária da

PENSAR FORA DO EIXO

metrópole como instrumento de promoção territorial, em estreita relação com as obras de canalização do rio Pinheiros e o Projeto da Serra (1926-1927) promovidos pela Cia. Light.

Ao lado do caso do Jaguaré, o artigo examina ainda dois projetos elaborados diretamente por Prestes Maia que evidenciam a dimensão territorial de sua atuação profissional: o plano urbano da cidade de Panorama, concebido em 1946 nas margens do rio Paraná, e o Plano Regional de Santos, elaborado no final da década de 1940. Enquanto Panorama foi planejada como porto interior destinado a captar e redistribuir a produção da Bacia Platina, o plano para Santos buscava reorganizar a cidade-porto a partir de uma perspectiva macro-regional, articulando infraestrutura portuária, circulação econômica e desenvolvimento urbano.

A análise conjunta desses casos permite compreender como o urbanismo paulista do período ultrapassava a escala da cidade para se articular a estratégias mais amplas de organização territorial. Nesse sentido, os projetos urbanísticos associados a Prestes Maia podem ser interpretados como parte de um conjunto de iniciativas que buscavam promover a integração entre produção, transporte e urbanização, configurando uma tentativa de estruturar as redes territoriais que sustentariam a expansão da economia industrial paulista.

Com base nessa perspectiva, o artigo busca contribuir para o debate historiográfico sobre a formação do planejamento regional no Brasil, evidenciando as relações entre urbanismo, infraestrutura e redes econômicas na produção do território paulista durante o processo de industrialização. Ao analisar a trajetória de Prestes Maia em diálogo com a atuação de diferentes agentes econômicos e com as transformações territoriais do período, procura-se demonstrar que o urbanismo desempenhou papel fundamental na organização das redes de circulação e na definição das estratégias territoriais que moldaram a metrópole paulista e seu *hinterland* econômico, antecipando em vários anos as discussões sobre planejamento regional que só ganhariam contornos institucionais na década de 1950.

1 UM PLANO NÃO SÓ DE AVENIDAS: UMA NOVA LEITURA DAS IDEIAS DE PRESTES MAIA

A historiografia do urbanismo e do planejamento urbano no Brasil tem, tradicionalmente, atribuído à segunda metade da década de 1950 a consolidação da questão regional no país. No entanto, uma análise mais detida da trajetória de Francisco Prestes Maia revela que a complexidade de sua atuação profissional e intelectual foi, em grande medida, simplificada por essas narrativas. A

PENSAR FORA DO EIXO

historiografia tendeu a restringir a compreensão do Plano de Avenidas à sua dimensão viária e rodoviarista, obscurecendo as profundas conexões entre urbanismo, infraestrutura e economia que caracterizaram o período e a obra do urbanista.

O Plano de Avenidas para a cidade de São Paulo, materializado em 1930 com as célebres aquarelas de Prestes Maia, não constituiu um evento isolado, mas o resultado de um longo processo de debates e projetos que remontam ao final do século XIX. Desde a década de 1880, a administração pública e diversos profissionais da engenharia e do urbanismo já apresentavam propostas para a região compreendida entre a Penha e Guarulhos, bem como entre o rio Pinheiros e Osasco. Esses projetos compartilhavam uma abordagem voltada à canalização e retificação do curso do rio Tietê, visando à drenagem e à ocupação da várzea e à eliminação dos meandros responsáveis pelo acúmulo de esgoto (Zola, 2018, p. 67).

As críticas dirigidas ao Plano de Avenidas — especialmente aquelas relacionadas à canalização dos rios Tietê e Pinheiros e à implantação das faixas marginais destinadas aos automóveis — requerem uma análise mais abrangente. A interpretação precisa do texto original do plano exige sua contextualização no interior das propostas urbanísticas que o precederam. A urbanização da várzea do rio Tietê, por exemplo, não surgiu como uma novidade introduzida por Prestes Maia, mas foi consolidada no Plano de Avenidas como a “nova porta de entrada da cidade”, refletindo uma visão mais ampla de transformação urbana e desenvolvimento.

A preocupação com as inundações periódicas da várzea do rio Tietê tornou-se particularmente central para São Paulo no final da década de 1920. No Plano de Avenidas (1930), Prestes Maia destacava que as intervenções no Tietê representavam cerca de 50% do escopo total do plano. Essas intervenções visavam não apenas à drenagem e ao saneamento das várzeas, mas também à mitigação das enchentes, à urbanização dessas áreas, à reorganização das ferrovias que cruzavam a cidade, à criação de uma circulação perimetral e à instalação de centros industriais próximos ao rio. O projeto também previa o estímulo à navegação fluvial e suas possíveis consequências econômicas (Maia, 1930).

Essas propostas derivavam de estudos técnicos anteriores. Em 1922, Ulhôa Cintra já havia desenvolvido estudos sobre a canalização do rio Tietê, nos quais defendia não apenas a regularização do curso d’água, mas também o desenvolvimento da navegação e a expansão urbana até suas margens, prevendo a instalação de diques, cais e outras estruturas relacionadas ao transporte fluvial (Zola, 2018).

PENSAR FORA DO EIXO

Em 1925, a Prefeitura instituiu a Comissão de Melhoramento do Rio Tietê, chefiada pelo engenheiro Francisco Saturnino de Brito, conhecido por suas intervenções sanitárias em áreas de várzea insalubres em Vitória (1895–1896), Santos (1905–1910) e Recife (1910–1917). Entre seus principais objetivos estavam o controle das inundações da várzea do Tietê, visando sua posterior urbanização, a facilitação da navegação no trecho do rio entre Penha e Osasco e a remoção das descargas de esgoto da área urbana.

Além dessas medidas, Saturnino de Brito defendia a preservação dos regimes hidrológicos e das matas ciliares ao longo dos afluentes do Tietê, retomando recomendações já formuladas por engenheiros do século XIX. Propôs ainda uma reorganização ferroviária, com o deslocamento de trechos da Estrada de Ferro Sorocabana e da São Paulo Railway para a margem esquerda do Tietê, enquanto um ramal da Estrada de Ferro Central do Brasil seria transferido para a margem direita. Nesse sistema, previa-se o entroncamento com a ferrovia inglesa, acompanhado da construção de uma estação central e de armazéns integrados a uma nova rede viária (Brito, 1944). Parte dessas ideias seria posteriormente retomada por Prestes Maia.

Após esse projeto, a Companhia Light elaborou o chamado Projeto da Serra (1926–1927), que previa a retificação e a ocupação da várzea do rio Pinheiros. Em 1927, Ulhôa Cintra, atuando na Seção de Urbanismo da Diretoria de Obras Públicas, introduziu modificações no projeto de Saturnino de Brito para o rio Tietê.

Nesse contexto, o Plano de Avenidas pode ser compreendido como a consolidação de um conjunto de estudos e propostas desenvolvidos ao longo das décadas anteriores por engenheiros, urbanistas e empresas privadas, entre os quais se destacam Ulhôa Cintra, Saturnino de Brito e os engenheiros norte-americanos vinculados à Companhia Light.

Um aspecto fundamental do plano, frequentemente negligenciado pela historiografia, é a concepção do chamado “terceiro circuito de parkways”, composto em grande extensão por avenidas marginais aos rios Tietê e Pinheiros. Prestes Maia afirmava que as possibilidades estéticas e utilitárias dessas avenidas fluviais eram infinitas, englobando conjuntos monumentais, paisagismo, instalações esportivas, circulação rápida, navegação, vias férreas, cais e indústrias. Para o urbanista, a canalização não deveria ser entendida como uma simples obra de drenagem, mas como um elemento estruturador da urbanização:

As possibilidades estéticas e utilitárias das nossas duas grandes avenidas fluviaes são infinitas. Conjunctos monumentaes, parkways, paizagismo, installações

PENSAR FORA DO EIXO

esportivas, circulação rápida, linhas de alta velocidade, navegação, vias férreas, caes, indústrias, etc., são matéria vastíssima e interconexa, apenas entrevista pela maioria dos munícipes. Assim considerada, e não como méra obra de drenagem, a canalização pode tornar-se um elemento importante da urbanização (Maia, 1930, p. 130).

Essa concepção refletia uma orientação urbanística então em circulação nos Estados Unidos, que defendia a interconexão dos parques urbanos por meio de amplas avenidas paisagísticas que preservavam características típicas dos próprios parques, como arborização, paisagismo e edificações espaçadas. O terceiro circuito de parkways conectaria uma série de parques ao longo da cidade, desde o Esportivo da Ponte Grande até o Parque do Limão, passando por outros espaços projetados, como o Lacustre da Coroa, o do Canindé, o Esportivo do Tietê, o do Tatuapé, o de Vila Prudente, o das Lagoas do Sacomã, o das Cabeceiras do Ipiranga, o do Ibirapuera, o do Butantã, o da Lapa e o da Água Branca (Maia, 1930, p. 122).

A circulação de saberes e a referência a modelos internacionais na obra de Prestes Maia tornam-se ainda mais evidentes em sua aproximação com o *Regional Plan of New York and Its Environs* (RPNYE), publicado em 1929. O primeiro contato do urbanista com esse plano ocorreu por meio da revista *The American City*, em julho de 1930 (Maia, 1930, p. 322). O RPNYE representava um avanço significativo no campo do planejamento urbano ao conceber o desenvolvimento territorial não mais a partir de cidades isoladas, mas tomando a região como unidade estruturadora. Nesse contexto, apresentava uma complexa rede integrada de rodovias, ferrovias e parques, articulada à organização de núcleos residenciais e industriais.

Essa perspectiva regional e transnacional foi aprofundada durante a viagem de Prestes Maia aos Estados Unidos em 1946, a convite de Nelson Rockefeller. Durante aproximadamente quatro meses, o urbanista visitou cidades como Washington, Nova York, Chicago e Filadélfia, estabelecendo contato com importantes instituições, profissionais — em especial Robert Moses — e empresas. A viagem o aproximou das discussões sobre planos regionais, sistemas de transporte multimodais (rodoviário, ferroviário e fluvial) e o funcionamento da Autoridade do Porto de Nova York e Nova Jersey (Paiva, 2024; Paiva, 2025).

A historiografia tradicional costuma atribuir ao engenheiro Luiz Ignácio Romeiro de Anhaia Mello a introdução no Brasil dos princípios norte-americanos de planejamento regional e de bacias hidrográficas. No entanto, Prestes Maia já buscava aplicar esses princípios na década de 1940, ao conceber o plano da cidade de Panorama (1946). Esse projeto ultrapassava a escala intraurbana

PENSAR FORA DO EIXO

ao considerar a inserção transnacional da nova cidade e suas relações econômicas com a Bacia Platina, projetando um porto fluvial integrado a uma rede intermodal de transportes.

Dessa forma, os planos elaborados por Prestes Maia para São Paulo (1930), Campinas (1934), Panorama (1946) e Santos (1947) não devem ser interpretados como intervenções isoladas. Ao contrário, eles se articulam entre si e com as redes de negócios e sociabilidades do período, inserindo-se em projetos regionais e transnacionais mais amplos. Nesse sentido, o urbanista participou ativamente de um processo que dialogava com a formação das políticas desenvolvimentistas no Brasil, atuando na intersecção entre planejamento territorial, infraestrutura e interesses econômicos na produção do território paulista.

2 ENERGIA, INFRAESTRUTURA E REDES EMPRESARIAIS NA URBANIZAÇÃO PAULISTA

A expansão da infraestrutura energética e de transportes no estado de São Paulo, durante as primeiras décadas do século XX, esteve intrinsecamente ligada à atuação de redes empresariais que articularam o capital internacional aos interesses locais. A urbanização paulista, impulsionada pelo rápido crescimento demográfico e pela multiplicação de estabelecimentos industriais, demandou investimentos massivos em serviços de utilidade pública, especialmente na geração e distribuição de energia elétrica. Nesse cenário, a São Paulo Tramway, Light & Power Company desempenhou um papel central, não apenas como provedora de serviços, mas como agente estruturador do território.

Embora sediada no Canadá, a Light operava como parte de um vasto conglomerado financeiro-industrial, cujos interesses se estendiam aos Estados Unidos, Inglaterra e outros mercados europeus. A empresa estabeleceu-se em São Paulo no final do século XIX, beneficiando-se do monopólio do transporte urbano por tração elétrica e da distribuição de energia para iluminação e uso industrial. A crescente demanda energética, decorrente da substituição do vapor pela eletricidade nas indústrias, levou à construção de sucessivas usinas hidrelétricas, como a de Parnaíba (1900) no rio Tietê, e a do rio Sorocaba (1914) (Saes, 1986, p. 21-24).

A necessidade de ampliar ainda mais a capacidade geradora culminou no ambicioso "Projeto da Serra" (1926-1927), concebido pelo engenheiro norte-americano Asa White Kenney Billings¹. O

¹ Asa W. K. Billings, engenheiro e vice-presidente da São Paulo Tramway, Light & Power Company, integrou o comitê regional de São Paulo do Office of the Coordinator of Inter-American Affairs (OCIAA), órgão

PENSAR FORA DO EIXO

projeto propunha a reversão do curso de rios tributários do Tietê e do Pinheiros, direcionando suas águas para a Serra do Mar, onde a queda abrupta potencializaria a geração de energia na Usina de Cubatão. Como destaca Souza (1984, p. 179), essa intervenção representou uma inovação técnica sem precedentes no Brasil, envolvendo a criação artificial de novas fontes de energia hidráulica e a transposição de bacias hidrográficas.

Além da geração de energia, o Projeto da Serra e as subsequentes obras de retificação do rio Pinheiros (1937-1949) atenderam a interesses imobiliários e urbanísticos cruciais. A canalização permitiu a atenuação das enchentes, viabilizando a drenagem de extensas áreas alagadiças. Essa intervenção criou as condições necessárias para a valorização e exploração imobiliária das várzeas, por meio de sua urbanização e parcelamento em novos loteamentos. O enlace entre a infraestrutura energética e a produção do solo urbano desenhou o grande negócio que conformou o território metropolitano paulista (Seabra, 1987)

É nesse contexto de grandes obras de infraestrutura que se evidencia a atuação de redes empresariais e familiares, exemplificadas pela trajetória dos irmãos Dumont Villares. Guilherme Dumont Villares, engenheiro e membro da elite paulista, construiu sua carreira na administração da Light & Power, participando da diretoria de diversas companhias subsidiárias incorporadas pela empresa em 1927. Simultaneamente, Guilherme integrava espaços de sociabilidade e influência política, como a Sociedade de Amigos da Cidade de São Paulo, presidida, à época, por Francisco Prestes Maia (Paiva, 2024, p. 132-133). A genealogia da família Dumont Villares nos remete à medida dos desdobramentos da economia do café nas frentes urbanizadoras, como demonstrou Cristina Peixoto Merthens (2010).

Além de Guilherme, seus irmãos Henrique e Arnaldo Dumont Villares também desempenharam papéis centrais na articulação entre infraestrutura, urbanismo e capital. Arnaldo, engenheiro eletricista formado na Inglaterra, casou-se com a filha do renomado engenheiro-arquiteto Francisco de Paula Ramos de Azevedo, tornando-se sócio e diretor da empresa F. P. Ramos de Azevedo, Severo & Villares. Sob sua liderança, a firma realizou uma mudança estratégica em seus investimentos: inicialmente orientada para parcerias com a colônia britânica, notadamente com a Companhia City — cuja sede funcionava no térreo do Edifício Azevedo Villares —, a empresa posteriormente direcionou seu foco para colaborações com entidades norte-americanas (Bueno,

responsável pela política interamericana dos Estados Unidos durante a Segunda Guerra Mundial e coordenado por Nelson Rockefeller. O escritório paulista do OCIAA reunia importantes membros da comunidade empresarial norte-americana vinculados à Câmara Americana de Comércio de São Paulo.

PENSAR FORA DO EIXO

2015). Esse deslocamento refletia as mudanças nas alianças econômicas que caracterizaram o período. Significativamente, Prestes Maia entregou um exemplar de seu Plano de Avenidas a Arnaldo Dumont Villares, evidenciando a estreita rede de sociabilidades que alinhava o urbanista aos empreendimentos imobiliários encabeçados pela família.

A Companhia City, operando em estreita relação com Arnaldo Dumont Villares, funcionava como agente estratégico de urbanização imobiliária, articulando-se com as grandes obras de infraestrutura². A empresa promovia loteamentos residenciais e industriais frequentemente em áreas viabilizadas pelas obras de retificação fluvial. Em 1936, por exemplo, a Cia. City anunciava terrenos destinados ao uso industrial nas proximidades do Frigorífico Armour e da Vila Anastácio, demonstrando como o capital imobiliário se apropriava das transformações territoriais induzidas pelo planejamento urbano. Além disso, a articulação entre o capital privado e o poder público materializou-se na doação, pela Companhia City, da área que se tornaria o Estádio Municipal do Pacaembu — equipamento cuja construção foi executada justamente pela Severo & Villares, sob a gestão de Prestes Maia.

A convergência entre os interesses dessas redes empresariais e o planejamento urbano torna-se explícita na articulação entre as obras de retificação fluvial e o Plano de Avenidas de Prestes Maia. A canalização dos rios Pinheiros e Tietê formaria os anéis viários marginais imaginados por Prestes Maia e João Florence de Ulhôa Cintra desde 1924, consolidando o denominado "circuito de parkways perimetrais". Enquanto a várzea do Tietê foi progressivamente ocupada por grandes plantas industriais e setores de logística, a várzea do Pinheiros recebeu, em sua maior parte, loteamentos residenciais e, posteriormente, o Centro Industrial do Jaguaré (Paiva, 2024, p. 145-146).

Dessa forma, a urbanização paulista não pode ser compreendida apenas pela ótica do planejamento viário estrito. Histórias aparentemente desconexas — a expansão da Light, os projetos hidrelétricos na Serra do Mar, a atuação de engenheiros-empresários como os Dumont Villares e os planos urbanísticos de Prestes Maia — alinham-se e ganham sentido à luz dos negócios e interesses do capital. O urbanismo operou em sinergia com a implantação de infraestruturas de energia e transporte, colocando São Paulo no epicentro de um sistema urbano e econômico integrado em escala regional e internacional.

² Arnaldo Dumont Villares foi diretor da Cia. City, em 1921.

3 O CENTRO INDUSTRIAL DO JAGUARÉ: INDÚSTRIA, LOGÍSTICA E PROMOÇÃO TERRITORIAL

A articulação entre infraestrutura, urbanismo e capital privado encontra sua expressão mais acabada, em São Paulo, na primeira metade do século XX, na implantação do Centro Industrial do Jaguaré. O empreendimento, concebido por Henrique Dumont Villares na década de 1930, materializa a convergência de interesses familiares, corporativos e estatais na produção do território paulista³. A área de 150 alqueires, localizada estrategicamente na confluência dos rios Pinheiros e Tietê, foi adquirida em 1935 da Companhia Suburbana Paulista — empresa que integrava o espólio de Francisco de Paula Ramos de Azevedo. Essa transação evidencia o caráter endógeno dos negócios urbanos da época, operando dentro de uma rede familiar e empresarial restrita (Paiva, 2024, p. 171).

Após a aquisição, Villares estabeleceu a Sociedade Imobiliária Jaguaré, promovendo o loteamento como um empreendimento "cientificamente planejado". A estrutura corporativa do empreendimento refletia a concentração de poder nas mãos da família e seus aliados. Em 1943, quando a Sociedade Imobiliária Jaguaré foi convertida em Sociedade Anônima, Henrique assumiu a posição de Diretor Presidente, enquanto seu irmão Arnaldo Dumont Villares ocupou o cargo de Diretor Vice-presidente. O Conselho Fiscal incluía ainda José Severo Dumont da Fonseca, membro da Severo & Villares e primo de ambos, consolidando a sobreposição entre os interesses familiares, a empresa de engenharia e a especulação imobiliária.

A proposta do Centro Industrial do Jaguaré não se limitava à simples subdivisão do solo, mas ambicionava criar um complexo logístico e produtivo de escala regional. Em seu livro *São Paulo Industrial* (1937), que funcionou como peça de propaganda e justificativa teórica do projeto, Villares argumentava que a capital paulista, então com 1,2 milhão de habitantes, possuía vocação natural para tornar-se o principal polo de distribuição da América Latina. A cidade serviria como núcleo de armazenamento e redistribuição de mercadorias provenientes do interior paulista, Goiás, Mato Grosso, Minas Gerais e Paraná (Villares, 1937).

O projeto do Jaguaré apropriou-se diretamente do ideário urbanístico de Francisco Prestes Maia. Em sua publicação de 1937, Villares cita extensamente o *Estudo de um Plano de Avenidas* (1930),

³ Para além de seu irmão Guilherme Dumont Villares ser membro da administração da Light, Henrique era amigo pessoal do engenheiro Billings o que o colocava em contato direto com as propostas contidas no Projeto da Serra.

PENSAR FORA DO EIXO

utilizando os argumentos do urbanista sobre o congestionamento da área central para justificar a descentralização industrial. Mais revelador ainda é o uso do célebre diagrama do Plano de Avenidas, sobre o qual Villares sobrepôs a localização do Jaguaré, inserindo-o dentro de uma engrenagem que evocava a vocação industrial do bairro. A área escolhida coincidia com a localização do Porto Fluvial da Lapa, proposto por Prestes Maia em 1930, demonstrando o alinhamento entre a promoção imobiliária privada e o planejamento viário e hidroviário.

A infraestrutura multimodal era o pilar do Centro Industrial. O projeto previa a integração entre rodovias, ferrovias e hidrovias, inspirando-se explicitamente no "Modelo de Chicago". No âmbito ferroviário, Villares propunha um sistema de desvios com bitolas larga e estreita, permitindo o recebimento e redespacho de mercadorias sem a necessidade de transbordo no congestionado centro da cidade. Os trens provenientes do interior poderiam seguir diretamente para o porto de Santos, mitigando a crise logística dos pátios ferroviários da época (Villares, 1937, p. 78-8).

A navegação fluvial, frequentemente tratada pela historiografia como uma utopia irrealizada, era considerada uma diretriz técnica e economicamente viável por Prestes Maia e pelos promotores do Jaguaré. A retificação do rio Pinheiros, executada pela Light & Power — empresa da qual Guilherme Dumont Villares, irmão de Henrique, era diretor —, previa a navegabilidade comercial. As barragens do Projeto da Serra já incorporavam vãos para a futura instalação de elevadores de batelões.

A crença nessa modalidade de transporte era tão concreta que Villares mandou construir um farol (ou mirante) no ponto mais elevado do bairro, antecipando o tráfego de embarcações que escoariam a produção agrícola e industrial (Callegari, 2017).

O sistema viário do Jaguaré também dialogava com as propostas de Prestes Maia. Os acessos foram desenhados para evitar cruzamentos em nível com as ferrovias, garantindo vias de trânsito rápido que remetiam diretamente ao conceito de "parkways" do Plano de Avenidas.

Essa valorização do transporte rodoviário não foi fortuita. A atuação de Henrique Dumont Villares como vereador e presidente da Comissão de Urbanismo da Câmara Municipal de São Paulo, no final da década de 1940, foi fundamental para a consolidação dessa visão. Representando a UDN, Henrique não apenas defendia a continuidade dos projetos de Prestes Maia, como também foi o principal articulador da contratação do urbanista norte-americano Robert Moses. Sua posição privilegiada — simultaneamente empresário imobiliário, engenheiro e político — permitia-lhe traduzir os interesses privados de valorização territorial em políticas públicas. Nesse contexto, as

PENSAR FORA DO EIXO

alternativas de aproveitamento hidroviário dos rios paulistanos foram gradualmente abandonadas, à medida que se consolidava a prioridade dada à circulação automotiva e à expansão das infraestruturas viárias. O *Plan of Public Improvements for São Paulo* (1950), elaborado por Moses, consolidaria a opção metropolitana pelas vias expressas marginais, representando a vitória dessa coalizão de interesses e o afastamento definitivo das propostas que concebiam os rios como eixos de transporte. (Campos Neto, 2002; Leme, 2011; Paiva 2024).

O caso do Jaguaré ilustra, portanto, como o urbanismo paulista operou como instrumento de valorização fundiária e organização logística. Como procuramos demonstrar, a atuação de engenheiros-empresários como os irmãos Dumont Villares conectou a expansão da infraestrutura energética (Light), o planejamento viário (Prestes Maia) e a promoção imobiliária (Jaguaré e City) em uma estratégia territorial coesa. O bairro não foi apenas um loteamento industrial, mas a materialização de um projeto de integração macro-regional que posicionou São Paulo como o nó central das redes econômicas do capitalismo industrial brasileiro. Se o Jaguaré revela a articulação entre urbanismo e capital no interior da metrópole paulista, o projeto de Panorama permite observar a expansão dessa lógica para a escala territorial mais ampla.

4 PANORAMA (SP): PORTO INTERIOR E EXPANSÃO TERRITORIAL

A expansão da fronteira agrícola e a interiorização da urbanização paulista encontraram no projeto da cidade de Panorama (1946) uma de suas expressões mais ambiciosas. Concebida por Francisco Prestes Maia, a nova urbe foi planejada para ser a "ponta dos trilhos" do ramal da Alta Paulista da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, situando-se estrategicamente na margem oriental do rio Paraná, na fronteira com o Mato Grosso. Mais do que um simples loteamento, Panorama foi idealizada como um porto interior, um nó logístico destinado a articular a economia paulista com a Bacia Platina (Brasil, Paraguai, Uruguai e Argentina).

A historiografia tradicional frequentemente atribui a introdução dos princípios de planejamento regional e de bacias hidrográficas no Brasil à década de 1950, especialmente com a criação da Comissão Interestadual da Bacia do Paraná-Uruguai (CIBPU) em 1951. Contudo, o projeto de Panorama, datado de 1946, evidencia que Prestes Maia já buscava aplicar esses conceitos anos antes. O plano ultrapassava a escala intraurbana, considerando a inserção transnacional da cidade e a formação de uma rede intermodal de transporte que integraria os modais fluvial, ferroviário, rodoviário e aéreo.

PENSAR FORA DO EIXO

A concepção de Panorama esteve fortemente vinculada à circulação internacional de saberes urbanísticos no pós-guerra. Em 1946, a convite de Nelson Rockefeller, Prestes Maia realizou uma viagem de quatro meses aos Estados Unidos, durante a qual visitou cidades como Washington, Nova York e Chicago. Ao longo dessa estadia, o urbanista foi inserido em redes transnacionais que articulavam engenheiros, empresários e instituições públicas e privadas de ambos os países. Sua agenda norte-americana, intermediada por Arnold Tschudy e pelo coronel Maurice E. Gilmore, incluiu encontros e visitas a figuras e instituições estratégicas do planejamento e da infraestrutura, como Robert Moses, a Port Authority of New York and New Jersey, a American Road Builders Association e diversas empresas ligadas à infraestrutura e à eletrificação. Esse conjunto de contatos e experiências contribuiu decisivamente para a formulação de sua visão acerca do planejamento regional e da integração de sistemas de transporte multimodais. Nesse contexto, em 22 de agosto de 1946, Prestes Maia visitou o escritório da Town Planning Associates (TPA), localizado na 33 West 52nd Street, em Nova York, e fundado por Paul Lester Wiener, Josep Lluís Sert e Pinckney G. Davies. O escritório tornou-se uma importante plataforma de difusão do urbanismo moderno nas Américas, desenvolvendo planos urbanos e regionais para cidades na Venezuela, Colômbia, Peru e Cuba, além de projetos em território brasileiro (Paiva, 2024; Paiva, 2025).

Segundo Gomes e Espinoza (2009), a atuação da TPA desempenhou papel relevante na disseminação dessas concepções na América do Sul. No Brasil, o escritório iniciou suas atividades com o Plano da Cidade dos Motores (1943), elaborado por encomenda do general Antônio Guedes Muniz e fundamentado nos princípios dos Congrès Internationaux d'Architecture Moderne (CIAM), especialmente nas noções de “escala humana” e de “novo monumentalismo”.

As iniciativas da TPA também se articulavam ao contexto geopolítico do pós-guerra, particularmente à Política da Boa Vizinhança promovida pelo governo de Franklin D. Roosevelt e às ações do Office of the Coordinator of Inter-American Affairs, dirigido por Nelson Rockefeller. Nesse quadro, a difusão de técnicas de planejamento urbano e regional integrava uma estratégia mais ampla de cooperação interamericana, evidenciando a convergência entre diplomacia cultural, transferência técnica e urbanismo moderno.

O contexto ideológico da época também desempenhou um papel crucial. A política da "Marcha para o Oeste", promovida pelo Estado Novo, incentivava a colonização do Brasil Central e a transferência do eixo econômico do litoral para o interior. Nesse cenário, obras como "O Rio Paraná no roteiro da marcha para o oeste" (1941), do jornalista Theóphilo de Andrade — presente na biblioteca pessoal

PENSAR FORA DO EIXO

de Prestes Maia —, defendiam a criação de uma "civilização potâmica" nas margens do rio Paraná. Andrade argumentava que a superação dos obstáculos naturais à navegação permitiria que os países da Bacia Platina escoassem suas produções pelas ferrovias paulistas até o porto de Santos.

A viabilização do projeto de Panorama envolveu uma complexa rede de interesses empresariais e imobiliários. Em 1945, um grupo de investidores de Campinas, liderado por Quintino de Almeida Maudonnet e Aníbal de Andrade (ex-oficial de gabinete de Prestes Maia), formou a Imobiliária Panorama⁴ para adquirir a Fazenda São Marcos Evangelista. Motivados pelo efervescente mercado imobiliário campineiro e cientes dos planos da Companhia Paulista de expandir seus trilhos até o rio Paraná, esses agentes contrataram Prestes Maia para desenhar a nova cidade. O prestígio do urbanista, recém-saído de sua primeira gestão como prefeito de São Paulo, serviu também como poderoso mecanismo publicitário para a venda dos lotes urbanos.

O desenho urbano proposto por Prestes Maia para Panorama refletia essa ambição macro-regional. O traçado, implantado junto ao rio Paraná e ao ribeirão das Marrecas, rompia com a rígida ortogonalidade típica das cidades novas da região, incorporando diagonais e criando espaços cênicos característicos de grandes metrópoles. A cidade foi estruturada em torno de suas funções logísticas, com áreas designadas para o porto fluvial e a estação ferroviária, consolidando-se como um ponto de transbordo fundamental. Contudo, a cidade não chegou a ser implantada integralmente conforme o plano original, e diversas das soluções urbanísticas e infraestruturais previstas acabaram não se concretizando ao longo de seu processo de ocupação.

O projeto de Panorama não pode ser compreendido isoladamente. A formulação integrava um sistema territorial mais amplo, articulando-se com os planos delineados por Prestes Maia para São Paulo (1930), Campinas (1934) e Santos (1948). Nos memoriais do urbanista, a cidade era frequentemente descrita como a "Campinas do Oeste" ou a "Santos do Interior", evidenciando sua função como polo de desenvolvimento regional e alternativa estratégica ao porto de Santos. O caso

⁴ A ligação entre Prestes Maia e os circuitos empresariais envolvidos no empreendimento também pode ser observada nas trajetórias de alguns de seus colaboradores. O engenheiro Domício Pacheco e Silva, nomeado por Salles Oliveira como primeiro diretor do Departamento de Estradas de Rodagem (DER) em 1934, havia trabalhado anteriormente na empresa Severo & Villares, onde foi responsável pelo primeiro projeto do Estádio Municipal do Pacaembu, construído pela própria empresa em terreno doado pela Cia. City. Pacheco e Silva também participou da elaboração do Plano de Melhoramentos Urbanos de Campinas, desenvolvido por Prestes Maia entre 1934 e 1938. Na década de 1940, foi fundador, diretor técnico e acionista da Companhia Imobiliária Campineira (1943), que posteriormente incorporou a Companhia Imobiliária Panorama/Colonização da Bacia do Paraná S.A. (1945), empresa da qual o próprio Prestes Maia também integrava o quadro de acionistas (Paiva, 2024).

de Panorama ilustra, assim, como o urbanismo paulista operou na vanguarda do planejamento regional, mobilizando capitais privados e infraestruturas estatais para reconfigurar o território em escala continental.

5 SANTOS (SP): PLANEJAMENTO REGIONAL DA CIDADE-PORTO

O Plano Regional de Santos (1947-1948) representa o ápice da visão integradora de Francisco Prestes Maia, consolidando sua transição do urbanismo intraurbano para o planejamento territorial em escala macro-regional. Elaborado logo após seu retorno de uma viagem de quatro meses aos Estados Unidos (1946) — durante a qual teve contato direto com os projetos de Robert Moses e com a Autoridade do Porto de Nova York —, o plano para a cidade-porto paulista materializou a apropriação e a tradução desses referenciais internacionais para a realidade brasileira.

Designado pelo então governador Adhemar de Barros para desenvolver estudos sobre Santos, Prestes Maia deparou-se com um cenário complexo: o porto, responsável pelo escoamento de grande parte do café do mundo, enfrentava significativos gargalos logísticos no período do segundo pós-guerra, agravados pelo monopólio exercido pela Companhia Docas de Santos. Diante desse quadro, o urbanista propôs soluções que transcendiam os limites municipais, inserindo a cidade em uma rede de infraestruturas que a conectava não apenas ao planalto paulista, mas também a todo o continente sul-americano.

A proposta de Prestes Maia para Santos fundamentava-se em uma matriz intermodal de transportes. O plano previa a eletrificação das ferrovias paulistas (como a Santos-Jundiaí e a Sorocabana), a consolidação da rodovia Anchieta para o transporte de cargas e passageiros e o resgate do projeto de conexão hidroviária entre São Paulo e Santos, sob concessão da Companhia Light. De forma inovadora, Maia também sugeriu a implementação de um *ropeway* (sistema de transporte por cabos) integrado às obras do Projeto da Serra e à canalização do rio Pinheiros, demonstrando uma compreensão sofisticada das sinergias entre infraestrutura de transporte e geração de energia (Maia, 1950).

A visão estratégica do plano estendia-se também à matriz energética e industrial. Antecipando debates sobre a escassez de combustíveis líquidos, Maia propôs a instalação de um oleoduto ligando Santos a São Paulo, tomando como referência a experiência norte-americana de mais de sessenta anos com o transporte por tubulações. Além disso, preconizou a implantação de uma indústria naval em Santos, que seria estimulada pela recente instalação da siderúrgica de Volta

PENSAR FORA DO EIXO

Redonda e de outras indústrias de base no Sudeste. Esse interesse pela indústria naval foi diretamente influenciado por seus contatos nos Estados Unidos, notadamente com a Higgins Industries Corporation, empresa de Nova Orleans que já havia demonstrado interesse na navegação fluvial sul-americana (Paiva, 2024, p. 458-459).

No âmbito da gestão portuária, Prestes Maia sugeriu a construção de um novo porto na ilha de Santo Amaro como alternativa ao monopólio da Companhia Docas. Inspirado no modelo administrativo da New York Port Authority, o urbanista vislumbrava uma organização moderna que consolidaria Santos como o porto natural não apenas do Brasil, mas também de diversos países sul-americanos, especialmente Paraguai, Bolívia e Peru (Maia, 1950). Essa perspectiva transnacional estava intrinsecamente vinculada ao desenvolvimento das redes ferroviárias, da aviação e da navegação transoceânica.

O Plano Regional de Santos não pode ser analisado de forma isolada, mas como a peça final de um sistema territorial articulado que incluía os planos de São Paulo (1930), Campinas (1934) e Panorama (1946). A conexão com Panorama é particularmente reveladora: enquanto a cidade no extremo oeste paulista foi concebida como um porto interior destinado a captar as riquezas da Bacia Platina, Santos funcionaria como o terminal marítimo desse vasto *hinterland*. Em conjunto, esses planos anteciparam em vários anos as discussões sobre planejamento regional e integração de bacias hidrográficas que só ganhariam contornos institucionais na década de 1950, com a criação da Comissão Interestadual da Bacia do Paraná-Uruguaí (CIBPU).

Em síntese, o Plano Regional de Santos evidencia como o urbanismo paulista, operando na intersecção entre o Estado e as redes empresariais privadas, formulou um projeto de integração macro-regional que pretendia redefinir o papel de São Paulo no cenário sul-americano. Ao mobilizar referências internacionais e adaptá-las às demandas locais de acumulação de capital, Prestes Maia consolidou uma práxis de planejamento que buscava superar a dicotomia entre cidade e região, tratando o território como um suporte contínuo para a expansão das forças produtivas. Entretanto, esse panorama permaneceu sobretudo como um horizonte projetado pelo planejamento, sem se concretizar integralmente no território.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A trajetória do urbanismo paulista, analisada sob a ótica da atuação de Francisco Prestes Maia e das redes econômicas que o sustentaram, revela uma complexa trama de interesses que

PENSAR FORA DO EIXO

transcendeu a escala intraurbana para reconfigurar o território em dimensões macro-regionais. Como demonstrado ao longo deste artigo, a historiografia tradicional, ao focar predominantemente o caráter viário e rodoviarista do Plano de Avenidas, obscureceu a profunda articulação entre planejamento urbano, infraestrutura energética e logística e expansão do capital privado.

A análise integrada dos planos para São Paulo (1930), Campinas (1934), Panorama (1946) e Santos (1947) evidencia que Prestes Maia operava com uma visão sistêmica do território. Longe de constituírem intervenções isoladas, esses projetos compunham uma engrenagem territorial concebida para consolidar São Paulo como polo hegemônico do desenvolvimento industrial sul-americano. O “circuito de parkways” na capital, o porto interior no extremo oeste paulista e a modernização da cidade-porto no litoral eram peças complementares de um mesmo projeto de integração intermodal, destinado a conectar a Bacia Platina ao Oceano Atlântico através do território paulista.

Nesse processo, a circulação internacional de saberes desempenhou papel fundamental, mas não como mera importação passiva de modelos. A viagem de Prestes Maia aos Estados Unidos, em 1946, mediada por agências vinculadas a Nelson Rockefeller, permitiu ao urbanista brasileiro apropriar-se de conceitos avançados de planejamento regional, como aqueles aplicados por Robert Moses em Nova York. Essa “via de mão dupla” evidencia que a América Latina funcionou também como laboratório para práticas urbanísticas que viriam a marcar o desenvolvimento das cidades americanas ao longo do século XX.

A materialização dessa visão integradora dependeu intrinsecamente da atuação de agentes privados e de redes empresariais, exemplificadas pelas trajetórias da família Dumont Villares e pelas operações da São Paulo Light & Power e da Cia. City. O Centro Industrial do Jaguaré ilustra com clareza essa simbiose: um empreendimento imobiliário privado que se apropriou do ideário do Plano de Avenidas e das infraestruturas energéticas do Projeto da Serra para constituir um nó logístico multimodal. O Estado, por sua vez, atuou frequentemente como facilitador e fiador desses interesses, encampando projetos que asseguravam a reprodução ampliada do capital.

Conclui-se, portanto, que o planejamento regional no Brasil não surgiu apenas na década de 1950, com a institucionalização de comissões de bacias hidrográficas, mas foi antecipado e forjado na prática urbanística da década de 1940. A atuação de Prestes Maia e de seus interlocutores demonstra que a urbanização paulista resultou de uma aliança estratégica entre saber técnico,

PENSAR FORA DO EIXO

poder político e capital financeiro-industrial, operando em múltiplas escalas para transformar o território em um suporte eficiente para a acumulação capitalista.

REFERÊNCIAS

ANDRADE, Theophilo de. **O rio Paraná no roteiro da marcha para o oeste**. Rio de Janeiro: Irmãos Pongetti Editores, 1941.

BUENO, Beatriz Piccolotto Siqueira. Escritório Técnico Ramos de Azevedo, Severo & Villares: longevidade, pluralidade e modernidade (1886-1980). **Revista CPC**, São Paulo, n. 19, p. 194-204, 2015.

CALLEGARI, Bruna. **Farol invisível: fenômeno urbano e paisagem no bairro do Jaguaré**. 2017. Dissertação (Mestrado em Paisagem e Ambiente) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2017.

CAMPOS NETO, Candido. Malta. **Os rumos da cidade: urbanismo e modernização em São Paulo**. São Paulo: Editora SENAC, 2002.

GOMES, Marco Aurélio A. de Filgueiras; ESPINOZA, José Carlos Huapaya. Diálogos modernistas com a paisagem: Sert e o Town Planning Associates na América do Sul, 1943-1951. In: GOMES, Marco Aurélio A. de Filgueiras (org.). **Urbanismo na América do Sul: circulação de ideias e constituição do campo, 1920-1960**. Salvador: EDUFBA, 2009.

LEME, Maria Cristina da Silva. A presença norte-americana e a transformação de São Paulo no pós-guerra. In: LANNA, Ana; PEIXOTO, Fernanda; LIRA, José Tavares; SAMPAIO, Maria Ruth (org.). **São Paulo, os estrangeiros e a construção das cidades**. São Paulo: Alameda, 2011. p. 183.

MAIA, Francisco Prestes. **Os melhoramentos de São Paulo**. São Paulo: Prefeitura Municipal, 1945.

MAIA, Francisco Prestes. **Estudo de um plano de avenidas para a cidade de São Paulo**. São Paulo: Melhoramentos, 1930.

MAIA, Francisco Prestes. **Memorial descritivo e justificativo do arruamento e loteamento do Patrimônio Panorama**. [Cópia do original]. [S.l.: s.n.], [s.d.]. 6 p. Transcrição.

MAIA, Francisco Prestes. **Manuscrito do 1º relatório do projeto e estudo da cidade de Panorama relativo ao projeto preliminar**. [s.l.: s.n.], [s.d.]. 16 p. Cópia (preto e branco).

MAIA, Francisco Prestes. **O Plano Regional de Santos**. Santos: Typografia Brasil, 1950.

MEHRTENS, Cristina Peixoto. **Urban space and national identity in early twentieth century São Paulo, Brazil: crafting modernity**. Basingstoke: Palgrave Macmillan, 2010.



PENSAR FORA DO EIXO

PAIVA, Kauê Felipe. **O território como negócio: Prestes Maia entre o planejamento regional e o urbanismo**. 2024. Tese (Doutorado em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2024.

PAIVA, Kauê Felipe. **Prestes Maia nos Estados Unidos da América: homens e ideias em redes transnacionais**. Trabalho apresentado no 4º Congresso Ibero-americano de História Urbana, São Paulo, 24-28 nov. 2025. Anais no prelo.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **Dois séculos de projetos no estado de São Paulo: grandes obras e urbanização**. São Paulo: EDUSP; Imprensa Oficial, 2010.

SAES, Flávio. Café, indústria e eletricidade em São Paulo. In: **História & Energia: a chegada da Light**. São Paulo: Patrimônio Histórico/Eletropaulo, 1986.

SEABRA, Odette Carvalho de Lima. **Os meandros dos rios nos meandros do poder: Tietê e Pinheiros – valorização dos rios e das várzeas na cidade de São Paulo**. 1987. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1987.

SOUZA, Edgard de. **História da Light: primeiros 50 anos**. São Paulo: Secretaria de Obras e do Meio Ambiente; ELETROPAULO, 1982.

VILLARES, Henrique Dumont. **São Paulo industrial**. São Paulo: Edição do autor, 1937.