

João Florence de Ulhôa Cintra: influências, amizades e profissão

Maria Cecilia Lucchese

Arquiteta e urbanista, doutorado em arquitetura e urbanismo pela Universidade de São Paulo, docente do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de São Paulo - IFSP, Rua Pedro Vicente 625, Canindé, São Paulo, SP, CEP 01109-010, cecilia.lucchese@ifsp.edu.br.

Resumo

Este trabalho apresenta alguns fatos da trajetória profissional de Ulhôa Cintra, engenheiro e urbanista que trabalhou entre 1913 e 1944 na Prefeitura da cidade de São Paulo, e que teve grande importância na concepção de dois projetos urbanísticos implantados na cidade, a canalização do rio Tietê e o Plano de Avenidas. Fala ainda de suas influências teóricas e profissionais, e das relações de amizade e admiração mútua que desenvolveu com Victor da Silva Freire e com Francisco Prestes Maia.

Palavras-chave: perímetro de irradiação, plano de avenidas, urbanismo em São Paulo.

Quando, em outubro de 1925, Saturnino de Brito apresentou seus estudos para a retificação do rio Tietê na cidade de São Paulo, já era então considerado um expoente da engenharia sanitária no Brasil, o que fazia do trabalho entregue algo tecnicamente indiscutível. Mesmo assim, o projeto aparentemente não agradou ao prefeito Pires do Rio, recém-empossado.

No ano anterior a Câmara Municipal debatera longamente a crise no fornecimento de energia elétrica agravada por um período de estiagem, e aparentemente na nova administração municipal as necessidades da empresa Light & Power, a quem interessava desviar as águas do Tietê para o seu afluente rio Pinheiros, começaram a encontrar receptividade. Não contando mais com o apoio do Diretor de Obras Públicas da municipalidade – Victor da Silva Freire –, que se aposentara em janeiro de 1925, Brito foi nesse mesmo ano destituído da chefia da Comissão de Melhoramentos do Tietê, e em 1927 substituído pelo engenheiro civil João

Florence de Ulhôa Cintra, chefe da Divisão de Urbanismo da Prefeitura, professor de hidráulica urbana na Escola Politécnica de São Paulo, com experiência em administração pública e, por isso, melhor conhecedor das exigências que permeavam os trabalhos públicos.

Ulhôa Cintra desenvolveria então um novo projeto para essa retificação, alteração que contaria com as observações de um colega engenheiro, colaborador e funcionário do Departamento de Vias Públicas da Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas do Governo do Estado, mas então comissionado na Comissão de Melhoramentos do Tietê do Município, Francisco Prestes Maia.

O novo projeto não diferia muito do projeto de Saturnino de Brito, a maior modificação ocorreu no local onde o Pinheiros desaguava no Tietê, uma vez que a ordem para inversão das águas alterou o projeto. Também o lago proposto por Brito na altura da Ponte Grande (hoje Ponte das Bandeiras) sofreria

alteração, ainda que um lago tivesse sido previsto naquele mesmo setor, só que na margem norte do rio.

Mas o projeto ainda sofreu algumas alterações em 1939, por ordem de Prestes Maia à Ulhôa Cintra, o primeiro então prefeito da cidade de São Paulo e o segundo seu Diretor de Obras, e o canal da região da Ponte Grande teve um novo traçado.

O engenheiro Prestes Maia logo depois de formado, em 1918, começou a trabalhar na Diretoria de Obras Públicas, da Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas do Governo do Estado¹, além de ter aberto uma firma de negócios imobiliários. Lá, sob a chefia do engenheiro Mário Whately, participou da comissão encarregada dos melhoramentos do centenário da Independência entre os anos 1918 e 1923, e acompanhou a elaboração do projeto do Monumento da Independência e desenvolveu o projeto urbanístico para o complexo: a Avenida Dom Pedro I e o Parque da Independência, dentro da estética beaux-arts. Seu trabalho começaria a se destacar a partir dessa data.

Entre 1924 e 1926, como membro de uma comissão técnica criada pelo Prefeito Firmiano Pinto para acompanhar o desenvolvimento da proposta do perímetro de irradiação concebido por Ulhôa Cintra em 1922, junto com Cintra publicaria artigos no Boletim de Engenharia de São Paulo, aprofundando os estudos, que seriam incorporados depois ao Plano de Avenidas elaborado por Prestes Maia nos anos seguintes, e publicado em 1930.

Em 1927 o prefeito Pires do Rio ao solicitar que Prestes Maia desenvolvesse um plano para a área central da cidade, que recebeu o nome de Plano de Avenidas. Campos (2002) acredita que, para isso, Maia foi comissionado na Comissão de Melhoramentos do Tietê da Prefeitura e seu trabalho ficou subordinado diretamente ao Prefeito. Apesar disso, a apresentação do Plano, quando este foi publicado em 1930, foi feita por Arthur Saboya, então Diretor de Obras e Viação do Município.

Ulhôa Cintra, como chefe da Comissão de Melhoramentos do Tietê, parece ter tido grande influência na contratação de Maia.

“O nome preferido por Ulhôa Cintra para integrar a equipe do plano era o de Prestes Maia, seu

colaborador desde 1924 nas propostas viárias para São Paulo. Funcionário estadual, vinculado à Secretaria de Viação e Obras Públicas e comissionado na Comissão do Tietê, Maia detinha posição mais “isenta” que o corpo funcional da Prefeitura. Além disso, reportando-se diretamente ao prefeito, a comissão detinha as verbas necessárias ao custeio e publicação do plano, sem necessidade de aprovação pela Câmara ou pela Diretoria de Obras.” (CAMPOS, 2002: 394)

Os três engenheiros citados até aqui - Saturnino de Brito, Ulhôa Cintra e Prestes Maia, foram figuras-chave na elaboração de projetos para o saneamento das várzeas do rio Tietê na cidade de São Paulo, os dois primeiros elaborando os projetos de regularização do rio e, esses além de Maia, através dos projetos, atuação na Prefeitura ou do Plano de Avenidas, propondo novos usos para as suas margens.

Parece-nos que um elo entre todos eles foi o engenheiro Victor da Silva Freire. Este, formado na França na École Nationale des Ponts et Chaussées em 1891, iniciou sua carreira profissional no Brasil em 1895 em São Paulo, convidado pelo governador do Estado – Manoel Ferraz de Campos Salles – a trabalhar na Diretoria de Obras do Governo do Estado.

Entre 1896 e 1908 Saturnino de Brito trabalhou como engenheiro-chefe na Comissão de Saneamento do Estado de São Paulo, vinculada à Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas (onde também ficava a Diretoria de Obras), elaborando projetos para Campinas, Piracicaba, Ribeirão Preto, Limeira, Sorocaba e Amparo, que em parte foram executados sob sua direção. Na Secretaria nesse período, como dissemos, trabalhava o engenheiro Victor da Silva Freire, que ao sair de lá se tornaria o Diretor de Obras Públicas e Viação da Prefeitura de São Paulo. Algo mais do que trabalhar na mesma Repartição unia esses dois homens.

Brito e Freire compartilhavam de ideias em comum sobre como intervir em cidades, visando modernizá-las, tornando-as belas e sadias. Ambos se apoiavam nas ideias de Camilo Sitte (ANDRADE, 1992; CAMPOS, 2002), ambos condenavam os traçados retilíneos, o tabuleiro em xadrez à “moda americana”. Enquanto que Brito defendia

¹ A Secretaria, durante o período em que lá esteve Prestes Maia foi desmembrada, e Maia passaria então a atuar na Secretaria de Viação e Obras Públicas.

a sinuosidade principalmente por respeito à topografia do sítio, Freire o fazia pela defesa de uma estética pinturesca.

“Além de defender soluções adequadas às situações locais, Brito e Freire também coincidem na apropriação dos ensinamentos recentes do urbanismo, no respeito às particularidades do sítio urbano e na recusa de modelos urbanísticos arbitrários. Neste sentido, Camillo Sitte era para ambos a referência principal “contra os traçados geométricos, em quadrículas retangulares, praticadas de uma maneira rígida, arbitrária e, algumas vezes, absurda”². (CAMPOS, 2002:141)

“De qualquer modo, o que ressalta na leitura que Brito faz de Sitte é sua tentativa de conciliar uma visão pinturesca da cidade com uma racionalidade funcional na organização do espaço urbano. A adequação do traçado às características topográficas do sítio urbano será o princípio fundamental do urbanismo de Brito e o que possibilitará a conciliação entre as necessidades estéticas e as exigências técnicas relativas aos aspectos sanitários, de segurança e de circulação, econômicos e administrativos.” (ANDRADE, 1992: 189/190)

Em 1899 Freire passou a comandar a Diretoria de Obras da Prefeitura Municipal, local onde se firmou como um especialista em engenharia e urbanismo, e passou a ser respeitado por prefeitos, vereadores, colegas de profissão e subordinados.

Na Prefeitura a partir de 1913, João Florence de Ulhôa Cintra passaria a trabalhar sob seu comando. Lotado na 2ª Seção da 2ª Divisão da Diretoria de Obras, que era responsável pelos trabalhos de topografia e cadastro e pela atualização da planta da cidade, aos poucos Ulhôa Cintra passaria a responder pelos trabalhos de caráter urbanístico da Diretoria.

Mas quem foi Ulhôa Cintra? Personagem citado pela historiografia, quando esta se refere ao Perímetro de Irradiação e ao Plano de Avenidas de Prestes Maia, ou mesmo a não implantação do projeto de Brito para a regularização do Tietê, ele é pouco conhecido, e ainda que não o desvendemos, tentamos aprofundar um pouco sua biografia neste artigo, enumerando algumas passagens de sua trajetória profissional e características de sua postura técnica.

Ulhôa Cintra e suas influências profissionais

João Florence de Ulhôa Cintra nasceu em Campinas-SP em 2 de Agosto de 1887. Era filho de Delfino Pinheiro de Ulhôa Cintra e Angélica Florence, e neto de dois importantes personagens da sociedade campineira e paulista da época: do Barão de Jaraguá – Delfino Pinheiro de Ulhôa Cintra, e de Hércules Florence. Como membro da elite paulista da época, formou-se “doutor” engenheiro civil em 1911, pela Escola Politécnica de São Paulo. (site Family Search)

Começou a trabalhar na Prefeitura de São Paulo em 1913, na divisão de cartografia da Diretoria de Obras. O Diretor de Obras era o engenheiro Victor da Silva Freire, até 11 de Janeiro de 1926, quando se aposentou. Profissional brilhante teve grande influência no trabalho de Cintra.

“Ao longo dos anos 20 Ulhôa Cintra foi o principal autor de propostas urbanísticas na prefeitura. Esta, embora houvesse até então a “dois ou três planos aprovados [entre os quais] o plano Bouvard [...] perfeitamente estudado”, era acusada de operar “sem plano pré-estabelecido”. Assim, novo plano foi encomendado a Ulhôa Cintra por volta de 1920, resultando em um “projeto de irradiação e expansão” para as zonas central e urbana, levado à Câmara em 1922.” (CAMPOS, 2002: 264)

Em 1922 elaborou dois estudos: um para a canalização do Tietê e outro para um perímetro de irradiação, cujo objetivo era descongestionar o trânsito do centro da cidade. Encaminhados à Câmara Municipal, somente o segundo, ainda um anteprojeto, foi aprovado em dezembro do mesmo ano.

O primeiro estudo, para a canalização do Tietê, obra para a qual se faziam propostas desde 1883, foi desenvolvido por solicitação de Victor da Silva Freire, que não gostara do esboço apresentado pelo engenheiro José de Fonseca Rodrigues, e a proposta de Cintra mostrava uma solução inspirada nas propostas românticas do paisagismo anglo-saxão.

A respeito do projeto para o Tietê elaborado por Cintra, diria Freire:

² Campos (2002) cita o artigo “A formação do urbanismo moderno no Brasil: as concepções urbanísticas do engenheiro Saturnino de Brito” de Fernando Diniz Moreira, publicado na revista Espaço & Debates, n.o 40, vol. XVII, São Paulo, 1997, p. 56-59.

“Tornar-se-á aceitável velocidade menor para as águas e estas escoando-se através as sinuosidades do leito atual – salvo as correções que se imponham – permitiram aliar à grande economia decorrente nas desapropriações, a inapreciável vantagem, sob o ponto de vista estético, de manter a aparência de um curso de água natural, serpenteando ao longo da cidade. /.../

É aqui o lugar de fazer notar que essa orientação terá repercussões econômicas de importância, na valorização das áreas edificáveis contíguas à obra de arte.

Não menores repercussões sob o ponto de vista estético. Considerando este, mas considerando, sobretudo, o atraso indesculpável em que se encontra a capital do Estado em matéria de respiradouros, de pulmões para a população, de espaços abertos, em resumo, para me servir da expressão consagrada, completa o engenheiro Cintra o seu esboço, prevendo a formação, ao longo do futuro canal, de uma série de trechos relvados e ajardinados, constituindo por essa fórmula solução do conjunto, de tal modo frequente nas cidades modernas e adiantadas, até na América, que a ciência da urbanização já lhe reservou uma denominação especial a de “parkway”.” (Apud SILVA, 1950: 63/64)

O outro estudo, do perímetro de irradiação, foi aprofundado, transformando-se em um plano de conjunto para o centro da cidade, apresentado em 1924 através do Boletim de Engenharia, sob o nome de “Projeto de uma avenida circular constituindo perímetro de irradiação”. Nesse mesmo ano foi realizada uma exposição na Prefeitura dos projetos em andamento na Diretoria, onde a proposta de Ulhôa Cintra recebeu destaque.

Neste projeto, segundo LEME (1991), Cintra mostra ter recebido muita influência de Freire, em especial da proposta que este desenvolvera em 1911 de um anel viário para a área central da cidade.

O perímetro de irradiação, proposta viária de uma via circular que possibilitaria o contorno da região central da cidade, foi aprofundada por Cintra e por Francisco Prestes Maia, que se aliou a Cintra em sua defesa. Os estudos daí resultantes foram publicados no Boletim de Engenharia, entre os anos 1925 e 26, sob o título “Um problema atual: os grandes melhoramentos de São Paulo”.

“Em 1924, o executivo solicitou aprovação legislativa para [a criação de] uma comissão técnica que assumiria projetos e orçamentos referentes a melhoramentos como o perímetro de irradiação /.../ Esta começou a funcionar já em 1924, tendo organizado a exposição de projetos urbanísticos na qual figurou, como vimos, o perímetro de irradiação de Ulhôa Cintra. Tudo indica que foi no âmbito dessa iniciativa que começou a colaboração entre Cintra e Prestes Maia. Este último era funcionário da Superintendência de Obras Públicas estadual, e só poderia se inserir no setor de obras do município por meio da participação em comissões.” (CAMPOS, 2002: 277)

A partir desse plano de melhoramentos Maia avançaria depois³, ao elaborar o seu “Estudo para um Plano de Avenidas”, publicado em 1930.

“Pode-se dizer que, entre os anos 1910 e 1930, os três principais urbanistas paulistanos foram justamente Victor Freire, Ulhôa Cintra e Prestes Maia.” (SIMÕES JUNIOR, 1990: 134)

O perímetro de irradiação tinha importante influência de trabalhos desenvolvidos na Europa e nos Estados Unidos, como aponta Maria Cristina da Silva Leme.

“Prestes Maia inicia a proposta do sistema viário pelo perímetro de irradiação. /.../ A concepção original de uma via circular em torno ao centro era inspirada na proposta do urbanista francês, Eugene Hénard.” (LEME, 1990: 22)

Sabemos que as concepções urbanísticas de Prestes Maia se aproximam mais de uma estética beaux-arts do que da pinturesca.

“A influência importante do urbanismo americano, em particular a corrente denominada Comprehensive City Planning, talvez seja o traço mais marcante que diferencia a postura adotada por Prestes Maia da dos urbanistas que o precederam.” (LEME, 1981:67)

Leme (1990), Simões Jr. (1990) e Campos (2002) inserem o “perímetro de irradiação” como influência das propostas do urbanista francês Eugene Hénard e do alemão Joseph Stübben, urbanistas que eram citados por Victor Freire em suas palestras e artigos, o que nos leva a crer que Ulhôa Cintra possa ter vindo a conhecer estes urbanistas através do Diretor

³ Em 1929 Cintra elaborou junto com Prestes Maia as bases para o “Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo”.

de Obras, uma vez que o curso de engenheiro civil que concluíra na Escola Politécnica de São Paulo, em 1911, não continha matérias que comentassem esses autores.

É possível supor, portanto, que em seus primeiros anos de vida profissional como urbanista, Cintra tenha tido uma forte influência de Victor Freire, o que o levou a desenvolver uma proposta de “regularização” do rio Tietê, em São Paulo, que conservava a maioria de suas curvas e meandros e inseria em suas várzeas um sistema viário bucólico (CAMPOS, 2002), inspirado nas parkways americanas, preservando o aspecto paisagístico pinturesco, tão ao gosto de seu chefe Victor Freire.

Se Victor Freire, ao que parece, foi tão importante na formação de urbanista de Ulhôa Cintra, e se este herdaria a Comissão de Melhoramentos do Tietê, após a saída de Brito, é possível pensar que as alterações no projeto de Brito, que comungava dos mesmos ideais de Victor Freire, e por consequência de Ulhôa Cintra, não poderiam ter sido de grande monta.

Ainda assim, Campos (2002), que analisou os projetos, diz que Ulhôa Cintra em 1927 “alterou a orientação adotada em seu projeto anterior, de 1922, que previa um parque linear ao longo do rio” (p. 301), e que nesse novo projeto as marginais se transformaram em elementos essenciais na canalização do rio. Já Andrade e Leme (1993) colocam que:

“As avenidas marginais já aparecem na proposta de Ulhôa Cintra em 1923, mas assumem uma configuração definitiva, integradas a uma proposta total para o sistema viário da cidade, no Plano de Avenidas elaborado pelo eng. Francisco Prestes Maia.” (p. 109)

Em 1925 Ulhôa Cintra foi nomeado chefe da recém-criada 7ª Seção do Departamento de Obras do Município, cuja atribuição era desenvolver estudos sobre o crescimento da cidade e estudar e aprovar os planos de arruamento que eram apresentados ao Poder Público, muitos deles só depois de já terem sido implantados (CINTRA, 1926:299). Esta seção foi denominada de Divisão de Cadastro e Urbanismo da Diretoria de Obras e Viação, e sua criação deveu-se a publicação da lei municipal de arruamentos (Lei

n.º 2611, de 20 de Junho de 1923), que passou a proibir a abertura de ruas na cidade sem a aprovação prévia da Prefeitura.

Em 1926 passou a lecionar na Escola Politécnica, tornando-se, em 1927, lente catedrático da “Cadeira de Hidráulica, Higiene dos Edifícios e Saneamento das Cidades”, de onde se retirou em 1937. O programa da disciplina que lecionava em 1932 incluía “noções de urbanismo em relação à técnica sanitária”. (ANUÁRIO DA ESCOLA POLYTECHNICA, 1932)

Em 1925, Victor Freire se aposentou, e segundo Campos (2002) a partir daí passou a haver duas posturas diferentes dentro da então Diretoria de Obras e Viação da Prefeitura Municipal, uma – mais próxima de Victor Freire, defendida pelo chefe da 2ª Divisão e depois Diretor de Obras Arthur Saboya, e outra, mais próxima da visão de Prestes Maia e das demandas do mercado imobiliário, defendidas então por Ulhôa Cintra. Dessa forma coloca que aos poucos, Ulhôa Cintra e Prestes Maia se afastariam dos ensinamentos de Victor Freire, e defenderiam posições que eram diferentes das do seu mentor. E Campos também se diz surpreso por Freire, em artigo de 1942 na Revista de Engenharia, apoiar a gestão e as obras de Prestes Maia, então prefeito da cidade, da qual era o Diretor de Obras, equivalente hoje ao cargo de secretário.

Já Arasawa (2008) diz que as propostas de Ulhôa Cintra e Prestes Maia são semelhantes às de Freire, e que eles se opõem, de fato, somente a de um outro engenheiro que teve grande expressão naqueles anos: Luis Ignacio Romero de Anhaia Melo. Arasawa se refere não só às posições urbanísticas, mas também ao fato desses três homens, com seus escritos, inserção na academia e nos órgãos de classe, terem buscado legitimidade para suas posições e ações, o que conseguiram.

Arasawa (2008) é bem contundente:

“Prestes Maia e Ulhôa Cintra continuam Freire na concepção de uma cidade de crescimento radial, que as intervenções urbanísticas deveriam tornar radial-perimetral. Coincidem com o velho diretor de obras na ideia de uma cidade de expansão infinita, na defesa dos capitais imobiliários – expressa, por exemplo, na concentração de esforços de remodelação das áreas centrais -, numa certa

disposição para ajustarem-se às injunções dos interesses dos proprietários. Sobretudo, continuam a obra de Freire na construção de um setor de obras com um máximo de legitimidade e poder, disposto a fazer guerra a toda e qualquer proposta de intervenção urbanística produzida fora dele, ou instância de poder que ameaçasse diminuir seu grau – mesmo que limitado – de autonomia conquistada.” (p. 182)

Se a posição que passaria a ser defendida por Prestes Maia ficaria conhecida como “rodoviarista”, por priorizar intervenção no sistema viário visando acolher e melhorar a circulação dos veículos particulares e por isso favorecer uma expansão do tecido urbano de baixa densidade populacional, por outro lado, ainda que muitos se refiram a lisura de suas ações, assim como às de Freire e de Ulhôa Cintra, sempre são mencionadas as ligações de Maia e Freire com a iniciativa privada e seus interesses.

Freire, por exemplo, foi membro das Companhia de Pavimentação de Obras Públicas, da Companhia Anglo-Brasileira de Juta, da Companhia Brasil de Seguros Gerais e do Cortume Franco Brasileiro, enquanto Prestes Maia foi diretor da Companhia City e da Companhia Brasileira de Cimento Portland.

Já Ulhôa Cintra teve uma trajetória de funcionário público, sempre defendendo suas ideias no espaço da Prefeitura e em alguns órgãos de classe e na universidade, mas sem nunca ter se tornado uma figura pública, como Freire ou Prestes Maia.

É bom lembrar que naqueles anos os engenheiros no Brasil eram muito poucos, e em São Paulo, todos frequentavam o Instituto de Engenharia, liam suas revistas, participavam dos mesmos eventos. Brito, Cintra e Maia eram sócios do Instituto, dele Brito e Cintra foram sócios fundadores, e Maia chegou a ser um dos diretores. Maia e Cintra tinham mais um local de trabalho em comum: ambos eram professores da Escola Politécnica.

Em 1931 Cintra esteve presente no Congresso de Habitação, promovido pela Divisão de Arquitetura do Instituto de Engenharia. Em 1935 foi nomeado pelo interventor federal Armando de Salles Oliveira membro da Comissão que deveria estudar a aplicação da “contribuição de melhoria” no Município. Também nesse ano participou como jurado, bem como Prestes Maia, do concurso de projetos realizado

pelo Instituto de Engenharia para construção da sede da Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo, prédio construído no Viaduto do Chá, onde atualmente funciona o Gabinete do Prefeito de São Paulo.

Em 1938, tornou-se Diretor Geral de Obras do Município, na gestão de Prestes Maia, cargo em que permaneceu até 1944.

Se em 1927 Cintra havia sido designado pelo prefeito Pires do Rio a assumir a chefia da Comissão de Melhoramentos do rio Tietê, e naquele ano, sob sua coordenação foram concluídas as alterações no projeto elaborado por Francisco Rodrigues Saturnino de Brito, em 1939, como Diretor de Obras de Prestes Maia (então prefeito do município), acompanhou as novas alterações do projeto, realizadas pela Divisão de Rios e Águas Pluviais, a ele subordinada, e que sob a chefia do engenheiro Lysandro Pereira da Silva seria responsável pelo acompanhamento das obras de retificação e canalização do rio Tietê realizadas no período da administração de Prestes Maia.

“Com o Ato n. 1.542, de 24 de fevereiro de 1939, introduziu modificações no projeto realizado por Saturnino de Brito entre 1923 e 1925 e alterado pela Divisão de Urbanismo da Prefeitura (Lei n. 3065, de 15 de Julho de 1927) e autorizou desapropriações necessárias à execução da obra.” (FICHER, 2005: 159)

A criação da Divisão de Rios e Águas significou a priorização das obras de canalização do Tietê, necessárias à completa implantação das obras previstas no Plano de Avenidas, em especial, do terceiro perímetro de irradiação.

Fica claro pelas trajetórias de Ulhôa Cintra e Maia que a partir de 1924 os dois engenheiros desenvolveram uma relação de respeito e amizade. Uma mútua influência deve ter se firmado.

Em 1943 Cintra, por indicação de Prestes Maia, foi convidado a elaborar um plano para o Recife, publicando nesse mesmo ano o documento “Sugestões para orientação de Recife”. Neste trabalho Cintra aconselha a Prefeitura da cidade a não desenvolver um plano amplo para toda a cidade, nem mesmo um profundo survey, mas sim um bom esquema para o sistema viário da área mais central e ir, a partir de sua implementação, resolvendo os outros problemas de circulação viária da cidade.

Para esse esquema sugere o desenvolvimento da ideia de um perímetro de radiação, sinalizando-o como um elemento conhecido e bastante aplicado do urbanismo moderno, utilizado em Moscou, Berlin e Paris, por sugestão de Héruard. E acaba por propor um esquema semelhante para Recife, onde meios círculos coroariam a região central a partir do porto, sugerindo a implantação de uma estação férrea junto a ele e uma linha férrea que também faria parte do perímetro de irradiação, destinada principalmente ao transporte de produtos industriais. É um esquema em muito semelhante ao perímetro de irradiação, mas àquele desenvolvido por Prestes Maia em seu Plano de Avenidas.

Cintra trabalhou na Prefeitura, no cargo de Diretor, até 1944, quando faleceu aos 57 anos de idade.

Foi ainda sócio fundador do Instituto de Engenharia de São Paulo, e membro do Conselho Técnico de Geografia, Cadastro e Geologia, do Conselho Diretor do Instituto. Também foi membro do Conselho do CREA, indicado pela Escola Politécnica.

A revista *Engenharia* (1944: 76), no obituário de Cintra, diz que:

“...era um homem de temperamento retraído, infenso a louvores e a publicidade, pouco loquaz, modesto e ponderado; mas bondoso de coração e transigente...”

Referências bibliográficas

ANDRADE, Carlos Roberto Monteiro de. *A Peste e o Plano*. O Urbanismo sanitário do Eng.º Saturnino de Brito. São Paulo, 1992. Dissertação de mestrado apresentada à FAUUSP.

ANDRADE, Carlos Roberto Monteiro de e LEME, Maria Cristina da Silva. O Rio Tietê: dos meandros às avenidas marginais. In *Anais do II Seminário Metrópoles Latino-americanas*. São Paulo, UNCRD/FAUSP/FUPAM, 1993.

ANNUÁRIO DA ESCOLA POLYTECHNICA. São Paulo, Escola Politécnica de São Paulo, 1932. V. 1, I Ano, 2º série.

ARASAWA, Cláudio Hiro. *Engenharia e Poder*: construtores da nova ordem em São Paulo. São Paulo, Alameda, 2008.

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

CINTRA, João F. de Ulhôa. *Sr. Dr. Diretor*. In São Paulo (Prefeitura). Anexos ao Relatório de 1925 apresentado à Câmara Municipal de São Paulo pelo Prefeito Dr. J. Pires do Rio. São Paulo, Casa Vanorden, 1926.

CINTRA, João F. de Ulhôa. *Sugestões para orientação do estudo de um plano geral de remodelação e expansão da cidade de Recife*. Recife: PMR/Diretoria de Estatística, Propaganda e Turismo, 1943.

Notícias. In *Engenharia*. Ano III, Vol. III, n.º 27, nov. 1944. São Paulo, Ed. Técnica Ltda.

FICHER, Sylvia. *Os arquitetos da Poli*. Ensino e Profissão em São Paulo. São Paulo, Fapesp/EdUsp, 2005.

LEME, Maria Cristina da S. A formação do pensamento urbanístico em São Paulo, no início do século XX. In *Espaço & Debates*, n.º 34, PP. 64/70. São Paulo, 1981.

LEME, Maria Cristina da S. - *ReVisão do Plano de Avenidas*. Um estudo sobre o planejamento urbano em São Paulo, 1930. São Paulo, 1990. Tese de doutoramento apresentada à FAUUSP.

SILVA, Lysandro Pereira da. *Relatório*. São Paulo: PMS/ Comissão de Melhoramentos do Tietê, 1950.

SIMÕES JÚNIOR, José Geraldo. *O Setor de Obras Públicas e as Origens do Urbanismo na Cidade de São Paulo*. São Paulo, 1990. Dissertação de mestrado apresentada à EAESP/FGV.

SITE *FAMILY SEARCH*. Disponível em <<https://familysearch.org/>>, consultado em 10 de junho de 2015.

Recebido [Dez. 16, 2015]

Aprovado [Mai. 21, 2016]