



Prestes Maia nos Estados Unidos da América: homens e ideias em redes transnacionais.

Prestes Maia en los Estados Unidos de América: Hombres e ideas en redes transnacionales.

E3_01 Estratégias profissionais e expertise transnacional: arquitetura, urbanismo e paisagem (1880-1960).

Kauê Felipe Paiva

Mestre e Doutor pela FAUUSP, Brasil.
kauefp@gmail.com

Resumo: O artigo analisa a viagem de Francisco Prestes Maia aos Estados Unidos em 1946 como parte de um sistema articulado de intercâmbio técnico, diplomático e econômico no contexto do pós-guerra. A partir de ampla documentação — incluindo o diário de viagem do urbanista —, o estudo demonstra que essa experiência integrou um programa estruturado de cooperação pan-americana, organizado pelo *Office of the Coordinator of Inter-American Affairs (OCIAA)* e, posteriormente, pelo Departamento de Estado norte-americano, sob liderança de Nelson Rockefeller. A pesquisa evidencia como Prestes Maia foi inserido em redes transnacionais que conectavam engenheiros, empresários e instituições públicas e privadas dos dois países. A agenda norte-americana, intermediada por Arnold Tschudy e pelo coronel Maurice E. Gilmore, conduziu o urbanista a visitas a Robert Moses, à *Port Authority of New York and New Jersey*, à *American Road Builders Association* e a empresas de infraestrutura e eletrificação. Essa circulação contribuiu para afirmar um modelo de urbanismo desenvolvimentista e tecnocrático, no qual grandes obras viárias, portuárias e recreativas eram vistas como instrumentos de modernização e integração regional. Os reflexos dessa viagem materializaram-se no *Plano Regional de Santos* (1947–1948), que incorporou o ideário funcionalista norte-americano ao território paulista, articulando infraestrutura, industrialização e turismo. O plano propôs a criação de uma *authority* portuária inspirada no modelo nova-iorquino e antecipou a industrialização da Baixada Santista. O texto demonstra que a atuação posterior

de Maia, associada às redes empresariais de Rockefeller — especialmente a IBEC e a Deltec —, consolidou a integração entre técnica, capital internacional e política urbana. Assim, a viagem de 1946 representou não apenas uma atualização profissional, mas a inserção do urbanismo paulista em circuitos globais de poder, configurando o território como produto da cooperação e da dependência tecnológica entre Brasil e Estados Unidos no segundo pós-guerra.

Palavras-chave: Prestes Maia; Planejamento regional; Política da Boa Vizinhança; Nelson Rockefeller; Desenvolvimentismo; Plano Regional de Santos.

Resumen: *El artículo analiza el viaje de Francisco Prestes Maia a los Estados Unidos en 1946 como parte de un sistema articulado de intercambio técnico, diplomático y económico en el contexto de la posguerra. A partir de una amplia documentación —incluido el diario de viaje del urbanista—, el estudio demuestra que dicha experiencia formó parte de un programa estructurado de cooperación panamericana, organizado por la Office of the Coordinator of Inter-American Affairs (OCIAA) y, posteriormente, por el Departamento de Estado estadounidense, bajo el liderazgo de Nelson Rockefeller. La investigación evidencia cómo Prestes Maia fue incorporado en redes transnacionales que conectaban ingenieros, empresarios e instituciones públicas y privadas de ambos países. La agenda norteamericana, intermediada por Arnold Tschudy y el coronel Maurice E. Gilmore, condujo al urbanista a visitar a Robert Moses, la Port Authority of New York and New Jersey, la American Road Builders Association y diversas empresas de infraestructura y electrificación. Esa circulación consolidó un modelo de urbanismo desarrollista y tecnocrático, en el cual las grandes obras viales, portuarias y recreativas se convertían en instrumentos de modernización e integración regional. Los efectos de este viaje se materializaron en el Plan Regional de Santos (1947–1948), que incorporó el ideario funcionalista norteamericano al territorio paulista, articulando infraestructura, industrialización y turismo. El plan propuso la creación de una autoridad portuaria inspirada en el modelo neoyorquino y anticipó la industrialización de la Baixada Santista.*

El texto demuestra que la actuación posterior de Maia, asociada a las redes empresariales de Rockefeller —especialmente la IBEC y la Deltec—, consolidó la integración entre técnica, capital internacional y política urbana. Así, el viaje de 1946 representó no solo una actualización profesional, sino la inserción del urbanismo paulista en circuitos globales de poder, configurando el territorio como producto de la cooperación y la dependencia tecnológica entre Brasil y Estados Unidos en la segunda posguerra.

Palabras-clave: Prestes Maia; Planificación regional; Política del Buen Vecino; Nelson Rockefeller; Desarrollismo; Plan Regional de Santos.

Introdução

A historiografia sobre o urbanismo e o planejamento no Brasil tem revelado a complexidade de um campo em constante transformação, marcado por fluxos de ideias, práticas e modelos que atravessam fronteiras nacionais. Nesse contexto, o estudo da trajetória de Francisco Prestes Maia permite compreender como o urbanismo paulista se constituiu como um espaço privilegiado de circulação de saberes, articulando escalas locais, regionais e transnacionais. Trata-se de um personagem cuja biografia intelectual se inscreve em redes amplas — técnicas, diplomáticas e empresariais — que traduziram, adaptaram e ressignificaram paradigmas internacionais de planejamento urbano e regional.

Inspiramo-nos nas contribuições de Maria Cristina da Silva Leme (2009), cuja reflexão sobre a circulação de ideias e práticas urbanísticas propõe uma leitura crítica da noção de “*influência*”. Em vez de relações unidirecionais entre centros e periferias, a circulação evidencia a tradução, apropriação e reinvenção dos saberes em contextos diversos. Essa perspectiva é fundamental para compreender as viagens, redes e instituições que sustentaram o campo do urbanismo no Brasil. A circulação, nesse sentido, não implica mera recepção passiva, mas a construção de um repertório híbrido e situado, no qual modelos estrangeiros são reconfigurados à luz das realidades locais.

Essa abordagem encontra ressonância nas reflexões de Heliana Angotti Salgueiro (2001), apresentadas na introdução ao volume *Por uma nova história urbana*, de Bernard Lepetit, que organizou. Ao discutir a *transferência de modelos* e a *circulação de saberes* na história urbana, Salgueiro enfatiza que toda forma de transmissão cultural envolve tradução, adaptação e invenção, processos que produzem respostas parciais e situadas em cada contexto histórico. Essa leitura reforça a necessidade de pensar o urbanismo não como simples importação de ideias, mas como campo de trocas complexas, no qual se cruzam espaço, tempo e formas urbanas, inseparáveis da história e das práticas sociais que as sustentam.

Ao adotar a noção de circulação de saberes, este artigo examina as formas pelas quais o pensamento e a prática de Prestes Maia se inserem nas redes interamericanas do pós-guerra — especialmente aquelas promovidas pelo *Office of the Coordinator of Inter-American Affairs (OCIAA)* e pela *International Basic Economy Corporation (IBEC)*. Argumenta-se que tais redes configuraram uma verdadeira diplomacia técnico-infraestrutural, em que técnica, política e capital internacional se articularam na redefinição do território paulista e na consolidação de um paradigma de urbanismo modernizador e tecnocrático. O *Plano Regional de Santos* (1947–1948) e o *Plan of Public Improvements for São Paulo* (1950) exemplificam esse processo, funcionando como traduções locais de saberes circulantes, adaptados às agendas do industrialismo e da integração territorial.

Dessa forma, buscamos contribuir para o debate historiográfico sobre o urbanismo brasileiro ao deslocar o foco da *influência estrangeira* para a dinâmica interativa da circulação, reconhecendo o protagonismo dos agentes locais na produção, mediação e reinterpretação dos saberes técnicos. A figura de Prestes Maia, nesse enquadramento, emerge como mediador de um circuito de ideias que atravessava fronteiras, conectando engenheiros, empresários e instituições em torno de um projeto comum de modernização urbana e territorial.

O Plano de Avenidas e o circuito industrial paulista

O período do Estado Novo no Brasil é compreendido por muitos estudiosos como um momento em que o governo concentrou esforços na “*conquista do território*”. Essa política abrangia desde a defesa de fronteiras até a colonização e expansão agrícola, sendo um esforço notável na primeira metade do século XX. Nesse contexto, a vinda da *Missão Cooke* ao Brasil em 1942, em plena Segunda Guerra Mundial, representou um marco, avaliando a capacidade industrial do país para o esforço de guerra e reforçando os argumentos de defensores do industrialismo, como os engenheiros Ary Torres e Roberto Simonsen.

O governo de Getúlio Vargas, visando a autonomia nacional, já havia criado em 1941 o Conselho Nacional de Política Industrial e Comercial (CONPIC) e a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN). As ideias de Simonsen, que foi presidente do Instituto de Engenharia de São Paulo e coordenador da mobilização industrial paulista, alinhavam-se a propostas de planejamento estatal para a economia, inspirado em modelos internacionais como resposta à Grande Depressão de 1929 (Campos Neto, 2002, p. 490-491).

O desenvolvimentismo na América Latina, como apontam Ferrari e Negrelos (2016), está intrinsecamente ligado à industrialização via intervenção estatal e a um projeto de nação que inclui o planejamento urbano modernizante. No Brasil, essa abordagem, iniciada nos anos 1930, perdurou por décadas. É nesse cenário que a atuação de Francisco Prestes Maia se torna central. Com uma carreira que transitou entre o serviço público e a iniciativa privada, Maia foi prefeito de São Paulo (1938-1945 e 1961-1965) e esteve envolvido em diversas esferas empresariais, incluindo a Companhia City¹.

Durante seu primeiro mandato, que coincidiu com a Segunda Guerra, a cidade de São Paulo viveu um “*boom do século*” na atividade imobiliária, como analisado por Sarah Feldman (2005). Esse fenômeno, ocorrido entre 1941 e 1946, foi impulsionado pela ascensão da propriedade imobiliária como um campo lucrativo para investimentos da indústria, comércio e agricultura, cujos rendimentos cresciam. Feldman (2005, p. 16) atribui tal crescimento não apenas às restrições de importação de equipamentos durante a guerra, mas principalmente à emergência de circuitos financeiros ligados à “*economia coletiva*”, como fundos de previdência e companhias de seguro que passaram a investir maciçamente no setor imobiliário.

O *Plano de Avenidas* de Prestes Maia, de 1930, é a pedra angular desse processo. Frequentemente criticado pela ênfase no sistema viário, o plano, em seu texto original, revela uma visão mais complexa. Dialogando com o *Regional Plan of New York and Its Environs (RPNYE)* de 1929, Maia (1930, p. 262) defendia um “Plano Geral de Transportes” que transcendesse os limites municipais, propondo um *regional planning* que integrasse ferrovias, navegação e aviação. Essa visão demonstrava um entendimento sofisticado do planejamento urbano, pensando a cidade inserida em uma matriz de desenvolvimento regional.²

A estreita articulação entre o poder público e a elite industrial paulista — representada por figuras como Jorge Street, Francisco Matarazzo e Roberto Simonsen — revelou-se decisiva para o

¹ Fundada em 1912 como *City of São Paulo Improvements and Freehold Land Company Limited*, a Companhia City — originalmente sediada em Londres e formada por investidores franceses, ingleses e brasileiros — é uma das mais tradicionais empresas de desenvolvimento urbano do Brasil, responsável pelo planejamento de bairros como Jardim América e Pacaembu, em São Paulo.

² Sobre este tema, ver a tese de doutorado de Paiva (2024).

processo de modernização urbana e econômica de São Paulo. Essa aliança institucionalizou-se com a criação do Centro das Indústrias do Estado de São Paulo (CIESP), em 1928, e da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (FIESP), em 1931. A fundação do Instituto de Pesquisas Tecnológicas (IPT), em 1934, com significativo patrocínio do setor industrial, bem como a construção do Palácio Mauá — projetado por Prestes Maia para abrigar conjuntamente o Instituto de Engenharia e a FIESP — constituem exemplos emblemáticos dessa colaboração público-privada (Campos Neto, 2002, p. 492).

O projeto do Centro Industrial do Jaguaré, concebido pelo empresário Henrique Dumont Villares, constitui uma das materializações mais expressivas das diretrizes propostas no *Plano de Avenidas*. Integrante da elite paulistana que transitou do capital cafeeiro para o setor imobiliário e industrial, Villares idealizou um complexo fabril na várzea do rio Pinheiros, em consonância com o denominado “*modelo de chicao*”³ e com a visão multimodal de Prestes Maia. O empreendimento previa o aproveitamento articulado das infraestruturas ferroviária e hidroviária para o escoamento da produção, inserindo-se na lógica de integração territorial entre transporte e indústria. A estreita vinculação de Villares com a Companhia Light & Power, a Companhia City e seus projetos urbanos — como a retificação do rio Pinheiros — foi determinante para a viabilização das redes de energia e transporte que sustentariam o funcionamento do distrito. A partir de 1939, instalaram-se no local importantes empreendimentos industriais, como a Standard Oil Company of Brazil, subsidiária do conglomerado da família Rockefeller, e as Indústrias Reunidas Matarazzo S.A., consolidando o Jaguaré como um dos polos industriais emergentes da metrópole paulista.

Prestes Maia, o empresariado e a diplomacia do OCIAA em São Paulo

A primeira gestão de Prestes Maia à frente da prefeitura de São Paulo (1938-1945) coincidiu com a Segunda Guerra Mundial, período em que a atuação do *Office of the Coordinator of Inter-American Affairs* (OCIAA), liderado por Nelson Rockefeller, foi crucial para alinhar o Brasil aos interesses norte-americanos. A agência, descrita por Tota (2000) como uma “verdadeira fábrica de ideologias”, era composta por “*capitães da indústria*” dos EUA, como John Hay Whitney (*J.H. Whitney & Co.*), Will Clayton (*Anderson, Clayton & Cia.*) e Percy Douglas (*Otis Elevators*), refletindo a fusão de interesses diplomáticos e corporativos (Colby, 1998).

O comitê regional de São Paulo, um dos mais importantes, era chefiado por Arnold Tschudy (*General Motors*), e sua diretoria espelhava a da Câmara Americana de Comércio, incluindo figuras como Asa W. K. Billings (*Light & Power*), C. R. Varty (*National City Bank*), C. E. Croke (*Goodyear*), C. E. Waddell (*Anderson, Clayton & Cia.*), G. C. Whitney (*Swift*) e Robert B. Driver (*McFadden & Cia.*). Essa estrutura facilitou a aproximação com a elite industrial paulista, que via na aliança uma oportunidade de desenvolvimento. Entre os industriais brasileiros de destaque estavam Roberto Simonsen, Gastão Vidigal, José Ermírio de Moraes, Guilherme, Henrique, Arnaldo e Luís Dumont Villares, Olavo Egídio de Sousa Aranha Jr., Horácio Lafer, Fábio da Silva Prado e Valentim Fernandes Bouças, além das famílias Matarazzo e Klabin.

A visita de Nelson Rockefeller a São Paulo em setembro de 1942 foi o ápice dessa articulação, e a interação com o prefeito Prestes Maia mostrou-se particularmente significativa. Um dos eventos centrais foi o almoço do dia 11 de setembro, oferecido pelas “*classes conservadoras*” e

³ O “*modelo de chicao*” dos frigoríficos refere-se à forma de organização industrial desenvolvida nos *Union Stock Yards* de Chicago no final do século XIX, caracterizada pela integração vertical do abate, processamento e distribuição de carnes, pela racionalização do espaço fabril e pela articulação direta com a infraestrutura ferroviária e urbana.

patrocinado por entidades como a Associação Comercial de São Paulo, a FIESP e a Sociedade Rural Brasileira, no qual discursou Gastão Vidigal, então presidente da Carteira de Importação e Exportação do Banco do Brasil.⁴

O ponto alto, contudo, foi o jantar íntimo oferecido por Prestes Maia a Rockefeller no Automóvel Clube. O evento reuniu uma constelação de figuras influentes. Além de Rockefeller e sua comitiva, que incluía Berent Friele (chefe do OCIAA no Rio), estavam presentes empresários e industriais como Roberto Simonsen (Presidente da FIESP), Altino Arantes (Presidente da Academia Paulista de Letras), Lauro Cardoso de Almeida (Presidente da Associação Comercial), Odilon de Souza (Superintendente da Light & Power), Carlos Pacheco Fernandes (Superintendente da Cia. Telefônica Brasileira) e Heitor Freire de Carvalho (membro da Comissão Inter-Americana). Juntaram-se a eles autoridades e intelectuais como Tito Franco da Rocha (Oficial de gabinete do prefeito), José de Almeida Armando Fonseca (Delegado do IAPC) e Ary Frederico Torres (Professor da Escola Politécnica).

Nesse jantar, Prestes Maia discursou de improviso, sendo calorosamente elogiado por Rockefeller, que comparou seu dinamismo ao do prefeito de Nova York, Fiorello La Guardia. Rockefeller destacou a combinação de técnica e arte nas obras de Maia, como a Biblioteca Municipal e o Conjunto Poliesportivo do Pacaembu, e concluiu com a frase: “como se diz no meu país, eu tiro o meu chapéu ao sr. prefeito de São Paulo”.⁵ Essa visita não apenas consolidou a aliança entre os interesses norte-americanos e a elite paulista, mas também reforçou o prestígio de Prestes Maia, inserindo-o no debate internacional sobre urbanismo, no qual suas ideias de requalificação da metrópole se contrapunham à visão regionalista de Anhaia Mello (Meyer, 1991).

Homens e ideias em redes transnacionais: o ex-prefeito Prestes Maia viaja aos Estados Unidos (1946)

Em 1944, ainda durante seu mandato como prefeito de São Paulo, Nelson Rockefeller — então coordenador do *Office of the Coordinator of Inter-American Affairs* — convidou Prestes Maia para realizar uma visita oficial aos Estados Unidos. O convite, entregue pelos representantes norte-americanos Cecil Cross e Arnold Tschudy, foi amplamente noticiado por jornais como o *Correio da Tarde* e o *Correio Paulistano*, que destacaram o prestígio do prefeito paulistano e a importância do intercâmbio de experiências com autoridades urbanas norte-americanas.⁶

A visita, contudo, só se concretizou em 1946, quando Maia, já no cargo de Diretor de Obras Públicas do Estado de São Paulo, aceitou o convite do *Institute of Inter-American Affairs*. O objetivo da viagem era conhecer de perto as experiências norte-americanas em planejamento urbano e regional, os sistemas de transporte multimodal e os programas de habitação coletiva.

Na época, havia grande expectativa em torno de seu contato com o prefeito de Nova York, Fiorello La Guardia — colaborador do *New Deal* de Franklin D. Roosevelt — e com o urbanista Robert Moses, principal responsável pela execução técnica das reformas urbanas nova-iorquinas.

⁴ *Correio Paulistano*, São Paulo, 11 set. 1942.

⁵ *Ibidem*.

⁶ *Correio Paulistano*, São Paulo, 28 dez. 1944; *Correio da Tarde*, São Paulo, 28 dez. 1944.

Durante quatro meses, Maia percorreu as cidades de Washington, Nova York, Chicago e Filadélfia, onde visitou obras de infraestrutura e instituições de planejamento, além de estabelecer contato com profissionais de destaque, entre eles Robert Moses. Essa experiência consolidou seu interesse por temas como a unidade de vizinhança, o planejamento regional e a administração de vias e portos nos Estados Unidos — com especial atenção ao modelo desenvolvido pela *Port of New York Authority*.

O contato com Robert Moses, em 1946, teve papel decisivo na elaboração do *Plano Regional de Santos* (1947–1948) e pode ter contribuído para a posterior contratação do urbanista pela *International Basic Economy Corporation* (IBEC), vinculada a Nelson Rockefeller, para desenvolver o *Plano de Melhoramentos Públicos de São Paulo* (1950).

A associação entre Prestes Maia e Fiorello La Guardia havia sido inicialmente sugerida por Nelson Rockefeller e reafirmada no livro-catálogo *Brazil Builds* (1943), de Philip Goodwin, publicado pelo *Museum of Modern Art* (MoMA). Nessa obra, Maia é descrito como uma “combinação de Moses e La Guardia”. Tanto a exposição quanto o livro marcaram a recepção internacional da arquitetura moderna brasileira, como analisa Cappello (2006), ao destacar a ampla repercussão em periódicos especializados como *L’Architecture d’Aujourd’hui*, *Architectural Review*, *Domus* e *Casabella*. Goodwin apresentou São Paulo como pioneira do urbanismo institucionalizado e enalteceu as obras de Maia — túneis, avenidas e viadutos —, ressaltando sua dupla dimensão, técnica e política: ele concebia e executava seus próprios planos enquanto prefeito (1938–1945) e mantinha diálogo constante com empresários e intelectuais. A viagem de 1946 inscreve-se, assim, no contexto da política cultural e educacional do *Office of Inter-American Affairs*, cujas divisões — *Communications*, *Cultural* e *Education* — tinham como propósito ampliar a presença e a cooperação dos Estados Unidos na América Latina por meio de programas técnicos e de intercâmbio cultural.

A delegação de engenheiros brasileiros

O *The New York Times* noticiou, em 6 de setembro de 1946, a presença de Prestes Maia, Ariovaldo Vianna, Jorge Whitaker da Cunha Lima e Paulo Emílio Gomes dos Reis nos Estados Unidos, onde integravam uma missão destinada a estudar tráfego, habitação e métodos construtivos. Durante a visita, Maia concentrou-se na análise do metrô de Nova York e das obras viárias, parques e pontes coordenadas por Robert Moses, participando também de uma recepção promovida por Nelson Rockefeller.

A participação da delegação brasileira inseria-se nos programas de cooperação interamericana lançados em 1943, voltados ao intercâmbio técnico entre as repúblicas americanas. Engenheiros e funcionários do setor de transportes foram enviados aos Estados Unidos para observar os sistemas rodoviário, ferroviário e portuário norte-americanos, com o objetivo de modernizar a infraestrutura de transporte no pós-guerra. Esses programas, sustentados por acordos corporativos internacionais, viabilizaram a atuação de técnicos estrangeiros, a contratação de pessoal e a aquisição de materiais, consolidando a política de cooperação pan-americana conduzida pelos Estados Unidos.

O engenheiro Ariovaldo de Almeida Vianna assumiu, em 1939, a direção-geral do *Departamento de Estradas de Rodagem* (DER), criado em 1934 pelo interventor federal Armando de Salles Oliveira e vinculado à *Secretaria de Viação e Obras Públicas*. O DER foi instituído no mesmo contexto da fundação do *Instituto de Pesquisas Tecnológicas* (IPT) e da *Universidade de São*

Paulo (USP), ambos resultantes do esforço de modernização técnica e científica do Estado (Reis Filho, 2010, p. 89).

O IPT teve origem no *Laboratório de Ensaio de Materiais* da *Escola Politécnica*, transformado em centro de pesquisa pelo engenheiro Ary Frederico Torres, que, durante o Estado Novo, foi nomeado secretário de Viação e Obras Públicas. As pesquisas do Instituto sobre o uso do concreto armado foram amplamente aplicadas na construção das rodovias Anchieta e Anhanguera, e a cooperação com o DER favoreceu a capacitação de engenheiros e a introdução de novas técnicas de traçado rodoviário, como a aerofotogrametria (Reis Filho, 1993, p. 109).

O primeiro diretor do *Departamento de Estradas de Rodagem* (DER), Domicio Pacheco e Silva, participou da elaboração do *Plano de Melhoramentos Urbanos de Campinas*, sob a coordenação de Francisco Prestes Maia, e posteriormente fundou empresas como a *Companhia Imobiliária Campineira* e a *Imobiliária Panorama/Colonização da Bacia do Paraná S.A.*, atuando nos setores de loteamento, construção e comercialização de terras. Pacheco e Silva desempenhou papel de mediação entre Prestes Maia e os irmãos Dumont Villares — vinculados a companhias como a *Companhia Light & Power*, a *Companhia City* e a *Companhia Imobiliária Jaguaré* —, evidenciando a estreita articulação entre projetos urbanos e rodoviários de Campinas, São Paulo e Santos, bem como suas conexões com agentes internacionais como Nelson Rockefeller e Robert Moses.

No mesmo ano da viagem da delegação brasileira aos Estados Unidos, em 1946, o DER foi transformado em autarquia estadual, passando a estruturar divisões regionais voltadas à integração do interior paulista. No contexto da Era Vargas (1930–1945), o Estado priorizava o desenvolvimento industrial e a expansão da infraestrutura, destacando-se o *Plano Rodoviário do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem* (1937) e o *Plano Rodoviário Nacional* (1944) como os primeiros documentos oficiais voltados à constituição de um sistema rodoviário de escala nacional (Paiva, 2017).

Outro integrante da comitiva, o engenheiro Paulo Emílio Gomes dos Reis (1911–1987), formado pela *Escola Politécnica* de São Paulo, atuava na *Secretaria de Viação e Obras Públicas* e exercia o cargo de diretor técnico da empresa *Vias e Viaturas S.A.*, fundada em 1944 para o comércio e importação de equipamentos de transporte e construção. Reis também mantinha vínculos com a *Companhia Independência de Eletricidade*, sediada em Jaú e criada por seu pai, Joaquim Gomes dos Reis, além de possuir propriedades rurais e negócios relacionados ao setor de carnes.

Após a viagem aos Estados Unidos, Paulo Emílio dos Reis ampliou significativamente sua atuação empresarial, participando da fundação da *Mestra Máquinas para Estradas S.A.* (1956) e da *Huber Warco do Brasil S.A.* (1957), filial da companhia norte-americana *Huber-Warco Co.*, especializada em maquinário pesado e implementos agrícolas.

O caderno/diário de viagem de Prestes Maia: cidades, profissionais e instituições

A *Biblioteca Prefeito Prestes Maia* conserva um acervo de aproximadamente 12 mil volumes pertencentes ao urbanista, além de um caderno-diário de viagem contendo anotações e croquis elaborados durante sua estada nos Estados Unidos, entre 22 de agosto e 15 de novembro de 1946. Nesse registro, encontram-se impressões de viagem, esboços de sistemas viários, plantas arquitetônicas e mapas urbanos, bem como anotações de contatos profissionais — nomes,

endereços e telefones — que revelam uma ampla rede internacional de relações técnicas e diplomáticas. O acervo da *Biblioteca Prefeito Prestes Maia* preserva também fotografias do jantar oferecido em homenagem a Prestes Maia no *Philadelphia Commercial Museum (Civic Center)*, inaugurado em 1899 e dedicado à promoção do comércio internacional.

Assim como Nelson Rockefeller, que visitara o Brasil por meio da *Pan American Airways* (Panair), Prestes Maia realizou sua viagem por essa mesma companhia, possivelmente a única de sua vida ao exterior. O urbanista demonstrava profundo interesse por publicações técnicas, registrando livrarias e comparações de preços entre títulos, o que evidencia seu perfil metódico e investigativo — traço partilhado com seu contemporâneo Anhaia Mello.

O convite para a viagem foi feito por Arnold Tschudy, executivo norte-americano que atuara como chefe da *General Motors do Brasil*, presidente da *Câmara Americana de Comércio de São Paulo* e ex-diretor do escritório paulista do *Office of the Coordinator of Inter-American Affairs* durante a Segunda Guerra Mundial. Em 1944, Tschudy ocupava o cargo de vice-presidente do *Council for Inter-American Cooperation*, instituição vinculada ao *Departamento de Estado* dos Estados Unidos. Seu nome aparece em diversas passagens do diário, acompanhando Prestes Maia em reuniões e visitas técnicas.

Outro personagem de destaque é o coronel Maurice Eugene Gilmore, engenheiro militar e autoridade na área de transportes. Formado pelo *Henry Kendall College*, pela *Universidade do Missouri* e pelo *Army War College*, Gilmore participou da Guerra Hispano-Americana (1898), dos conflitos entre Estados Unidos e México (1916) e da Primeira Guerra Mundial (1914–1918). Entre 1906 e 1913, integrou a equipe responsável pela construção do *Canal do Panamá*, uma das maiores obras de engenharia do século XX. Posteriormente, atuou na empresa *R. W. Hebard & Co.* e, em 1937, foi nomeado diretor regional da *Public Works Administration* (PWA), órgão do *New Deal* dirigido pelo secretário do Interior Harold L. Ickes. A PWA executou projetos de infraestrutura de grande porte — barragens, pontes, escolas, universidades, hospitais e conjuntos habitacionais —, desempenhando papel decisivo na recuperação econômica dos Estados Unidos.

Durante a Segunda Guerra Mundial, Gilmore elaborou relatórios técnicos para Nelson Rockefeller, então coordenador do *Office of the Coordinator of Inter-American Affairs* (OCIAA), sobre obras viárias e sobre a *Rodovia Pan-Americana*, financiadas pelo *Export-Import Bank of Washington* (Nivert; Hecht, 1951). A construção dessa rodovia representava um projeto de integração continental, amplamente discutido por autores como Coblenz (1947). Essa política rodoviarista, associada à expansão da *Standard Oil Company*, pertencente à família Rockefeller, contribuiu para deslocar o eixo de interesse do transporte ferroviário para o modelo automobilístico e rodoviário.

Em 1945, Gilmore publicou o artigo “*Brazil’s Highway Program Is Ambitious and Farsighted*” na revista *Foreign Commerce Weekly*, no qual qualificava o programa rodoviário brasileiro como ambicioso e de longo alcance (Gilmore, 1945). O autor enfatizava a necessidade de cooperação técnica entre engenheiros norte-americanos e brasileiros e o papel estratégico das rodovias no desenvolvimento econômico nacional.

Gilmore e Arnold Tschudy tiveram papel relevante na organização da viagem de Prestes Maia aos Estados Unidos. No acervo do urbanista, conserva-se o livro *La Evolución Portuaria en Panamá* (1946), possivelmente oferecido por Gilmore, que mantinha estreitos vínculos com as obras do Canal do Panamá. Em 1944, o coronel também redigiu, para o OCIAA, o estudo *Inland*

Waterways, em que analisava a viabilidade do transporte fluvial entre o mar do Caribe e a bacia amazônica.

Em 1946, Gilmore e Rockefeller integravam o *Institute of Inter-American Transportation*. Durante sua estada nos Estados Unidos, Prestes Maia visitou a *American Road Builders Association* (ARBA), em Washington, e estabeleceu contatos com empresas ligadas ao transporte elétrico urbano, como a *Electric Bond & Share Company*, a *Day & Zimmermann* e a *Transit Research Corporation*. Essas companhias acumulavam experiência em eletrificação e obras públicas; a *Day & Zimmermann*, por exemplo, havia participado de programas de eletrificação rural e de expansão industrial durante a guerra.

Em 5 de setembro de 1946, Prestes Maia visitou a *Port of New York Authority*, acompanhado do coronel Maurice E. Gilmore, e, no mesmo dia, realizou uma visita técnica ao metrô de Nova York. Na ocasião, encontrou-se com Othmar Hermann Ammann, engenheiro-chefe da Autoridade Portuária e responsável por algumas das mais importantes obras de engenharia do século XX, como a *George Washington Bridge* (1931), a *Bayonne Bridge* (1931), a *Triborough Bridge* (1936), a *Bronx-Whitestone Bridge* (1939) e a *Verrazzano-Narrows Bridge* (1964). Ammann, colaborador de Robert Moses, aplicava a teoria da deflexão na concepção de pontes mais leves e econômicas. No mesmo ano do encontro com Prestes Maia, fundou, em parceria com Charles Whitney, a empresa *Ammann & Whitney*.

O diário de viagem de Maia também menciona a *Higgins Industries Inc.*, construtora naval sediada em Nova Orleans e voltada à produção de embarcações fluviais. A anotação “Santos p/ lanchões” sugere seu interesse por projetos de infraestrutura portuária e navegação — tema posteriormente retomado no *Plano Regional de Santos*, que previa a instalação de estaleiros e de um polo petroquímico em Cubatão.

Durante a estada nos Estados Unidos, Maia reuniu-se ainda com Alfred Brahdý, engenheiro do *New York City Board of Transportation* e responsável pelo projeto de ampliação do metrô de 1935. Em suas anotações, descreveu com minúcia o sistema metroviário da Filadélfia, registrando informações sobre ventilação, intervalos entre trens, eletrificação e custos operacionais.

Em 14 de outubro de 1946, Prestes Maia encontrou-se com Kenneth J. Kadow, representante da *American International Association for Economic and Social Development* (AIA), agência criada por Nelson Rockefeller no mesmo ano. A AIA tinha por objetivo promover o desenvolvimento rural e a assistência técnica agrícola na América Latina (Kadow apud Gomes; Espinoza, 2009) e atuou no Brasil entre 1946 e 1968, concentrando-se em programas de modernização agrícola e colonização do cerrado.

Ainda em Nova York, Maia visitou o *Jones Beach State Park*, acompanhado por Robert Moses, que o descreveu como “a menina dos olhos de Bob Moses”. Inaugurado em 1929, o parque representava um dos exemplos paradigmáticos do urbanismo funcionalista norte-americano, articulando lazer, infraestrutura e mobilidade em larga escala.

Em 22 de agosto de 1946, Prestes Maia visitou o escritório da *Town Planning Associates* (TPA), fundado por Paul Lester Wiener, Josep Lluís Sert e Pinckney G. Davies, localizado na 33 West 52nd Street, em Nova York. Segundo Gomes e Espinoza (2009), a TPA desempenhou papel central na difusão do urbanismo moderno na América do Sul, elaborando planos diretores para cidades no Brasil, Peru, Colômbia, Venezuela e Cuba. No Brasil, o escritório iniciou suas atividades com o *Plano da Cidade dos Motores* (1943), encomendado pelo general Antônio Guedes Muniz e fundamentado nos princípios dos *Congrès Internationaux d’Architecture Moderne* (CIAM), particularmente nas noções de “escala humana” e de “novo monumentalismo”.

As ações da TPA articulavam-se à *Política da Boa Vizinhança* do governo Roosevelt e ao *Office of the Coordinator of Inter-American Affairs*, de Nelson Rockefeller, evidenciando a convergência entre diplomacia, técnica e urbanismo moderno.

Em 12 de setembro de 1946, acompanhado de Maurice E. Gilmore e Arnold Tschudy, Prestes Maia visitou o *Empire State Building*, reuniu-se com o prefeito William O'Dwyer, almoçou com Nelson Rockefeller e conheceu o *Rockefeller Center*.

Em 1945, Arnold Tschudy havia sido condecorado pelo governo brasileiro com a *Ordem do Cruzeiro do Sul*, no grau de Cavaleiro, tornando-se figura de destaque nos círculos empresariais, sociais e culturais de São Paulo.

Após retornar dos Estados Unidos, Prestes Maia foi convidado por colegas e instituições a apresentar suas observações técnicas e urbanísticas sobre a viagem realizada a convite do governo norte-americano — experiência que ampliou de modo significativo seus horizontes profissionais e intelectuais.

A viagem de Prestes Maia aos Estados Unidos, entre agosto e novembro de 1946, não constituiu um episódio isolado de “atualização técnica”, mas sim a expressão visível de um dispositivo político e econômico mais amplo, articulado inicialmente pelo *Office of Inter-American Affairs* (OCIAA) e, posteriormente, pelo Departamento de Estado, sob a liderança e as redes de Nelson Rockefeller. Convidado ainda em 1944, quando exercia a prefeitura de São Paulo, Maia só concretizou a viagem em 1946, já como Diretor de Obras Públicas do Estado, integrando uma delegação de engenheiros encarregada de estudar sistemas de transporte, planejamento regional, habitação e equipamentos urbanos. Esse enquadramento é fundamental: sua circulação insere-se em um programa estruturado de cooperação técnica, intercâmbio profissional e aproximação ideológica, que oferecia suporte logístico, roteiros, recepções oficiais e acesso privilegiado a instituições estratégicas — uma verdadeira diplomacia das obras públicas.

O itinerário e as intermediações revelam com nitidez a dimensão transnacional dessas redes. Maia não visita genericamente “cidades norte-americanas”: ele é conduzido a Washington, Nova York, Chicago e Filadélfia, bem como a portos, rodovias, sistemas metroviários, parques e autoridades-chave, em uma agenda cuidadosamente organizada por atores diretamente ligados ao OCIAA e ao projeto pan-americanista. Entre esses mediadores destacam-se Arnold Tschudy — ex-GM, ex-chefe do escritório de Rockefeller em São Paulo e então vice-presidente do *Council for Inter-American Cooperation* — e o coronel Maurice E. Gilmore, engenheiro com atuação na construção do Canal do Panamá, diretor regional da PWA e figura central nos debates sobre rodovias, hidrovias e a *Pan American Highway*. Seus nomes, sublinhados no diário de Maia, indicam que o urbanista foi inserido em um circuito seletivo de poder técnico-empresarial, no qual infraestrutura, geopolítica, crédito internacional e negócios privados convergiam.

O próprio conteúdo das visitas evidencia o tipo de “modelo” que se pretendia difundir. Maia conhece de perto Robert Moses, a Autoridade Portuária de Nova York e Nova Jersey, o sistema de parques e *parkways* de Long Island (Jones Beach, descrito por ele como “a menina dos olhos de Bob Moses”), as grandes pontes de Othmar Ammann, os sistemas de trânsito rápido e metrô de Nova York e Filadélfia, bem como soluções de habitação coletiva e obras do *New Deal* coordenadas pela PWA. Esse percurso materializa um ideário no qual grandes obras viárias, equipamentos recreativos de massa, projetos portuários e ligações rápidas tornam-se instrumentos

de gestão metropolitana “moderna”, combinando racionalização técnica, monumentalidade e o fortalecimento do automóvel como eixo da mobilidade.

Ao registrar dimensões, custos, capacidades, detalhes construtivos, circuitos elétricos, ventilação de túneis e layouts de parques e estações, Maia não apenas absorve diretrizes técnicas, mas internaliza a lógica de um planejamento vinculado a um capitalismo de infraestrutura em larga escala.

Esse enquadramento dialoga diretamente com o contexto brasileiro do pós-guerra. No momento da viagem, o porto de Santos enfrentava estrangulamentos, e o governo estadual articulava uma agenda agressiva de rodovias — como as de Anchieta e Anhanguera —, alinhada ao Plano Nacional de Rodovias (1944) e à expansão das indústrias automobilística e petrolífera.

As visitas de Maia a associações como a *American Road Builders Association*, bem como seus contatos com o *Export-Import Bank* e empresas de consultoria em transporte, eletrificação e construção pesada (*Electric Bond & Share*, *Day & Zimmermann*, *Transit Research Corporation*, *Ammann & Whitney*, *Higgins Industries*), evidenciam a convergência entre o programa rodoviário paulista e o ecossistema empresarial norte-americano interessado em máquinas, equipamentos e contratos de obras. Essas conexões antecipam, de modo concreto, a inflexão rodoviarista, a centralidade das parcerias público-privadas internacionais e a dependência tecnológica que marcariam a infraestrutura paulista e brasileira nas décadas seguintes.

A trajetória posterior de Maia confirma a viagem como *laboratório* e *vitrine*. Pouco depois, ele é encarregado do *Plano Regional de Santos* (1947–1948), no qual propõe a reorganização portuária, as conexões *rodoferroviárias* e grandes pontes inspiradas nas soluções de Othmar Ammann para Nova York. O plano introduz ainda uma leitura integrada de Santos, São Paulo e Campinas como um sistema urbano articulado por *corredores multimodais*.

Em 1950, a contratação de Robert Moses, por meio do *International Basic Economy Corporation (IBEC)* — empresa vinculada a Nelson Rockefeller — para o *Plano de Melhoramentos de São Paulo* fecha esse ciclo: o mais emblemático consultor do urbanismo viário norte-americano é trazido para legitimar e acelerar, em solo paulista, a mesma *gramática de infraestrutura* observada por Maia quatro anos antes.

Assim, a viagem de 1946 revela-se menos como um prêmio individual a um “prefeito bem-sucedido” e mais como um elo de uma rede transnacional que conecta a *Política da Boa Vizinhança*, o capital privado estadunidense, a engenharia de transportes e a reconfiguração territorial do Sudeste brasileiro.

O Plano Regional de Santos no contexto do segundo pós-guerra (1947-1948)

O *Plano Regional de Santos*, elaborado por Francisco Prestes Maia entre 1947 e 1948, constitui um marco da consolidação de um pensamento urbanístico de escala regional e caráter transnacional no Brasil do segundo pós-guerra. Resultante direto da viagem de Maia aos Estados Unidos, em 1946, a convite do *Institute of Inter-American Affairs*, o plano traduz, em território paulista, as experiências observadas em Nova York, Filadélfia, Chicago e Washington, quando o urbanista teve contato com figuras centrais como Robert Moses e Othmar Ammann. Essa vivência foi determinante para a incorporação de uma visão de planejamento integrada, que combinava

racionalização técnica, monumentalidade e funcionalidade — princípios característicos do urbanismo norte-americano da era do *New Deal*.

A concepção do plano parte da premissa de que o porto de Santos resulta de um determinismo geográfico que se estende à capital, de modo que São Paulo e Santos deveriam ser compreendidas como partes complementares de um mesmo organismo econômico e urbano. Essa leitura rompe os limites administrativos e institucionais, adotando uma perspectiva regional em que infraestrutura, transporte e desenvolvimento industrial formam um sistema articulado.

O porto constitui o núcleo estratégico dessa proposta. Maia o interpreta como motor de integração econômica e rejeita as sugestões de descentralização portuária, como a criação de novos terminais em São Sebastião, defendendo o princípio da concentração como caminho moderno e eficiente da política portuária. Inspirado na *Port Authority of New York and New Jersey*, ele propõe a criação de uma *authority* do Porto de Santos — um organismo supramunicipal e técnico, capaz de coordenar obras e serviços de interesse regional. A proposta reflete um modelo institucional anglo-saxão de administração pública, pautado pela separação entre planejamento técnico e interferência política e pela autonomia operacional das grandes infraestruturas.

Ao mesmo tempo, o urbanista critica a desarticulação burocrática entre os diferentes níveis de governo e a ineficiência da Companhia Docas de Santos, denunciando a falta de investimentos, a obsolescência do cais e a ausência de instalações adequadas, como silos, armazéns e pátios ferroviários. O plano propõe, assim, um conjunto de ações voltadas à integração rododotferroviária e à modernização do porto, articuladas à expansão da Via Anchieta e ao desenvolvimento das zonas industriais de Cubatão e São Vicente.

A dimensão paisagística e turística ocupa papel igualmente central no plano. Inspirado no modelo dos *parkways* e parques recreativos norte-americanos — especialmente o *Jones Beach State Park* de Robert Moses —, Prestes Maia defende a abertura do litoral paulista à população, até então restrita a uma elite que o acessava por via ferroviária. Propõe a construção de pontes e túneis ligando Santos ao Guarujá, a implantação de estradas costeiras e a valorização dos morros da região, transformando-os em parques e mirantes. O objetivo era integrar o mar à civilização paulista e democratizar o lazer, seguindo o ideário funcionalista do urbanismo moderno, que conciliava mobilidade, recreação e ordenamento territorial.

No contexto da elaboração do *Plano Regional de Santos*, é importante considerar a perspectiva regional adotada por Robert Moses durante a implementação do *Southern State Parkway*. Essa abordagem refletia a ideia de que o automóvel e as autoestradas representavam uma oportunidade para a classe média buscar refúgio nas áreas rurais ainda pouco exploradas, escapando do ambiente urbano denso. A concepção de deslocar-se para o campo ou para a praia como forma de lazer alternativo ao espaço citadino foi incorporada no *Plano Regional de Santos* e efetivamente concretizada por um traçado de Prestes Maia.

Em 30 de outubro de 1948, *Dia do Comerciário* e em meio à recente *Consolidação das Leis do Trabalho (CLT)*, foi inaugurada a Colônia de Férias Ruy Fonseca, do *Serviço Social do Comércio (SESC)*, projetada por Prestes Maia. Composta por 28 casas pré-fabricadas e mobiliadas, a colônia tinha capacidade para 200 hóspedes, oferecendo aos comerciários um espaço de recuperação física e lazer em um ambiente planejado e agradável.

A concepção paisagística e urbanística adotada, claramente influenciada pela experiência de Maia em Jones Beach, visitada ao lado de Robert Moses, refletia uma visão idealizada da paisagem turística. Assim como em Jones Beach, foram realizadas intervenções semelhantes em Bertioga, como o aterramento de áreas de mangue e a substituição da vegetação nativa por gramados e coqueiros, espécies não originais da região. De modo análogo, cidades como Miami, na Flórida, haviam sido transformadas de zonas de mangue em balneários tropicais artificiais. Esse ideário de “*paraíso litorâneo*” inspirou, desde então, diversos planos e empreendimentos imobiliários, influenciando inclusive a verticalização modernista das áreas costeiras.

A referência norte-americana torna-se evidente quando se comparam as fotografias de Jones Beach e da Colônia de Férias do SESC durante a década de 1940. O início da construção da colônia marcou o surgimento de um modelo inovador de espaço de lazer, concebido especificamente para o trabalhador em seu tempo livre — um marco da transposição, para o contexto brasileiro, das ideias de planejamento social e territorial norte-americanas.

Vale lembrar que o direito às férias anuais era uma conquista recente no Brasil: a primeira versão da *CLT*, aprovada em 1943, garantiu pela primeira vez esse direito a todos os trabalhadores, tornando possível a concretização de políticas voltadas ao lazer operário, como a de Bertioga.

Ademais, o *Plano Regional de Santos* também antecipa a industrialização da Baixada Santista. Maia vislumbra o desenvolvimento de um polo petroquímico em Cubatão, a instalação de estaleiros na Ilha de Santo Amaro e a construção de um oleoduto ligando o porto à capital paulista, associando infraestrutura energética e integração logística. Esses elementos evidenciam a transição do urbanismo centrado em obras viárias — característico do *Plano de Avenidas* de 1930 — para um urbanismo regional-industrial, orientado pela economia do petróleo e pela mecanização. Essa mudança insere-se no contexto das políticas de cooperação técnica norte-americanas do pós-guerra e na atuação de redes empresariais e diplomáticas articuladas por Nelson Rockefeller e pelo *Office of the Coordinator of Inter-American Affairs*.

Do ponto de vista teórico, o plano explicita o alinhamento de Prestes Maia à vertente “*metropolitanista*” do urbanismo, inspirada na *Regional Plan Association of New York*, em contraposição às ideias descentralizadoras e utópicas da *Regional Planning Association of America*, liderada por Lewis Mumford. Enquanto os teóricos ligados a Mumford defendiam a desconcentração das metrópoles e a criação de cidades-jardins autossuficientes, Maia argumentava em favor da concentração urbana como condição para o desenvolvimento econômico. Considerava que as cidades-jardins fracassaram em atingir a autossuficiência e tornaram-se meros subúrbios dependentes das metrópoles, e que as megalópoles tenderiam mais a se transformar do que a desaparecer. Essa posição pragmática e tecnocrática aproxima seu pensamento do modelo nova-iorquino de planejamento, no qual a metrópole é tratada como motor produtivo e organizador do território regional.

Em síntese, o *Plano Regional de Santos* expressa a apropriação brasileira das práticas de planejamento urbano e regional dos Estados Unidos, que uniam infraestrutura, política pública e ideais de modernização. Ao propor a integração do planalto com o litoral, a concentração funcional do porto, a expansão rodoviária, o incentivo ao turismo e a criação de uma autoridade portuária moderna, Prestes Maia formulou um projeto que unia o ideário do progresso material à crença na eficiência administrativa. Mais do que um plano urbano, trata-se de um documento de reconfiguração territorial que expressa a inserção de São Paulo nas redes econômicas, culturais e

políticas do hemisfério ocidental. Dessa forma, o *Plano Regional de Santos* marca a transição do *urbanismo monumental* — característico da primeira metade da carreira de Prestes Maia, centrado na forma e na representação cívica — para uma etapa de planejamento regional-industrial, em que o território passa a ser concebido como instrumento de modernização e de integração técnica no contexto do pós-guerra.

As conexões entre Deltec, City e Rockefeller na produção do território paulista

Após a Segunda Guerra Mundial, Nelson Rockefeller reorganizou suas frentes de atuação no continente americano por meio da criação de duas instituições complementares: a *American International Association* (AIA), voltada à pesquisa científica e ao desenvolvimento técnico e social, e a *International Basic Economy Corporation* (IBEC), de caráter empresarial e orientada ao lucro. Ambas derivavam da experiência do *Office of Inter-American Affairs*, dissolvido ao final do conflito, e constituíam novos instrumentos da presença norte-americana na América Latina, especialmente no Brasil e na Venezuela.

Criado em 1947, o IBEC tinha como objetivo aprimorar as chamadas “*economias básicas*” dos países menos desenvolvidos, promovendo a industrialização e a redução de custos na produção de alimentos e habitação. No Brasil, o instituto organizou empresas voltadas à mecanização agrícola, ao armazenamento de grãos e à experimentação animal, diversificando-se posteriormente em investimentos financeiros, habitacionais e agroindustriais, com operações que se expandiram por mais de trinta países. O nome e a estrutura do IBEC derivavam diretamente do antigo departamento *Basic Economy* do *Office* de Rockefeller, e grande parte de seus dirigentes havia integrado também as agências de cooperação anteriores.

A partir desse núcleo consolidou-se uma rede empresarial e financeira de grande alcance. Introduzido no Brasil em 1946, o grupo *Deltec International Ltd.* tornou-se elemento central dessa expansão, articulando o capital Rockefeller ao sistema financeiro nacional. Em 1957, a Deltec passou a figurar entre os acionistas da *Companhia City*, tradicional empresa britânica responsável por loteamentos e urbanizações em São Paulo, e, no ano seguinte, consolidou-se como principal controladora da subsidiária *Cia. City Paulista de Terrenos e Melhoramentos*. Esse movimento marcou a ampliação dos interesses da City para além do urbanismo de elite, transformando-a em instrumento de valorização imobiliária e de expansão territorial alinhado à lógica do capital internacional. Nesse mesmo período, o engenheiro e urbanista Francisco Prestes Maia, vinculado à City desde 1952, figurava entre seus diretores, o que reforça a integração entre o corpo técnico paulista e as redes empresariais associadas ao grupo Rockefeller.

O *Deltec International Group* estruturava-se como um consórcio formado por bancos internacionais, entre os quais se destacavam o *Ibec-Crescinco*, pertencente ao grupo Rockefeller, e o *Banco Moreira Salles*. Essa aliança atuava em múltiplos setores — pecuário, frigorífico, financeiro e imobiliário — e exemplificava a continuidade das estratégias de integração econômica norte-americana no pós-guerra. Estudos de Gerard Colby e Charlotte Dennett (1998) e de Luís Nassif (2020) detalham esse entrelaçamento, evidenciando como o grupo Rockefeller manteve presença ativa, sob novas formas, na definição dos rumos do desenvolvimento brasileiro.

A vinculação entre a Deltec, a City e o IBEC evidencia, assim, a transição do projeto Rockefeller no Brasil: de uma intervenção centrada na modernização agrícola para uma atuação voltada à

reorganização urbana e financeira, diretamente articulada às elites técnicas e empresariais paulistas. A ação dessas instituições ultrapassou o campo econômico e alcançou a produção do território, associando capital internacional, urbanismo e política local. Nesse processo, a remodelação da metrópole paulista integrou-se a um movimento mais amplo de reconfiguração territorial impulsionado pelas redes transnacionais de poder e investimento vinculadas a Nelson Rockefeller.

Robert Moses no Brasil: *The Plan of Public Improvements for São Paulo (1949–1950)* como síntese de uma trama já delineada

As trocas de ideias sobre planejamento urbano entre as Américas intensificaram-se entre as décadas de 1940 e 1970, consolidando uma rede transnacional de técnicos e instituições voltadas ao urbanismo regional. A partir dos anos 1930, as tradições europeias — como as do *Institut d'Urbanisme de Paris* — cederam espaço às propostas do Movimento Moderno e do *Congrès Internationaux d'Architecture Moderne* (CIAM), exemplificadas pelo *Plano Diretor para Buenos Aires* de Le Corbusier, Ferrari Hardoy e Kurchan (1938–1947) e pelo *Plano Diretor de Havana* de Sert, Wiener e Schulz, na década de 1950 (Siwi, 2021).

Planejadores como Francis Violich, Maurice Rotival, José Luis Sert, Robert Moses, Lloyd Rodwin e John Friedmann promoveram intensos fluxos multilaterais de saberes e experiências, aplicando princípios de planejamento regional em cidades como Caracas, Santiago, Bogotá e São Paulo. Esse intercâmbio foi impulsionado por instituições norte-americanas que, sob a liderança de Nelson Rockefeller, difundiram no pós-guerra um modelo técnico e funcionalista de urbanismo (Leme, 2011; Siwi, 2021).

Em 1948, Rockefeller — então presidente do *Rockefeller Center* — utilizou a *International Basic Economy Corporation* (IBEC) como instrumento de cooperação econômica e técnica com países latino-americanos. Essa iniciativa viabilizou a atuação de Robert Moses no Brasil, formalizada contratualmente em 1950 entre a Prefeitura de São Paulo e a *IBEC Technical Services Corporation*, com intermediação do vereador Henrique Dumont Villares, presidente da Comissão de Urbanismo da Câmara Municipal (Leme, 2011).

O *Plan of Public Improvements for São Paulo* expressou uma visão técnica e corporativa de urbanismo, articulando interesses públicos e privados. O plano enfatizava a criação de um sistema de vias expressas e a priorização do transporte coletivo por ônibus, além de recomendar a urbanização das várzeas do rio Pinheiros com a participação da *São Paulo Tramway, Light & Power Company* e da *Companhia City*. Essas propostas abriam caminho para novos empreendimentos imobiliários e operações de valorização fundiária (Leme, 2011, p. 184–185).

Tais diretrizes refletiam a convergência entre o planejamento urbano paulista e o modelo norte-americano de desenvolvimento urbano-industrial. Essa aproximação já se manifestava em iniciativas anteriores, como o *Plano Regional de Santos* (1947–1948), de Francisco Prestes Maia, que propunha a integração funcional entre São Paulo e o litoral, tomando como referência instituições como a *Port Authority of New York and New Jersey* (Siwi, 2021).

Moses, que inicialmente via sua estada no Brasil como recreativa, demonstrou grande entusiasmo por São Paulo, comparando-a às cidades de Dallas e Houston. Declarou que o Brasil seria “um país que será ouvido no futuro” e que São Paulo se tornaria “uma das grandes cidades industriais

do mundo” (apud Siwi, 2021). Seu trabalho contou com o apoio político de Villares — cujos vínculos com a *Companhia City* remontavam aos anos 1920 — e obteve amplo reconhecimento, sendo Moses declarado cidadão honorário da cidade em 1954.

Entretanto, o plano enfrentou resistência de arquitetos modernos vinculados ao *Instituto de Arquitetos do Brasil – Departamento de São Paulo* (IAB-SP), como João Vilanova Artigas, que criticaram seu enfoque tecnocrático e a subordinação do planejamento aos interesses empresariais. Prestes Maia, por sua vez, censurou a postura da administração municipal, que, segundo ele, buscava ocultar as desigualdades urbanas diante do urbanista estrangeiro (Siwi, 2021).

Assim, o *Plan of Public Improvements for São Paulo* (1949–1950) sintetiza um ciclo histórico de dependência técnica e financeira no campo do urbanismo. O plano consolidou a rede que unia Rockefeller, Villares, Prestes Maia e as corporações Light, City e IBEC, estabelecendo as bases de um modelo de urbanismo corporativo e tecnocrático que moldaria a metrópole paulista na segunda metade do século XX.

Conclusão

O artigo demonstra que a viagem de Francisco Prestes Maia aos Estados Unidos, em 1946, ultrapassou o caráter de mera atualização técnica individual, configurando-se como um momento decisivo de inserção do urbanismo paulista em uma rede transnacional de poder, capital e conhecimento. Longe de representar um evento isolado, a visita integrou um programa mais amplo de cooperação pan-americana, articulado por instituições norte-americanas como o *Office of the Coordinator of Inter-American Affairs* (OCIAA) e, posteriormente, pelo Departamento de Estado, sob a liderança de figuras como Nelson Rockefeller.

A análise da documentação — em especial do diário de viagem de Maia — indica que sua circulação por centros estratégicos norte-americanos foi cuidadosamente mediada por agentes que articulavam interesses diplomáticos, corporativos e técnicos, como Arnold Tschudy e o coronel Maurice E. Gilmore. Essa imersão desempenhou papel central na consolidação de um urbanismo de orientação tecnocrática e desenvolvimentista, que concebia as grandes obras de infraestrutura como instrumentos privilegiados de modernização. As experiências observadas — como o funcionamento da *Port Authority of New York and New Jersey* e os projetos conduzidos por Robert Moses — foram reinterpretadas e adaptadas à realidade paulista, servindo de referência para formulações posteriores de planejamento regional e urbano.

O reflexo mais direto dessa circulação de saberes manifestou-se no *Plano Regional de Santos* (1947–1948), que incorporou a lógica funcionalista norte-americana ao propor a criação de uma autoridade portuária autônoma, a integração rodoferroviária e a articulação entre desenvolvimento industrial, turismo e lazer.

Além disso, o estudo evidencia a continuidade entre a diplomacia da *Boa Vizinhança*, a viagem de Maia e a posterior atuação de corporações vinculadas a Rockefeller — como a IBEC e a Deltec — na conformação do território paulista. A contratação de Robert Moses, em 1950, para elaborar o *Plan of Public Improvements for São Paulo*, com a intermediação de elites locais, encerra esse ciclo, legitimando e aprofundando o modelo de desenvolvimento urbano que Prestes Maia havia observado e iniciado.

Conclui-se, portanto, que a viagem de 1946 constituiu um momento-chave na articulação entre o urbanismo paulista e as redes transnacionais de poder, capital e conhecimento do pós-guerra. Mais do que uma experiência individual, a visita integrou um processo mais amplo de circulação de saberes e práticas, no qual se entrelaçaram cooperação técnica, diplomacia e interesses empresariais. A trajetória de Prestes Maia pode, assim, ser compreendida como um nó estratégico em uma trama complexa que moldou o espaço urbano e regional de São Paulo como expressão de um projeto de modernização simultaneamente cooperativo e dependente, no contexto político e ideológico do segundo pós-guerra.

Referências

CAPPELLO, Maria Beatriz Camargo. **Arquitetura em revista: arquitetura moderna no Brasil e sua recepção nas revistas francesas, inglesas e italianas (1945-1960)**. 2006. Tese (Doutorado em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.

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

COBLENTZ, Catherine Cate. **The Pan American Highway**. Washington D.C.: Pan American Union, 1947.

COLBY, Gerard; DENNETT, Charlotte. **Seja feita a vossa vontade: a conquista da Amazônia: Nelson Rockefeller e o evangelismo da Idade do Petróleo**. Rio de Janeiro: Record, 1998.

CORREIO PAULISTANO (São Paulo). **Está em S. Paulo o sr. Nelson A. Rockefeller, coordenador dos assuntos inter-americanos**. São Paulo, 11 set. 1942, *capa*.

CORREIO PAULISTANO (São Paulo). **O prefeito Prestes Maia convidado a visitar os Estados Unidos**. São Paulo, 28 dez. 1944.

CORREIO DA TARDE (São Paulo). **Avistar-se-ão os prefeitos de São Paulo e Nova York**. São Paulo, 28 dez. 1944.

FELDMAN, Sarah. **Planejamento e zoneamento em São Paulo, 1947-1972**. São Paulo: EDUSP, 2005.

FERRARI, Camila; NEGRELOS, Eulalia Portela. Estado e planejamento na América Latina: origens do desenvolvimentismo no Brasil. **URBANA: Revista Eletrônica do Centro Interdisciplinar de Estudos sobre a Cidade**, v. 8, n. 3, p. 14, set./dez. 2016.

GILMORE, Maurice Eugene. Brazil's Highway Program Is Ambitious and Farsighted. **Foreign Commerce Weekly. Journal of International Economy**, Washington D.C., v. XIX, n. 4, p. –, 21 abr. 1945.

GOODWIN, Philip Lippincott. **Brazil Builds: architecture new and old, 1652-1942**. New York: The Museum of Modern Art, 1943.



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 circulação de ideias e práticas na formação do urbanismo no Brasil. In: PONTUAL, Virginia; LORETTO, Rosane Piccolo (Org.). **Cidade, território e urbanismo**. v. 1. 2009. p. 73–92.

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**. 1. ed. São Paulo: Alameda, 2011. v. 1, p. 183.

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

MAIA, Francisco Prestes. **Diário de viagem aos Estados Unidos**. São Paulo: Biblioteca Prefeito Prestes Maia, [22 ago.–15 nov.] 1946. Manuscrito, 1 caderno, ilustrações, croquis.

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

MEYER, Regina Maria Proserpi. **Metrópole e urbanismo: São Paulo anos 50**. 1991. Tese (Doutorado em Estruturas Ambientais Urbanas) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1991.

NASSIF, Luís. **Walther Moreira Salles: o banqueiro-embaixador e a construção do Brasil**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 2020.

NIVERT, F. J.; HECHT, A. **Records of the Bureau of the First Assistant Postmaster General 1789–1942**. Washington: The National Archives and Records Service. General Services Administration, 1951. p. 135–137.

PAIVA, Kauê Felipe. **Urbanização e planejamento: a produção do espaço urbano em pequenas cidades do eixo rododiferroviário da Alta Mogiana – Triângulo Mineiro**. 2017. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2017.

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.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **Memória do transporte rodoviário: desenvolvimento das atividades rodoviárias de São Paulo**. São Paulo: CPA, 1993.

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



SALGUEIRO, Heliana Angotti. Apresentação. In: LEPETIT, Bernard. **Por uma nova história urbana**. São Paulo: Edusp, 2001. p. 9–18.

SIWI, M. **The making of New York's Avenue of the Americas: transnational circuits of urban renewal**. *Journal of Urban History*, v. 47, n. 1, p. 85–110, 2021. Tradução nossa.

THE NEW YORK TIMES (Nova York). **Brazilian Delegation on Missions Here: Visitors Study Traffic, Housing in U.S. to Find Long-Range Program for São Paulo**. Nova York, 6 set. 1946.

TOTA, Antônio Pedro. **O imperialismo sedutor: a americanização do Brasil na época da Segunda Guerra**. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

