

RODRIGO SANTOS DE FARIA

**José de Oliveira Reis, urbanista em construção:
uma trajetória profissional no processo de institucionalização
do urbanismo no Brasil (1926-1965/1966)**

Tese de Doutorado em História apresentada ao
Departamento de História do Instituto de Filosofia
e Ciências Humanas da Universidade Estadual de
Campinas, sob a orientação da Profa. Dra. Cristina
Meneguello. Área de Concentração: Política,
Memória e Cidade.

Este exemplar corresponde à redação final da Tese de Doutorado defendida no dia
27 de novembro de 2007.

Banca Examinadora

Profa. Dra. Cristina Meneguello (orientadora) – IFCH/UNICAMP

Profa. Dra. Maria Stella Martins Bresciani – IFCH/UNICAMP

Profa. Dra. Sarah Feldman – EESC/USP

Profa. Dra. Maria Cristina da Silva Leme – FAU/USP

Profa. Dra. Vera Rezende – EAU/UFF

Profa. Dra. Silvana Rubino (suplente) – IFCH/UNICAMP

Profa. Dra. Maria Cristina da Silva Schicchi – CEATEC/PUCCAMP

Profa. Dra. Carlos Roberto Monteiro de Andrade (suplente) – EESC/USP

Campinas, Novembro de 2007.

**FICHA CATALOGRÁFICA ELABORADA PELA
BIBLIOTECA DO IFCH - UNICAMP**

F225j

Faria, Rodrigo Santos de

José de Oliveira Reis, urbanista em construção: uma trajetória profissional no processo de institucionalização do urbanismo no Brasil (1926-1965/1966) / Rodrigo Santos de Faria. - - Campinas, SP : [s. n.], 2007.

Orientador: Cristina Meneguello.

**Tese (doutorado) - Universidade Estadual de Campinas,
Instituto de Filosofia e Ciências Humanas.**

**1. Reis, José de Oliveira. 2. Formação profissional.
3. Urbanismo – Brasil – História. 4. Planejamento urbano.
5. Administração municipal. 6. Planejamento regional.
7. Engenharia. I. Meneguello, Cristina. II. Universidade Estadual
de Campinas. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas.
III. Título.**

cn/ifch



James Deane, Jr.

RESUMO

Estudo da trajetória profissional de José de Oliveira Reis. Formado Engenheiro Civil e Geógrafo pela Escola Politécnica do Rio de Janeiro em 1926, empreendeu um percurso profissional como funcionário público da prefeitura do Rio de Janeiro entre 1933 e 1966 – quando se aposenta como engenheiro do Estado da Guanabara, iniciando também (1965) um trabalho de historiógrafo das administrações municipais do Rio de Janeiro – formando-se urbanista no próprio processo de institucionalização do urbanismo nas administrações municipais brasileiras, pelo lugar profissional da engenharia.

O trabalho analisa esta sua trajetória de funcionário público engenheiro-urbanista em seus dois principais lugares institucionais: a chefia da Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro entre 1937 e 1945, e a direção do Departamento de Urbanismo da Prefeitura do Rio de Janeiro entre 1945 e 1963. Neste período de atuação no Departamento, fundamentalmente vinculado aos debates urbanísticos arrolados no âmbito do Movimento Municipalista Brasileiro. Entretanto, o trabalho não está limitado ao trabalho que José de Oliveira Reis realizou na prefeitura do Rio de Janeiro. Um conjunto de deslocamentos institucionais associados à importantes processos de contínua construção do seu pensamento urbanístico foram fundamentais para o estudo da sua trajetória profissional: Comissão de Obras Novas do Abastecimento de Águas de São, Plano Diretor de Ribeirão Preto, o Plano da Cidade de Vera Cruz – Futura Capital do Brasil, o Plano Urbano da Cidade Anexa à Base Naval de Aratu-Salvador.

ABSTRACT

This study comprehends the professional trajectory of José de Oliveira Reis. Civil Engineer and Geographer graduated at Escola Politécnica do Rio de Janeiro in 1926, worked as public server at Rio de Janeiro city administration from 1933 to 1966 – when he retires as the State of Gaunabara engineer and also begins an historian work about the city administrations of Rio de Janeiro (1965) – he becomes a city planner playing an important role at the very process of institutionalization of the city planning practice within the Brazilian city administrations as an professional engineer.

This study analyses this city planner/engineer professional trajectory at his main institutional posts: Head of the City of Rio de Janeiro City Plan Commission between the years of 1937 to 1945, and the direction of the City Planning Department of the city of Rio de Janeiro from 1945 to 1963. At this period while working at the department he was intrinsically involved at the city planning debates within the Municipality Brazilian Movement. However, this study is not limited to his participation in City Administration of the city of Rio de Janeiro. A set of institutional dislocations associated to important process of continuous construction of his urban thinking were fundamental to the study of his professional career: New Enterprises for Water Supply of São Paulo Commission, City of Ribeirão Preto Master Plan, City of Vera Cruz Master Plan – future Brazil's Capital, and the Aratu-Salvador Naval Base city Master Plan.

Agradecimentos

Profa. Dra. Cristina Meneguello, do Departamento de História do IFCH-UNICAMP, minha orientadora. Cris, já se passaram oito anos da minha primeira terça-feira de reunião da linha de pesquisa Cultura e Cidade como pós-graduando, àquela época ainda no Mestrado. Era uma terça-feira do mês de março do ano 2000, chovia muito na UNICAMP e nós estávamos na porta do prédio da pós-graduação esperando uma oportunidade para ir embora. Foi a minha oportunidade de ficar um pouco mais e lhe perguntar: Professora Cristina...lembra do e-mail que você recebeu de um aluno recém formado em arquitetura e urbanismo dizendo que gostaria de fazer Mestrado em História? Entre outras coisas você respondeu que Mestrado em História não é a mesma coisa que Mestrado em História da Arquitetura. Resolvi arriscar e encaminhei o projeto de pesquisa para a seleção. Não deu outra: você não gostou da proposta! Fui aprovado assim mesmo...e lá fui eu para a primeira reunião da linha de pesquisa na tal terça-feira chuvosa. Hoje eu sei que minha pergunta não foi apenas para a “Professora Cristina”. Foi para a pessoa mais importante na minha formação profissional desde o ano 2000. Foi para a pessoa que não poupou esforços para me ajudar, seja na profissão, seja na vida. Se existe uma dimensão absoluta de amizade, uma dimensão intocável de confiança, de respeito, de admiração, de companheirismo...esta dimensão eu tenho por você. Hoje estamos perdendo um dos dois elos – orientadora e amiga - que nos uniu nos últimos oito anos: o elo da orientação. Mantemos o elo que considero o mais importante: o da amizade. Mais especial ainda é que o elo da orientação foi construído dentro do elo da amizade, portanto, ele também não será perdido! Por isso eu só posso terminar confirmando o que descobri no Mestrado....as palavras continuam não sendo capazes de expressar minha gratidão e carinho por você.

Profa. Dra. Maria Stella M. Bresciani, do Departamento de História do IFCH-UNICAMP. Stella, meu “desvio” de percurso profissional para a história foi, no melhor sentido, sua responsabilidade. Minha decisão pela pós-graduação em história na UNICAMP foi norteadada pela importância do seu trabalho para os estudos urbanos. No Mestrado eu mantive uma distanciada admiração por você. Veio o Doutorado e com ele a oportunidade de conviver cotidianamente com você, sobretudo trabalhar com você, iniciando minha atividade docente no curso de Arquitetura e Urbanismo da UNICAMP na sua disciplina. A distanciada admiração foi transformada no maior privilégio, qual seja, trabalhar ao seu lado, partilhar considerações sobre as disciplinas do curso, passar tardes no CIEC conversando sobre pesquisas, sobre cidades. Este privilégio eu vou carregar pela vida toda, vou preservar com muito cuidado...os “erros” do referido desvio serão sempre minha responsabilidade; os acertos eu levo como um fundamental aprendizado.

Profa. Dra. Sarah Feldman, do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Escola de Engenharia de São Carlos – EESC/USP, por me receber como aluno em sua disciplina de pós-graduação no ano 2000 à época ainda do Mestrado também desenvolvido no Depto. de História do IFCH-UNICAMP. Uma disciplina que ainda hoje é uma referência para meus encaminhamentos sobre o urbanismo no Brasil a partir da década de 1940; foi o momento em que tive contato inicial com a obra do engenheiro José de Oliveira Reis elaborando o primeiro estudo sobre suas atividades, no caso, como trabalho da disciplina. Também pela fundamental contribuição no exame de qualificação desta Tese de Doutorado, ao apontar a

importância de focar o estudo da trajetória de José de Oliveira Reis pelo eixo do funcionalismo público. Foi o que tentei fazer e espero ter chegado em um resultado mínimo.

Profa. Dra. Maria Cristina da Silva Leme, da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – FAU/USP, pela oportunidade em desenvolver sua disciplina de pós-graduação em 2005. Naquele momento eu passava por problemas de saúde que chegaram a impossibilitar minha permanência em duas ou três aulas da disciplina. Seu estímulo e receptividade foram fundamentais para eu não abandonar o curso, o que certamente ocorreria. Seu curso abriu a possibilidade para iniciar o aprofundamento de importantes questões entre o Urbanismo, o Municipalismo Brasileiro e o engenheiro José de Oliveira Reis.

Profa. Dra. Vera Rezende, da Escola de Arquitetura e Urbanismo – EAU/UFF, que desde o VII Seminário de História da Cidade e do Urbanismo em 2002, quando lhe conheci pessoalmente, sempre prontamente respondeu e-mails sobre questões relacionadas à pesquisa no Rio de Janeiro e ao próprio José de Oliveira Reis.

Profa. Dra. Silvana Rubino, do Departamento de História do IFCH-UNICAMP, Profa. Dra. Maria Cristina da Silva Schicchi do EATEC/PUCCAMP e Prof. Dr. Carlos Roberto Monteiro de Andrade, do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Escola de Engenharia de São Carlos – EESC/USP, que gentilmente aceitaram o convite para suplente. Posição que considero extremamente importante e não é definida aleatoriamente. A escolha da suplência não pode ser pensada como “preenchimento burocrático” de normas. Na suplência estão profissionais com as quais manterei diálogos acadêmicos em outros momentos, pois, o trabalho não se encerra na defesa; aliás, o trabalho será mesmo (re)iniciado após a defesa.

Pró-Reitoria de Pós-graduação da UNICAMP na implementação do Programa Piloto de Bolsa para Instrutores Graduados (PPBIG), tanto pela geração de recursos financeiros utilizados nas viagens de pesquisa ao Rio de Janeiro e São Paulo, quanto, e principalmente, pela oportunidade de lecionar no curso de graduação em Arquitetura e Urbanismo desde abril de 2004, como previa o programa. Essa bolsa foi decisiva na elaboração da tese pela possibilidade de dedicação exclusiva à pesquisa e docência na UNICAMP.

A cada um dos alunos do curso de Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Engenharia Civil – FEC/UNICAMP, por compartilharam comigo as discussões e colocações nas disciplinas que eu ministrei. Por entenderem a absoluta importância de pensar sobre as cidades brasileiras, de pensar sobre o urbanismo como campo disciplinar inerente à formação do arquiteto. Seria impossível lembrar todos os nomes. Por isso minha referência especial a Ludmila, André Dal Bó, Ulysses, Marina Varella, Jean Pierre e Kaya.

Tânia e Mauro, funcionários do Arquivo Público e Histórico de Ribeirão Preto, muito ajudaram na pesquisa do Fundo José de Oliveira Reis que integra o acervo do referido Arquivo. Claro...as conversas com café, na cozinha do Arquivo Público, foram e serão sempre fundamentais.

Meu amigo Francisco Gimenes, que elaborou a captação das imagens da Base Naval de Aratú e pelas conversas virtuais sobre algumas passagens do texto.

Minha amiga Keila Scott pela elaboração do Abstract.

Denise Mota pelo apoio em momentos de esgotamento e dificuldades.

Meu pai e minha mãe pela ajuda no momento mais difícil da minha vida até aqui.

No Rio de Janeiro,

Aos Funcionários, Profissionais-Técnicos e Estagiários do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, nos setores de Fotografia, Biblioteca e Manuscrito, pela preservação dos documentos do engenheiro, e por disponibilizar cada pasta, cada livro, cada documento do enorme acervo.

A todas as bibliotecárias do Instituto Brasileiro de Administração Municipal (IBAM), sempre receptivas e prontas para ajudar na pesquisa.

Bibliotecárias do IPPUR-UFRJ, pela localização da listagem de todos os livros procedentes da biblioteca particular do engenheiro José de Oliveira Reis, e autorização para fotografar cada título.

Claudia Petrucio, Bibliotecária do Clube de Engenharia do Rio de Janeiro, primeiro pelo trabalho com um acervo raro e valioso, segundo pela colaboração no trabalho de pesquisa e reprodução dos documentos;

Maestro Edino Krieger, Diretor do Museu da Imagem e do Som, pela autorização e liberação de cópias dos depoimentos orais do engenheiro José de Oliveira Reis.

Mario Aizen, Historiador, pesquisador da história do Bairro Peixoto em Copacabana, desde o nosso primeiro contato um profícuo colaborador da pesquisa no Rio de Janeiro.

Rachel Sisson, arquiteta, por me receber em seu apartamento num sábado chuvoso em Copacabana. Uma tarde de conversa dedicada ao trabalho do engenheiro José de Oliveira Reis na prefeitura do Rio de Janeiro e na Revista Municipal de Engenharia. Foi uma tarde inesquecível.

Fernando Murta, que também participou do encontro com a Sra. Rachel. Suas palavras sobre o engenheiro José de Oliveira Reis (o Dr. Reis, como vocês carinhosamente os chamavam), sobre os trabalhos que desenvolveram na Revista Municipal de Engenharia dimensionaram para mim o respeito que todos tinham por ele...detalhes mais emotivos daquela inesquecível tarde guardaremos em nossas memórias. Não existe motivo para torná-los público.

Sra. Marina Sardi, familiar mais próximo de José de Oliveira Reis pelo parentesco com a esposa do engenheiro, Dona Georgette. Muito obrigado pela receptividade em sua residência e pelo presente oferecido: um exemplar da Edição Especial de agosto de 1997 da Revista Municipal de Engenharia; edição em homenagem ao engenheiro José de Oliveira Reis e comemoração dos 65 anos da Revista. Edição assinada e chefiada pela Sra. Rachel Sisson.

Dedicatória

“É comum a gente sonhar, eu sei
quando vem o entardecer
pois eu também dei de sonhar
um sonho lindo de morrer.
Vejo um berço e nele eu me debruçar
com o pranto a me correr
e assim chorando acalantar
o filho que eu quero ter.
Dorme meu pequenininho
dorme que a noite já vem
teu pai está muito sozinho
de tanto amor que ele tem.
De repente eu vejo se transformar
num menino igual a mim
que vem correndo me beijar
quando eu chegar lá de onde vim.
Um menino sempre a me perguntar
um porque que não tem fim
um filho a quem só queira bem
e a quem só diga que sim.
Dorme menino levado
dorme que a vida já vem
teu pai está muito cansado
de tanta dor que ele tem...”

(trecho de “o filho que eu quero ter” – Vinicius de Moraes / Toquinho; cantada por Chico Buarque no disco *Sinal Fechado*)

Lara...meu *pequenininho* (afinal é como eu lhe chamo...), este trabalho e tudo que eu faço e farei será dedicado para você. Tudo o que eu faço é pensando em você. Eu acordo e a primeira coisa que eu penso é em você...vou dormir e você está em meu pensamento. É somente assim, pensando em você o tempo todo que eu consigo continuar...a dor da distância e da impossibilidade de conviver todos os dias com você é profunda e angustiante, mas por você eu vou sempre continuar. Para você, com amor.

I N D I C E

Introduções

Introdução Estrutural

. Os documentos entre o problema e a narrativa: o processo de construção do objeto e estruturação do trabalho – **pág. 03**

Introdução Conjuntural

. José de Oliveira Reis, o Historiógrafo entre Leituras e Diálogos com Armando de Godoy: a Interlocução do Lugar Profissional da Engenharia no Processo de Institucionalização do Urbanismo no Brasil – **pág. 17**

Parte A - O profissional e o setor municipal de urbanismo

Capítulo 1

1.1 - José de Oliveira Reis entre a engenharia urbana e a Diretoria de Engenharia do Distrito Federal: o urbanista em formação e o urbanismo em institucionalização - **pág.51**

1.2 - São Paulo e os problemas urbanos - a Comissão de Obras Novas do Abastecimento de Água da Capital - **pág. 81**

1.3 - Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro: *um* processo de institucionalização do urbanismo na administração pública brasileira - **pág. 122**

1.4 - A questão do sistema viário entre a engenharia, o urbanismo e a política: José de Oliveira Reis, chefe da Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro - **pág. 159**

Capítulo 2

2.1 - Da Comissão do Plano da Cidade ao Departamento de Urbanismo no Rio de Janeiro: a Institucionalização e a Ação, o Saber e o Profissional, o Urbanismo e José de Oliveira Reis - **pág. 189**

2.2 - José de Oliveira Reis entre o Plano Diretor de Ribeirão Preto e a Influência do Urbanismo no Município - **pág. 205**

2.3 - *(Des)Construções e (Des)Caminhos* no Departamento de Urbanismo do Rio de Janeiro na década de 1950: o urbanismo entre a engenharia e a arquitetura moderna - **pág. 230**

2.4 - O Urbanismo e as Municipalidades: as instituições-entidades de pesquisa, análise e construção sobre a cidade - **pág. 268**

2.5 - José de Oliveira Reis entre o Departamento de Urbanismo e a Superintendência de Urbanização e Saneamento: *financiar para urbanizar o* Plano de Realizações - **pág. 285**

2.6 - O Urbanista e a Construção da Cidade entre a Engenharia de Tráfego e o Planejamento Urbano no Contexto Municipalista - **pág. 309**

P a r t e B - O p r o f i s s i o n a l e m d e s l o c a m e n t o i n s t i t u c i o n a l

Capítulo 3

3.1 - *O urbanismo e sua influência no município*, o urbanista e sua atuação no município: polêmicas e contradições entre a Prefeitura Municipal e a Comissão do Plano Diretor de Ribeirão Preto - **pág. 355**

3.2 - O Urbanista em outros deslocamentos institucionais: entre o Consórcio Técnico de Planejamento, a Subcomissão de Planejamento Urbanístico de Vera Cruz e a Faculdade Nacional de Arquitetura - **pág. 390**

Considerações Finais

. Considerações Finais (iniciais?) ou outros começos em consideração? - **pág. 459**

Bibliografia

. Referências Bibliográficas - **pág. 479**

Anexos

. Anexo 1: Cronologia da trajetória Profissional de José de Oliveira Reis - **pág. 509**

. Anexo 2: Listagem de textos escritos por José de Oliveira Reis - **pág. 513**

Introduções



Introdução Estrutural

Os documentos entre o problema e a narrativa: o processo de construção do objeto e estruturação do trabalho

O que é o Urbanismo no Brasil na interlocução do engenheiro José de Oliveira Reis? Pergunta que revelar *um* saber e *um* profissional. *Uma* resposta, a que está delineada neste trabalho, foi estruturada e desenvolvida mediante compreensão de um processo que é relacional e não determinista: a interlocução profissional do engenheiro-urbanista José de Oliveira Reis na construção da institucionalização do urbanismo nas administrações municipais brasileiras. No seu caso, uma interlocução que ocorreu do lado de dentro da administração pública, no trânsito empreendido entre leis, decretos, reformas da máquina administrativa e criação de órgãos para atuar nas questões urbanísticas. Uma interlocução realizada por um funcionário público municipal.

Consubstancia a particularidade deste processo analisado, a interlocução empreendida no lugar profissional da engenharia, que é o lugar de formação acadêmica de José de Oliveira Reis. Assim como, quão fundamental este lugar profissional foi para a construção dos lugares institucionais de prática do urbanismo no Brasil, sobretudo na primeira metade do século XX. Uma construção iniciada nos Departamentos ou Diretorias de Obras Públicas e Viação, passando pelas Comissões de Planos das Cidades até culminar nos Departamentos de Urbanismo das municipalidades.

Esta mesma particularidade, a do lugar de formação profissional-acadêmica de José de Oliveira Reis, orientou a necessária compreensão da sua formação como urbanista no próprio processo de formação do urbanismo no Brasil. O urbanista José de Oliveira Reis se instituiu naquela construção da institucionalização do urbanismo nas administrações municipais brasileiras. José de Oliveira Reis, engenheiro-urbanista, é uma importante representação do processo de construção do urbanismo pelas interlocuições entre os profissionais provenientes da formação em engenharia. No seu caso, do urbanismo na cidade do Rio de Janeiro.

Porém, é importante salientar que a delimitação e problematização do contexto espacial-profissional da engenharia e do urbanismo no Rio de

Janeiro, portanto, do processo de construção, legitimação e institucionalização deste saber, não passou pela narrativa histórica de uma cidade. Este não é um trabalho de história urbanística do Rio de Janeiro. É um trabalho de história da construção do pensamento urbanístico no Brasil, mediante análise do percurso profissional de um engenheiro que se constrói representante deste saber erudito. O Rio de Janeiro é, nesse sentido, o contexto espacial-profissional privilegiado de construção da trajetória profissional do engenheiro José de Oliveira Reis como funcionário público.

Como engenheiro da Prefeitura do Rio de Janeiro a partir de 1933 e até 1966, quando se aposentou na categoria de engenheiro do Estado da Guanabara, sua atuação no setor de urbanismo foi centrada nas discussões e realizações para os problemas urbanos, particularmente o problema da circulação nas cidades. E mais ainda, uma atuação fundamental – processada naquela referida interlocução com outros profissionais – para a implementação dos lugares institucionais responsáveis por este setor na cidade do Rio de Janeiro: Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro e Departamentos de Urbanismo da Prefeitura do Distrito Federal.

Por fim, e para empreender uma explanação sobre a construção do próprio processo de pesquisa, é importante afirmar que este trabalho também não é sobre a história da cidade do Rio de Janeiro. Condição que implicou na compreensão e trato particularizado do próprio escopo documental. Por não ser um trabalho sobre o Rio de Janeiro, definiu-se a exclusão de uma parte, entre outras possíveis, do conjunto documental que certamente levaria a pesquisa para o caminho da história da cidade: os jornais impressos.

Uma exclusão inerente ao próprio processo de estruturação da pesquisa, que muito provavelmente excluiu algum tipo de reflexão do engenheiro José de Oliveira Reis sobre o Rio de Janeiro, que porventura tenha realizado na imprensa. Fundamentalmente um pressuposto do processo de construção histórica, da escrita da história, que seleciona e recorta conforme a matriz da problemática em historicização, ou seja, da construção do objeto, no caso, a trajetória profissional de um engenheiro e sua interlocução na construção do pensamento urbanístico no Brasil.

E foi este recorte, que permitiu iniciar a estruturação da pesquisa mediante articulação entre séries documental-temáticas instituídas a

posteriori ao percurso pelo principal conjunto de documentos: arquivo pessoal do engenheiro José de Oliveira Reis que integra os fundos documentais do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro. Percurso marcado por uma especificidade: recusou-se qualquer chave explicativa que antecederesse o movimento pelo escopo documental, que foi todo organizado pelo próprio José de Oliveira Reis – pois doado em vida por ele; o que implica aceitar as exclusões realizadas pelo próprio engenheiro antes da doação. Não adentramos os documentos do engenheiro com estruturas, conjunturas, concepções, procedimentos e filiações pré-determinadas de interpretação.

Esta recusa se justificou pelos riscos do engessamento dos vestígios documentais organizados por José de Oliveira Reis, o que impossibilitaria, muito provavelmente, a (des)construção da narrativa interessada que este arquivo pode produzir. Foi preciso discernimento para compreender e questionar os prováveis interesses da pessoa José de Oliveira Reis ao selecionar, incluir e excluir vestígios sobre as atividades do engenheiro José de Oliveira Reis.

Portanto, qualquer chave explicativa *a priori* tornar-se-ia insensível aos mínimos movimentos que o ato consciente de organização do seu próprio arquivo permite produzir. Da mesma forma, poderia dificultar movimentos necessários à compreensão da lógica documental existente, ou seja, dos vestígios da trajetória profissional do engenheiro-urbanista José de Oliveira Reis.

Foram esses movimentos que geraram as respostas para a definição do contexto da sua trajetória profissional, após questioná-lo, perguntá-lo sobre qual seria este contexto, ou ainda, em qual contexto ele permitiria realizar a escrita desta trajetória. Esta pergunta, este questionamento, são, portanto, não só oportunos, mas, peremptoriamente prazerosos, pois, fundamenta o que Vavy Pacheco Borges chama de “*encanto radical*” entre o historiador e o seu indivíduo-objeto. E por um motivo substancial: a resposta quem deve encontrar é o historiador, num movimento aparentemente estranho, pois, o historiador deve fazer a pergunta, mas deve também encontrar a resposta.

Entretanto, como é possível o indivíduo-objeto oferecer uma resposta, e mais ainda, onde pode estar a pergunta e ao mesmo tempo a

resposta? Eu diria, *Pelo* e *No* documento que conforma o seu arquivo. O indivíduo-objeto responde *Pelo* documento e a pergunta e resposta estão *No* documento, desfazendo assim, o aparente estranhamento. Mas um cuidado é também oportuno no diálogo com as fontes documentais, pois, elas podem promover uma falsa ilusão de veracidade para as respostas advindas das perguntas que fizemos, e mais ainda, para respostas totalizadoras. Como seus produtores, o indivíduo-objeto, elas precisam ser iluminadas em seus paradoxos, descontinuidades, lacunas e ambivalências, minimizando assim os riscos de não conhecer a parte imersa do *iceberg*.

Direcionando o ponto de fuga da perspectiva da análise até aqui para focalizar o indivíduo-objeto, devemos esclarecer que foi necessário não só dialogar com os documentos e deles empreender perguntas e respostas. Foi preciso realizar uma operação arriscada que instituiu, delimitou e, mais ainda, evidenciou que em poder desse indivíduo-objeto existiam sim documentos.

Foi preciso operar uma transposição, uma mudança de lugar, ou mais precisamente ainda, uma mudança de categoria, transportando-o do campo da bibliografia para o campo do documento. Uma operação aparentemente simples, mas que conceitualmente implicou na possibilidade de perguntar ao meu indivíduo-objeto sobre o contexto em que pretendia a escrita da sua trajetória profissional. A articulação entre este contexto e o escopo documental foi fundamental para empreender uma interpretação da trajetória profissional de José de Oliveira Reis “*por dentro*” da estrutura administrativa municipal. Uma interpretação pelos processos administrativos de construção do setor de urbanismo no Brasil, assim como dos instrumentos, decretos, leis que estiveram associados a essa construção.

E quais são esses documentos? Inicialmente convém explicitar que arquivo apresenta uma particularidade na sua organização, como que se processando séries arquivísticas no ato da sua conformação institucional. Séries que em si podem produzir objetos de pesquisa, ou seja, em suas unidades de conjunto oferecem vestígios para outras narrativas. Identificamos um conjunto de séries que podem ser organizadas a partir do escopo documental hoje pertencente ao Arquivo Geral da Cidade do Rio de

Janeiro, e está organizada em três categorias distintas: manuscritos, biblioteca e iconográficos.

A primeira e principal série denota claramente como foi conscientemente pensada pelo eixo temático da administração pública, no caso, a prefeitura do Rio de Janeiro, lugar em que atuou como funcionário público: documentos institucionais, comissões de transporte, projeto do metropolitano, planos viários, livros sobre a história da cidade, documentos das administrações municipais, informações sobre a Comissão do Plano da Cidade, entre outros.

Uma segunda série passa pelos trabalhos desenvolvidos pelo engenheiro em momentos caracterizados por deslocamentos espaciais, como que “saídas estratégicas” do setor de urbanismo municipal para desenvolver trabalhos em outros lugares institucionais: principalmente todo o conjunto documental do Consórcio Técnico de Planejamento (COTEPLA), os convites e organogramas dos cursos de especialização em Engenharia de Tráfego ministrados, a apostila que elaborou para o curso de urbanismo da Faculdade Nacional de Arquitetura, o livro sobre a Comissão de Localização e Sub-comissão de Planejamento Urbanístico de Vera Cruz, entre outros.

A terceira série foi totalmente organizada pelo próprio engenheiro a partir de documentos iconográficos, praticamente todo ele fotográfico. São os registros que José de Oliveira Reis fez nos vários países que esteve durante sua vida profissional. Outro grupo de registros fotográficos é totalmente dedicado ao Rio de Janeiro.

Entretanto, o conjunto documental resultante do arquivo que o engenheiro José de Oliveira Reis organizou em toda sua trajetória profissional, não foi depositado em uma única Instituição. Também não deixam de instituir-se com o mesmo caráter seriado-temático que os documentos do Arquivo Geral da Cidade, e se configuram com a seguinte especificidade temática: urbanismo. São os livros que compunham a biblioteca pessoal do engenheiro José de Oliveira Reis, e atualmente integram o acervo do Instituto de Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Esta série, especificamente pelas datas de aquisição pelo engenheiro - que praticamente assinava e datava todos os documentos -, demonstra como elas estão associadas aos deslocamentos espaciais que José de Oliveira Reis

realizou nos períodos em que esteve afastado do setor de urbanismo da Prefeitura do Rio de Janeiro.

Fechando as séries documentais, constituídas também a partir do arquivo pessoal do engenheiro, está o conjunto de documentos do Plano Diretor de Ribeirão Preto desenvolvido em 1945. Totalmente isolada das séries dos outros arquivos, inclusive espacialmente, pois, organizada no Fundo Arquivístico José de Oliveira Reis do Arquivo Público e Histórico de Ribeirão Preto, é composta por cartas, fotografias, o plano propriamente dito, croquis das propostas de intervenção e o texto manuscrito da conferência “*Urbanismo e sua Influência no Município*”, que foi realizada por José de Oliveira Reis em 1955.

Uma série organizada de modo tal, que respaldou a necessária compreensão relacional destes dois eventos, quais sejam, o Plano Diretor de 1945 e a Conferência em 1955. Documentos que se completam e complementam e, mesmo que espacialmente distantes dos documentos que integram as séries documentais dos arquivos no Rio de Janeiro, são fundamentais à compreensão da trajetória profissional de José de Oliveira Reis, em particular daqueles deslocamentos espaciais por ele empreendido nesta trajetória.

Até aqui caracterizamos um conjunto importante de documentos que tem na pessoa do engenheiro José de Oliveira Reis o eixo central das informações, quando não o próprio organizador das informações. Um outro eixo, que em determinados momentos está relacionado ao anterior, foi literalmente construído pelo próprio processo da pesquisa, portanto, antes mesmo daquela estruturação da narrativa. Por este eixo instituiu-se o que foi denominado de lugar profissional da engenharia e do urbanismo no Brasil.

A associação com ao eixo anterior, aquele centrado no profissional José de Oliveira Reis passa pela atuação do próprio engenheiro nesse contexto – lugar profissional -, pela interlocução por ele construída em artigos que escreveu e trabalhos que realizou ao longo das décadas de 1930, 1940, 1950 e 1960. Interlocuções que se complementaram mediante levantamento de artigos, livros, planos urbanísticos, entre outros trabalhos, elaborados por profissionais brasileiros e estrangeiros durante as mesmas décadas e que foram publicados nas revistas especializadas.

Um levantamento que foi gerido por uma relação já mencionada, qual seja, a dos interlocutores do engenheiro, tanto na cidade do Rio de Janeiro, pela obviedade da determinação, como na cidade de São Paulo, pelos diálogos realizados especialmente com Anhaia Mello, ou ainda, com profissionais de outros países. Não se pretendeu, entretanto, uma construção totalizadora, mediante levantamento de todos os textos e planos. Novamente quem ofereceu o argumento para mapear tal conjunto documental foi José de Oliveira Reis, pelas referências editoriais de publicação dos seus próprios textos: as revistas, entre elas, a Revista da Diretoria de Engenharia, a Revista Municipal de Engenharia, Revista de Administração Municipal, Revista Brasileira de Engenharia.

Findada a compreensão de todo esse conjunto documental, suas especificidades e localizações, iniciou-se a estruturação da pesquisa propriamente dita, mediante articulação entre séries documental-temáticas instituídas, estas sim, *a posteriori* ao percurso pelos documentos. Neste percurso está delineado o processo inicial de construção da narrativa, que é a escrita da trajetória profissional do engenheiro José de Oliveira Reis. Entre a imersão nos documentos existentes - destituída de pré-concepções ou chaves interpretativas acabas -, e a escrita, instituiu-se uma ordem serial-documental inerente ao processo de construção do objeto.

No conjunto, esta ordem serial-documental – que é formada por quatro séries temáticas - delineou um campo circunscrito de interpretação definido pela pergunta inicialmente elaborada: que é o Urbanismo no Brasil na interlocução do engenheiro José de Oliveira Reis? A resposta, que é a construção narrativa em si, procurou empreender um procedimento particular e inerente ao percurso da escrita *Micro-História Italiana*, porém, sem nenhuma pretensão de inclusão desta pesquisa entre os trabalhos micro-históricos. Apenas um percurso que se pretendeu estruturado na segunda característica da narrativa apresentada por Giovanni Levi, no artigo “*Sobre a micro-história*”:

“é aquela de incorporar ao corpo principal da narrativa os procedimentos da pesquisa em si, as limitações documentais, as técnicas de persuasão e as construções interpretativas. Esse método rompe claramente com a assertiva tradicional, a forma autoritária do discurso adotada pelos historiadores que apresentam a realidade como objetiva (...) O processo de pesquisa é explicitamente descrito e as limitações da evidência

documental, a formulação de hipóteses e as linhas de pensamento seguidas não estão mais escondidas dos olhos do não-iniciado” (Levi, 1992: 153).

A primeira série documental tem como matriz geradora, o acervo de José de Oliveira Reis locado no Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro. Foi denominada de *Série Administrativa*. São os documentos que perpassam o cotidiano das administrações municipais no Rio de Janeiro, cartas, ofícios, documentos sobre a estrutura municipal criada para o trabalho urbanístico, pareceres, algumas legislações urbanísticas como o Decreto 6.000; portanto, o cotidiano profissional do engenheiro José de Oliveira Reis, seus interlocutores e trabalhos realizados. Uma série que perpassou as décadas de 1930/40/50/60.

Uma segunda série documental também tem o acervo do Arquivo Geral da Cidade, mas não só, como matriz geradora. Denominada de *Série Engenheiro-Urbanista*, foi organizada em duas sub-séries. Uma que congrega os trabalhos que realizou durante os vários deslocamentos espaciais que marcaram sua trajetória profissional – a Comissão de Obras Novas de Abastecimento de Águas de São Paulo, Plano Diretor de Ribeirão Preto, Plano Urbanístico de Vera Cruz, Plano Urbano da Base Naval de Aratú, Comissões Técnicas no Clube de Engenharia. A outra congrega os trabalhos que perfazem a construção do seu pensamento urbanístico – os vários artigos sobre sistema viário, sistema hidrológico, urbanismo e planejamento urbano, sua biblioteca sobre urbanismo e planejamento urbano, patrimônio, engenharia de tráfego, administrações municipais, aulas, conferências, congressos e viagens.

As duas sub-séries não foram, entretanto, pensadas isoladamente uma da outra, pois, circunscrita à mesma pessoa, ao mesmo profissional, cujos deslocamentos espaciais geram, e são gerados, numa relação de reciprocidade, da/pela construção do seu pensamento urbanístico. A estrutura da *Série Engenheiro-Urbanista* foi construída, além da pesquisa no Arquivo Geral da Cidade, pelo levantamento na Biblioteca do Clube de Engenharia do Rio de Janeiro, Arquivo Público e Histórico de Ribeirão Preto, Arquivo do Estado de São Paulo, Biblioteca da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo e Biblioteca do Instituto Brasileiro de Administração Municipal.

A terceira foi identificada como *Série Pensamento Urbanístico*. Por ela se construiu o que foi denominado de contexto profissional da engenharia e urbanismo no Brasil; o lugar profissional da engenharia na construção do urbanismo: artigos de revistas e livros sobre urbanismo, planejamento urbano, ensino do urbanismo, comissões de planos, seus interlocutores, tais com Armando de Godoy e Anhaia Mello no Brasil, Gaston Bardet, Thomas Adams e Le Corbusier, planos urbanísticos como o Plano de Avenidas para São Paulo, Plano Agache para o Rio de Janeiro, Economia-Humanismo e a SAGMACS.

Uma série construída a partir de um longo percurso de levantamento de textos nas principais entidades relacionadas aos debates urbanísticos brasileiros ao longo do século XX: Biblioteca do Clube de Engenharia do Rio de Janeiro, Bibliotecas da Escola Politécnica e Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, Biblioteca do Instituto Brasileiro de Administração Municipal, Biblioteca da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro.

Por fim, uma série muito particular e que perpassa todas as outras, pois articulam os trabalhos do engenheiro-urbanista José de Oliveira Reis, o contexto profissional da engenharia e urbanismo no Brasil e as próprias discussões sobre o urbanismo e as administrações municipais com o desfecho do Estado Novo: *Série Municipalismo*. Esta série apresenta uma relação fundamental com o movimento profissional do engenheiro José de Oliveira Reis, pois associada à consolidação do pensamento urbanístico dele. Sua aproximação com as problemáticas municipais, com a Associação Brasileira de Planejamento e com o próprio Movimento Municipalista são profícuos nesse sentido; especialmente a partir do I Congresso Nacional de Municípios Brasileiros em 1950, e sua reflexão na palestra realizada em Ribeirão Preto no ano de 1955.

Numa pesquisa totalmente centrada na Biblioteca do Instituto Brasileiro de Administração Municipal foi possível levantar um conjunto documental importante sobre o municipalismo propriamente dito, os Congressos Brasileiros de Municípios, as Cartas Municipalistas, artigos sobre a relação planejamento urbano-municipalismo. Portanto, uma série atrelada à construção da hipótese sobre a formação-construção do urbanista José de

Oliveira Reis no processo de formação do urbanismo e sua institucionalização nas administrações municipais.

E foi justamente no trânsito pelas séries, assim como, na relação entre elas – *Administrativa, Engenheiro-Urbanista, Pensamento Urbanístico e Municipalismo* -, desde a compreensão sobre as características de identidade de cada novo documento, assim como sua inserção à um determinada série, que se definiu uma estratégia de estruturação da narrativa. O texto foi construído mediante os estranhamentos que cada documento gerou, em relação ao documento anterior, ao documento posterior, ao conjunto de sua série documental e das outras séries, sempre pautada pela categoria relacional de reflexão. Nesse sentido, as perguntas e reflexões que ao longo da narrativa foram realizadas estão intimamente relacionadas às problemáticas geradas pelos documentos, pelos eventos, pelas respostas que nosso interlocutor ia produzindo a cada nova indagação. Movimento que descolou a narrativa da temporalidade cronológica, da temporalidade do vivido em sua linearidade cotidiana para o campo da construção história, instituída na relação entre os vestígios e aquela pergunta inicial que orientou a interpretação desses mesmos vestígios. Uma construção da trajetória profissional do engenheiro-urbanista José de Oliveira Reis na administração municipal do Rio de Janeiro.

A resultante estrutural do trabalho, após todo esse movimento pelos documentos e séries temáticas, foi definida na organização do texto em duas partes articuladas em três capítulos. Os dois primeiros capítulos integram a primeira parte do trabalho. Eles foram organizados pelo eixo central da atuação do engenheiro-urbanista José de Oliveira Reis como funcionário do setor de urbanismo da Prefeitura Municipal do no Rio de Janeiro, entre 1933 e 1966.

O primeiro capítulo está centrado na interpretação do processo de formação do urbanista José de Oliveira desde sua inserção na estrutura administrativa, em 1933 – incluindo os movimentos profissionais que antecederam essa inserção, e que foram decisivos na sua compreensão dos chamados “problemas urbanos”, principalmente pelo trabalho na Comissão de Obras Novas de Abastecimento de Águas de São Paulo entre 1926 e 1928 -, passando pela análise do contexto de institucionalização do urbanismo mediante implementação da Comissão do Plano da Cidade do Rio

de Janeiro em 1937. Uma implementação interpretada como processual e relacional ao movimento anteriormente realizado em outras Comissões à época da Diretoria de Obras do Rio de Janeiro.

Em seu caso, numa clara relação entre os problemas do sistema viário municipal e as respostas para estes problemas construídos pelo urbanismo estruturado no lugar profissional da engenharia. O que não elimina a necessidade de pensar a Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro como uma variável no processo de institucionalização do urbanismo. Não a única e, como mencionado, necessariamente relacionada com experiências anteriores à que foi realizada a partir da gestão de Henrique Dodsworth no Estado Novo.

O segundo capítulo está inicialmente pontuado pela mudança organizacional da estrutura administrativa do setor de urbanismo, e se efetiva pela transformação da Comissão do Plano da Cidade em Departamento de Urbanismo, no ano de 1945. Estruturado também na trajetória profissional de José de Oliveira Reis como funcionário da Prefeitura do Rio de Janeiro, o capítulo delineia uma interpretação sobre a contínua construção do setor do urbanismo, passando também pela interlocução entre a engenharia e a arquitetura moderna, entre José de Oliveira Reis e Eduardo Affonso Reidy. Ambos diretores do mesmo Departamento de Urbanismo.

Entretanto, não realizamos análise mais depurada da atuação de Eduardo Afonso Reidy para não perder o foco no movimento profissional empreendido por José de Oliveira Reis. Delinear uma análise também centrada nos trabalhos de Eduardo Afonso Reidy, necessariamente obrigaria uma análise do Departamento de Habitação Popular coordenado pela engenheira Carmem Portinho. Trabalho que certamente denotaria um percurso pela construção do urbanismo no Brasil pelo lugar profissional da arquitetura moderna; e que não é o objeto central do trabalho.

Também fundamental neste segundo capítulo é a explícita aproximação de José de Oliveira Reis como Movimento Municipalista Brasileiro, e como esta relação revelou um processo de construção contínua do seu pensamento urbanístico. Um processo permanente de compreensão dos problemas urbanos das cidades brasileiras, da necessária relação entre a escala urbana e regional de planejamento, como fatores determinantes

das ações sobre os municípios estruturadas pela lógica da cooperação intermunicipal e do planejamento regional.

A parte final do capítulo não perde, no entanto, o eixo de interpretação sobre o sistema organizacional municipal do setor de urbanismo. O texto se fecha na análise de duas instâncias de discussão sobre as questões urbanísticas que foram criadas no Rio de Janeiro: a Superintendência de Urbanização e Saneamento e a Divisão de Engenharia de Tráfego. Esta absolutamente relacionada ao trabalho que José de Oliveira Reis empreendeu na administração municipal para se pensar o problema do tráfego, como um problema de planejamento urbano.

O terceiro capítulo encerra uma discussão sobre os trabalhos que José de Oliveira Reis desenvolveu em momentos marcados pela sua ausência no cargo de direção do setor de urbanismo do Rio de Janeiro; como que operando “deslocamentos espaciais” de atuação nos momentos em que o Departamento de Urbanismo estava sob a direção de Eduardo Affonso Reidy.

São trabalhos realizados em lugares institucionais externos à administração municipal do Rio de Janeiro, tanto em instâncias particulares como o Consórcio Técnico de Planejamento (COTEPLA), ou instâncias públicas, entre elas a Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto, a Subcomissão de Planejamento Urbanismo de Vera Cruz – Futura Capital do Brasil, e a Faculdade Nacional de Arquitetura.

O caso de Ribeirão Preto contém uma particularidade que o difere dos outros “deslocamentos” que empreendeu. Foram atividades realizadas em dois momentos distintos, porém, ambos relacionados ao contexto da sua trajetória profissional: 1945, para elaborar o Plano Diretor de Ribeirão Preto – época em que ainda chefiava a Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro -, e 1955, para ministrar a palestra *“Urbanismo e sua Influência no Município”*. São trabalhos cuja análise transita tanto na primeira quanto na segunda parte do texto – principalmente nos capítulos 2 (Parte A) e 3 (Parte B) -, pois, justamente focada na interpretação do processo de construção do seu pensamento urbanístico ao longo das décadas de 1940 e 1950 - esta ao estabelecer aquela aproximação com o Movimento Municipalista, e que estará retratada na própria palestra em 1955.

Por fim, deve-se salientar que independentemente da parte do trabalho, se a primeira ou a segunda, um eixo de interpretação perpassa todo o texto, todos os trabalhos relacionados ao percurso profissional de José de Oliveira Reis. Ele está definido pelo interesse em compreender o processo de institucionalização do urbanismo nas administrações municipais, e a própria prática do urbanismo. O que em si define um caminho interpretativo que não tem na depuração dos planos urbanísticos, dos desenhos, das soluções adotadas, o foco central de análise.

Este eixo interpretativo passa fundamentalmente pela análise dos processos administrativos de construção da institucionalização do urbanismo nas prefeituras. São os Decretos, as Leis, e o que resulta desses instrumentos jurídico-administrativos, os seja, as Diretorias de Obras, as Comissões de Plano da Cidade, os Departamentos de Urbanismo, as Superintendências de Urbanização, entre outras. E mais ainda, o que estes mesmos Decretos e Leis conferem à cada um dos lugares institucionais de prática do urbanismo, especialmente as estruturas organizacionais destes lugares e suas funções no exercício cotidiano do urbanismo, a prática em si.

Um eixo que permite afirmar, por exemplo, que a instituição jurídico-administrativa da Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro em 1937, não foi um ato isolado e desvinculado de todo um processo de discussão anterior sobre os problemas urbanos do Rio de Janeiro. Assim como este mesmo processo relacional foi o que produziu o Departamento de Urbanismo, a partir da referida Comissão, ao qual estavam vinculados vários profissionais, muitos atuantes nas Comissões anteriores à de 1937.

Entender esta lógica pela interlocução de José de Oliveira Reis, pelo que é possível construir dela, mediante análise dos vestígios da sua presença profissional neste longo processo, está na base da pergunta central do estudo. José de Oliveira Reis ocupou por vários anos seguidos, ou intercalados com Eduardo Affonso Reidy, o cargo diretivo do setor de urbanismo no Rio de Janeiro. Ele esteve no centro institucional e profissional das discussões que produziram os Decretos e as Leis que institucionalizaram do urbanismo no Brasil.

Os documentos de toda sua vida profissional que hoje integram o Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, especialmente os que trazem informações das administrações que serviu, explicitam a preocupação de

um profissional com esta institucionalização. A preocupação de um profissional que acreditava na instrumentalização das administrações municipais, para efetivamente praticarem aquilo para o qual dedicou sua vida como funcionário público: o urbanismo.

Dedicaria ainda um conjunto importante de estudos sobre o Rio de Janeiro, que foram iniciados em 1965. Por praticamente outras três décadas, até 1992, desenvolveu um trabalho de pesquisa e escrita sobre a história urbanística e administrativa do Distrito Federal e do Estado da Guanabara. Um trabalho certamente delineado no campo da *autobiografia profissional*, mesmo que implicitamente e com raríssimas enunciações sobre si na parte dos estudos sobre as administrações municipais do Rio de Janeiro entre 1933 e 1966 (a partir de 1960, com a mudança do Distrito Federal, na atuação como funcionário do Estado da Guanabara). Trabalho construído mediante recortes interessados de construção histórica que definimos como *Historiógrafo*. Este trabalho possibilitou a construção de uma introdução definida de *conjuntural*, aquela que demarcou o eixo estrutural do trabalho sobre José de Oliveira Reis mediante interlocução com Armando de Godoy, ou seja, a interlocução do lugar profissional da engenharia no processo de institucionalização do urbanismo no Brasil. O início desta atividade de historiógrafo em 1965, associada à aposentadoria de José de Oliveira Reis em 1966, são os marcos que fecham o recorte temporal da pesquisa: 1965/1966.

Introdução Conjuntural

José de Oliveira Reis, o Historiógrafo entre Leituras e Diálogos com Armando de Godoy: a Interlocação do Lugar Profissional da Engenharia no Processo de Institucionalização do Urbanismo no Brasil.

“Antônio Prado Júnior, paulista, oriundo de tradicional família [...] foi o Prefeito do Distrito Federal escolhido pelo Presidente Washington Luis Pereira de Sousa. Homem viajado, de bom gosto, prestigiado pelo Presidente, pode realizar uma Administração dotada de bom senso e dinamismo.

Uma de suas mais notáveis iniciativas foi a de entregar a Alfred Agache, o estudo do primeiro plano de Remodelação, Extensão e Embelezamento da Cidade, obra de um grupo de técnicos estrangeiros especializados. Desse esforço resultou o Plano Agache, cuja projeção e importância até hoje são reconhecidos. O livro, dele resultante, representou o primeiro estudo sério dos problemas urbanísticos da cidade, visando a orientar seu crescimento normal, sistematizando sua expansão natural, metodizando seu vida coletiva e organizando-a administrativamente para atender suas necessidades futuras.

Efeito importante do Plano Agache foi o de alertar os engenheiros e arquitetos municipais e despertar interesse nos meios profissionais pelas questões de urbanismo, alargando-lhes a visão para além dos limites dos problemas de ordem local e atraindo para os mesmos a atenção dos munícipes”.¹

José de Oliveira Reis realizou esta análise sobre a contratação e a importância do urbanista Alfred Agache, no ano de 1965. Foi o primeiro estudo de um conjunto de outros trabalhos realizados até a última década do século XX, cuja definição aqui adotada é a de *Historiógrafo*. Em *“As Administrações Municipais e o Desenvolvimento Urbano”*, José de Oliveira Reis iniciou um percurso profissional particularizado pelo interesse em compreender e relatar as principais atividades dos Prefeitos que governaram o Rio de Janeiro. Orientado pelo interesse geral da *“evolução urbanística da cidade”*, seu foco de estudo articulou as administrações municipais e suas realizações para o que ele mesmo denominou de *“desenvolvimento urbano”* da cidade do Rio de Janeiro. *Administração Municipal e*

¹ Reis, José de Oliveira. “As administrações municipais e o desenvolvimento urbano”. In: in: Rio de Janeiro em seus Quatrocentos Anos. Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro, 1965: 125-160. obs: todos os documentos transcritos serão mantidos em sua grafia original.

Urbanismo perfizeram a estrutura da sua trajetória profissional de Historiógrafo do município do Rio de Janeiro, ao longo de aproximadamente três décadas.

E neste primeiro estudo enunciou claramente o que considerou importante sobre as realizações do Prefeito Antonio Prado Junior, que estão intimamente relacionadas a estrutura *Administração Municipal e Urbanismo* dos seus trabalhos:

Efeito importante do Plano Agache foi o de alertar os engenheiros e arquitetos municipais e despertar interesse nos meios profissionais pelas questões de urbanismo (Reis, 1965).

Em verdade, uma ação do Prefeito Antonio Prado Junior – a realização é o próprio ato da contratação - que foi, segundo seu argumento, fundamental para a construção e institucionalização do urbanismo no Brasil, em especial no Rio de Janeiro. Foi também fundamental para despertar seu próprio interesse *pelas questões de urbanismo*? Ou, por outro lado, esse interesse já existia? E mais ainda, um interesse que se instituiria apenas posteriormente aos anos de realização dos trabalhos por Alfred Agache?

Uma resposta sobre o próprio engenheiro José de Oliveira Reis e o interesse *pelas questões de urbanismo* não passa, ou não encerra isoladamente nenhuma das perguntas. Passa para o que será fundamental na construção e compreensão da sua trajetória profissional como engenheiro e funcionário público municipal absolutamente interessado nas questões de urbanismo: o processo relacional de interlocução profissional na construção do urbanismo no Brasil, em especial, o urbanismo constituído pela matriz do lugar profissional da engenharia brasileira. Neste processo, os lugares institucionais da trajetória profissional do engenheiro José de Oliveira Reis são categorias imprescindíveis de análise, pois, são os lugares em que se produz a institucionalização do urbanismo: as Diretorias de Obras Públicas, as Comissões de Plano da Cidade, os Departamentos de Urbanismo.

Para compreender aquela primeira análise estruturada na *administração municipal e urbanismo* - entre outras reflexões que José de Oliveira Reis elaborou -, no caso, sobre o processo de contratação e interlocução entre Alfred Agache e os engenheiros do Rio de Janeiro, principalmente Armando de Godoy, é preciso reforçar o lugar temporal-profissional da sua fala. Esta não ocorre, como mencionado, contemporaneamente à passagem de Alfred Agache pelo Brasil, entre

1927 e 1930, não ocorrendo também durante todo o tempo da sua trajetória profissional delimitada nesta pesquisa, ou seja, entre 1925/26 e 1965/66.

O lugar profissional do historiógrafo se configurou institucionalmente a partir do seu desligamento jurídico do setor de urbanismo do Rio de Janeiro, ou seja, sua aposentadoria como engenheiro do Estado da Guanabara². Não são, no entanto, realizações que devem ser compreendidas distintamente, isoladamente, pois, perfazem o trabalho do mesmo profissional, do mesmo agente naquele processo relacional de interlocução profissional na construção do urbanismo no Brasil.

Não significa, nesse sentido, que, mesmo deslocado do seu tempo profissional como engenheiro-urbanista da Prefeitura do Rio de Janeiro, não corroborasse as opiniões favoráveis à contratação do urbanista francês pelo Prefeito Antônio Prado Júnior. Da mesma forma, que não tenha se expressado anteriormente, ou seja, durante o tempo da sua trajetória profissional trabalhado na pesquisa; e que somente se expressaria no a partir do estudo de 1965. Até, porque, o artigo foi publicado neste ano, o que não deve fechar a possibilidade de localizar um *início* aos interesses e estudos sobre as administrações municipais, muito anterior à publicação da coletânea “*O Rio de Janeiro em seus Quatrocentos Anos*”.

No âmbito deste trabalho, a instituição-construção do texto “*As administrações municipais e o desenvolvimento urbano*” como origem da reflexão de José de Oliveira Reis sobre Alfred Agache e a importância do urbanismo para as municipalidades – e particularmente sobre o município do Rio de Janeiro -, passa pelo próprio escopo documental. Nos documentos do acervo profissional de José de Oliveira Reis não existe nenhum vestígio de análise, opinião e consideração, sobre o Plano Agache, anterior ao referido texto. Está necessariamente vinculado àquela atividade profissional de *Historiógrafo* das administrações municipais do Rio de Janeiro, iniciado no estudo “*As Administrações Municipais e o Desenvolvimento Urbano*”, de 1965, cujo subtítulo é “*O Rio e seus Prefeitos (1892 a 1960)*”.

² Mesmo juridicamente aposentado, José de Oliveira Reis ocupou ainda os seguintes cargos na administração pública do Rio de Janeiro: 1966-1970: Primeiro Administrador do Bairro de Santa Teresa (XXIII R.A.); 1970-1971: Coordenador Geral das Administrações Regionais da Secretaria de Governo da Administração Negrão de Lima do Estado da Guanabara; 1972: Engenheiro da Secretaria de Planejamento e Coordenação Geral da Administração Chagas Freitas do Estado da Guanabara; 1978: Assessor da Secretaria de Planejamento e Coordenação Geral dos prefeitos Marcos Tamoyo, Israel Klabin, Julio Coutinho, Jamil Haddad, Marcello Alencar. Cargo ocupado até 1992.

Foi também no estudo iniciado em 1965 que o eixo da análise sobre as cidades, o urbanismo, os planos urbanos pautou-se pelas atividades de cada um dos prefeitos que administraram a cidade. E, sobretudo pela análise da importância e necessidade das atividades urbanísticas nas municipalidades, foi possível identificar uma dupla interlocução com o principal responsável pela institucionalização do urbanismo no Rio de Janeiro: o engenheiro Armando de Godoy; principal responsável pela contratação do urbanista Alfred Agache pela prefeitura do Rio de Janeiro.

Na relação com Armando de Godoy, uma dupla interlocução, pois, também construída historicamente no percurso da trajetória profissional aqui desenvolvida, ao instituir um diálogo entre José de Oliveira Reis e Armando de Godoy, sobre o lugar profissional da engenharia no processo de institucionalização do urbanismo no Brasil. Diálogos só tornados possíveis no contexto da escrita da história profissional do engenheiro José de Oliveira Reis, porque temporalmente deslocados um do outro.

Este aspecto produz a compreensão de uma primeira interlocução entre os dois engenheiros, qual seja, aquela em que José de Oliveira Reis é leitor de Armando de Godoy. Neste caso, uma interlocução não restrita ao tempo da escrita histórica da trajetória profissional de José de Oliveira Reis, mas exercida no tempo do vivido, do acontecido, da produção do documento, marcado pelos trabalhos realizados por ambos na Prefeitura do Rio de Janeiro. Momento e movimento que definirá o que será definido no final do trabalho como contingência de *uma origem* que instituiu o pensamento urbanístico do engenheiro José de Oliveira Reis.

Como a narrativa é sobre José de Oliveira Reis, determinamos um percurso interessado ao seu processo de construção da história das administrações municipais, qual seja, aquele que analisa detidamente cada administrador público. No contexto deste percurso foi construída a segunda interlocução entre Armando de Godoy e José de Oliveira Reis, também estruturada pelo interesse no processo de institucionalização do urbanismo no Brasil: são os diálogos entre ambos.

Não recorreremos, entretanto, às considerações realizadas por José de Oliveira Reis em 1965, no estudo *“As Administrações Municipais e o Desenvolvimento Urbano”*. É oportuno enveredar por outras reflexões sobre o

mesmo Prefeito – que em verdade são processos continuados de interpretação e documentação -, especialmente a que foi realizada a partir de 1977, na série “O Rio de Janeiro e seus Prefeitos”, seu principal trabalho de Historiógrafo:

“Antonio Prado Júnior, sem possuir qualquer título profissional, sem ser engenheiro, foi, entretanto um dos maiores prefeitos da cidade do Rio de Janeiro, oriundo de tradicional família paulista, filho do velho e conceituado Conselheiro Antonio Prado era apenas dedicado à vida particular e social nos clubes esportivos de São Paulo. Homem viajado, de bom gosto, dinâmico, amigo pessoal do Presidente da República, este o foi buscar, como elemento de confiança, para dirigir os destinos da capital da república durante seu quadriênio. Foi uma feliz escolha, pois sem títulos e sem preconceitos técnicos, fez uma administração dotada de bom senso e com uma invulgar disposição para o trabalho. Prado Júnior, pela sua atuação não desmereceu a confiança nele depositada pelo Presidente da República, apesar das muitas restrições que, antecipadamente, os julgadores apressados faziam a seu respeito. Ao período mais ou menos tranqüilo, equilibrado da administração Alair Prata, sucedeu a de outro prefeito de características dinâmicas, incansável trabalhador, revolvendo tudo, agitando problemas e deixando marcado, de modo indelével, a sua passagem pela prefeitura do Distrito Federal. Algumas de suas mais importantes iniciativas perduram até hoje, o que vem confirmar o acerto das mesmas. Por esse motivo a população carioca devota um carinho especial à memória de Prado Júnior, reconhecendo-o como um dos seus melhores prefeitos. O Governo municipal não deixa de ser um reflexo do governo federal. A austeridade e seriedade do governo Washington Luís, reproduzia-se na administração da prefeitura, através da atuação do prefeito Prado Júnior, cuja personalidade marcante e austeridade no trato dos negócios publicados eram bem uma continuação do Presidente da república. Desse modo, pode-se caracterizar essa administração como severa, honesta, dinâmica e de resultados positivos para a cidade do Rio de Janeiro. É o que vamos ver, através da análise dos atos dela.”³

E antes mesmo de saber o que José de Oliveira Reis considera, ou considerou, como atos dessa administração *honesto, dinâmico e de resultados*, é preciso saber como ele fala, já que o tempo da fala não só já foi explicitado anteriormente, como ele não ocorreu em um único momento.

A oportunidade de incorporar a reflexão realizada em 1977, pelo livro “O Rio de Janeiro e seus Prefeitos – evolução urbanística da cidade”, denota o interesse no processo relacional também presente em seu trabalho de historiógrafo. Se existe

³ In: O Rio de Janeiro e seus Prefeitos – evolução urbanística da cidade. Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1977: 89.

um estudo definido como matriz deste trabalho de pesquisa histórica realizada por José de Oliveira Reis – aquele que foi publicado em 1965 -, ele só pode ser compreendido em seu conjunto, também processado em momentos diferentes e complementares, culminando na publicação em cinco volumes, no ano de 1977. Entre os estudos de 1965 e 1977 existe outro trabalho com a mesma linha narrativa: *“Os Prefeitos do Rio de Janeiro como Capital de República, de 1892 a 1960”*; apresentado como conferência realizada no dia 26 de agosto de 1971, no auditório do Ministério de Educação e Cultura.

São, portanto, como mencionado, reflexões distantes do tempo em que o paulista Antonio Prado Júnior deteve em suas mãos as decisões relativas aos problemas urbanos do Distrito Federal. Um distanciamento, por muitos ainda hoje considerado necessário ao trabalho de “historiador” – a história do Rio de Janeiro -, que o próprio José de Oliveira Reis se atribui, e lhe é atribuído.

Atribuir-lhe-emos, entretanto, aquela denominação de Historiógrafo para expressar este seu ofício de estudioso das administrações municipais do Rio de Janeiro, porque seus textos revelam uma organização referenciada nas estruturas tradicionais, lineares e evolutivas de escrita do passado. O próprio José de Oliveira Reis deixa isso muito claro em outra reflexão, mais recente ainda, realizada no ano de 1985: *“Cronologicamente vamos remontar ao século passado”*.⁴

José de Oliveira Reis produziu vários trabalhos dedicados exclusivamente à interpretação da história administrativa do Rio de Janeiro no desenvolvimento de políticas urbanas municipais, que representam, de certa forma, a sua própria história como agente na estrutura pública municipal. Momento que revela um limite em sua atuação profissional como urbanista, responsável pela coordenação de órgãos de urbanismo e planejamento urbano, pela coordenação de planos diretores, entre outras atividades relacionadas à questão urbana.

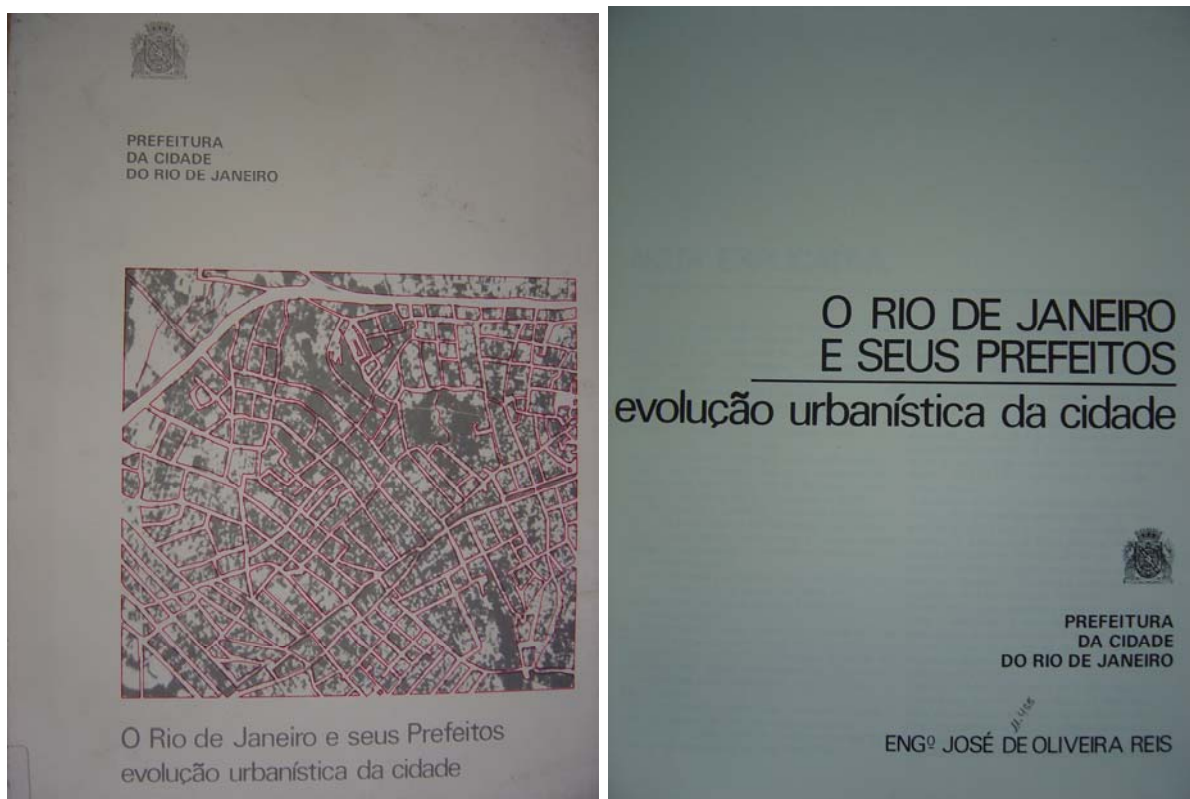
Um limite que representa inflexão em sua atividade profissional, não delimitada nesta pesquisa em sua temporalidade biológica, mas em sua temporalidade profissional. Nesse sentido, o biênio 1965/1966 não se define como “fim”, principalmente de sua atuação profissional, mas como “tempo de transição”,

⁴ Também como conferência realizada no dia 18 de julho de 1985, na Sociedade de Engenheiros e Arquitetos do Estado do Rio de Janeiro (SEAERJ). O título dado foi: “Planos e Obras da Cidade do Rio de Janeiro – engenheiros e respectivas realizações”

como “meio”, em grande parte dedicado por José de Oliveira Reis àquela interpretação histórica.

A partir de 1965/1966 e até 1992, o engenheiro-urbanista José de Oliveira Reis abre espaço para a atuação do historiógrafo José de Oliveira Reis, em uma temporalidade também diversa do seu tempo biológico, esse sim, findado no dia 23 de julho de 1994, na cidade do Rio de Janeiro. O próprio biênio 65/66 apresenta uma convergência de eventos que acompanham tal inflexão, que em certo sentido envolvem José de Oliveira Reis, principalmente em 1965: é ano da publicação do texto *“As administrações Municipais e o Desenvolvimento Urbano”*; ano da entrega do trabalho, *“Guanabara, um plano para o desenvolvimento urbano”*, do escritório grego Doxiadis Associats, que teve José de Oliveira Reis entre seus opositores; e 1966, após sua aposentadoria como Engenheiro do Estado da Guanabara: fator decisivo na abertura do caminho para suas pesquisas sobre a história urbanística da cidade do Rio de Janeiro.

Todo o trabalho iniciado com o artigo de 1965 teve, ainda, os seguintes resultados, entre alguns já mencionados: *“Os Prefeitos do Rio de Janeiro como Capital da República de 1889 a 1960”*, apresentado em conferência no Ministério da Educação e Cultura no dia 26 de agosto de 1971; *“O Rio de Janeiro e seus Prefeitos”* de 1977, publicado em quatro volumes – Projetos de Alinhamento, Evolução Urbanística da Cidade e Logradouros e PAs respectivos -, considerados em conjunto seu principal estudo, concluído pelo que é considerado o 5º Volume, *“A Guanabara e seus Governadores”*, em 1979; *“História da Legislação sobre o Uso do Solo”*, datado de 8 de maio de 1983; *“Planos e Obras da Cidade do Rio de Janeiro – Engenheiros e Respektivas Realizações”* para uma palestra na Sociedade de Engenheiros e Arquitetos do Estado do Rio de Janeiro, em 18 de julho de 1985; *“História Urbanística do Rio de Janeiro nos séculos XVI – XVII – XVIII”*, publicado na Revista Municipal de Engenharia em 1986; *“História Urbanística do Rio de Janeiro no século XIX”*; *“As inundações do Rio de Janeiro”*; *“Sesquicentenário do nascimento de Pereira Passos”*, publicados na Revista Municipal de Engenharia em 1990 e *“Evolução Urbana na Cidade do Rio de Janeiro no século XX”*, em 1992, para o Fórum Global das ONGs durante a Conferência Rio-92.



Frontispício do livro “O Rio de Janeiro e seus Prefeitos”, volume “evolução urbanística da cidade”. Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1977.

Esse conjunto de estudos com forte caráter relacional pode ser definido por três temáticas centrais que perfazem interesse particular de José de Oliveira Reis sobre as cidades, não sendo objeto de encomenda de nenhuma entidade pública ou privada. A principal temática aborda as administrações municipais e suas realizações, com ênfase para o século XX até o ano de 1960, quando da criação do Estado da Guanabara pela Lei n. 3752 de 14 de abril de 1960. Não por isso, deixa de apresentar estudo desde a fundação à época de Estácio de Sá no século XVI, ou mesmo dos Governadores da Guanabara, até seu último mandatário, Antonio Chagas Freitas, Governador do Estado da Guanabara entre 1971 e 1975.

Um segundo eixo de estudo perpassa os principais profissionais engenheiros que atuaram na cidade do Rio de Janeiro, numa abordagem que apresenta um caráter “biográfico” destes engenheiros em suas relações com as administrações públicas no desenvolvimento de projetos de urbanismo e realização de obras públicas.

Encerra o conjunto dos eixos temáticos a abordagem sobre legislação urbanística, legislação de uso do solo e os importantes Planos de Alinhamentos - denominados de PAs -, iniciado com o PA de nº 1, aprovado pelo prefeito Pereira Passos, relativo à Avenida Salvador de Sá.

No conjunto, são textos escritos com estruturas narrativas cronológica e linearmente organizadas pelos fatos e suas respectivas datas, apresentando as administrações municipais do Rio de Janeiro em suas particularidades: principais obras, planos urbanísticos realizados e, principalmente, os profissionais envolvidos. Neste último ponto é evidente o tom de exaltação biográfica aos engenheiros, e demais profissionais diretamente envolvidos com a administração municipal. E não só a exaltação, mas a relação de importância que é atribuída a cada período administrativo, com reflexo direto no detalhamento e argumentação de cada período administrativo, articulam os trabalhos numa lógica tradicional de escrita da história.

No entanto, em posição diametralmente oposta à exaltação que apresentou à alguns profissionais, prefeitos ou intervenções na cidade, como que tomando partido dessas pessoas e ações – em muitos casos ele mesmo diretamente envolvido -, não escapam críticas diretas aos planos de urbanismo, como o Plano Doxiadis, que para Oliveira Reis não é um plano, na acepção que teve o Plano Agache, limitando-se a um conjunto de projetos e sugestões. Crítica também direcionada a políticos, como o Governador da Guanabara Carlos Lacerda, responsável pela criação da Comissão Executiva do Desenvolvimento Urbano do Estado da Guanabara (CEDUG), pelo Decreto “N” nº 159 de 19 de março de 1964, que foi responsável pelo cumprimento do contrato com o escritório grego Doxiadis.

Linearidade cronológica, exaltação de personalidades profissionais e uma certa parcialidade argumentativa são complementadas pela crença na construção da *verdade* primeira na história urbanística do Rio de Janeiro. Em suas falas, em especial a de 1977, a dimensão da verdade dos fatos é literalmente enunciada como um recurso aos perigos do esquecimento no tempo:

Como verdade histórica é sempre conveniente repetir os fatos passados para que a posteridade não ignore, pelo esquecimento, as pequenas causas, suas repercussões futuras e sua influência nos destinos da coletividade (Reis, 1977: 89).

Nesta dimensão da *verdade histórica* construída por José de Oliveira Reis, exerceu de forma continuada, durante décadas, em conferências e importantes publicações, o papel de historiógrafo do Rio de Janeiro, aquele que é “*a memória viva da cidade*”, ou ainda, “*uma vida que se confunde com a história da engenharia da cidade*”, senão como “*exemplo de servidor público e defensor da cidade e de sua memória*”.⁵

Títulos que o legitimam como importante pesquisador das administrações municipais do Rio de Janeiro, o que realmente foi, conferiram às suas falas aquela dimensão da *verdade histórica* supostamente irrefutável. Uma dimensão lhe foi atribuída, porém, destituída de crítica, e que está presente nos mais diversos trabalhos de história do urbanismo no/do Rio de Janeiro como referência bibliográfica fundamental; seria um receio destes trabalhos, pelo pouco distanciamento do tempo das obras, e mais ainda, do tempo do autor, que impossibilitou e ainda impossibilita a elaboração de questionamentos críticos – que são também recortes - sobre as escolhas por ele elaboradas nas narrativas sobre o Rio de Janeiro?

Diante de tal pergunta é necessário retornar, após este breve percurso sobre como e quando José de Oliveira Reis desenvolveu suas narrativas, àquela fala, a de 1977, e perceber que ela não se diferencia do conjunto e dos objetivos das outras reflexões realizadas – principalmente as anteriores, de 1965 e 1971 -, que é a de enunciar, por exemplo, os benefícios da ação paulista, pela administração Antonio Prado Junior, em terras do poder federal naqueles idos dos anos de 1920.

Na lógica da narrativa de exaltação de Antonio Prado Júnior, até o fato de não ter formação profissional, ou mais especificamente ainda, não ser engenheiro, quase um atributo à maioria dos considerados aptos para a condução das cidades e seus mais intensos e complexos problemas de infra-estrutura urbana, habitação, saneamento, para mencionar alguns, não significou uma incapacidade de gestão da cidade, mas uma condução destituída de preconceitos técnicos.

⁵ Tais menções estão presentes na edição comemorativa da Revista Municipal de Engenharia, Edição Especial de agosto de 1977, dos 65 Anos da Revista e Homenagem ao Engenheiro José de Oliveira Reis. Este número especial da Revista Municipal de Engenharia foi gentilmente cedida pela Sra. Marina Sardi, sobrinha de José de Oliveira Reis por parte de sua esposa, Sr. Georgette, numa visita à sua residência na Rua Toneleiros no Bairro de Copacabana.

Entretanto, não convém definir a escolha de Antonio Prado Júnior como uma regra, mas uma variável pouco exercida, como fica claro na enumeração dos prefeitos realizada pelo artigo “As administrações Municipais e o Desenvolvimento Urbano”, de 1965: entre a administração de Francisco Pereira Passos e Antônio Prado Júnior, é possível identificar do total dos 12 (doze) prefeitos, onde 5 (cinco) são engenheiros, em cujas administrações ocorreram as principais intervenções na cidade. Entre eles, o próprio Prefeito Pereira Passos durante o Governo Federal de Rodrigues Alves e o Prefeito Carlos Sampaio, durante a gestão do Presidente Epitácio Pessoa (Reis, 1965: 125-160).⁶

Obviamente o saber técnico-científico não era a única condicionante à ocupação de cargos políticos, como o de prefeito do Distrito Federal, mas passava também por relações políticas que, segundo Lúcia Silva, articulavam-se até mesmo em nível nacional⁷. Até, pois, não só engenheiros administraram a cidade, apesar

⁶ Ainda segundo Oliveira Reis, “O desmonte do morro do Castelo e a criação da grande esplanada, muito representaram para a cidade, valendo por enorme ampliação do acanhado centro primitivo (...) Essa obra que, sozinha, bastaria para lembrar eternamente o nome de Carlos Sampaio, veio complementar a reforma Passos, dando ao Rio de Janeiro a fisionomia atual de metrópole moderna” (Reis, 1965: 144). Importante mencionar em relação à tão debatida Reforma Urbana Pereira Passos um equívoco muito comum, que é a identificação da Reforma Passos com a execução da Antiga Avenida Central, atual Avenida Rio Branco. Essa obra foi de responsabilidade do Governo Federal Rodrigues Alves, que tinha como Ministro da Viação o Engenheiro Lauro Severiano Muller que era o responsável pelas obras federais, entre elas, portanto, a Avenida Central, cuja obra foi chefiada pelo Engenheiro André Gustavo Paulo de Frontin. Tal diferenciação entre as obras do poder federal e do poder municipal é também mencionada por Oliveira Reis (Reis, 1965: 128). Segundo o estudo Urbanismo no Brasil (1895-1965) coordenado pela Profa. Cristina Leme, “As obras de Pereira Passos complementam as transformações da cidade efetuadas pelo presidente Rodrigues Alves, em que se destaca o Porto do Rio de Janeiro. Outras obras que ficam sob a responsabilidade do governo federal são a conclusão do canal do Manguê, o arrasamento do Morro do Senado e a abertura de grandes avenidas como a Avenida Central” (Leme, 1999: 358). Encontramos em um artigo publicado na Revista do Clube de Engenharia em 1941, uma interessante nomeação de cada profissional durante o período administrativo de Rodrigues Alves. O texto é do engenheiro Edison Passos, à época, Secretário de Viação, Trabalho e Obras Públicas do Distrito Federal: “A maior transformação por que passou a Cidade do Rio de Janeiro, em toda a sua história, se verificou de 1903 a 1906, no governo Rodrigues Alves, que teve como auxiliares na execução da benemérita obra os ilustres brasileiros: Oswaldo Cruz, na higiene; Pereira Passos, na Prefeitura; Paulo de Frontin, na abertura da Avenida Rio Branco e desmonte do morro do Senado; Francisco Bicalho, na construção do Cais do Porto e prolongamento do Canal do Manguê. Aí a contribuição do Governo Federal foi básica e se fez sentir através do Ministério da Viação, tendo à sua frente Lauro Muller”. Revista do Clube de Engenharia, N. 73, maio/junho, 1941.

⁷ Silva, Lucia Helena da. “História do Urbanismo no Rio de Janeiro – Administração municipal, Engenharia e Arquitetura dos anos 1920 à Ditadura Vargas”. Rio de Janeiro: E-Papers, 2003. Denise Cabral Stuckenbruck caminha na mesma linha de reflexão para o caso específico da nomeação de Antônio Prado. Segundo a autora “é de se perguntar o que fizera com que um industrial paulista, sem experiências administrativa, fosse nomeado pelo presidente para gerir a Capital Federal”. A própria Denise oferece uma resposta: “Diante do quadro de otimismo que parecia se instalar no País, mais uma vez as amizades e os acordos intra-elites prevaleceriam na escolha da direção do Distrito Federal. Antonio Prado Junior era amigo pessoal de Washington Luis há mais de trinta anos...” (Stuckenbruck, 1996: 61).

de sua predominância, mas também médicos, advogados e pessoas como Prado Júnior, sem formação acadêmica alguma.

Idêntica opinião sobre a administração Antonio Prado Junior, foi apresentada muito anteriormente às falas de José de Oliveira Reis, pelo principal propagador da *ciência do urbanismo* na capital federal durante a década de 1920: o engenheiro Armando de Godoy. Trabalho que vinha sendo desenvolvido por Armando de Godoy desde o início da década de 1920, fundamental para instituir aquela interlocução inicial entre ambos, a de leitor que José de Oliveira Reis desenvolveu com os escritos de Armando de Godoy, organizados na coletânea *“A Urbs e seus Problemas”*, de 1943.

Entretanto, não somente leitor, mas, adepto das idéias de Armando de Godoy sobre a importância do urbanismo para as administrações municipais; posicionamento que permite construir diálogos entre os dois engenheiros no âmbito da própria narrativa histórica da trajetória profissional de José de Oliveira Reis.

Uma das primeiras falas de Armando de Godoy está registrada no artigo *“Algumas transformações e conquistas urbanas do Rio através de diferentes governos”*, de maio de 1936. No texto escrito logo após duas administrações com posicionamentos diversos em relação à contratação do Plano Agache⁸, Armando de Godoy elaborou o seguinte argumento:

“O honrado Sr. Antonio Prado iniciou seu período de governo logo após uma larga propaganda feita por várias pessoas que têm grande amor ao Rio. Essa propaganda ecoou no Rotary Club, cujo objetivo era obter-se um plano geral de remodelação e expansão para a Capital, vítima de

⁸ Primeiramente a administração de Adolfo Bergamini (24 de outubro de 1930 a 21 de setembro de 1931) que segundo Godoy, em visita do Prefeito ao Escritório do Plano de Remodelação da Cidade, este teria pronunciado palavras “de condenação à preferência dada a um profissional estrangeiro” (Godoy, 1936: 326), o que, por outro lado, não significou a impossibilidade de criação, na própria administração Bergamini, da Comissão do Plano da Cidade (ver nota 4); a outra administração esteve sob a responsabilidade de Pedro Ernesto (30 de setembro de 1931 a 3 de abril de 1936) e por ele, a Comissão do Plano da Cidade foi extinta, provocando por parte de Godoy, a solicitação de sua transferência do Divisão de Urbanismo. Aqui, aliás, uma divergência entre o relato de Oliveira Reis e o de Armando de Godoy. Segundo Reis, “em sua administração foi revogado o Plano Agache, aceito e aprovado por seu antecessor” (Reis, 1977:147). Conforme Godoy, “ao Dr. Pedro Ernesto também se deve a oficialização das linhas gerais do Plano Agache (...) O Plano Agache foi apenas oficializado no papel, tendo sido posto de lado em relação a soluções belíssimas, tanto pelo governo quanto pelo governo federal” (GODOY, 1943: 329-330). Como o objetivo do trabalho não é um estudo das administrações municipais no Rio de Janeiro, apresenta-se como uma possível interpretação do fato, o texto de Lucia Helena Pereira da Silva. Segundo a autora, “A gestão Pedro Ernesto tinha eleito educação e saúde como suas principais preocupações de governo, não dando margem para a atuação da Comissão do Plano da Cidade. Godoy, ao perceber que Pedro não implementaria o Plano, pediu demissão da chefia da Comissão e esta foi dissolvida” (Da Silva, 2003: 106).

planos parciais condenados nos países adiantados pelos técnicos mais ilustres (...) O Sr. Antonio Prado, apesar de não ser engenheiro, tacou dois problemas de alta relevância, que professores notáveis da E. Politécnica⁹, quando prefeitos, não buscaram resolver. Quero referir-me ao levantamento da planta cadastral e à elaboração de um plano de remodelação e expansão para o Rio. Não preciso dizer mais nada para mostrar que a sua administração de destacou e se pôs em evidência entre as que teve a nossa capital” (Godoy, 1943: 322-323).

Pela fala de Armando de Godoy, aquela atribuição profissional de alguns prefeitos com formação em engenharia e, mais ainda, como *professores notáveis da Escola Politécnica* do Rio de Janeiro que eram, não proporcionara entendimento da necessidade de um plano de conjunto para a cidade. Somente com um plano como o de Alfred Agache, seria possível resolver os problemas do Rio de Janeiro, e até a administração que antecedeu à de Antonio Prado Júnior, não tinha havido

“harmonia e continuidade de ação(...) tendo tal fato resultado da ausência de um plano aceito e imposto por meio de propaganda feita com o auxílio da imprensa, de conferências públicas e de palestras pelo rádio” (Godoy, 1943: 322-323).

Corroborando a reflexão de Armando de Godoy e, na “*análise dos atos dela*” (a administração Antonio Prado Júnior) que José de Oliveira Reis mencionou realizar, não só a importância da contratação do urbanista francês Alfred Agache foi valorizada. José de Oliveira Reis apontou, assim como Armando de Godoy em outro trecho de seu artigo de 1936, a relevância da contratação da empresa inglesa *Air Craft Corporation*, para realização do levantamento aerofotogramétrico do Distrito Federal – identificado por Armando de Godoy como o levantamento da planta cadastral.

Segundo José de Oliveira Reis,

“Foi por iniciativa de Prado Júnior que o Rio de Janeiro teve seu primeiro plano de Remodelação, extensão e embelezamento da cidade, estudado por um grupo de técnicos estrangeiros chefiados, pelo urbanista Alfred Hubert Adonat Agache, mais conhecido por Prof. Agache, e o plano, genericamente chamado por Plano Agache” (Reis, 1977: 89);

ou especificamente sobre a Air Craft no caso da planta cadastral,

⁹ Aqui uma referência clara, por exemplo, ao prefeito Engenheiro Carlos Sampaio que administrou a cidade do Rio de Janeiro entre 8 de junho de 1920 e 15 de novembro de 1922)

“Vejam os porém, um dos maiores atos do Prefeito Antonio Prado Júnior que antecederam ao Plano Agache. Trata-se de sua mensagem n. 618 de 31-8-1927, ao Conselho Municipal, na qual solicitava autorização para abrir crédito especial até a importância de 2 mil contos, a fim de contratar com uma firma técnica especializada em imediata concorrência pública, os serviços de levantamento aerofotogramétrico do DF. Abrangia o cadastro predial da área urbana, ou seja a atualização da Carta Cadastral, que datava de 1893. Era prefeito Barata Ribeiro quando organizou em 1893 a Comissão da Carta Cadastral, chefiado pelo eminente engenheiro Pereira Reis. Os benefícios dos levantamentos topográficos da Comissão da Carta Cadastral foram colhidos pelo prefeito Pereira Passos. Os resultados dessa concorrência adjudicaram os serviços à firma inglesa – Air Craft Corporation, que somente entregou o trabalho parceladamente, a partir de 1930, não chegando a beneficiar, portanto, o Plano Agache, e conseqüentemente a administração Prado Júnior” (Ris, 1977: 91-92).

Por outro lado, a compreensão dos fatos proporcionados pela gestão Antonio Prado Júnior, e as possibilidades que estes dois fatos – o Plano Agache e a atuação da Air Craft – poderiam representar, em especial o trabalho realizado pela empresa inglesa para a formação de um quadro técnico na própria estrutura administrativa, foi objeto de análise e de preocupação apenas do engenheiro Armando de Godoy. Ele avança em sua reflexão ao assumir uma crítica, mesmo concordando e propagando os benefícios dessa administração, em relação a atuação da Air Craft no Brasil, ao afirmar que,

“infelizmente, por haver faltado nesta administração o concurso de um técnico progressista, com suficiente ascendência sobre o espírito do Sr. Prado Júnior, a orientação seguida com relação aos serviços da Air Craft, peo vênia para dizer que não foi mais conveniente. Penso que se deveria ter aproveitado a ocasião para a instrução de alguns engenheiros da Diretoria de Obras nos processos da aerofotogrametria, organizando-se assim um núcleo de técnicos capazes de prosseguir na obra, iniciada pela Cia. Inglesa” (Godoy, 1936: 324).

A diferença da reflexão de Armando de Godoy em comparação  de José de Oliveira Reis está justamente centrada na necessidade de estabelecer a estruturação administrativa no que tange ao corpo técnico de engenheiros locados, naquele momento, na Diretoria de Obras. Seu argumento amplia, portanto, a importância da prática do urbanismo, sua divulgação e implementação, no caso do Rio de Janeiro, para o âmbito da municipalidade, estruturando-a para os fins de tal prática.

Nesse sentido, Armando de Godoy apresenta como crítica a perda da oportunidade de iniciar a organização de toda uma estrutura apta à realização dos preceitos do urbanismo – na concepção de Armando de Godoy como um plano de conjunto. E senão a realização dessa estruturação e institucionalização no Rio de Janeiro, e o principal, no âmbito da administração pública municipal, como ocorreu no caso da cidade de São Paulo, segundo Sarah Feldman, a partir de 1925 pela criação da Seção de Cadastro e Urbanismo no âmbito da Diretoria de Obras e Viação, “*centrado numa visão de plano geral e como instrumento de previsão*”¹⁰, ao menos a promoção de um, conforme Armando de Godoy

“ligeiro curso para os engenheiros da antiga Diretoria de Obras (...). O curso tinha por fim não instruir, mas convencer os nossos colegas de que se faz indispensável um plano de conjunto” (Godoy, 1936: 323).

E a divulgação da importância dos planos, ou como diz Armando de Godoy no título de um dos seus textos - “*da necessidade de planos de remodelação e expansão das cidades*”¹¹ -, transformou-se sua principal ação entre os anos que se seguiram com o debate estabelecido pelos trabalhos de Agache no Rio de Janeiro. Na concordância com os argumentos de Armando de Godoy, especialmente sobre este ponto, José de Oliveira Reis é incisivo ao afirmar que

“O Plano Agache teve o mérito de alertar os engenheiros municipais e despertar o interesse nos meios profissionais sobre os problemas de urbanismo. Os problemas de ordem local foram substituídos por outros de âmbito mais largos, visando a áreas maiores, interessando cada vez mais o maior número de munícipes. Os pequenos grupos confinados, que a política estreita restringia a questões meramente locais, foram sendo ampliados e considerados como parte de um conjunto, tendo a cidade por um todo. Desse ponto de vista o urbanismo funcionou como revolucionador de mentalidade. Quem provocou essa alteração em nosso meio foi, sem dúvida, o Plano Agache” (Reis, 1977: 90).

Colocar em confronto, em diálogo, as falas de Armando de Godoy e José de Oliveira Reis – que foram realizadas em momentos distintos e distante uma da outra -, engenheiros que atuaram na cidade do Rio de Janeiro mediante inserção na estrutura administrativa municipal – inclusive por algum tempo atuando juntos na

¹⁰ Feldman, Sarah. “Planejamento e Zoneamento. São Paulo: 1947-1972”. São Paulo: EDUSP/FAPESP, 2005: 41.

¹¹ Artigo escrito em agosto de 1931 e publicado na coletânea “A Urbs e seus Problemas” no ano de 1943 pelo Jornal do Commercio.

mesma Diretoria de Engenharia¹² -, revela-se o reconhecimento da importância da contratação do urbanista Alfred Agache.

Uma contratação decisiva – independentemente de todas as reações opostas de uma parte importante dos profissionais e da sociedade ou dos debates que ocorreram - ao processo de institucionalização do urbanismo no Brasil, particularmente no Rio de Janeiro; em verdade não a contratação em si, mas todo o processo de desenvolvimento do plano pela equipe de Agache, pela incorporação de variáveis históricas, estatísticas, geográficas, entre outras, na elaboração do plano geral.

Oportuno salientar neste momento, o discurso do próprio poder público municipal sobre a contratação do urbanista francês, realizada pelo prefeito Antonio Prado Junior em agosto de 1927. Nele estão enunciados os argumentos utilizados pela prefeitura para oficializar o contrato perante o Conselho Municipal do Rio de Janeiro:

“Senhores Membros do Conselho Municipal do Distrito Federal.

Na minha mensagem de 1 de junho de último, tive ocasião de expor os motivos que me levaram a convidar o célebre especialista Sr. Alfred Agache para vir ao Rio de Janeiro fazer algumas conferências sobre urbanismo, procurando, deste modo despertar o interesse geral pela organização de um plano metódico de remodelação racional da cidade.

A palavra autorizada do Sr. Agache logrou o almejado intento, conseguindo chamar, para o assunto, não só a atenção da opinião pública da capital, como, também, de alguns administradores estaduais.

Assim, a convite oficial dos respectivos governos, o Sr. Agache visitou Belo Horizonte e Recife.

Julgo escusado encarecer a necessidade urgente a organização do plano de remodelação do Rio de Janeiro, segundo os princípios dessa ciência moderna que é o urbanismo.

Condicionado à solução dos problemas essenciais à vida dos grandes centros, problemas de higiene, de estética, de transporte, de circulação, etc, o plano de remodelação da cidade não pode ser feito sem cuidados prévios, de natureza técnica e que demandam tempo.

¹² Nesta Diretoria que nasce a *Revista da Directoria de Engenharia* e que depois se transforma em *Revista Municipal de Engenharia*. Ambas publicações de extrema importância na divulgação dos debates sobre urbanismo no meio técnico profissional. Já no primeiro número da Revista, quando *Revista da Directoria de Engenharia*, lançada em julho de 1932, João Augusto Penido escreve o Artigo “Considerações sobre Urbanismo”. É nesta revista que José de Oliveira Reis escreve seu primeiro artigo, já como engenheiro admitido por concurso na prefeitura do Distrito Federal, publicado em setembro de 1934 (Ano III, n.12): “Pedreiras do Districto Federal e sua contribuição nas construções”.

Justamente para subvencionar estes estudos e adquirir, depois, o resultados deles, - o plano definitivo de remodelação do Rio - é que venho solicitar-vos autorização para abrir os necessários créditos”.¹³

Evidente na representação sobre o urbanismo como ciência moderna, estando apto à realização de um plano metódico e racional para a cidade, o principal interesse nos argumentos de Antonio Prado Junior está justamente centrado no lugar institucional da fala, ou seja, a administração municipal. Neles, o prefeito apontou para a oficialização e institucionalização do urbanismo no Rio de Janeiro, apoiado em toda uma estrutura social instituída no Conselho Municipal. Construiu sua legitimidade, a despeito das reações às ações sobre a cidade pautada num plano urbano; um plano de conjunto cujo tempo de elaboração, capacidade de previsibilidade e caráter técnico são suas principais características.

Nessa lógica, aquela suposta diferença temporal entre as falas de Armando de Godoy e José de Oliveira Reis, não é outra coisa senão a manutenção, no próprio tempo, do reconhecimento dos benefícios, tanto do plano em si como da própria presença de Alfred Agache. É o reconhecimento, por parte dos dois engenheiros, da importância do saber erudito que Agache representa. Em Armando de Godoy e José de Oliveira Reis, há portanto, a legitimação do saber, a filiação ao profissional e crença irrefutável na prática.¹⁴

Ainda hoje, ou mais precisamente, no final do século XX, tal referência pode ser anotada nas palavras de Margareth da Silva Pereira, em estudo sobre os planos de Agache e Le Corbusier para o Rio de Janeiro. Sobre o urbanista Alfred Agache, a autora afirma que

“Seu plano de intervenção, criticável em muitos dos seus aspectos pelo seu esquematismo, pela rigidez que introduz no zoneamento, pela segregação dos grupos sociais que assume e fomenta, não deixa de ser um modelo metodológico na forma de abordar a cidade (...) As marcas do plano de Agache, como dissemos, são sensíveis ainda hoje na

¹³ Anaes do Conselho Municipal, agosto de 1927.

¹⁴ Prática aqui no sentido mais amplo, sem a tão difundida noção de diferença entre discurso e ação como categorias de valores díspares, sendo o primeiro “menor” que o segundo, tão presentes em trabalhos de história do urbanismo realizados por profissionais arquitetos-urbanistas. Exemplo nítido e comum é a afirmativa da não passagem do pensamento para ação de planos urbanos no Brasil, como se isso representasse uma diminuição das possibilidades reflexivas sobre o urbanismo no Brasil.

*estruturação da metrópole e, vez por outra, suas propostas são retomadas e discutidas pelos planejadores.”*¹⁵

Entretanto, no mesmo texto sobre os planos de Alfred Agache e Le Corbusier, a autora traça uma série de argumentos explicativos sobre procedimentos teóricos e referências profissionais de ambos, para finalizar afirmando que os estudos de Lê Corbusier, ou como ela os denominou, “*os croquis futuristas e utópicos*”,

“não foram levados a sério e, como nos conta a historiografia oficial, sua interferência ficaria restrita à escala arquitetural” (Pereira, 1996: 373).

Ainda no mesmo texto, a autora apresenta o argumento da “*velocidade da internacionalização das discussões*”, o que significou a entrada de profissionais das mais diversas nacionalidades no debate sobre as questões do urbanismo no século XX. São debates presentes desde o primeiro congresso de *town-planning* na Inglaterra no final da década de 1910, que no bojo do processo de circulação das idéias aí expostas, chega à América do Sul no Congresso de Montevideu, estando o Brasil também representado, principalmente, pela figura do engenheiro Francisco Saturnino Brito¹⁶.

Na análise do texto de Margareth Pereira é possível perceber uma certa diminuição da importância das próprias problemáticas por ela levantadas para refletir sobre os planos, seus autores e repercussões.

¹⁵ “Pensando a metrópole moderna: os planos de Agache e Le Corbusier para o Rio de Janeiro”. In: “Cidade, povo e nação – gênese do urbanismo moderno”. Ribeiro, Luis C. de Q. e Pechman, Robert (org). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996: 363-376.

¹⁶ A referência à noção de “circulação” é assumida como oposição à noção de “tradução” ou “transferência”; ambas ainda largamente utilizadas pela historiografia do urbanismo, especialmente a realizada no Rio de Janeiro (Ribeiro e Pechman, 1996; entre outros). “Tradução”, “Transferência” foram norteadores das reflexões publicadas no livro “Cidade, Povo e Nação. Gênese do Urbanismo moderno” (Ribeiro e Pechman, 1996). Por outro, “Circulação” amplia a possibilidade da argumentação questionar a noção da origem pura das idéias. Nesse sentido, como Stella Bresciani em seu estudo sobre Oliveira Viana, ao afirmar que o seu trabalho “*foi construído com base na recusa de pressupor um lugar determinado para o autor e sua produção*” (BRESCIANI, 2005), a recusa ao conceito de “tradução”, de “transferência”, implica na recusa da impossibilidade de construção das idéias entre os profissionais brasileiros.



Etude d'urbanisation de Rio de Janeiro. 1929 – 1930 – dessin à la plume, fragment.
In: Besset, Maurice. "Qui était Le Corbuseir?". Genève: Editions d'Art Albert Skira, 1992: 146.

E mais ainda, um aparente erro interpretativo sobre percurso da institucionalização do urbanismo no âmbito da administração pública, cujas especificidades estão reguladas nos próprios processos municipais, relacionados aos trabalhos desenvolvidos pelos engenheiros alocados, principalmente, na Diretoria de Viação e Obras da gestão Alaor Prata.¹⁷

O que denota tal erro é a inexistência ou a impossibilidade de realizar uma pergunta bastante objetiva sobre os motivos pelos quais os *"croquis utópicos e futuristas não foram levados a sério"*. O que interessava aos profissionais como

¹⁷ Alaor Prata foi prefeito da cidade do Rio de Janeiro entre o dia 16 de novembro de 1922 e 15 de novembro de 1926). Como um paralelo dessa mesma institucionalização, na cidade de São Paulo, é importante ressaltar o trabalho de Victor da Silva Freire na Diretoria de Obras desde 1899. Em seu último ano à frente da Diretoria, 1925, é criada a Seção de Cadastro e Urbanismo com o objetivo de elaboração de um plano para São Paulo. Uma segunda articulação administrativa ocorreria em 1931 com o desdobramento da Seção em duas, a de Cadastro e a de Urbanismo, numa continuidade de aperfeiçoamento que culmina em 1947 com a criação do Departamento de Urbanismo. (FELDMAN, 2005).

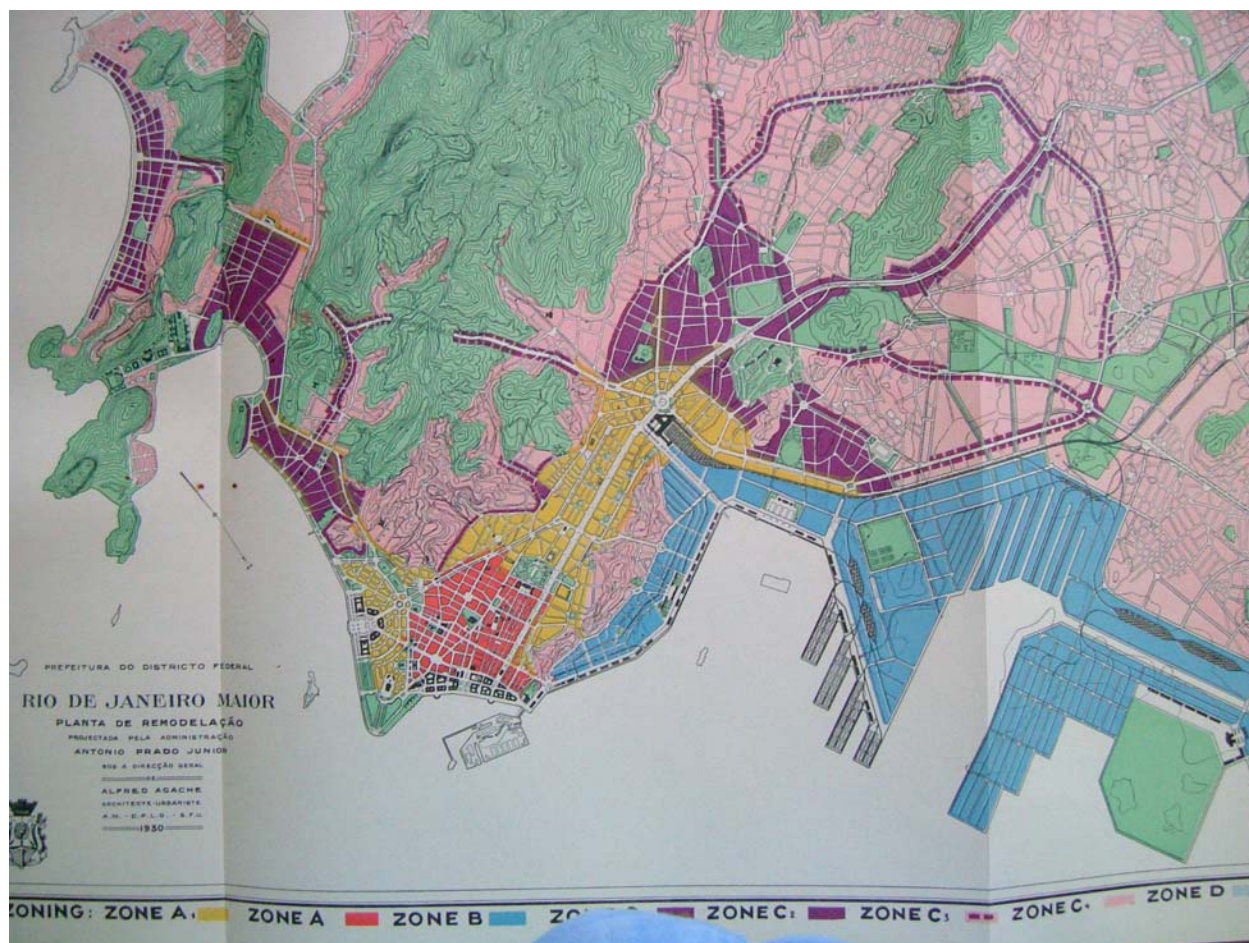
Armando de Godoy e José de Oliveira Reis, entre outros, naquele momento atuantes, na esfera pública e privada – respectivamente, como engenheiros municipais, ou atuando, por exemplo, no Centro Carioca quando da realização do I Congresso Brasileiro de Urbanismo-, pela implementação do urbanismo no Rio de Janeiro?

Uma resposta está não só na cidade Rio de Janeiro, no movimento profissional pela implementação do urbanismo na capital federal. Está também integrado a um processo amplo, inerente a outras importantes cidades brasileiras, como São Paulo. Movimento que perpassa pelo entendimento de que todo o processo de estruturação pública municipal, no sentido da criação das primeiras seções de urbanismo, comissões de planta cadastral, entre outras, estava vinculada, naquele momento, aos profissionais advindos da engenharia em suas atividades nas prefeituras.

E o que estes profissionais pretendiam com o exercício do urbanismo no Brasil, passava já pelo que seria denominado de planejamento urbano: pensar a cidade mediante estudos prévios, concebendo a partir destes estudos, um plano geral de intervenção em áreas que necessitavam ações imediatas, assim como, de expansão da área urbana por uma previsão pautada nas informações coletadas, analisadas e aplicadas.

Nesse sentido, para o grupo de engenheiros articulados à estrutura administrativa municipal e, portanto, ao próprio poder político, Lê Corbusier não representava esse pensamento; em nenhum momento seu nome passou pelas referências apresentadas pelo engenheiro Armando de Godoy, principal interlocutor da necessidade de elaboração de um plano urbanístico para a cidade, e pelo contato com Alfred Agache:

“Antes de tudo, mister é que se organize um plano completo de remodelação, compreendendo o aperfeiçoamento de todos os órgãos urbanos, plano que só pode ser traçado por um urbanista com a competência técnica e o bom gosto de um suas Stübben, de um Bennet, de um Jaussely, de um Agache, o glorioso autor da capital da Austrália” (Godoy, 1926: 33).



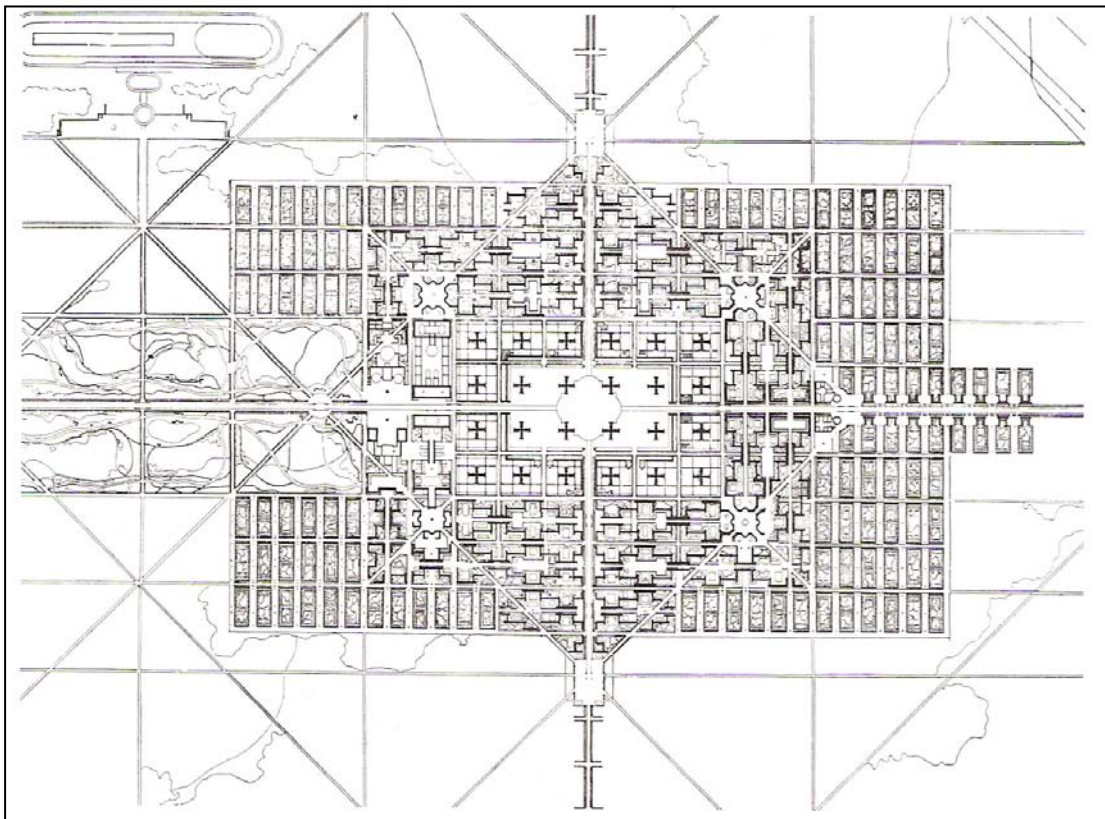
Plano de Remodelação, Embelezamento e Extensão do Rio de Janeiro. Alfred Agache. Plano de Zoneamento da cidade do Rio de Janeiro. Zona A (vermelho) região central.

Por este percurso explicativo, qual seja, aquele que trabalha com a consolidação do urbanismo no Brasil, na primeira metade do século XX, no âmbito do campo disciplinar da engenharia, e não ***ainda*** da arquitetura, outro problema interpretativo ocorrido em estudo de Denise Cabral, deve ser posto em questão: a disputa de mercado pelo urbanismo, do “*mercado emergente de intervenção na cidade*” (Stunckenbruck, 1996). Não é possível argumentar nessa direção na medida em que o que existe são entradas diferentes nas questões urbanas, que se dão por dois campos disciplinares: engenharia e arquitetura. No caso da engenharia não só pela intervenção em si, mas na conformação dos processos que necessariamente passavam pela criação daqueles serviços em âmbito público municipal. Os arquitetos não estavam ainda inseridos, naquele momento, nesta

estruturação do urbanismo na esfera pública, ocorrendo a partir da criação das faculdades de arquitetura e urbanismo no final de década de 1940 (Leme, 2003).

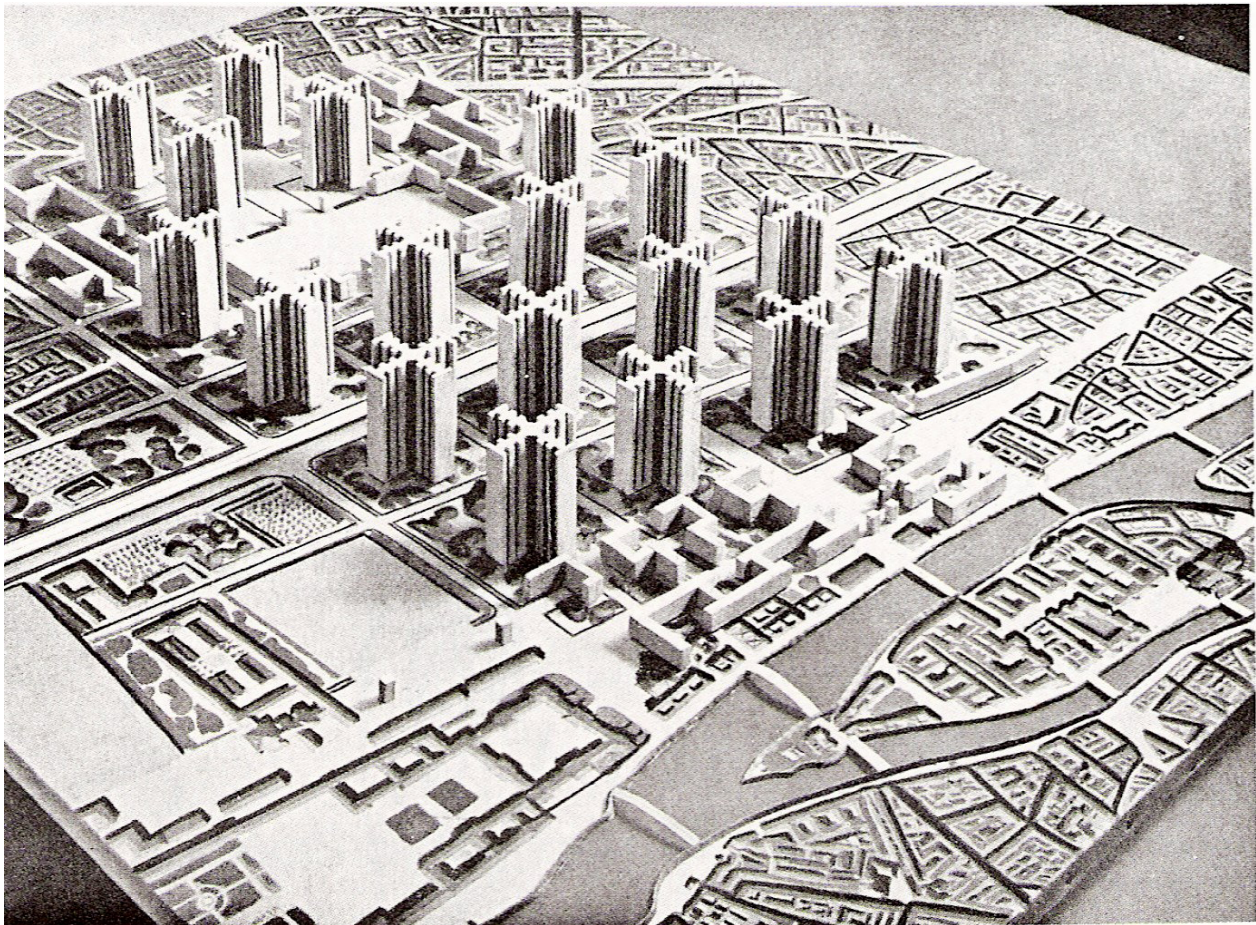
Somente após essa década é que a atuação dos arquitetos ocorrerá de forma mais incisiva, organizada, ainda assim, em dois eixos de orientação, sendo um deles a própria continuação da atuação dos engenheiros, e uma segunda, pela entrada das idéias do movimento moderno em arquitetura, articulado aos debates dos Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna. Como então corroborar com a argumentação de que os *croquis* de Lê Corbusier não foram levados a sério, ou que, os profissionais arquitetos e engenheiros estavam travando uma disputa por um mercado que era o da intervenção urbana?

Primeiramente, tanto foram levados a sério que Le Corbusier teve uma atuação fundamental na elaboração do Projeto do Ministério de Educação e Saúde no Rio de Janeiro, determinante na consolidação da arquitetura e urbanismo modernos no Brasil a partir das escolas de arquitetura e urbanismo na vertente que esteve atrelada aos Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna.



Une ville contemporaine de trois millions d'habitants. Etude présentée au Salon d'Automne – 1922. in: In: Besset, Maurice. "Qui était Le Corbuseir?". Genève: Editions d' Art Albert Skira, 1992.p.166.

Sua inserção no debate internacional sobre urbanismo configurava-se pela construção de uma outra ordem urbana, muito bem demonstrada no plano *Une Ville Contemporaine pour 3 Millions d'Habitants*, que foi apresentado no Salon d'Automne de 1922, ou ainda o Plan Voisin de 1925, apresentado no Pavillon de L'Esprit Nouveau – Exposition des Arts Décoratifs entre 1922 e 1925; ambos realizados antes da viagem ao Rio de Janeiro e da realização do estudo que culminou no desenho de uma megaestrutura, uma cidade-viaduto para o Distrito Federal. (Frampton, 1997).



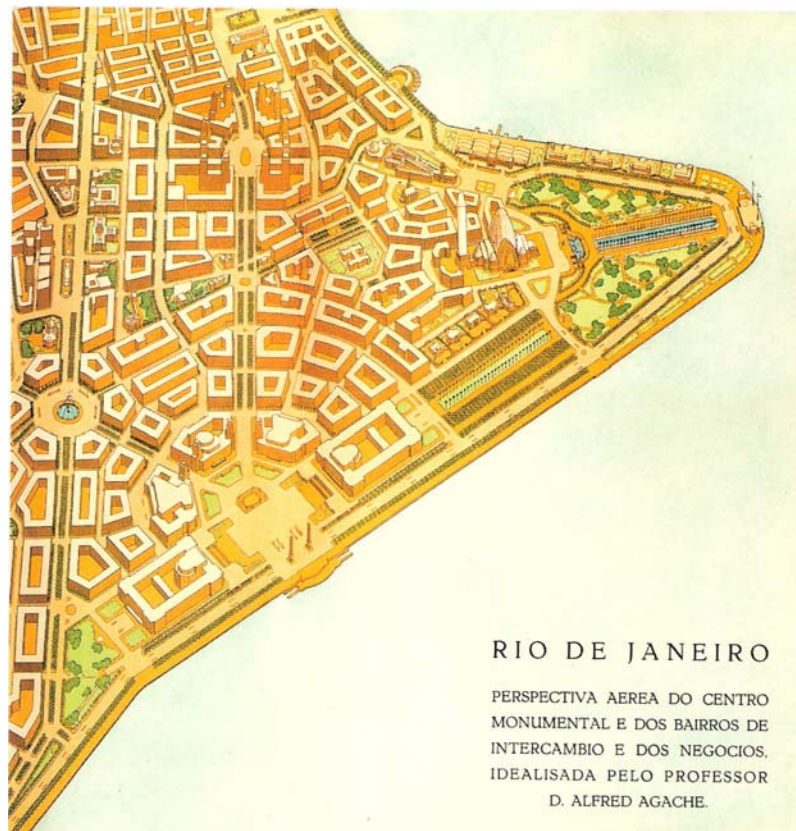
Projet d'urbanisation de Paris. Maquette du projet du Plan Voisin montrant l'emplacement d'une cite des affaires face à la Cité. Projet présenté au Pavillon de L'Esprit Nouveau à l'Exposition des Arts Décoratifs – 1922-1925. in: In: Besset, Maurice. "Qui était Le Corbuseir?". Genève: Editions d'Art Albert Skira, 1992: 180.

No caso do Plan Voisin, que poderia ter alguma aproximação com os planos reclamados pelos engenheiros cariocas, por intervir em uma cidade real, se

caracteriza pela demolição de grande parte da área histórica de Paris¹⁸. Em nenhum momento essa orientação passou pelos engenheiros cariocas como forma de solução dos problemas urbanos da capital federal, ou estava presente nas discussões sobre a “ciência do urbanismo”, como diria Godoy.

Le Corbusier não estava entre as referências intelectuais dos engenheiros brasileiros, por não estar envolvido, portanto, no que lhes interessava, a prática do planejamento urbano, que culminaria com o desenvolvimento dos planos diretores a partir da década de 1930, mediante a realização de

“um plano completo de remodelação, compreendendo todas as faces do nosso problema urbano, a reconstituição lenta e a expansão respectiva de todos os órgãos desta cidade, e visando o estabelecimento de sua harmonia, como já se fez para várias cidades dos Estados Unidos, Inglaterra, Alemanha, Espanha, França, Japão, etc (Godoy, 1926: 39).



Plano de Remodelação, Embelezamento e Extensão do Rio de Janeiro. Alfred Agache. Perspectiva do região do Calabouço e da “Porta do Brasil” na região central da cidade do Rio de Janeiro.

¹⁸ Segundo Reyner Banham, “notou-se imediatamente, quando o Plan Voisin foi exposto em 1925, que ele envolveria a demolição da maior parte da Paris histórica ao norte do Sena, uma vez que ocupa um setor que se estende desde a Place de la République até a extremidade oeste da Gare St. Lazare e, ao norte, até a Gare de L’Est. Dentro desse par de retângulos que se sobrepõe, uns poucos monumentos reconhecidos iriam ser preservados, nem sempre em seus locais originais, embora a Praça Vendôme, que Lê Corbusier admirava enormemente, iria ser deixada intacta e em seu lugar” (BANHAM, 1979: 399).

Assim, a escolha de Alfred Agache não recaiu simplesmente no reconhecimento do seu trabalho, já que outros urbanistas foram citados pelo próprio Armando de Godoy. A escolha recaiu, no nome evidentemente, mas, principalmente, na própria prática do urbanismo que se caracterizava pelos planos de remodelação, mediante estudo metódico de informações sobre a cidade para desenvolver um plano do conjunto da área urbana existente, não se furtando à previsão do crescimento e expansão urbana.

Sobre aquela segunda indagação, a da disputa de mercado entre os profissionais, é preciso pensar em intervenção urbana nas cidades brasileiras entre as décadas de 1900 e 1940, no sentido da implementação de um sistema de infraestrutura de água, de esgoto, viário, arrasamento de morros, sistemas de portos, canalização de rios, expansão das cidades, e esse não era o ambiente de atuação dos profissionais denominados arquitetos.

Portanto, são entradas de atuações profissionais diversas, com atuações em desenvolvimentos diversos, mas, que podem ocorrer em uma complementaridade, como o foi no concurso de fachadas das edificações durante a implementação da Avenida Central pela presidência Rodrigues Alves¹⁹. Ocorreu também nos trabalhos das edificações da Exposição do I Centenário na administração Carlos Sampaio, após a parte do arrasamento do Morro do Castelo que foi, naquele momento, possível realizar²⁰.

Por fim, e para reforçar a posição aqui delineada, salienta-se que as discussões e referências do urbanismo no Brasil, naqueles anos de 1920, não se dariam por Le Corbusier, e sim pela linha de continuidade do lugar profissional da engenharia. Desde Saturnino de Brito, Victor da Silva Freire, Armando de Godoy,

¹⁹ Segundo Cristina Leme, “a transformação desta parte central da cidade é radical (...) Defini-se uma nova paisagem urbana, que procura reproduzir na fachada das edificações uma cidade européia. Para a construção dos novos edifícios de seis pavimentos é realizado um concurso de fachadas. Os novos proprietários poderia adquirir fachadas de duas a dez janelas, fazendo no interior a planta que quisessem” (Leme, 2003: 112).

²⁰ Segundo Lúcia Hellena, “A arquitetura, por intermédio da Escola Nacional de Belas Artes e do IAB, participou ativamente da remodelação da cidade ao projetar todos os pavilhões do Centenário. Para isso, foi necessária a fundação de uma instituição que assegurasse a lisura do concurso de fachadas promovido pela prefeitura. Essa instituição foi denominada inicialmente de IBA, Instituto Brasileiro de Arquitetos, passando em 1924 a denominar-se Instituto Central de Arquitetos. Somente em 1936 passou a chamar-se de IAB (...) A preocupação principal desses arquitetos era com o estilo das fachadas; a cidade não aparecia como problema, a não ser pela falta de um conjunto estético das edificações” (DA SILVA, op.cit.p.52-53); o que não deixa de significar uma entrada na questões urbanas, por mais que reduzidas à preocupação estética.

Anhaia Mello e outros, articulou-se pela sua institucionalização e legitimação na esfera pública municipal, num percurso que vai dos planos de expansão e saneamento de Saturnino de Brito, passando pelas articulações dos planos de conjunto de Victor da Silva Freire e planos diretores em Armando de Godoy. Culminou no planejamento como processo, o *planning*, em Anhaia Mello.

Quando da atuação dos profissionais arquitetos – aqueles formados pelas escolas de arquitetura no Brasil – no campo do urbanismo, este já estava totalmente consolidado e legitimado no Brasil. A problemática não estava, portanto, no profissional, mas, e neste ponto vale um retorno aos argumentos de Margareth Pereira, nas referências profissionais, procedimentos teóricos e metodológicos de Alfred Agache e Le Corbusier. Segundo a autora,

“Curioso salientar é que, se, para Agache, seu plano de intervenção resulta de um trabalho contínuo e evolutivo das observações ao longo de certo período de tempo (de 1926 a 1930), no caso de Lê Corbusier seus croquis foram executados em duas etapas precisas (1929 e 1936) e, embora os desenhos feitos nestas duas ocasiões apresentem algumas diferenças, seus últimos estudos não contrariam os primeiros em seus princípios. Em resumo, é quase como se não pudéssemos falar em evolução, no caso de Lê Corbusier, e sim de retomada.

Isto é resultado de dois fatores. Por um lado, a atitude dos dois arquitetos em relação à situação urbana que contemplam e a atividade projetual, que é completamente diferente. Por outro lado, pelo fato de Lê Corbusier trabalhar a partir de um olhar poético que dita ao espírito racional e sensível as linhas de força da concepção, pode-se dizer que o episódio de sua viagem à América Latina e ao Brasil, em 1929, marca o início de uma nova escala de observação, que começaria a investir o seu exercício projetual de forma mais nítida, justamente no Rio (...) Ao contrário de Agache, para Lê Corbusier não é a cidade existente – e da prospecção de suas características funcionais, demográficas, econômica- que surgem as diretrizes e leis que engendra o projeto. Para Lê Corbusier, a cidade existente é lida antes de tudo como fato poético – plástico – na forma que se relaciona com seu sítio, com sua geografia. Assim, é o gesto arquitetural que instaura, corrige, retoma ou potencializa uma “qualidade” plástica que “sensibiliza” o olhar do arquiteto, reorganizando a totalidade do sistema urbano. Só depois deste primeiro gesto é que a observação do arquiteto penetra na cidade e se detém em suas ruas, nos seus bairros, para analisa-los caso alguma “emoção plástica e visual” o tenha provocado” (Pereira, 1996: 372).

A extensão da citação colabora com o entendimento das nítidas diferenças entre as abordagens de um e outro – respectivamente, Alfred Agache e Le Corbusier -, por percursos assimétricos na ação sobre o espaço urbano. Em ambos a

arquitetura está presente, também com suas interlocuções distintas nitidamente estabelecidas desde a maneira de “analisar” ou “perceber” o lugar, sua geografia e sua paisagem. Entretanto nem é essa a fundamental contribuição de Alfred Agache no Brasil, e especificamente no Rio de Janeiro; haja vista que, Prestes Maia também desenvolveu um sistema arquitetônico em seu *Estudo para um Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo*.

Alfred Agache é peremptório ao urbanismo brasileiro por inaugurar, instituir e permitir a propagação dos planos diretores municipais através da realização do seu plano para o Rio de Janeiro, mediante o qual realizou estudos de sistemas de abastecimento de água e esgoto, limpeza pública, legislação urbanística (gabaritos, loteamentos), edificações, habitações operárias. Todos pautados no longo tempo de análise - como menciona a própria Margareth Pereira – segundo ele próprio, da *“história e da geographia do lugar no seu passado, (além de) interpretar as estatísticas para a previsão do futuro”*.

Não era essa a entrada urbanística interessada por Le Corbusier no Brasil. Como argumenta Margareth Pereira, no país ela não se caracteriza pelo tipo de estudo que Agache inaugura, mas, pelo *gesto arquitetural que instaura, corrige, retoma ou potencializa uma “qualidade” plástica que “sensibiliza” o olhar do arquiteto*. Ter-se-á que esperar o tempo de organização dos cursos de arquitetura e urbanismo na década de 1940 e, principalmente, segundo Cristina Leme, a década de 1950, com o concurso para o Plano Piloto de Brasília em 1956, para, enfim, delinear está orientação urbanística em interlocução com Le Corbusier.

No âmbito do lugar profissional da engenheira estava, por outro lado, a manutenção da linha de continuidade na atuação dos engenheiros, que foi inicialmente a realização de projetos de cidades novas, como Belo Horizonte ainda no século XIX pelo Engenheiro Aarão Reis, ou Goiânia no início do século XX, com seu plano inicial elaborado pelo engenheiro-arquiteto, formado urbanista pelo Instituto de Urbanismo de Paris, Atílio Correia Lima e concluído por Armando de Godoy, entre outras experiências²¹.

²¹ Oportuno mencionar dois trabalhos, um sobre o Engenheiro Aarão Reis; um que é biografia intelectual desenvolvido por Heliana Angotti, Salgueiro: “Engenheiro Aarão Reis: O Progresso como Missão” publicado em 1997; e outro muito interessante trabalho sobre Goiânia, desenvolvido Celina Fernandes Almeida Manso: “Goiânia: uma concepção urbana moderna e contemporânea – um certo olhar”, publicado em 2001.

O *Plano de Remodelação, Extensão e Embelezamento do Rio de Janeiro*, desenvolvido por Alfred Agache é a resposta para a pergunta sobre o que interessava aos engenheiros brasileiros na implementação do urbanismo. Todo o procedimento metodológico desenvolvido no plano, suas interpretações e observações *cientificamente* determinadas, como a ciência do urbanismo exigia vinha legitimar todo o trabalho em desenvolvimento nas administrações municipais.

A Comissão da Carta Cadastral e do Código de Obras da administração Alaor Prata, a Comissão do Plano da Cidade da administração Adolfo Bergamini, a reforma administrativa da gestão Pedro Ernesto com a criação da Diretoria Geral de Engenharia, todas no Rio de Janeiro, além da Seção de Cadastro e Urbanismo, criada na Diretoria de Obras e Viação em 1925 e desdobrada em Seções separadas na administração Anhaia Mello de 1931, e mais tarde Divisão de Urbanismo, no ano de 1935, estas em São Paulo, representam um trabalho que foi coletivo e com divergências nas suas conceituações, porém embebidos do desejo e da crença de que a institucionalização do urbanismo era um caminho necessário.

É esta crença e o que foi possível desenvolver - mesmo com os possíveis erros e desvios de um trajeto que hoje se evidencia com a criação do Ministério das Cidades-, no âmbito dos planos diretores, projetos urbanos, planos regionais, planos integrados, planos de urbanismo básico, que possibilita entender a manutenção dos argumentos expostos no debate, e a instauração do diálogo entre Armando de Godoy (1936) e José de Oliveira Reis (1965 e 1977), no reconhecimento que estes engenheiros apresentaram em relação ao Plano Agache; falas realizadas não apenas distantes no tempo como não são contemporâneas dos debates entre os anos da administração Antonio Prado Júnior, responsável administrativo pela contratação do urbanista francês.

Entre os dois, Armando de Godoy foi quem diretamente envolveu-se com a contratação de Alfred Agache, com a própria realização do plano e com os debates tanto na administração pública como nas rádios, jornais, associações e entidades profissionais sobre urbanismo. Até sua ida para trabalhar no desenvolvimento do Plano de Goiânia como contratado da firma Coimbra Bueno & Cia. Ltda, sua atuação no contexto do Plano Agache tinha o respaldo, como o próprio Armando de Godoy

afirmou, dos “*grandes resultados da boa aplicação das doutrinas do urbanismo às cidades*” (Godoy, 1943: 291).

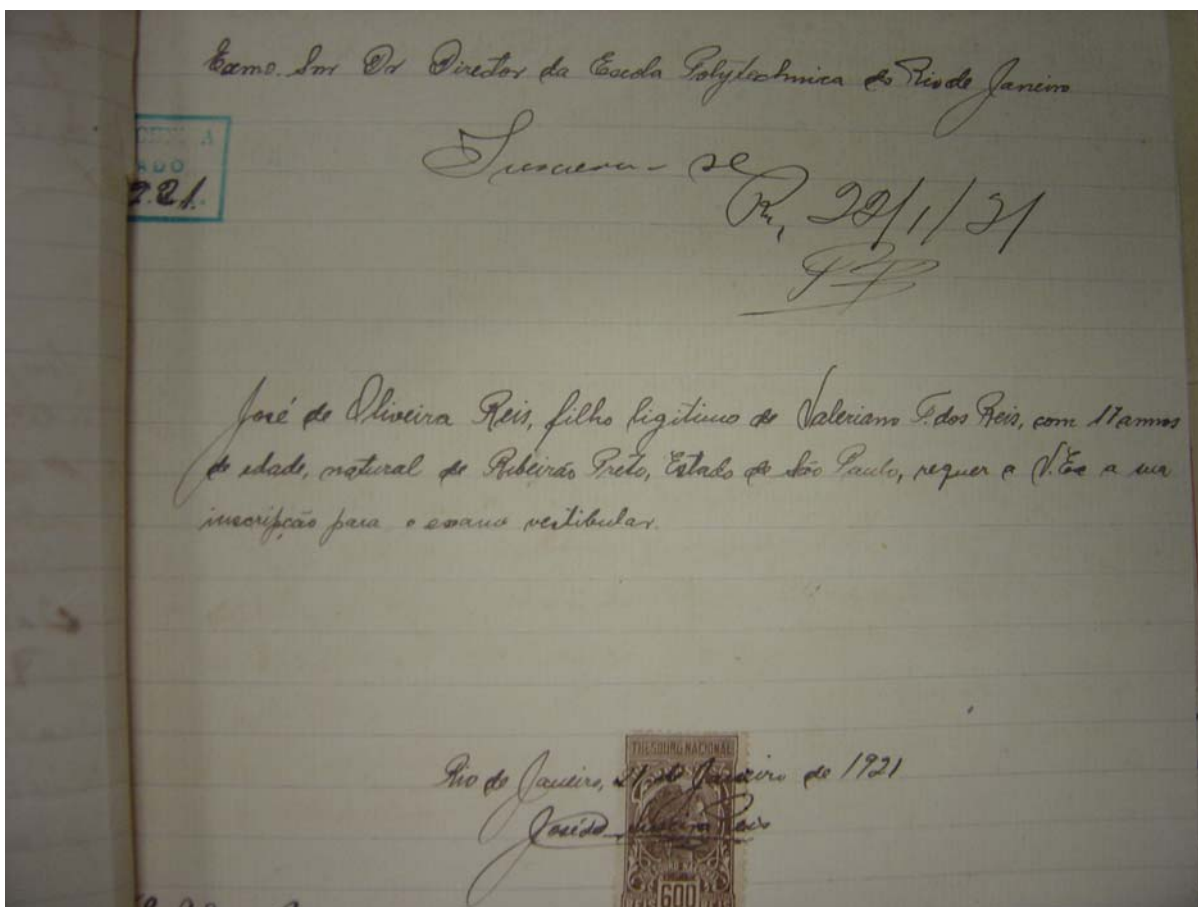
Por outro lado, José de Oliveira Reis não só teceu seus argumentos muito tempo depois, como também não presenciou uma parte importante do acalorado debate que se instaurou na capital federal, no ano de 1926, com o início da gestão Antonio Prado Júnior. Seus argumentos são inerentes ao ofício que o permitiu pensar o Rio de Janeiro não mais pela perspectiva da técnica, das obras de transformações urbanas, que a formação em engenharia lhe forneceu e os cargos que ocupou a partir da década de 1930 lhe propiciou realizar, mas, a partir de 1965, na perspectiva da memória, em parte como que numa narrativa de autocrítica, obviamente selecionada por escolhas interessadas, como as escolhas que qualquer historiador faz, e ele como historiógrafo fez, e que estão presentes em todas as falas produzidas até o ano de 1992²².

Sua inserção profissional na esfera pública carioca, esta sim intimamente vinculada ao discurso técnico, das transformações urbanas ocorreu somente no ano de 1933, após a provação em concurso público para o cargo de Engenheiro da Prefeitura do Distrito Federal, durante a gestão Pedro Ernesto.

No entanto, antes desta inserção profissional como funcionário público, ou seja, entre sua formatura como engenheiro politécnico em 1926 (“*Turma de 25*”, como o próprio José de Oliveira Reis afirma), e até 1928, a cidade do Rio de Janeiro foi apenas uma lembrança dos tempos em que era aluno na Escola Politécnica: período discente iniciado após as tramitações entre o exame vestibular e autorização de matrícula expedida pelo engenheiro e professor Paulo de Frontin²³, respectivamente, 22 de janeiro e 31 de março de 1921.

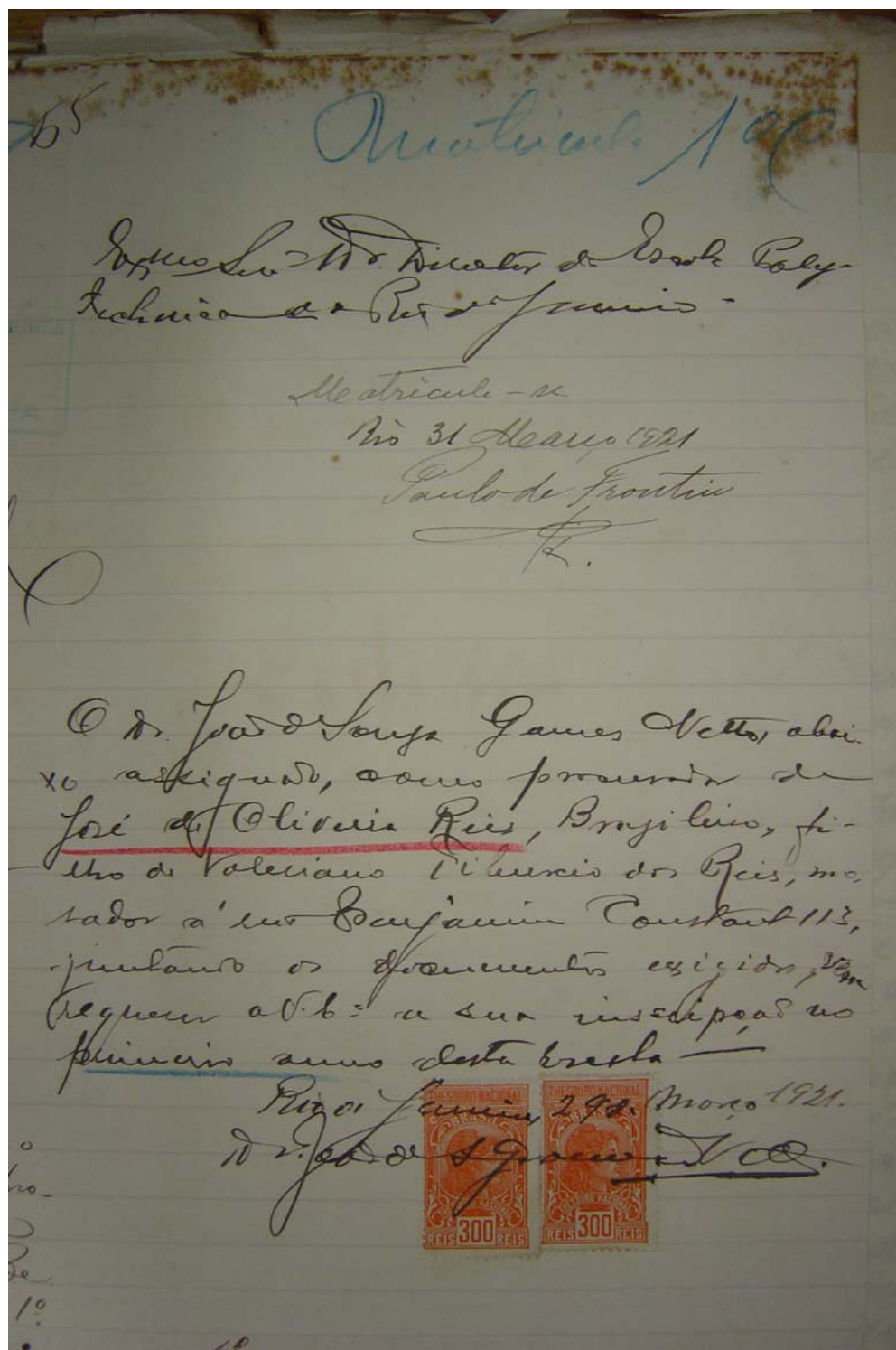
²² Palestra “Evolução Urbana da Cidade do Rio de Janeiro no século XX”, realizada no Fórum Global (ONGs) durante a Conferência Internacional Rio-92.

²³ Engenheiro cuja atuação profissional foi fundamental para as principais transformações urbanas do Rio de Janeiro. Responsável pela abertura da Avenida Central pela Presidência da República de Rodrigues Alves, foi também professor da Escola Politécnica.



Documento solicitando autorização para fazer o exame vestibular na Escola Politécnica do Rio de Janeiro. Documento localizado no Arquivo da Escola Politécnica da UFRJ (AEPUFRJ), Maço nº 18, N. de Ordem 2254. "Exmo. Sr. Director da Escola Polytechnica do Rio de Janeiro, Inscreva-se. Rio, 22/ 1/ 21. José de Oliveira Reis, filho legítimo de Valeriano T. dos Reis, com 17 annos de idade, natural de Ribeirão Preto, Estado de São Paulo, requer a V. Ex. a sua inscripção para o exame vestibular".

A partir de 1926 e até seu retorno definitivo ao Rio de Janeiro em 1928 para atuar na iniciativa privada, sua inserção na Comissão de Obras Novas do Abastecimento de Água de São Paulo coordenada pelo engenheiro Henrique de Novaes, representou a possibilidade de desenvolver importante trabalho de engenharia urbana, sua primeira atividade profissional, talvez sua primeira aproximação com os *problemas urbanos*.



Exmo. Senhor Director da Escola Polytechnica do Rio de Janeiro (matricule-se, Rio 31 de março de 1921 – Paulo de Frontin), O Sr. João de Souza Gomes Netto, abaixo assignado, como procurador de José de Oliveira Reis, Brasileiro, filho de Valeriano Tiburcio dos Reis, morador à rua Benjamin Constant 113, juntando os documentos exigidos, vem requerer a V. Exa. a sua inscrição no primeiro anno desta Escola. Rio de Janeiro, 29 de março de 1921”.

PARTE A . Capítulo 1



1.1 - José de Oliveira Reis entre a engenharia urbana e a Diretoria de Engenharia do Distrito Federal: o urbanista em formação e o urbanismo em institucionalização



Cópia do Edital do Concurso para o Cargo de Engenheiro da Prefeitura do Distrito Federal. Documento reproduzido na Revista Municipal de Engenharia – Edição Especial de Agosto de 1997. Comemoração dos 65 anos da Revista e Homenagem ao Engenheiro José de Oliveira Reis.

No âmbito da estruturação administrativa do Distrito Federal implementada pelo prefeito Pedro Ernesto a partir de setembro de 1931, o concurso para engenheiro municipal não pode ser interpretado como simples regulamentação jurídica da contratação profissional. Avança, nesse sentido, do campo jurídico-administrativo para o campo intelectual, ao determinar a existência de um saber *a priori* como condição de inserção na administração pública. Condição que implicaria

na atuação profissional estruturada em parâmetros teóricos e científicos de um determinado saber erudito que foram apreendidos ao longo da formação nas Escolas Politécnicas. Define também, um processo inicial de especialização das atividades desenvolvidas na administração municipal, na parte relativa às questões urbanas: infra-estrutura de saneamento, sistemas de circulação, transporte, equipamentos urbanos, áreas verdes, entre outras.

Se já na década de 1930 na cidade estava a principal área de atuação dos profissionais que foram selecionados no primeiro concurso público, o saber erudito por eles representado após aquela formação nas Politécnicas era um só: o da engenharia. No entanto, tal aprovação não significou apenas a passagem de um campo de atuação profissional-autônoma com formação superior, para uma categoria jurídico-administrativa de funcionários públicos da prefeitura do Distrito Federal. Eram antes, como mencionado, engenheiros por formação, alguns inclusive com experiências profissionais anteriores, sobretudo em obras de saneamento e abastecimento de água, infra-estrutura, construção civil e ensino. Como profissionais engenheiros, e a partir do 2 de março de 1933, conforme os ACTOS DO SR. INTERVENTOR FEDERAL, como funcionários públicos locados na *Directoria de Engenharia*, poderiam construir um percurso cujos encaminhamentos e direções eram os mais variados e complexos possíveis; muitos percursos decorrentes, inclusive, destas experiências profissionais anteriores ao trabalho público.

No contexto de cada percurso pessoal-profissional, a maioria dos engenheiros aprovados e nomeados direcionou sua atuação conforme os interesses da administração municipal do médico Pedro Ernesto. Uma gestão focada que estava, na implementação de uma política pública educacional e de saúde pública mediante construção de equipamentos urbanos apropriados a estes serviços públicos. Outros, por outro lado, assumiriam uma postura passiva como simples cumpridores de ordens provenientes das instâncias gerenciais, possivelmente interessados na própria burocratização da vida profissional pública, adicionada às vantagens e seguranças que a condição de funcionário público poderia representar.

Não seria incorreto pensar ainda, que alguns desenvolveriam suas atividades conforme as particularidades dos serviços realizados pelos órgãos internos da *Directoria de Engenharia*, ao qual foram incorporados, capacitados que

supostamente estavam pela formação como engenheiros politécnicos. Foram profissionais que aglutinaram informações e experiências ao longo dos anos e das atividades na máquina administrativa pública, para construir uma trajetória profissional que extrapolava a condição pura de funcionário público. Processaram uma alteração nesta própria condição – a de funcionário público - e, através dela, perscrutaram caminhos e saberes que o processo de formação como engenheiro politécnico não lhes permitiu incorporar. Portanto, saberes plausíveis de aproximações-diálogo e fundamentações no bojo do próprio caminho construído como servidores públicos, cuja resultante seria a constituição de um contínuo processo de formação definido no interesse profissional e intelectual de cada um.

Entre aqueles 15 profissionais aprovados e nomeados como engenheiros de 3ª Classe, cuja trajetória profissional seria naquele momento incorporada construída no âmbito da administração pública, como funcionário público, o nome de José de Oliveira Reis constava como terceiro colocado. Titulado *Engenheiro Geographo e Civil pela Escola Politécnica do Rio de Janeiro* no dia 29 de abril de 1926, ele empreenderia, entretanto, um percurso particular na administração pública. A partir e por dentro dela – a administração pública -, sua trajetória profissional estaria associada aos caminhos e debates sobre um saber em processo de construção, legitimação e institucionalização no Brasil, nos anos de 1920 e 1930: o urbanismo.

Não deve, porém, tal consideração excluir a construção por outros profissionais de um percurso análogo ao de José de Oliveira Reis, mas que sua trajetória profissional estaria explicitamente articulada pela relação em contínuo processo de construção, entre sua formação e atuação profissional na Prefeitura do Rio de Janeiro durante 32 anos – entre 1933 e 1965 - e o urbanismo. Portanto, no caso de José de Oliveira Reis é possível pensar não na mudança de área de atuação, o urbanismo, em relação à área de formação, a engenharia, ao longo das décadas de 1930, 1940, 1950 e 1960, mas numa profícua relação entre ambas. Tal relação se funde justamente no e pelo campo jurídico-administrativo de sua inserção profissional, ou seja, a de funcionário público. Todos os seus deslocamentos ocorreram associados a esse eixo central de sua atuação profissional, mesmo que em determinados momentos, distanciado das instituições decisórias que ocupou, e

em alguns casos ajudou a criar, como o Departamento de Urbanismo da Prefeitura do Rio de Janeiro, então Distrito Federal.



Cópia da
Nomeação dos
engenheiros
aprovados no
concurso para o
Cargo de
Engenheiro da
Prefeitura do
Distrito Federal.
Documento
reproduzido da
Revista Municipal
de Engenharia –
Edição Especial de
Agosto de 1997.
Comemoração dos
65 anos da
Revista e
Homenagem ao
Engenheiro José
de Oliveira Reis.

Daquela lista dos 15 profissionais - publicada pela secretaria do concurso no dia 02 de março de 1933, na pessoa da 2ª oficial Sr. Maria de Lourdes de S. Alves -, apenas uma parte consta como nomeado ao cargo de engenheiro de 3ª Classe da *Directoria de Engenharia*, conforme os ACTOS DO SR. INTERVENTOR FEDERAL publicados no mesmo dia: foram eles Arnaldo da Silva Monteiro Junior, Mario de Souza Martins, Armando Carneiro Monteiro, Luiz Onofre Pinheiro Guedes, Paulo Pinheiro Guedes, José de Oliveira Reis e Raymundo Barbosa de Carvalho Neto.

Particularmente José de Oliveira Reis teve sua inserção pública pela 3ª *Divisão da 5ª Subdiretoria da Directoria Geral de Engenharia*, como engenheiro ajudante, e num momento em que, se por um lado foi caracterizado pela diminuição dos debates sobre urbanismo que o Plano elaborado por Alfred Agache havia anteriormente promovido, por outro, significou a reestruturação administrativa da

prefeitura do Distrito Federal. Como mencionado, a administração municipal do médico Pedro Ernesto focou sua gestão na implementação de uma política pública educacional e de saúde pública.

Segundo Lucia Silva,

“dentro da prefeitura, pouca coisa aconteceu para a consolidação do urbanismo, mas a reforma administrativa da gestão Pedro Ernesto permitiria que a gestão seguinte confirmasse a vocação dos técnicos enquanto portadores de uma razão científica capaz de cuidar de todos os problemas da cidade” (SILVA, 2003: 107).

Trata-se de uma reestruturação decisiva para a conformação organizacional da Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro durante todo o Estado Novo, assim como do Departamento de Urbanismo – que também foi inicialmente chefiado por José de Oliveira Reis – instituído no processo de redemocratização com o final do governo Getúlio Vargas. Existiu, entretanto, até a gestão Pedro Ernesto (1931-1936) ¹, uma alternância no movimento favorável à institucionalização do urbanismo na prefeitura, conjuntamente com a estruturação administrativa para a prática do urbanismo realizada por profissionais que já integravam o quadro administrativo municipal.

Retrocedendo à gestão Antônio Prado Júnior (1926-1930), quando ocorreu a contratação de Alfred Agache para a realização do *Plano de Remodelação, Extensão e Embelezamento do Rio de Janeiro*, constata-se que tal movimento deslocou-se mais favoravelmente para os debates sobre a importância do urbanismo e a necessidade de planos urbanos para as cidades. Não se desencadeou nesse período o processo de estruturação de um órgão de urbanismo, com alocação de profissionais capacitados para o trabalho com a “nova ciência” – o urbanismo -, como diria Armando de Godoy. Aliás, na opinião de Armando de Godoy sobre a gestão Prado Júnior, perderam-se oportunidades importantes de formação de um quadro profissional no âmbito da própria prefeitura para trabalhar com urbanismo, particularmente quando da contratação da empresa *Air-Craft Corporation*.

Por outro lado – e aqui um aspecto positivo dos anos entre 1926 e 1930 -, independentemente de polêmicas ocorridas entre profissionais e entidades como

¹ Pedro Ernesto administrou a cidade do Rio de Janeiro entre o dia 30 de setembro de 1931 e 3 de abril de 1936.

Rotary Club, pela contratação de um profissional estrangeiro, ou ainda, a não criação de uma estrutura administrativa de urbanismo, instaurou-se intensamente o debate urbanístico durante a gestão Prado Júnior. O próprio Alfred Agache, em suas conferências iniciais, tanto no Rio de Janeiro como em outras cidades brasileiras, propiciava a conformação do debate entre profissionais, que em certo sentido se propagava inclusive até a população, através dos noticiários publicados na imprensa.

Ainda que não se tenha criado oficialmente qualquer instância administrativa de urbanismo até outubro de 1930 – momento de elaboração e entrega por Alfred Agache do Plano para a capital federal, assim como da passagem de Le Corbusier pela cidade -, é inquestionável a importância dessa gestão e do período como um todo na construção de uma “cultura de urbanismo” entre os profissionais. Construção fundamental na intensificação daquele movimento inicial direcionado para a estruturação dos setores de urbanismo na administração municipal, resultando posteriormente na criação de instâncias administrativas específicas às questões urbanísticas – inicialmente a Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro em 1937, posteriormente o Departamento de Urbanismo em 1945. Tanto que, a revolução em 1930 e o conseqüente encerramento da administração Prado Júnior em outubro deste ano, não representaram o abandono das discussões sobre urbanismo, nem mesmo do próprio plano desenvolvido pelo urbanista francês, sendo inclusive oficializado mediante ato oficial da prefeitura municipal em maio de 1932.

Entre as três administrações municipais do Distrito Federal que sucederam Antonio Prado Júnior (1926-1930) até a eclosão do Estado Novo - e a definição de Henrique Dodsworth para prefeito a partir do dia 3 de julho de 1937 -, a segunda, a do médico Pedro Ernesto, promoveu definitivamente aquela inversão do movimento para o lado administrativo. Não significaria, entretanto, a negação do Plano elaborado por Alfred Agache, mas, pelo eixo analítico de Armando de Godoy, paradoxalmente, a oficialização e abandono do plano, focando sua gestão na construção de escolas e hospitais públicos. Segundo o próprio Armando de Godoy,

“ao Dr. Pedro Ernesto também se deve a oficialização dos linhas gerais do Plano Agache. Estou certo que S. Ex. foi levado a isso pela influência do Capitão Delso da Fonseca, seu primeiro Diretor de Obras. Apesar de se

tratar de um ato de grande alcance para a nossa capital, apenas três pessoas assistiram S. Ex. assinar no momento a lei referente ao plano Agache. Essas três pessoas fomos o Dr. Amaral Peixoto, o Capitão Delso da Fonseca e eu (...) o ambiente da assinatura do decreto foi como o prenúncio de sua falência. O Plano Agache foi apenas oficializado no papel, tendo sido posto de lado em relação a soluções belíssimas, tanto pelo governo municipal quanto pelo governo federal.

A solução referente à Central do Brasil, que se impôs à aprovação de técnicos conhecedores do assunto, não foi respeitada pelo Governo Federal, acontecendo o mesmo com as indicações do Plano Agache com relação ao centro cívico, a Universidade e ao Aeroporto, cuja colocação foi um golpe tremendo no plano em apreço.

Logo que o Capitão Delso da Fonseca deixou a Prefeitura, a lei que oficializou o Plano Agache passou a ser letra morta” (GODOY, 1943: 328-330).

José de Oliveira Reis, seria ainda mais incisivo na crítica ao prefeito Pedro Ernesto (1931-1936), pois afirmaria – como constam naqueles trabalhos de historiógrafo do Rio de Janeiro, especialmente no primeiro, em 1965 - que nesta *“Administração (a administração Pedro Ernesto) foi revogado o Plano Agache, aceito e aprovado pelo seu antecessor”* (REIS, 1965: 147). No entanto, ainda que Armando de Godoy tenha apontado para o fim do processo de discussão sobre o plano, revelaria a ocorrência da oficialização, tendo ele próprio participado da assinatura do ato pelo prefeito Pedro Ernesto.

Adolfo Bergamini, interventor na prefeitura do Distrito Federal (1930-1931) após a revolução, cuja gestão tivera início no dia 25 de outubro de 1930, foi o primeiro sucessor de Antonio Prado Júnior. Em sua gestão mantiveram-se as discussões sobre o Plano Agache, mesmo sendo o próprio Bergamini totalmente contrário à contratação de profissional estrangeiro. E novamente é Armando de Godoy quem estava presente no ato de condenação, realizado por Adolfo Bergamini, sobre a contratação do profissional Alfred Agache. Segundo as palavras de Armando de Godoy,

“algumas pessoas que acompanhavam o interventor por ocasião da visita ao escritório do Plano de Remodelação da Cidade, em face das plantas gráficas, maquetes e perspectivas referentes ao plano, manifestaram repulsa ao belo esforço da administração que a revolução viera interromper. As palavras pronunciadas pelo Dr. Bergamini foram de condenação à preferência dada a um profissional estrangeiro” (GODOY, 1943: 326).

Tal condenação não impediu Armando de Godoy de defender o plano elaborado por Alfred Agache, de quem sempre foi um dos principais interlocutores e responsável direto pela contratação. Não se absteve, por conveniência profissional, em expor segundo suas referências e convicções, quão importante seria para a cidade do Rio de Janeiro, o *Plano de Remodelação, Extensão e Embelezamento*, mesmo que supostamente contrariando Adolfo Bergamini. Se o principal objetivo do engenheiro, em seu discurso de defesa do plano de Alfred Agache, era demonstrar ao político que aquele esforço precisaria ter continuidade, até surpreendentemente, o resultado foi o aceite por parte de Adolfo Bergamini das suas considerações. Armando Godoy, sustentava uma conduta do administrador público que se revela superior em relação a outros prefeitos, que não aceitam qualquer tipo de oposição às suas idéias, sobretudo quando questionadas por um profissional do segundo ou terceiro escalão da estrutura administrativa.

Armando de Godoy deslocou o seu discurso para o plano em si, em suas qualidades e na importância que aquele trabalho de urbanismo representaria para o crescimento da cidade do Rio de Janeiro, evitando, dessa forma, polêmicas maiores com o prefeito, caso a defesa se respaldasse na pessoa do urbanista Alfred Agache – por quem o prefeito mantinha oposição à contratação. Uma estratégia diferente da utilizada pelo próprio Armando de Godoy à época do prefeito Antonio Prado Júnior, quando, entre as principais justificativas, os argumentos recaíram sobre o profissional Alfred Agache, reconhecido profissionalmente pelos diversos planos urbanísticos elaborados (Godoy, 1943). O aceite de Adolfo Bergamini foi um fato que produziu o reconhecimento, por parte de Armando de Godoy, em relação àquele que supostamente entendeu suas justificativas técnicas, no interesse claro que tinha, para continuar os estudos e proposições existentes no plano entregue em 1930. Tanto que a criação de uma Comissão do Plano da Cidade pelo prefeito Adolfo Bergamini, cujo objetivo era oferecer um parecer sobre tais proposições do plano, representou o ápice desse reconhecimento propagado por Armando de Godoy sobre a gestão do primeiro interventor pós-revolução, pronunciando-se assim sobre ela:

“A referida Comissão foi composta, com exceção da minha pessoa, de elementos técnicos e intelectuais de valor desta Capital. Em seus pareceres e trabalhos, a Comissão sempre se viu acatada e considerada pelo primeiro interventor no Rio. Compunham a Comissão as seguintes pessoas: Drs. José Mariano Filho, seu brilhante relator, Arquimedes

Memória, Henrique de Novaes, Raul Pederneiras, Ângelo Bhruns e Lúcio Costa, bem como minha humilde pessoa. Fui presidente da referida Comissão, podendo atestar o seu elevado ponto de vista, o amor à cidade e a imparcialidade com que sempre encarou as questões, que lhe foram submetidas. Trabalhou muitos meses sem a menor remuneração e só se demitiu, quando sentiu que o plano diretor começava a ser desprezado e diminuído o seu prestígio junto ao Dr. Pedro Ernesto. A referida Comissão fez uma larga propaganda dos princípios do urbanismo, recorrendo a palestras pelo rádio, artigos e entrevistas nos jornais e revistas” (GODOY, 1943: 327).

Entretanto, a declarada euforia com a criação e os trabalhos da Comissão, cujos pareceres poderiam significar resultados importantes para a legitimação do urbanismo no Rio de Janeiro, assim como para a efetivação do Plano de Alfred Agache foi rapidamente abolida. O curto período administrativo de Adolfo Bergamini (outubro de 1930 a setembro de 1931), menor que um ano, seguida da nomeação de Pedro Ernesto para prefeito ainda em 1931, resultou na rápida mudança das deliberações e encaminhamentos do poder público municipal. Significou também o esfacelamento da Comissão, assim como o abandono do Plano elaborado pelo urbanista francês.

As profundas alterações no direcionamento das políticas públicas empreendidas por Pedro Ernesto, a partir de setembro de 1931, foram também responsáveis pela solicitação de demissão, por parte de Armando de Godoy, da Divisão de Urbanismo. No entanto, não deixou de tecer críticas duras aos que ele chamou de “colegas”, que *“não obstante os conhecimentos e ilustração que possuem, ainda não aceitaram os planos diretores”* na coordenação dos serviços urbanos (GODOY, 1943, p.330). Tais críticas foram apresentadas e corroboradas por José de Octacílio de Saboya Ribeiro, engenheiro da 5ª Divisão da Inspetoria de Águas e Esgotos:

“apesar do pouco prestígio que a engenharia municipal vem dando ao chamado Plano Agache o certo é que poucos se atrevem a alterar-lhe a estrutura, e quando o fazem quase sempre incidem em erros”.²

A observação de Saboya Ribeiro aponta ainda para outra questão importante, até por contradizer a versão de José de Oliveira Reis quando afirmou em 1965,

² “Urbanização da Bahia de Botafogo – Plano Diretor e Recomposições Parciais”. Artigo publicado pelo engenheiro José Octacílio de Saboya Ribeiro na Revista do Clube de Engenharia, novembro de 1934: 139-141.

como mencionado, ter sido o Plano Agache revogado. Assim como Armando de Godoy, Saboya Ribeiro trabalhou com a oficialização de Plano, que em verdade, foi renegado e não revogado. Uma versão corroborada também pelo engenheiro F. V. de Miranda Carvalho, em artigo publicado na Revista do Clube de Engenharia no ano de 1934. Neste artigo, Miranda Carvalho apresenta o decreto de aprovação em plena gestão do prefeito Pedro Ernesto: *“plano aprovado pelo decreto 3.873 de 10 de maio de 1932”*.³

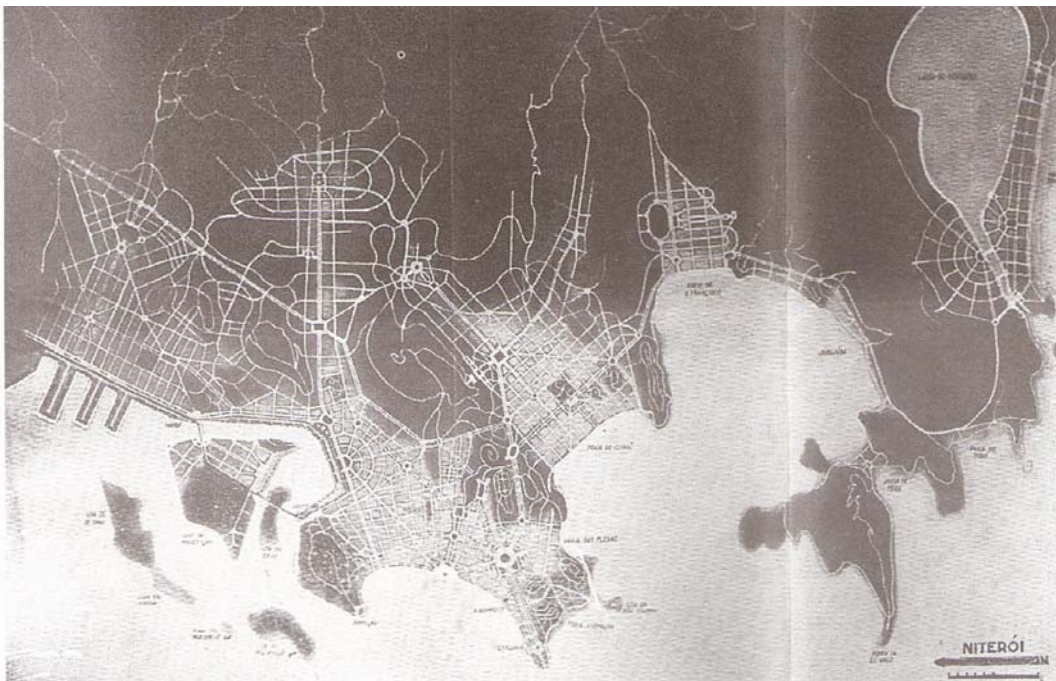
Na prática, a aprovação realmente não significou a possibilidade de continuação das discussões das propostas para a cidade do Rio de Janeiro, provocando a nulidade da própria Comissão criada pelo prefeito Bergamini (1930-1931). Afirmar, como o fez José de Oliveira Reis em seu primeiro trabalho como historiógrafo, que o plano foi revogado, indica ou um erro interpretativo, ou impossibilidade de acesso ao decreto – o que é muito pouco provável –, ou ainda a transferência da responsabilidade para si sobre os eventuais acertos, por (re)colocar o Plano de Alfred Agache novamente em discussão à época de sua gestão como Chefe da Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro, já durante a administração municipal de Henrique Dodsworth (1937-1945).

O que se verifica, pela revogação ou não, é a manutenção das discussões sem efetiva aprovação durante a gestão Adolfo Bergamini (1930-1931), e a aprovação seguida de total desinteresse pelo plano, na gestão Pedro Ernesto (1931-1936). Paradoxo caracterizado por uma diferença de orientação nas políticas públicas associadas a uma diferença no tempo de gestão de cada um dos dois interventores, com conseqüências também diversas ao urbanismo. Tão pouco tempo de gestão para o Interventor Adolfo Bergamini, menor que um ano de mandato em tempos iniciais pós-revolução, não obstante o fato de ser correligionário de Getúlio Vargas, não implicou na paralisação dos debates entre

³ “Aeroporto do Rio de Janeiro”. Conferência realizada no Club de Engenharia, pelo engenheiro F. V. de Miranda Carvalho. Publicada na Revista do Club de Engenharia. Novembro de 1934, p.135136. Aliás, a polêmica do projeto do Aeroporto Santos Dumont, projetado pelo Engenheiro Henrique de Novaes, segundo informação de Saboya Ribeiro - ver referência em nota precedente -, está centrada na localização entre Mangueiras, como proposto por Alfred Agache, ou na Ponta do Calabouço como estava se propondo à revelia do Plano. Vários engenheiros associados do Clube de Engenharia entraram no debate, publicando artigos ou realizando conferência: Octacílio Saboya Ribeiro, Carvalho Miranda, José Franco Henriques, Maurício Joppert, César Grillo. As críticas passavam por argumentos que apontavam desde a própria negação da área apresentada pelo Plano Agache, que estava aprovado, por questões relativas ao zoneamento, aos problemas ambientais-acústicos e de uso e ocupação do solo, proximidade com a área central e/ou outros sistemas de transporte como os trens.

profissionais interessados nas questões urbanas e o urbanismo, especialmente aqueles que atuaram como membros da Comissão do Plano criada em 1931.

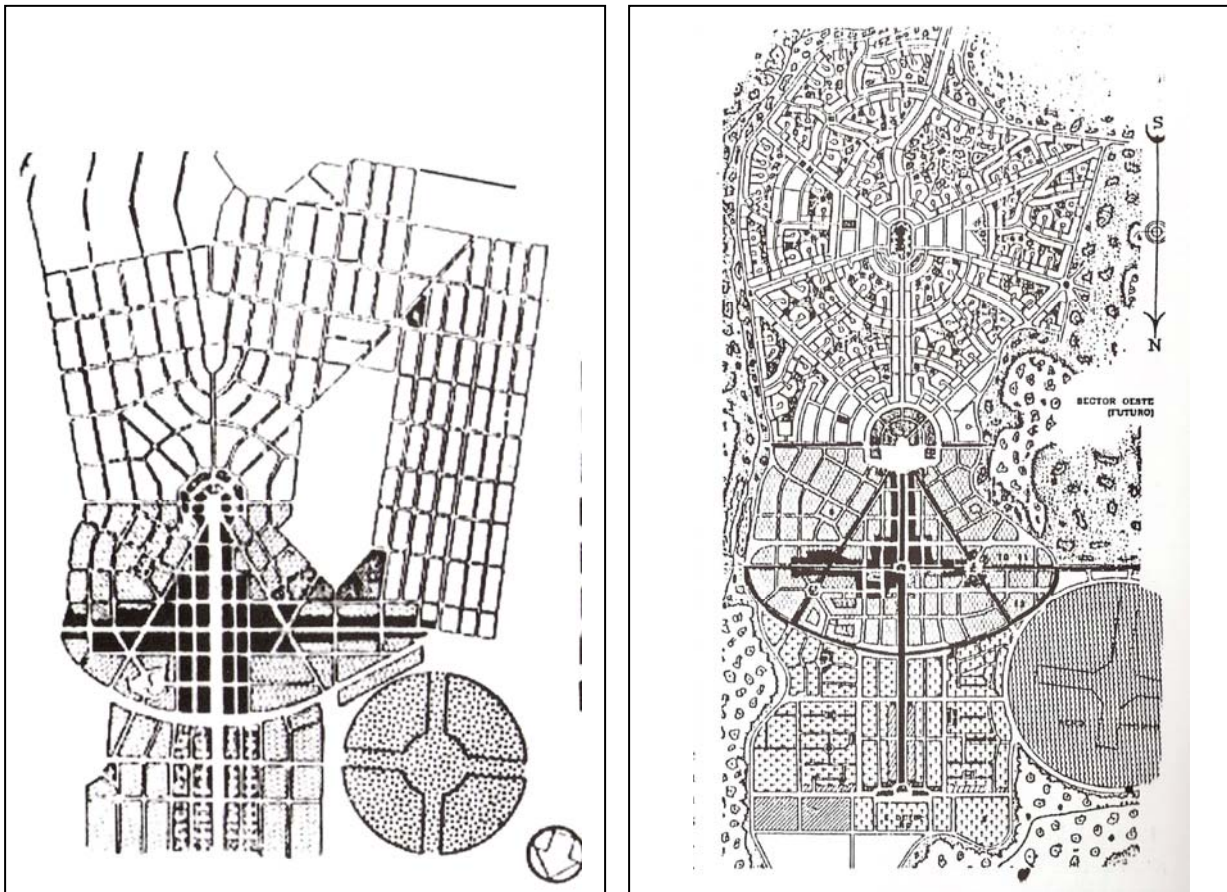
Esse debate não estava mais restrito aos membros da Comissão e profissionais da administração pública, pois, neste mesmo ano, Lúcio Costa implementaria a cadeira de Urbanismo na Escola Nacional de Belas Artes (ENBA) - movimento que implicou na primeira grande mudança da estrutura curricular da ENBA. Era fato significativo não só para a ampliação das instâncias de discussão sobre urbanismo na cidade do Rio de Janeiro, mas, igualmente por não ter sido processado na própria Escola Politécnica do Rio de Janeiro, mediante estruturação curricular do curso de engenharia. Neste movimento de mudança e ampliação, profissionais importantes para o debate urbanístico brasileiro atuaram na ENBA, especialmente Atílio Correia Lima na cadeira de urbanismo, após diplomar-se no curso de Urbanismo do Instituto de Urbanismo da Universidade de Paris, no ano de 1930, com a tese *Aménagement et extension de la Ville de Niterói*, sob a orientação de Henri Proust.⁴



Estudo de Atílio Correia Lima para a cidade de Niterói. *Aménagement et extension de la Ville de Niterói*. Documento reproduzido no livro *Urbanismo no Brasil, 1895-1965*.

⁴ O trabalho de Atílio Correia Lima foi publicado no ano de 1932 pelo próprio Institut d'Urbanisme de Paris, com o título *Avant Projet d'Amenagement et extension de la ville de Niterói au Brésil*.

Diferente do tempo reduzido da gestão do prefeito Adolfo Bergamini (1930-1931), o médico Pedro Ernesto governou a cidade do Rio de Janeiro por quatro anos e sete meses. Portanto, um tempo longo para a implementação de políticas públicas que desconsideraram as questões urbanísticas e o plano elaborado por Alfred Agache. O desmantelamento de toda uma conjuntura de debates urbanísticos criada entre a administração Prado Júnior e Adolfo Bergamini, efetivou-se ao longo da gestão do prefeito Pedro Ernesto: urbanismo não foi uma prioridade desta gestão municipal. Neste contexto, todos os fatos convergiram para a saída de Armando de Godoy da estrutura administrativa municipal do Rio de Janeiro. Godoy deslocaria seus interesses para outra importante experiência urbanística brasileira: Goiânia.



À esquerda: desenho do anteprojeto do Plano Piloto de Goiânia, proposto por Atílio Correia Lima em 1933-1935. À direita: Plano definitivo do núcleo inicial de Goiânia, proposto pela Firma Coimbra Bueno & Cia. Ltda., em 1938. Segundo Célia Manso, “*não resta dúvida, portanto, que Godoy contribuiu decisivamente para as alterações procedidas na planta do Setor Central da cidade proposta por Atílio Corrêa Lima e que, de diversas maneiras, colaborou para o estabelecimento das linhas básicas do plano geral esboçado para Goiânia pela firma Coimbra Bueno* (Manso, 2001, p.221-222.). Imagens reproduzidas em Manso (2001).

Seu pedido de demissão da Divisão de Urbanismo esteve, nesse sentido, não somente vinculado ao direcionamento das políticas públicas da gestão Pedro Ernesto, aliando-se também ao convite que lhe foi feito pelo Interventor em Goiás, Pedro Ludovico Teixeira, para a realização de um parecer sobre a escolha do sítio para construção da Capital Goiânia.



Frontispício da Revista da Directoria de Engenharia, Anno I, Número 1, julho de 1932. Documento reproduzido na Revista Municipal de Engenharia – Edição Especial de Agosto de 1997. Comemoração dos 65 anos da Revista e Homenagem ao Engenheiro José de Oliveira Reis.

Sua presença no longo processo de estruturação administrativa municipal do Rio de Janeiro esteve, assim, limitado aos anos iniciais da gestão Pedro Ernesto. Não participou nem mesmo da criação da *Revista da Directoria de Engenharia*, mais tarde *Revista Municipal de Engenharia*, cuja responsabilidade editorial a partir de

1978 ficou sob José de Oliveira Reis - até o ano de 1994, quando editou número especial da Revista em homenagem ao centenário de Edison Passos.⁵

No bojo deste processo de estruturação administrativa da prefeitura do Rio de Janeiro, iniciada em setembro de 1931, aquele concurso realizado para o cargo de engenheiro municipal, no qual José de Oliveira Reis figurava entre os aprovados e nomeados, é outra peça importante. Este foi o primeiro concurso público para o provimento de cargos técnicos na estrutura municipal, aglutinando na *Directoria Geral de Engenharia*⁶ profissionais recém formados, como José de Oliveira Reis e colegas de Turma de 1925 da Escola Politécnica (entre eles Raymundo Barbosa de Carvalho Neto) a profissionais com vasta experiência, como Henrique de Novaes e Armando de Godoy.

Foi um importante e inicial período, portanto, da construção da trajetória profissional de José de Oliveira Reis como urbanista na administração pública, pela própria mudança do ambiente de trabalho que tinha exercido nos anos anteriores ao concurso. Da mesma forma, pela proximidade com profissionais interessados nas questões urbanísticas, e que foram referências fundamentais nesta sua trajetória. E não só por sua inserção no ambiente administrativo municipal da engenharia, mas, também, em entidades atuantes nos debates sobre as mais diversas problemáticas da época, como foram o Clube de Engenharia e o Centro Carioca. A própria ata do Clube de Engenharia fornece um indicativo da aproximação de José de Oliveira Reis com outros profissionais engenheiros, distintos daqueles que se formaram também na Turma de 25. Entre eles, Henrique de Novaes, com importante atuação nas

⁵ A Revista da Directoria de Engenharia foi criada pela Prefeitura do Distrito Federal em 30 de janeiro de 1932, através do Decreto 3.759, com o primeiro número lançado em julho de 1932. Seu corpo editorial para o primeiro número foi assim organizado: Redator-Chefe Prof. Everardo Backheuse; Gerente Eng. Manoel Santos Dias; Secretário Eng. Carmem Velasco Portinho. Sobre a participação de Armando de Godoy na criação da Revista, em todas as referências, sua influência foi fundamental. Em alguns casos ele não esteve presente, em outros chegou a ocupar o cargo de Diretor da Revista. Esta última opção consta do editorial do número comemorativo de 65 anos de existência da Revista Municipal de Engenharia, que foi lançado em agosto de 1997. Foi também uma edição comemorativa em homenagem ao Engenheiro José de Oliveira Reis, quando publicado na íntegra seu último livro: "História Urbanística do Rio de Janeiro". Para o próprio Oliveira Reis a Revista Municipal de Engenharia foi criada sob a orientação do Diretor de Engenharia à época, Capitão Delso Mendes da Fonseca, não fazendo nenhuma referência ao engenheiro Armando de Godoy (REIS, 1965: p.147). Para Lucia Silva os técnicos alocados na Directoria de Engenharia criaram, sob a inspiração de Godoy, a Revista da Directoria, sem uma menção direta da sua ação no lançamento do periódico (SILVA, 2003, p.107).

⁶ Segundo Lucia Silva, "com a instauração da Câmara Municipal, Pedro Ernesto pôde fazer a reforma administrativa pretendida pelos outros governos. Com o decreto 29 de 19/2 de 1935 do Executivo - ratificado em maio de 1935 pela Câmara -, a prefeitura foi totalmente reorganizada" (SILVA, op.cit. p.106). A Directoria Geral de Engenharia foi criada por essa reestruturação.

áreas de saneamento e abastecimento de água de cidades brasileiras, ou ainda, Edison Passos, que foi Secretario Municipal de Viação e Obras Públicas durante o período de chefia por José de Oliveira Reis, da Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro a partir de 1937.

359
CLUB DE ENGENHARIA
PROPOSTA PARA ADMISSÃO DE SOCIO

O Illm. Sr. José Oliveira Reis
cidadão Brasileiro natural de São Carlos - Est. S. Paulo
30 annos de idade, ⁽³⁾ Engenheiro Civil - Inf. Mte. Prefeitura P. T. deseja ser
admitido na qualidade de socio do CLUB DE ENGENHARIA;
abaixo assignado o recommenda e propõe como pessoa digna de pertencer a esta Associação,
nesta as seguintes informações:

O proposto reside actualmente a Rua Tavares Bastos 4 - Catete
- Engenheiro da Comissão de Obras Novas, do Abastecimento de Agua da
Cidade de São Paulo - sob chefia do Inf. Henrique de Novais
- Engenheiro da Empresa de Engenharia Empreiteira - sob chefia do Inf. The-
odoros de Freitas
- Engenheiro Socio da Fimac, Barroca, Rio de Janeiro, com serviços de
Construção civil no Instituto Federal e empreiteira das Obras de Sanita-
mento do Estado do Rio de Janeiro; empreiteira de serviços de saneamento
no Instituto Federal - serviços topograficos no Estado de São Paulo
- Engenheiro por Concurso da Directoria Geral de Engenharia da
Prefeitura do Instituto Federal - Inf. Adjuncto em 3.º Divisão de 5.º Subdivisão
- Assistente tecnico da cadeira de Hidraulica da Escola Politec-
nica do Rio de Janeiro, do curso equiparado do Rio de Janeiro
Dr. Carvalho Netto
- Eng.º geographo e civil pela Esc. Polytechnica do Rio de Janeiro,
turma de 1926

Rio de Janeiro, 3 de Abril de 1934
Luiz Santos Reis
SOCIO DO CLUB

Club de Engenharia – Proposta para Admissão de José de Oliveira Reis como Sócio do Clube. Fonte: Biblioteca do Clube de Engenharia. Transcrição do Currículo na próxima nota de rodapé.

Ambos engenheiros - Henrique de Novaes e Edison Passos - tiveram participação decisiva, pela indicação e apoio, conforme regras estatutárias do *Club de Engenharia*, a José de Oliveira Reis como novo associado, cuja aprovação ocorreu em sessão do dia 20 de abril de 1934.⁷ Sua entrada no Club pode ser interpretado, como a consolidação de dois instantes particulares e relacionados àquele momento da trajetória profissional de José de Oliveira Reis: um, caracterizado pela entrada no poder público municipal mediante explicitação em concurso dos conhecimentos adquiridos na área da engenharia; outro, pela entrada dentro de uma instância representacional de debates técnicos e políticos (o Clube de Engenharia) , mediante reconhecimento sócio-profissional de colegas engenheiros já integrados às duas.

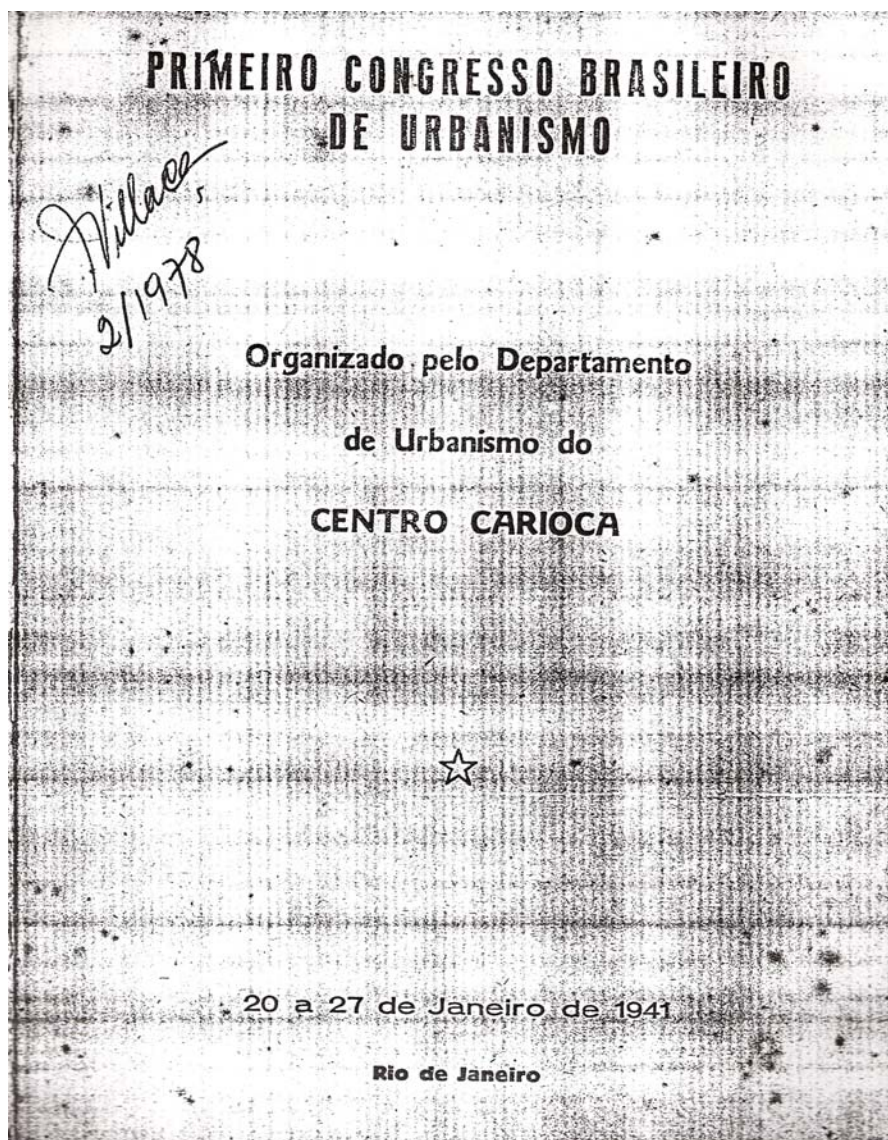
Outra entidade importante foi o Centro Carioca, e com representatividade na capital federal. Fundado em 1917, o Centro não direcionou seu foco inicial de atuação para os problemas urbanos, abordando todo tipo de assunto considerado relevante para a sociedade. A ampliação de sua esfera de atuação ocorreu somente na década de 1930, e início da década de 1940, exemplificado na realização do / *Congresso Brasileiro de Urbanismo* no ano de 1941, aglutinando vários profissionais interessados nas questões urbanísticas. Entre eles estava o próprio José de Oliveira Reis, que esteve na organização do Congresso, atuando na função de “Vogal” e como presidente da 7ª Comissão, denominada de “Exposição de Urbanismo”.

Segundo Lucia Silva,

“o Centro Carioca procurou agir no Legislativo, através de relatórios técnicos sobre os assuntos nos quais queria influenciar (...) Fazendo relatórios sobre os problemas da cidade, e levando-os aos vereadores da Câmara Municipal, o Centro Carioca começava a tornar-se influente. Ao longo dos anos 1930, manteve essa estratégia, mas procurou atrair para seus quadros, mediante a criação do Departamento de Urbanismo, em 1937, os principais profissionais que discutiam o urbanismo (tais como J.

⁷ Transcrição do currículo apresentado na Ata de Admissão: “O proposto reside atualmente na Rua Tavares Bastos 4 – Catete. Ex engenheiro da Comissão de Obras Novas do Abastecimento de Água da cidade de São Paulo – sob a chefia do Eng. Henrique de Novaes; Ex-engenheiro da Empresa Engenheiros Empreiteiros; Ex-engenheiro sócio da Firma Barbosa, Reis Cia. Ltda. com serviços de construção civil no Distrito Federal e empreiteiros de Obras de Saneamento no Estado do Rio de Janeiro; empreiteiro de Serviços de Saneamento no Distrito Federal – Serviços Topográficos no Estado de São Paulo; Engenheiro por Concurso da Directoria Geral de Engenharia da Prefeitura do Distrito Federal – engenheiro ajudante da 3ª. Divisão da 5ª. Sub-diretoria; Assistente técnico da Cadeira de Hidráulica da Escola Politécnica do Rio de Janeiro do curso equiparado do Livre Docente Dr. Carvalho Neto; Eng. Geographo e Civil pela Escola Polytechnica do Rio de Janeiro, Turma de 1925”.

de Oliveira Reis, F. Batista de Oliveira, Godoy e Mário de Souza Martins)”
(SILVA, 2003: 114-115).



Frontispício dos Anais do I Congresso Brasileiro de Urbanismo. Documento gentilmente cedido pela Profa. Dra. Maria Cristina Leme da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo.

É neste contexto da década de 30, situado entre o trabalho na administração municipal e a participação em entidades sociais e profissionais que José de Oliveira Reis incorpora informações, aproxima interesses no debate sobre os problemas urbanos, delineia seu pensamento sobre o próprio urbanismo como saber técnico. Em sua perspectiva analítica estaria esse saber distanciando das questões políticas? Ou podemos pensar tal distanciamento como uma estratégia discursiva?

Nesta mesma década José de Oliveira Reis publica seus primeiros artigos, inicialmente caracterizados pelos problemas técnico-construtivos com estudos sobre as *Pedreiras do Distrito Federal* (1934), a *Drenagem do Aeroporto Santos Dumont* (1938) ou *Diagramas Hidrológicos* (1937), assim como assume em 1937, já totalmente voltado para as questões do urbanismo e das cidades, a Chefia da Comissão do Plano da Cidade, criada pelo Decreto nº 6092 de 8 de novembro de 1937.

O ambiente profissional da engenharia no Rio de Janeiro, especialmente durante a década de 1930, foi intenso e concatenou profissionais como Armando de Godoy, Henrique de Novaes, Ângelo Bruhns, Lúcio Costa, Archimedes Memória, Francisco Baptista de Oliveira, José Octacílio Saboy Ribeiro, o próprio José de Oliveira Reis, Carmem Portinho – também formada como José de Oliveira Reis na Turma de 25 da Escola Politécnica-, Edison Passos, Paulo de Frontin, Atílio Correia Lima entre muitos outros, cujos interesses pelas cidades, seu crescimento e desenvolvimento, colaboram para a consolidação do urbanismo no Brasil. Outras municipalidades também aglutinavam profissionais referenciais na legitimação do urbanismo em *terra brasilis*, como Anhaia Mello - que 1929 publicara o importante texto *Problemas de Urbanismo* -, Prestes Maia e João d'Ulhoa Cintra, todos três ligados à cidade de São Paulo.

O grande interesse pelo debate urbanístico desse conjunto de profissionais que atuavam no Rio de Janeiro, não foi, assim, prejudicado pela administração Pedro Ernesto, e pelo direcionamento em sua gestão para os já referidos problemas da educação e saúde. Tal administração não representou, portanto, impedimento para que esse conjunto importante de engenheiros se mantivesse articulados por meio de estudos sobre o urbanismo. Para tal articulação outros canais foram criados, como a participação dos profissionais nas mencionadas entidades (Clube de Engenharia e Centro Carioca), nos congressos e nas revistas especializadas, como o caso do nº 1 da Revista da Directoria de Engenharia do Rio de Janeiro, de 1932, ao publicar o artigo "*Considerações sobre urbanismo*", do engenheiro João Augusto Penido.

Da mesma forma que esses canais de debate, a possibilidade de executar trabalhos e conferências em outras localidades, que não o Rio de Janeiro, também

contribuiu para a continuidade da discussão. Foi o caso do *Plano de Abastecimento de Água de Juiz de Fora* realizado pelo engenheiro Henrique de Novaes, ou as conferências de Armando de Godoy, tanto em Juiz de Fora, em 1935, sobre “*As conseqüências sociaes e econômicas dos princípios do urbanismo*”, ou ainda, na cidade de São Paulo, para a Sociedade dos Amigos da Cidade, cuja abordagem percorreu “*Algumas transformações e conquistas urbanas do Rio de Janeiro através de diferentes governos*”, realizada no ano de 1936. Ou seja, se administrativamente as questões urbanísticas foram esquecidas, profissionalmente, pelos engenheiros, os debates se mantiveram em canais diversos.

Findada a gestão do médico Pedro Ernesto em abril de 1936, o cargo de prefeito foi ocupado pelo Cônego Olímpio de Melo. Uma administração também com curta duração, mas, responsável pela criação e aprovação de um importante documento para a cidade do Rio de Janeiro: o Código de Obras do Distrito Federal, denominado *Decreto 6000*, assinado no último dia do seu governo, em julho de 1937. Outro documento reforça e aponta para uma eventual retomada dos debates sobre os problemas urbanos e o urbanismo no âmbito da estrutura administrativa pública, abandonados na gestão Pedro Ernesto (1931-1936): denominado de “*Caixa para Financiamento da Execução do Plano de Transformação e Extensão da Cidade*”, tal documento é importante – na perspectiva de interesse deste trabalho – enquanto referência à elaboração de um Plano Geral para a cidade do Rio de Janeiro. Pelo Art. 2º do Decreto N. 5.934 de 31 de março de 1937,

“A Directoria de Engenharia providenciará no sentido de ser organizada uma planta geral da cidade com indicações de todos os projetos de alinhamento, de melhoramentos, e de aberturas de ruas aprovadas pelo prefeito, os quaes ficam, desde já, consideradas como constituindo parte integrante do Plano de Transformação e Extensão da Cidade”, a saber: traçados principaes; linha limite de regularização do littoral; direcção dos logradouros dominantes e de penetração, e das suas principaes ramificações; assim como os esboços dos bairros residenciaes, industriaes e fabris dos povoados satellites; da regularização dos rios e circunvalação de morros; de aproveitamento dos morros; das direcções de viação superficial e subterrânea; da conservação dos aspectos naturaes; afim de ser a referida planta submetida á apreciação do Poder Legislativo para aprovação, devendo servir, uma vez aprovada, para a orientação e organização do Plano Geral no seu desenvolvimento ulterior” (Decreto N. 5934- Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro).

Não encontramos documentação que permita afirmar a implementação do plano. No entanto o texto é claro ao incumbir a *Directoria de Engenharia* pela elaboração de uma planta geral, e nela delimitar os mais diversos projetos de interesse à municipalidade. Muito provavelmente tenha-se evidenciado a necessidade anterior da planta para, a partir dela, desenvolver o *Plano de Transformação e Extensão da Cidade*, como claramente está no texto do Decreto; até porque sua aprovação pelo Legislativo foi determinante da organização do referido Plano.

Por outro lado, se efetivamente realizado ou não o *Plano de Transformação e Extensão da Cidade* conforme normatização do Decreto N. 5934 de 31 de março de 1937, interessa e é mais importante perguntar sobre a retomada dos debates sobre urbanismo – e não especificamente sobre o próprio Plano em si -, entre os profissionais engenheiros da Prefeitura. Entendemos que é fundamental argumentar na direção desta retomada, estando entre os possíveis interlocutores, José de Oliveira Reis. O próprio texto do decreto da *Caixa de Financiamento* denota a importância das questões viárias entre os projetos que a planta geral deveria apresentar para a realização do Plano Geral. Justamente a principal preocupação de José de Oliveira Reis durante os trabalhos na Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro, durante o Estado Novo.

Dois, portanto, são os documentos aqui considerados fundamentais por recolocar o urbanismo no centro dos debates entre os engenheiros municipais do Rio de Janeiro. O *Decreto 6000*, claramente elaborado para empreender ordenamento e regulamentação das construções, e os Artigos constantes do Decreto de instituição da *Caixa de Financiamento*, por abordarem a elaboração do *Plano de Transformação e Extensão da Cidade*.

Pensados conjuntamente, eles articulam de forma inovadora as relações entre edificações e áreas livres na cidade, tanto as já existentes como aquelas que seriam ocupadas em projetos de extensão. Argumentarão alguns que o *Decreto 6000* foi colocado em prática na cidade do Rio de Janeiro, e que o *Plano de Transformação e Extensão*, proposto pelo interventor Olímpio de Melo, não. Para os que consideram apenas as variáveis *materializadas* do pensamento urbanístico, e desconsideram as possibilidades de argumentação sobre o que não se construiu na cidade, o *Plano de*

Transformação e Extensão de fato não pode ser pensado como o evento decisivo na articulação da Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro a partir de novembro de 1937, bem como no que esta Comissão realizaria durante o Estado Novo. Fundamental, portanto, não restringir a argumentação sobre o que se *construiu na* cidade, mas, perguntarmo-nos o que se *construiu sobre* a cidade. Vale empreender, nesse sentido, uma análise sobre os movimentos que antecederam a conformação da Comissão do Plano da Cidade durante a gestão Henrique Dodsworth (1937-1945), e mais ainda, da articulação pelo engenheiro José de Oliveira Reis para assumir a chefia da referida Comissão. Um exercício que implica caminhar por questões ainda não abordadas e com reduzidos vestígios documentais. Neste caso, delinearemos duas, entre outros possíveis, variáveis não problematizadas.

Uma primeira e instigante pergunta, é, ao mesmo tempo, objetiva e complexa: o que levou um engenheiro ajudante – com passagem pela *Divisão de Geologia e Sondagens da Directoria de Engenharia* - da *Segunda Divisão de Viação da Secretaria de Viação e Obras* a assumir o segundo cargo mais importante na estrutura administrativa responsável pelas propostas e obras ante os problemas urbanos?⁸

Uma segunda pergunta é diretamente relacionada à atuação do engenheiro José de Oliveira Reis nos problemas da cidade do Rio de Janeiro: em que momento, ou ainda, que eventos de sua atuação profissional, em sua trajetória como funcionário público, focam as questões do urbanismo e aquelas relativas ao sistema viário nos municípios brasileiros, especialmente o Rio de Janeiro? A resposta para esta segunda pergunta atravessa necessariamente a experiência de José de Oliveira Reis na mencionada *Segunda Divisão de Viação da Secretaria de Viação e Obras*. Deve perpassar também todo seu movimento interno na administração municipal até chegar na referida Divisão, após a reestruturação administrativa determinada pelo Decreto N. 6040 de 18 de agosto de 1937, culminando com sua nomeação à chefia da Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro.

⁸ A referência sobre atuação de Oliveira Reis na Segunda Divisão de Viação da Secretaria de Viação e Obras Publicas é do próprio engenheiro, em seu depoimento para o Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro no dia 23 de abril de 1986. O primeiro escalão da estrutura administrativa, ou seja, o cargo de Secretário de Viação este sob a responsabilidade do engenheiro Edison Passos, no mesmo momento em que José de Oliveira ocupou o cargo de Chefe da Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro.

Nesta nova organização da prefeitura do Rio de Janeiro, aquela denominada *Directoria de Engenharia*, nomenclatura vigente até o início da gestão Henrique Dodsworth (1937-1945), foi desdobrada em duas novas diretorias: a *Directoria de Obras Públicas* e a *Directoria de Fiscalização de Obras e Instalações*, ambas subordinadas ao Secretário Edison Passos, da *Secretaria Geral de Viação, Trabalho e Obras Públicas*. A *Divisão de Viação* em que José de Oliveira Reis atuou estava vinculada à 2ª *Sub-Diretoria de Viação e Saneamento* da recém criada *Directoria de Obras Públicas*.

O que reforça essa interpretação da atuação de José de Oliveira Reis, principalmente na *Divisão de Viação*, é a própria documentação existente, ou melhor, como um paradoxo mesmo, a não existente no arquivo pessoal do engenheiro⁹, corroborada pela documentação encontrada em outros arquivos. Não existe no acervo pessoal do engenheiro documento que possibilite relacionar seu trabalho com questões viárias anterior ao ano de 1933; exatamente o ano de sua nomeação como engenheiro da municipalidade do Rio de Janeiro. Ou seja, sua aproximação e interesse pelas questões viárias aconteceram a partir da nomeação como engenheiro municipal – muito pouco neste momento em função dos interesses do prefeito Pedro Ernesto -, mas fundamentalmente a partir sua inserção na referida Divisão de Viação

Os debates sobre as cidades e o urbanismo aconteceram, como já mencionado, fora da administração Pedro Ernesto (1931-1936), por exemplo, no âmbito da *Revista da Directoria de Engenharia*, desde sua criação em julho de 1932, com artigos de Carmen Portinho, José Estelita, Armando de Godoy, José Augusto Penido, entre outros.¹⁰ Uma situação também paradoxal, pois, a Revista integrava a estrutura da *Directoria de Engenharia* e foi criada na própria gestão Pedro Ernesto, em 1932. Talvez a revista caracterizasse o interesse por parte do corpo técnico da *Directoria* da permanência pelos debates sobre urbanismo.

⁹ Arquivo que foi organizado pelo próprio engenheiro José de Oliveira Reis e doado ao Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.

¹⁰ Entre os vários artigos, por exemplo, “Considerações em torno dos planos gerais de remodelação e expansão das cidades”, de Paulo Peltier de Queiroz (março de 1936); “Como vivem o município, a cidade e a metrópole no Brasil” de H. Almeida Gomes (janeiro de 1936); “Os problemas do urbanismo no Japão” de José Estelita (janeiro de 1936); “Plano de remodelação e extensão da cidade do Recife” de José Estelita (setembro de 1934); “O ensino do urbanismo” de Carmen Portinho (julho de 1934); “O critério científico do urbanismo” de Carmen Portinho (janeiro de 1933); “Considerações sobre urbanismo” de João Augusto Penido (julho de 1932).

José de Oliveira Reis, diferentemente destes autores que escreveram sobre urbanismo, direcionou seus estudos iniciais, publicados na mesma *Revista da Directoria de Engenharia*, para outras áreas distantes ainda das questões viárias e urbanísticas, porém estreitamente vinculadas ao seu trabalho a época. Seus dois primeiros artigos, publicados em setembro e novembro de 1934, relacionam-se aos problemas das pedreiras e da construção de edificações em geral, e ambos foram intitulados “*Pedreiras do Districto Federal e sua contribuição nas construções*”; são na verdade duas partes de um artigo só. Na época das publicações (1934), José de Oliveira Reis ainda estava vinculado à *Divisão de Geologia e Sondagens*, que fora criada no âmbito da *Directoria Geral de Engenharia* pelo Decreto n. 3759 de 30 de janeiro de 1932.¹¹

Os artigos denotam um conhecimento muito particular da formação geológica da cidade do Rio de Janeiro, em uma análise cuja abordagem recai sobre a localização das pedreiras, as características das formações rochosas e seus eventuais usos na construção. Entre os 35 distritos analisados no artigo, um dos mais apropriados à compreensão dessas três relações é o Distrito da Glória. Segundo José de Oliveira Reis,

“as pedreiras deste Districto assumem uma notável responsabilidade nas principaes obras architectonicas do Rio de Janeiro. Ellas são exploradas nos morros da Viúva e Nova Cintra (face leste). No primeiro, na Av. Ry Barbosa, actualmente acham-se em actividade quatro pedreiras, inclusive a da Prefeitura. O typo de rocha é o gnais porfiróide facoideanocom feldspatos ortoclasios brancos e róseos com 5 cm, em média, de comprimento, formando os facoides bem distribuídos na massa,

¹¹ Esta data e número do Decreto que criou a *Directoria Geral de Engenharia* constam de documento publicado na *Revista Municipal de Engenharia*, lançada em novembro de 1937, p.415-419; integra também o conjunto do texto toda a reestruturação promovida na municipalidade pelo prefeito Henrique Dodsworth. Segundo o texto na revista, “*A Directoria de Engenharia, outrora Directoria Geral de Engenharia, que por suas vez succedeu a antiga Directoria Geral de Obras e Viação quando da reforma de 30 de janeiro de 1932 (Decreto n. 3.759), era, certamente, uma das repartições municipais cujas atribuições abrangiam um campo vastíssimo e de grande importância (...) Assim, com a reforma havida em 1932, nasceram novos serviços especializados taes como o de Geologia e Sondagens, o de Ensaio de Materiais, de transporte, etc.*” (p.415) Verificamos algumas divergências nas datas e números dos decretos apresentados em outras publicações e já utilizadas no trabalho. Uma delas consta do trabalho de Lúcia Silva (SILVA, 2003). A autora apresenta o Decreto 29 de 19 de fevereiro de 1935 para a reestruturação da prefeitura, que segundo o texto acima da *Revista Municipal de Engenharia* ocorreu em 1932. Como a data e decreto de criação da *Revista da Directoria de Engenharia* são os mesmos da reforma administrativa apresentada pela *Revista Municipal de Engenharia* (foi o nome que succedeu *Revista da Directoria de Engenharia* a partir de agosto de 1937) no referido texto de 1937 (p.415-419), ou seja, Decreto 3759 de 30 de janeiro de 1932, entendemos que ocorreu um erro na apresentação do Decreto no texto de Lucia Silva (SILVA, 2003), ou faz-se ali referência a outra reforma empreendida na Gestão Pedro Ernesto. Ficaremos com o decreto 3759.

envolvidos pela mica e quartzo dando uma textura regular e homogênea à rocha.

Do Morro da Viúva sahiram toda a cantaria que constitue a murada do cães da Avenida Beira Mar e os grandes blocos que formam o enrocamento de protecção a este cães (...) Na architectura colonial era obrigatório o emprego de alvenaria de pedra nas construcções, particularmente em elementos constructivos característicos como os cunhaes onde o seu emprego era indispensável (...) No Morro da Nova Cintra na face que dá para as ruas Pedro Américo, Bento Lisboa, Tavares Bastos, existia a pedreira da Candelária, uma das mais importantes do Districto Federal; hoje está completamente paralysado a exploração do local que forneceu para as obras architectonicas maximas do Rio de Janeiro, como Theatro Municipal, Bibliotheca Nacional e outras que mais adiante falaremos. A rocha é lepitinito, gnais leucocratico, por vezes com coloração rósea regular, typo fanerocristalino, estrutura lamelar clássica, rico em quartzo e feldspato alcalino e com granadas almanditas. Clica-se com extrema facilidade em Lages e lajotas; é susceptível de fino apicoamento e se presta aos finos trabalhos de cantaria, esculptura e estatuaría. Realmente a rocha é bella na sua homogeneidade e si não fosse a granada almadita que ao fim de algum tempo entra em decomposição, impregnando a rocha de ferrugem, sua belleza seria duradoura”.¹²

Se por um lado este breve trecho do artigo revela, como sugerimos, um conhecimento muito particular da formação geológica da cidade do Rio de Janeiro, característico da sua formação como engenheiro, em nada ainda indica seu conhecimento sobre a questão urbanística (um conhecimento que ele estava processando pela aproximação com profissionais da prefeitura municipal interessados no tema, e na leitura de artigos sobre urbanismo da própria Revista da Diretoria). No entanto, se tal aproximação e leituras efetivamente aconteciam, ainda não respondem àquela segunda pergunta: em que momento de sua atuação profissional irrompe o interesse pelo urbanismo e as questões relativas ao sistema viário nos municípios?

Tal resposta deve passar, necessariamente, pela relação entre vários acontecimentos desencadeadores de um processo que culmina com a atuação de José de Oliveira Reis na chefia da Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro, a partir de 1937. Um desses acontecimentos, já comentados aqui, ocorreu no mesmo ano da publicação dos primeiros artigos, ou seja, 1934: a sua admissão, como sócio

¹² Publicado na Revista da Diretoria de Engenharia, Ano III, nº 12, Setembro de 1934, p.111-118. A segunda parte do artigo também foi publicada na Revista da Diretoria de Engenharia, nº 13 de novembro de 1934: 166-175.

do Clube de Engenharia, e as possibilidades de aproximação dos debates e dos profissionais atuantes no Clube, por tudo que de expressivo na engenharia brasileira passava por lá. Segundo Vania Maria Cury, em artigo sobre a formação e atuação do Clube entre os anos de 1880 e 1930,

“O Clube de Engenharia está situado entre as instituições que maior influência exerceram sobre o moderno urbanismo brasileiro. Fundado em 24 de dezembro de 1880, na cidade do Rio de Janeiro, a entidade procurou atuar em vários segmentos da infra-estrutura e das forças produtivas, exercendo papel de destaque na formulação e na execução dos principais projetos implementados com vistas à modernização do Brasil. Uma relevância significativa deve ser dada à sua atuação na construção de ferrovias e na urbanização das cidades brasileiras, tanto as de grande, quanto as de pequeno porte” (CURY, 2004: p.1).

Na relação de proximidade que José de Oliveira Reis estabeleceu com profissionais já atuantes nessa estrutura do Clube de Engenharia, a partir de 1934, um deles em especial foi um dos articuladores da aproximação de José de Oliveira Reis aos problemas urbanos e, ao mesmo tempo, o responsável, três anos mais tarde pela nomeação de José de Oliveira Reis como chefe da Comissão do Plano da Cidade. Falamos, neste caso, do engenheiro Edison Passos, que assumiu a chefia da *Secretaria Geral de Viação, Trabalho e Obras Públicas* após reestruturação administrativa implementada pelo prefeito Henrique Dodsworth, mediante publicação do Decreto N. 6040/1937.

Outros dois acontecimentos importantes foram o próprio Decreto N. 6040 e o Decreto N. 6092, de 08 de novembro de 1937, que criou a *Comissão de Elaboração do Plano da Cidade*. Não os dois decretos em si, mas sim algumas particularidades deles representam a continuação do movimento do engenheiro José de Oliveira Reis na estrutura administrativa. Vale ressaltar aqui o reduzido tempo de publicação entre os dois decretos: o Decreto N.6040 de agosto de 1937 e o Decreto N.6092 de novembro do mesmo ano. Porém, tal diferença de quatro meses não parece ser apenas uma questão temporal, mas, também, variável determinante entre a admissão de José de Oliveira Reis como engenheiro municipal e a Chefia da Comissão do Plano da Cidade.

Uma primeira particularidade aparece no texto do Artigo 3º do Decreto N.6040. Consta no referido artigo uma autorização ao Secretário Geral de Viação, Trabalho e Obras Públicas para criar, em caráter provisório, uma *Comissão de Obras*

Novas necessariamente dirigida por um engenheiro do quadro de funcionário da Secretaria. São, portanto, quatro meses entre uma Comissão de Obras provisória, que talvez nem tenha realizado qualquer tipo de trabalho, e a Comissão do Plano da Cidade, criada pelo Decreto N. 6092, que perdurou durante todo o Estado Novo.

Qual seria a relação entre tais comissões? Ou melhor, invertendo a pergunta, qual o significado da presença do engenheiro e funcionário público José de Oliveira Reis, na sua trajetória de formação como urbanista, na construção programática das referidas Comissões?

Para dificultar uma eventual analogia entre as comissões, documentos relativos à estrutura administrativa existentes no seu acervo particular não elucidam nem a efetiva existência da *Comissão de Obras Novas*, e, muito menos qualquer vinculação institucional entre ambas, mesmo que ambas criadas sob os auspícios da mesma Secretaria, qual seja, a de *Viação, Trabalho e Obras Públicas*. A resposta, não surge do conjunto documental resultante das atividades administrativas, nem corrobora a existência da *Comissão de Obras Novas*, mesmo em seu caráter provisório. Elucida, por outro lado, a importância das relações profissionais, e muito provavelmente das relações pessoais de José Oliveira Reis, nos anos iniciais de sua atividade como funcionário público.

Não é o interesse estabelecer aqui um juízo de valor sobre as competências profissionais de José de Oliveira Reis para o cargo de Chefe da *Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro*. Não é pertinente restringir sua indicação e atuação profissional à frente da Comissão, como resultante única da sua eventual proximidade com a estrutura política-administrativa. É necessário transitar por outros vestígios que não somente aqueles que demarcaram a atividade administrativa. Uma provável resposta para a sua inserção na estrutura administrativa municipal e na temática dos problemas urbanos, quem nos dá é o próprio José de Oliveira Reis em seu depoimento para o projeto *Urbanismo* do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro:

“Eu estava trabalhando na Secretaria de Viação e Obras e trabalhava naquela ocasião exatamente como engenheiro ajudante na sede da Segunda Divisão de Viação, que era perto do túnel João Ricardo, quando foi nomeado prefeito – pelo presidente da República, Getúlio Vargas – o Dr. Henrique Dodsworth, e convidou para secretário de Viação o engenheiro, o grande engenheiro que foi, Edson Junqueira Passos. Nessa

ocasião, Edson Junqueira Passos, que já me conhecia, me chamou para o gabinete dele; então eu fiquei trabalhando no gabinete junto ao secretário, e lá tive a oportunidade de fazer vários projetos, desenhos, etc. sobre urbanismo. Nessa ocasião também sugeri ao secretário que, uma vez tendo sido a cidade do Rio de Janeiro objeto de um estudo especial, que foi na administração do prefeito Prado Júnior, com o Plano Agache...Ele chamou o urbanista Alfred Agache para vir orientar a cidade e o crescimento da cidade, que não havia. Havia um órgão na prefeitura que era a Planta Cadastral, essa Planta Cadastral era quem fazia os projetos, projetos mais de alinhamento, mas sem uma ordenação geral de um plano de conjunto, e por isso chamado – por sugestão alias do engenheiro Armando de Godoy – foi sugerido o nome de um grande urbanista e foi mandado então para cá o Alfred Agache, e que fez o primeiro plano da cidade do Rio de Janeiro, um plano objetivo, evidentemente. Agora, como esse plano foi aprovado, então foi relegado a um segundo...mais para um esquecimento do que propriamente um arquivo. E nessa ocasião, quando o Henrique Dodsworth subiu na Prefeitura, foi sugerido então que se criasse novamente um Plano da Cidade do Rio de Janeiro e eu tive a oportunidade de apresentar uma série de...de projetos, ou de...a respeito do plano, então fui chamado para ficar chefiando o Plano da Cidade”.¹³

Obviamente sua fala não esclarece o motivo do convite de Edison Passos para a realização “*de projetos, desenhos, etc. sobre urbanismo*”. Muito menos ainda, esclarece um possível interesse profissional de José de Oliveira Reis, até aquele momento, pelos mesmos “*projetos, desenhos, etc. sobre urbanismo*”. Por outro lado, se não esclarece o seu interesse pelas questões urbanísticas, oferece uma porta considerável de entrada dele nessas questões pelo interesse nele despertado, qual seja, a atuação de Alfred Agache; no caso, menos o urbanista francês e mais o próprio *Plano de Remodelação e Extensão do Rio de Janeiro*, e todos os debates sobre urbanismo e o plano em si ocorridos entre o final da década de 1920 e toda década de 1930. Em sua fala é evidente o interesse pelo plano Agache, ao afirmar tê-lo estudado detalhadamente.

Ainda assim, não é possível identificar uma particularidade, um evento único capaz de proporcionar resposta para a relação de José de Oliveira Reis e o urbanismo. Prescinde-se nesse caso, de uma compreensão contextual entre cada nova condicionante, cada novo evento, que desde a contratação de Alfred Agache e

¹³ Depoimento realizado no dia 23 de abril de 1986. Auditório Noronha Santos do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro. Os “cortes” no texto são resultantes da própria transcrição realizada pelo Arquivo Geral da Cidade.

ao longo da década de 1930 ocorreu, assim como ocorria com sua trajetória profissional no âmbito da administração pública.

A resposta é necessariamente relacional, e localizada somente na relação temporal-conjuntural entre os debates nas revistas, as mudanças organizacionais da administração municipal que proporcionaram a estruturação do poder público para trabalhar com questão urbana e o Plano de Remodelação, Embelezamento e Extensão do Rio de Janeiro. José de Oliveira Reis não chega à chefia da Comissão do Plano da cidade do Rio de Janeiro isolado de toda essa conjuntura, pois, é parte integrante e agente de todo o movimento - como seus colegas engenheiros da prefeitura do distrito federal, da Escola Politécnica, do Clube de Engenharia – que culminou com a institucionalização do urbanismo. Sua trajetória de formação como profissional do urbanismo integra diretamente esse mesmo movimento.

Não é prematuro nem superficial compreender a existência da circulação de assuntos sobre urbanismo entre os engenheiros da municipalidade, mediante publicação e divulgação na revista oficial do poder público, a *Revista da Directoria de Engenharia*. E não só esta revista como também a *Revista Brasileira de Engenharia*, que na mesma década de 1930 publicara artigos sobre as cidades.

Oportuno esclarecer que esta circulação não pode ser pensada isoladamente dos debates já ocorridos durante a gestão do Prefeito Prado Júnior, sobre o Plano Agache, até porque as disputas ocorridas no âmbito do plano não ficaram restritas ao período de sua elaboração e entrega. A própria *Revista da Directoria de Engenharia* publicou vários artigos durante a gestão Pedro Ernesto sobre o plano desenvolvido por Alfred Agache.¹⁴

Ainda sobre os dois Decretos de 1937 (Decretos 6040 e 6092, respectivamente, de agosto e novembro de 1937) da Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro, em especial o Decreto 6092, uma segunda particularidade amplia essa compreensão temporal e relacional na instituição da Comissão do Plano da Cidade chefiada por José de Oliveira Reis. E não apenas amplia, como impõe um olhar retrospectivo até a curta administração do Cônego Olímpio de Melo (que antecedeu

¹⁴ O primeiro artigo foi publicado na Revista da Directoria de Engenharia, Ano II, nº 5 de julho de 1933 com o seguinte título: “O problema do Plano Diretor”. Os artigos continuaram no formato de capítulos. O segundo artigo, de setembro de 1933, foi sobre a “Ossatura do Plano Diretor”. O terceiro, de novembro de 1933, foi sobre “Os elementos Funcionais do Plano Diretor”, todos transcritos do Plano

Henrique Dodsworth: 1937/1945), para compreender aquele movimento final que os dois Decretos (6040 e 6092) instauraram na trajetória de José de Oliveira Reis até a referida Comissão. Pelo texto do Decreto N. 6092 do Interventor do Distrito Federal, Henrique Dodsworth, logo em sua primeira consideração aparece a seguinte referência:

“Considerando que o Decreto N. 5.934, de 31 de Março de 1937, instituiu a Caixa para Financiamento da Execução do Plano de Transformação e Extensão da Cidade”.

A consideração do Interventor no momento da criação da Comissão do Plano da Cidade no Estado Novo retoma o documento aprovado pela administração do Cônego Olímpio de Melo. Tratava-se do movimento de instauração, de gestação da Comissão do Plano da Cidade criada juridicamente em novembro de 1937. Mais importante ainda, devido à retomada, durante a gestão Olímpio de Melo (1936-1937), dos debates sobre os problemas urbanísticos do Rio de Janeiro entre os engenheiros da prefeitura municipal, que durante a gestão Pedro Ernesto (1931-1936) restringiram-se, muito provavelmente, às Revistas especializadas, à imprensa, conferências e debates em entidades como o Clube de Engenharia. Ou seja, uma retoma dos debates, das proposições e das realizações dentro da administração pública municipal.

A relação entre José de Oliveira Reis, as questões urbanísticas e a Comissão do Plano da Cidade, só podem ser pensadas nesse contexto histórico-temporal da década de 1930. Contexto decisivo a articular o sujeito, o saber e a premissa para se processar o pensamento e a ação sobre a cidade, e na cidade, cujas particularidades não se restringiam a cada um em si, mas, se processavam nas diversas interfaces de movimentos relacionais, contextuais, e claro, individuais. É uma relação em permanente circulação, assim como uma trajetória de formação do profissional urbanista também em constante movimentação, articulação e apropriação.

Portanto, não existe uma data, uma origem fundadora – neste caso nem é preciso lembrar Foucault para não cairmos nessa armadilha -, um evento, para responder àquelas duas perguntas anteriormente formuladas, quais sejam, sobre a chegada de José de Oliveira Reis à chefia da Comissão do Plano, e a sua relação com o urbanismo. O urbanista em formação não é um dado, não está acabado. Está

em movimento. O mesmo ocorre com o próprio saber, o urbanismo. Essa situação perpassa não somente o saber, mas a construção profissional do próprio indivíduo, aproximando-o de conhecimentos e práticas particulares que não compunham a estrutura educacional da sua formação em engenharia.

No caso de José de Oliveira Reis a estrutura vivenciada entre os anos de 1921 e 1925 como aluno da Escola Politécnica do Rio de Janeiro foi consideravelmente ampliada em termos teóricos e técnicos com a sua participação em um evento importante: a *Comissão de Obras Novas de Abastecimento de Águas da Capital* do Estado de São Paulo entre 1926 e 1928. Essa comissão foi criada na estrutura administrativa estadual paulista e chefiada por um engenheiro importante, tanto pela sua atuação com sistemas de abastecimento de água e saneamento das cidades, quanto pela relação direta que teve na incorporação de José de Oliveira Reis ao Clube de Engenharia em 1934: Henrique de Novaes.

José de Oliveira Reis se desloca para um trabalho de dois anos na cidade de São Paulo. Uma oportunidade que certamente representou a possibilidade de desenvolver importante e vultuoso trabalho de engenharia urbana. Essa atividade foi efetivamente sua primeira atividade profissional e, talvez sua primeira aproximação com os *problemas urbanos*.

1.2 - São Paulo e os *problemas urbanos* - a Comissão de Obras Novas do Abastecimento de Água da Capital

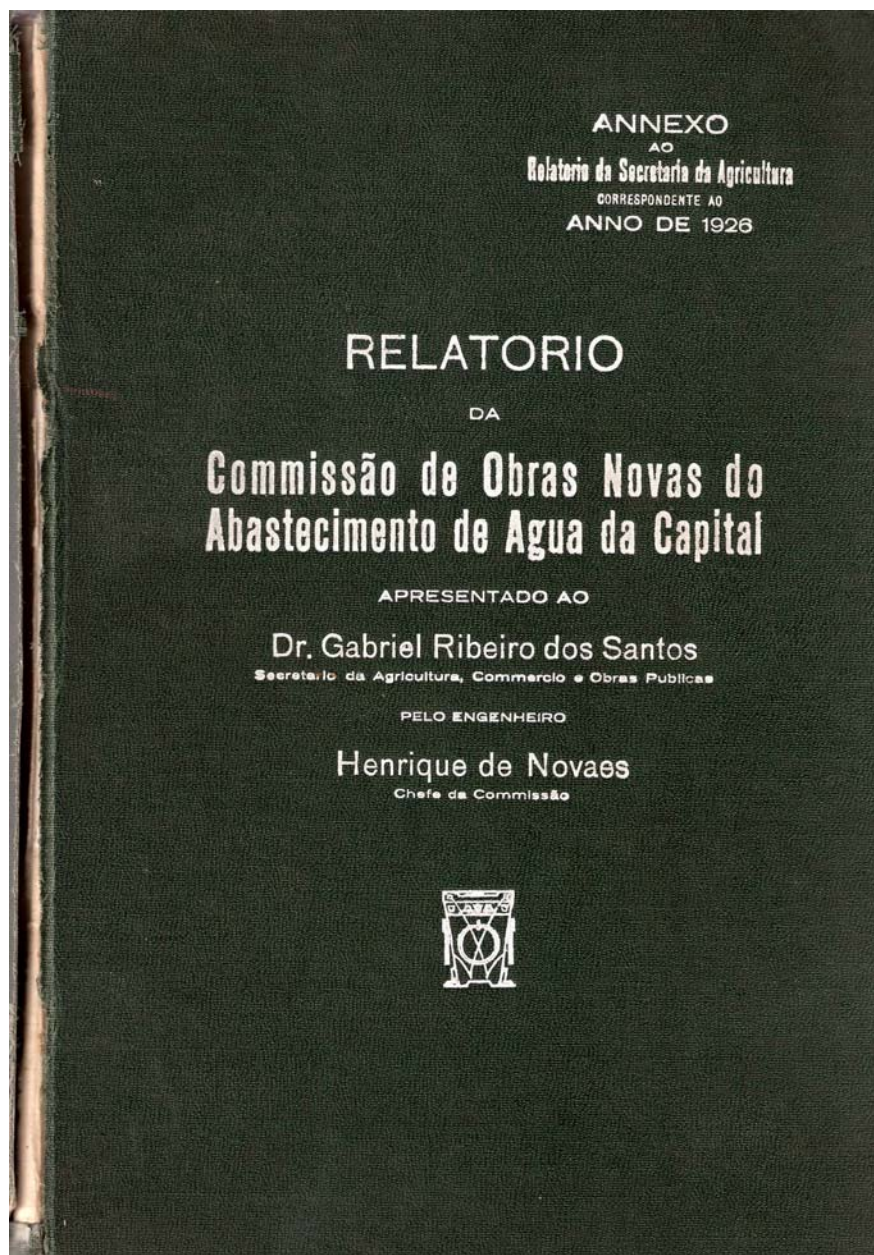
Titulado Engenheiro Geographo e Civil pela Escola Politécnica do Rio de Janeiro no dia 29 de abril de 1926, José de Oliveira Reis segue para a capital do Estado de São Paulo e passa a atuar como Engenheiro da *Comissão de Obras Novas do Abastecimento de Água da Capital*¹⁵, chefiada pelo Engenheiro Henrique de Novaes; a Comissão foi criada pelo Presidente do Estado de São Paulo, Carlos de Campos mediante publicação do Decreto 4.000 de 30 de janeiro de 1926, em execução da lei nº 2.021 de 26 de dezembro de 1924.

Uma segunda Comissão, a de Obras do Saneamento da Capital, foi também criada pelo governo do Estado, pelo Decreto n. 4116 de 8 de outubro do ano de 1926, transferindo definitivamente para esta Comissão no dia 1 de novembro do mesmo ano, as responsabilidades sobre os serviços ainda alocados na Repartição de Água e Esgotos. Tal Comissão - a de Obras de Saneamento - responsabilizar-se-ia, assim, em “*estudar e executar as obras novas de esgotos sanitários e pluviais*”.¹⁶

Em verdade não uma simples execução de obras no sentido mais específico do termo “execução”, mas já na ótica da realização de estudos mais abrangentes, dos planos, o que nesse momento não representou uma mera alteração de vocábulos.

¹⁵ A informação sobre a titulação do Engenheiro José de Oliveira Reis consta na “Proposta Para Admissão de Sócio” do Clube de Engenharia do Rio de Janeiro realizada em Sessão do dia 20/04/1934. Entre os que fizeram a indicação de José de Oliveira Reis para Sócio do Clube está o Engenheiro Henrique de Novaes; profissional de fundamental importância em trabalhos de saneamento e abastecimento de águas e também membro da Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro instituída pelo Prefeito Adolfo Bergamini durante sua gestão entre os anos de 1930 e 1931. Comissão chefiada pelo Engenheiro Armando Augusto de Godoy e composta ainda por Mariano Filho, Lúcio Costa, Raul Pederneiras, Arquimedes Momória, Ângelo Bhruns e o próprio Henrique de Novaes. Segundo Godoy, a Comissão do Plano “*foi constituída com o objetivo de dar parecer sobre os trabalhos do Sr. Agache referentes ao Rio*” (GODOY, Armando A. de, A Urbs e seus problemas. Jornal do Commercio, 1943: 327) A data da colação de Grau como Engenheiro pela Escola Politécnica do Rio de Janeiro consta no depoimento de José de Oliveira Reis para Sandra Horta e Adilson Monteiro, realizado no dia 23/04/1986 no Auditório Noronha Santos do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, e que foi transcrito pela Fundação Getúlio Vargas pelo seu Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil, CPDOC..

¹⁶ Os serviços que estavam sob a Responsabilidade da Repartição de Águas e Esgoto eram: rede de esgotos sanitários na vertente do Rio Pinheiros; coletor Arouche; galeria Barra Funda e galeria Álvares de Azevedo. In: Secretaria de estado dos negócios da agricultura, commercio e obras públicas do estado de são paulo – Relatório apresentado ao dr. Carlos de campos – presidente do estado pelo dr. gabriel ribeiro dos santos – secretário da agricultura, commercio e obras públicas. anno de 1926, São Paulo: 396.

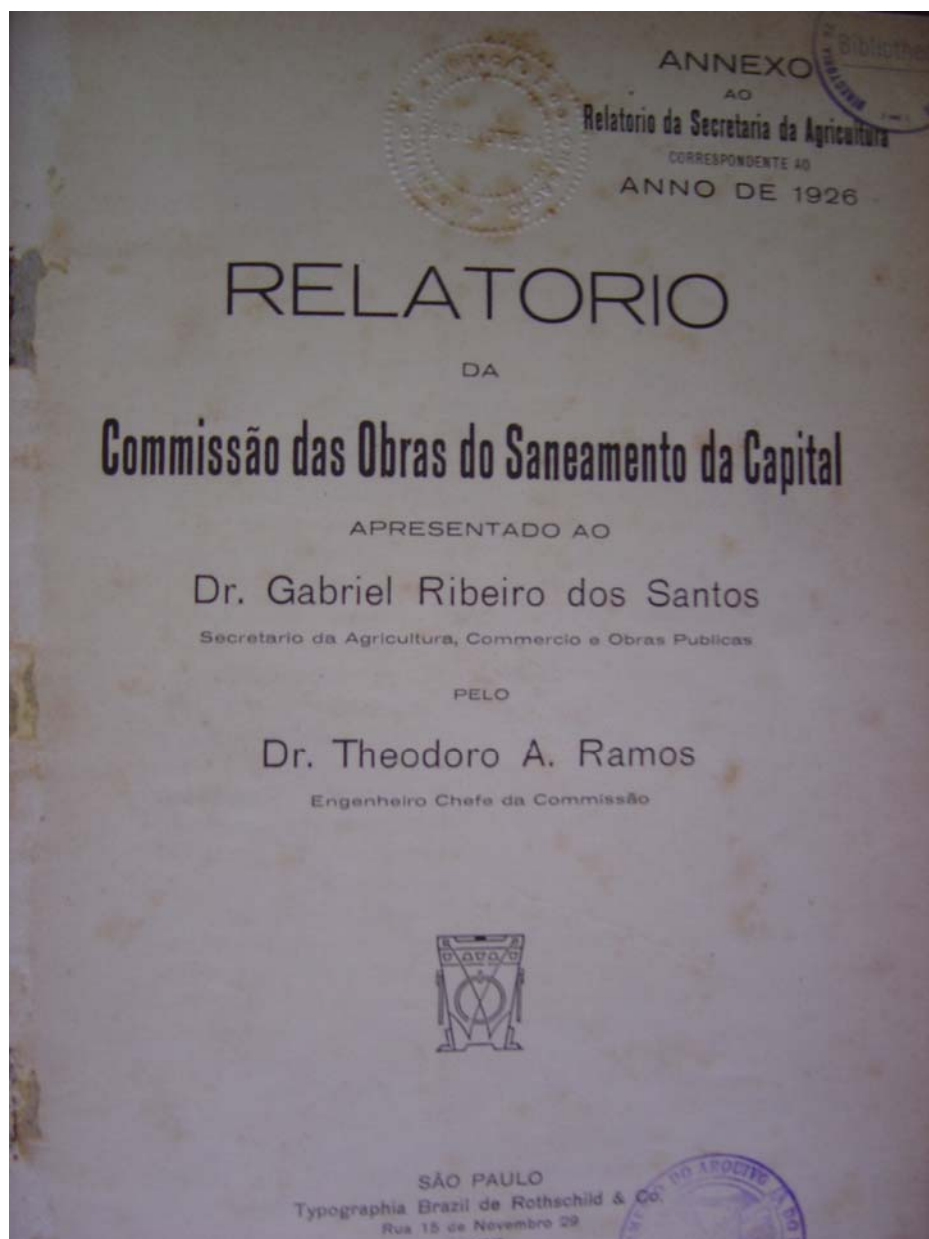


Frontispício do Relatório da Comissão de Obras de Abastecimento de Água, apresentado pelo engenheiro Henrique de Novaes. 1926. Acervo Particular do autor.

É uma alteração da própria significação das palavras que circulam entre os profissionais engenheiros, ou seja, entre representantes de um saber técnico, evidenciando toda a transformação em curso na prática dos saberes sobre a cidade, especificamente a engenharia e o urbanismo. O próprio chefe da Comissão de Saneamento, Engenheiro Theodoro A. Ramos escreve, em seu relatório ao *Secretário de Agricultura, Commercio e Obras Públicas*, que o trabalho da comissão é a realização de um plano,

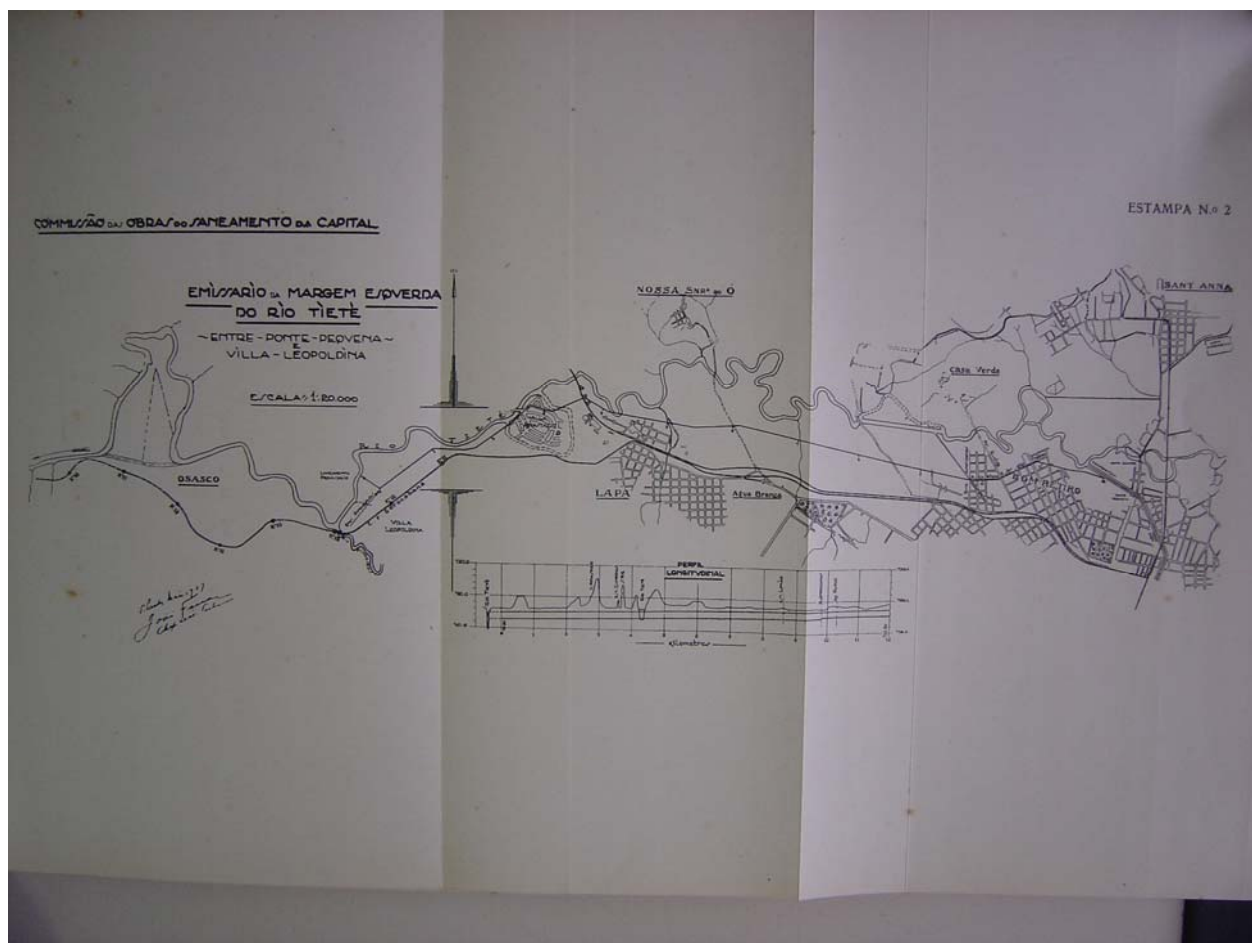
“um plano para as superfícies ainda por esgotar nas margens do Rio Tietê e do Rio Pinheiros, e executar as obras mais urgentes de esgotos sanitários e pluvias”.¹⁷

A engenharia não se restringia ao trabalho no canteiro de obras e de execução das transformações urbanas, mas sim atuava decididamente no âmbito da concepção dos planos, do planejamento que antecede os trabalhos na cidade.



Frontispício do Relatório da Comissão de Obras de Saneamento apresentado pelo engenheiro Theodoro Ramos. 1926. Fonte: Arquivo do Estado de São Paulo

17 Relatório da Comissão das Obras de Abastecimento do Saneamento da Capital apresentada ao dr. Grabiél Ribeiro dos Santos – secretário da agricultura, commercio e obras publicas pelo Dr. Theodoro A. Ramos engenheiro chefe da comissão. São Paulo Typographia Brazil de Rothschild & Co, 1927.



Mapa com a locação da área de trabalho da Comissão de Obras de Saneamento da Capital identificando o Emissário da Margem Esquerda do Rio Tietê entre a Ponte Pequena e a Villa Leopoldina. In: Relatório da Comissão de Obra de Saneamento, 1927.

A execução integra um processo maior, desde o levantamento de informações de campo, de provas laboratoriais e estatísticas, passando pela elaboração do projeto e sua posterior execução. O relatório do Engenheiro Henrique de Novaes pela Comissão de Obras de Abastecimento de Águas, consolida tal processo.

Também subordinada ao Secretário da *Agricultura, Commercio e Obras Públicas do Estado de São Paulo*, Dr. Gabriel Ribeiro dos Santos, a Comissão de Abastecimento de Águas tinha como responsabilidade, conforme o Artigo 1º do Decreto 4.000, realizar as seguintes atividades:

- 1- O estudo do Plano Geral de abastecimento de água de São Paulo para a população tripla da actual;
- 2- A organização do projecto definitivo, o orçamento e a direção technica das obras de aproveitamento das águas do Rio Claro;
- 3- Executar outros trabalhos de que houver por bem incumbir-lhe o Secretario da Agricultura, Commercio e Obras Publicas.

Entre as três atividades, e respeitando suas especificidades, a primeira aponta para duas categorias fundamentais no debate sobre os problemas urbanos no início do século XX: a idéia de “Plano Geral”, no sentido que o Engenheiro Henrique de Novaes vai direcionar como um **plano de conjunto** e, também, a importância da previsibilidade do plano, quando se pensa a necessidade de um plano geral para uma população muitas vezes maior que a existente em São Paulo naquela época. Pelas palavras do próprio Henrique de Novaes nas *Considerações Geraes do Plano Geral de Abastecimento de água de S. Paulo*,

“é fora de duvida que o regular abastecimento de água das cidades de franco desenvolvimento – para cujo crescer, em área e em população, não se conhecem limites apparentes – é o problema que, em geral, não admite solução definitiva ou radical. Dentro, porém, das probabilidades do integral aproveitamento das áreas urbana e suburbana, actuaes, em São Paulo, e do crescimento da população que nellas vive, trabalha e porspera, é não só possível, como de nosso dever cogitar solução relativamente completa, da qual decorram projectos de desenvolvimento progressivo e de cuja execução gradual e oportuna resultará supprimento de água abundante e crescente com suas necessidades domesticas, industriaes e publicas (...) A maior conveniência, porém, da organização de um plano de conjunto, é que delle decorrerá immediatamente a providencia de se estudarem e de se reservarem para o abastecimento da cidade os mananciaes que para este possam concorrer, segundo justificadas previsões”.

Trata-se de uma forma de encaminhamento dos problemas urbanos direcionados para uma importante mudança em andamento, entre os profissionais engenheiros, a solução destes mesmos problemas (no caso da Comissão, dos problemas de abastecimento de água), mas de fato diretamente relacionada com o crescimento das cidades. Estava, pois vinculado com a necessidade de expansão de toda uma infra-estrutura urbana de água, esgoto, iluminação, pavimentação, além é claro de outros serviços públicos, ou mesmo aqueles oferecidos por empresas privadas, mas que necessariamente passavam pela elaboração de um plano de conjunto *a priori*. Considerou-se, por parte da Comissão, também um crescimento na ordem demográfica, e não só física, estabelecendo uma perspectiva de análise estatística ao longo dos anos entre a demanda e a oferta de água tratada que o sistema naquele ano de 1926 oferecia.

Tal lógica estava em debate na própria cidade de São Paulo, e desde a primeira década do século XX, pela atuação do Engenheiro Victor da Silva Freire na Diretoria de Obras Municipais, e expostas em conferências como a realizada no Grêmio Polytechnico sobre “Melhoramentos de São Paulo”.¹⁸

Nesta conferência Freire faz uma abordagem sobre outras cidades e as realizações nelas implementadas; passa inclusive por uma referência muito clara a Camillo Sitte mencionando os trabalhos na cidade de Munique, para enfatizar, no caso específico do sistema de circulação, que na cidade de São Paulo as artérias poderiam ser apenas

*“alargadas e corrigidas – conservando-lhes, porém, em geral, a fórmula primitiva – segundo um plano organizado de antemão e estudado de conjunto, tendo em vista as necessidades futuras”.*¹⁹

Residia assim, na ordem do pensamento técnico dos engenheiros brasileiros, a indispensável relação entre o crescimento das cidades, a solução dos problemas urbanos vigentes e as ações coordenadas em planos de conjuntos, estudadas e elaboradas no âmbito das próprias municipalidades.

Desde que atuando nessa perspectiva da previsibilidade e do plano de conjunto, a relação entre o capital privado e os interesses públicos seria coordenada com o intuito de propiciar as necessárias melhorias urbanas. A própria Comissão de Obras Novas se utilizará dos serviços privados para a realização dos trabalhos sob sua responsabilidade, atuando como mediadora e coordenadora entre a *Companhia Constructora de Santos*, a *Companhia Mechanica e Importadora de São Paulo* e a *Soares de Sampaio & Cia. Ltda*, e *Prado, Sarmiento & Cia* e o Estado de São Paulo para os trabalhos nas adutoras do Rio Claro.

Trata-se, porém, de uma relação ainda hoje complexa, inserida em um jogo de interesse por verbas públicas destinadas à execução de obras que empresas ligadas ao setor da engenharia – seja ele engenharia de pavimentação, engenharia de infra-estrutura de água e esgoto, engenharia habitacional ou outra qualquer - a todo custo tentam absorver. São geralmente obras de execução de longo prazo,

¹⁸ Victor da Silva Freire ocupou o cargo na Diretoria de Obras Municipais de 1899 a 1926, mesmo ano em que foi criada a Comissão de Obras Novas sob a Chefia do Engenheiro Henrique de Novaes.

¹⁹ FREIRE, Victor da Silva. Melhoramentos de São Paulo. In: Revista Politécnica, fevereiro-março de 1911: 101.

envolvendo grandes montantes das verbas públicas totais que estão alocadas nos orçamentos municipais.

Segundo Anna Rachel Baracho Eduardo, que atualmente desenvolve tese doutoral sobre o Engenheiro Henrique de Novaes, esta relação entre os interesses públicos e privados parecem presentes no trabalho da Comissão de Águas. Ela apresenta parte de um texto extraído da Folha do Partido Democrático, que se opunha ao Governo do Estado de São Paulo, para elucidar críticas a essas relações entre os interesses particulares e públicos:

“não cremos que a solução “Rio Claro se apresentasse desde logo como a única “taboa de salvação” para a premente necessidade de água como para logo se tornou, com a interferência de pessoas altamente colocadas, entre as quais, um Senador da República, especialista em assuntos hidráulicos, cuja opinião por mais insuspeita que fosse, era sempre a do proprietário do manancial” (FOLHA DO PARTIDO DEMOCRÁTICO apud Eduardo, 2004: 10).

Por essa crítica do Partido Democrático, segundo Eduardo,

“tudo leva a crer que, a pessoa em questão é o engenheiro José Mattoso Sampaio Correia, catedrático da Escola Politécnica do Rio de Janeiro (ex-mestre de Henrique de Novaes) (...) senador da República no mandato de 1921 a 1927 e proprietário da firma Sampaio Correia & Cia, responsável por um dos trechos da adutora do Rio Claro” (EDUARDO, 2004: 10).

Admitindo-se concordar que a crítica era dirigida ao engenheiro Sampaio Correia, ela não acontece por estar sua empresa, a Sampaio Correia & Cia, envolvida com a adução do Rio Claro. No relatório da Comissão de Obras Novas não aparece o nome Sampaio Correia como proprietário-presidente de uma das empresas responsáveis por tais obras, nem mesmo entre as que fizeram *propostas para a construção do Adductora do Rio Claro de accôrdo com o convite*²⁰. No relatório do engenheiro Henrique de Novaes seu nome aparece como proprietário da Fazenda Rio Claro, além de ser o responsável pela Estrada de Ferro do Rio Claro, cujo leito foi aproveitado para a locação e implementação da Estrada de Mogy das Cruzes a Casa Grande no mês de fevereiro de 1926, como parte dos trabalhos de infra-estrutura viária que antecederam as obras de adução fluvial.

²⁰ Anexo C – Quadro Comparativo das propostas para a cosntrução da Adductorán do Rio Claro de accôrdo com o convite – José Candido Ferreira, Chefe da Secção Technica. In: NOVAES, Henrique de. Relatório da Comissão de Obras Novas de Abastecimento de Água de São Paulo. São Paulo: Typographia Brazil de Rothschild & Co., 1927: 226-227.

Talvez a argumentação presente na *Folha do Partido Democrático*, esteja relacionada a uma outra questão, relativa aos custos das obras, especialmente os custos de desapropriação – também mencionados por Eduardo (2004) -, já que, pelo Relatório da Comissão de Obras Novas de Abastecimento de Água da Capital,

“na desapropriação da Fazenda do Rio Claro estão incluídas indenizações pelos estudos feitos em 1912 e construção de 20 kilometros de leito de via férrea, aproveitados para a estrada Mogy das Cruzes-Casa Grande”²¹.

Efetivamente os custos com a desapropriação de terras que integravam a bacia do Rio Claro foram significativos, pois, de um total da bacia em 5480 alqueires, o Governo do Estado adquiriu 51,63%. No entanto, esse valor não parecia para Henrique de Novaes tão significativo e, possivelmente, tão oneroso aos cofres públicos, justificção sempre respaldada nos benefícios do sistema de adução.

Por outro lado e retomando a polêmica com o nome Sampaio Correia, chama a atenção - o que pode ser uma coincidência -, as críticas e um certo repúdio que o engenheiro sofrera também na capital federal, pela imprensa local, um ano antes, ou seja, em 1926²². Segundo Denise Cabral Stuckenbruck, o engenheiro Paulo de Frontin tentara articular o nome de Correia para o cargo de prefeito do Rio de Janeiro, apostando em sua formação profissional e na sua relação como cidadão carioca. Empreitada realizada sem sucesso por Frontin, que presenciaria a posse não de um carioca, mas do paulista Antônio Prado Júnior, além, é claro, de proporcionar matéria para a imprensa fluminense que se opôs veementemente ao nome Sampaio Correia:

“(...) só ontem (a população do Distrito Federal) teve notícia do imenso risco que correu com a divulgação do nome que o senador Paulo de Frontin indicou para o desventuroso posto de prefeito desta metrópole...O Sr. Antonio Prado Jr., embora não conheça o Rio, estará certamente em (melhores) condições de servir a sua população do que o Sr, Sampaio Correia (...) A desgraça do Distrito Federal, provém, exatamente de só ter encontrado, nas horas de fartura, prefeitos empreiteiros de obras” (O JORNAL, 1926 apud Stuckenbruck, 1996: 61-62).

²¹ In: NOVAES, Henrique de. Relatório da Comissão de Obras Novas de Abastecimento de Água de São Paulo. São Paulo: Typographia Brazil de Rothschild & Co., 1927: 144.

²² O artigo na *Folha do Partido Democrático*, segundo Anna Rachel Eduardo, é de 1927.

Assim como o comentário do jornal político paulista, o que foi desenvolvido pelo artigo em *O JORNAL*, do Rio de Janeiro, pode evidenciar uma importante questão relativa às obras de melhorias urbanas. Este Jornal define como um problema a existência de prefeitos obreiros (referência que convém arriscar, também é feita a outro engenheiro e prefeito do distrito federal, o professor Carlos Sampaio).

Prefeito do Rio de Janeiro na mesma época em que José de Oliveira Reis desenvolvia seus estudos iniciais na Escola Politécnica, Carlos Sampaio foi o administrador responsável pelas obras comemorativas do Centenário da Independência, incluído no conjunto destas obras o arrasamento do Morro do Castelo e a urbanização da área resultante do desmonte.

Uma análise mais pontual do artigo em *O JORNAL* aponta para o evidente problema dos transtornos ocasionados à municipalidade, quando da execução de obras urbanas de grande envergadura, como as que Carlos Sampaio deu início em sua gestão. Porém, convém avançar na interpretação da crítica aos prefeitos obreiros, permanecendo ainda com a figura do prefeito que arrasou o Morro do Castelo, mas, para isso retornando no tempo, especificamente ao século XIX.

Este retorno visa compreender que os problemas das grandes obras públicas poderiam não estar – e não estão ainda hoje-, restritos aos entraves do cotidiano da população na sua circulação entre locais de moradia e trabalho, nas necessidades diárias por serviços urbanos ocasionalmente prejudicados pelas obras. Eles tangenciam a complexa relação mencionada entre os interesses públicos e particulares, os mesmos interesses apontados pela *Folha do Partido Democrático* de São Paulo, entre o proprietário de terras na bacia do Rio Claro e as verbas direcionadas para desapropriação, que no caso das terras de Sampaio Correia, foram acrescidas de uma indenização.

Nesse sentido, o retorno ao século XIX é necessário, especificamente ao ano de 1891, ano de fundação da *Cia. do Arrasamento do Morro do Castelo*, de propriedade do prefeito Carlos Sampaio, que entre os anos de 1920 e 1922 deu prosseguimento ao seu antigo interesse em promover o arrasamento, àquela época não realizado em função das dificuldades econômicas determinadas pelo Encilhamento (Stuckenbruck, 1996). Ainda que não mais o proprietário da *Cia. do Arrasamento* o ônus pela execução durante sua gestão como prefeito do Distrito

Federal na década de 1920, provocou o florescimento de críticas (e oposições) que o acusavam de enriquecimento.

Ainda assim, “apesar de soar mal à população a idéia de um empresário, que fora dono da Cia. do Arrasamento do Morro do Castelo (1891), tivesse como meta” (SILVA, 2003: 47) o desmante a despeito dos problemas dos anos iniciais de 1920, o programa foi executado. Não em sua totalidade, pois finalizado somente durante o Estado Novo, na administração do prefeito Henrique Dodsworth (quando José de Oliveira Reis ocupou o cargo de Chefe da Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro).

No caso do prefeito Carlos Sampaio a oposição o acusou de enriquecimento. Sendo procedente tal acusação, ela ocorreria pela apropriação de verbas públicas, um caminho, entre outros possíveis, que passa pela transferência de recursos orçamentários públicos para empresas prestadoras de serviços que são de interesse à municipalidade²³. No caso de São Paulo, o argumento do jornal *Folha do Partido Democrático* a crítica está construída de forma mais velada, sem suposições afirmativas do comprometimento dos recursos públicos por particulares. Não evita, por outro lado, uma leve insinuação dos claros interesses particulares dos proprietários de terras na área da bacia hidrográfica do Rio Claro. Ainda conforme o jornal, por mais insuspeita que fosse, e por mais restrita a um posicionamento do engenheiro Sampaio Correia na esfera técnica, sua presença também era vinculada à de proprietário de parte das terras na bacia do Rio Claro, terras cuja metragem estavam na ordem 1198,00 m².²⁴

Isoladamente em sua oposição ao Governo do Estado de São Paulo, o discurso do jornal, proferido com uma sutil parcialidade, não promoveria maiores

²³ Segundo Lucia Helena “os opositores do arrasamento atacavam-no sempre que podiam. Não foi à toa que o prefeito queixou-se dos “industriais da calúnia” que o acusavam de “ter entrado rico e ter saído podre de rico” (SILVA, 2003: 47)

²⁴ Interessante perceber uma relação proporcional entre metragem das terras e custos de desapropriação. Para as terras de Sampaio Correia, com 1.198,00m² o Estado pagou 1:361:152\$000. Para as terras de Arsênio Câmara, com 1610,00m² o Estado pagou 3:398\$000, ou seja, para um terreno superior em metragem tem-se um custo inferior. Importante mencionar que no Relatório da Comissão não existe nenhuma informação sobre a localidade desapropriada, qualidade das terras, do próprio manancial e sua capacidade de vazão, das possibilidades de acesso e de locomoção, fatores que podem claramente imputar em diferenças no valor das terras, mas que num ambiente de oposição e crítica aos custos dessa etapa preliminar de execução das obras, transforma-se em fermento para o bolo obscurantista das relações públicas-privadas: as atuais PPPs, Parcerias Público-Privadas, também repletas de aspectos sem clarividências.

complicações ao plano de adução do Rio Claro para abastecer a cidade de São Paulo. Entretanto muitos outros eram também opositores além da própria Folha, e que se não intencionados em acusações pessoais como as de enriquecimento de Carlos Sampaio no Rio de Janeiro, as faziam na esfera técnica e intelectual, com posicionamentos claros em relação aos trabalhos da Comissão.

Constituía um debate travado entre profissionais engenheiros que se articulavam, uns pela defesa da escolha do Rio Claro, outros pela escolha do Rio Tietê. Aos críticos da captação de recursos hídricos pelo Rio Claro, os custos das obras também estavam entre seus argumentos: a distância, a necessidade de incorporação de outros afluentes ao Rio Claro, as dificuldades de infra-estrutura, a desapropriação de terras.

Entre os profissionais engenheiros que desenvolveram uma oposição ao projeto do Rio Claro estavam Theodoro A. Ramos, chefe da Comissão de Obras de Saneamento, que assumiu também a chefia geral da Comissão de Saneamento da Capital, após a junção das duas comissões em uma só, no ano de 1927 – a de água e saneamento –, com a saída de Henrique de Novaes dos trabalhos e nada menos que Saturnino de Brito, favorável à captação das águas do Rio Tietê. Brito, aliás, desde o ano de 1905 desenvolvera para a Secretaria de Obras Públicas estudos para a adoção das águas do Tietê e um plano geral de abastecimento determinado por zonas altimétricas (EDUARDO, 2004).

Evidentemente outros profissionais estiveram presentes no debate ocorrido no meio técnico-profissional, alguns até com decisões mais relativistas sobre os benefícios integrais de um ou outro sistema hidrológico – o Rio Claro ou o Rio Tietê –, como foi o caso do engenheiro Plínio de Queiroz.

Suas justificativas eram diferentes das que defendiam tanto o Rio Claro como o Rio Tietê, para apontar como alternativa uma terceira variável, o Rio Paraíba. Em relação ao Rio Claro o problema maior apontado era a necessidade de infra-estrutura viário-ferroviária para realização da captação das águas, ao passo que já existia um sistema viário pronto para receber a estrutura de adução no caso do Rio Paraíba, implicando nesses pontos, um custo e um tempo diferentes de execução das obras, com vantagens para o Rio Paraíba. (EDUARDO, 2004).

O próprio Henrique de Novaes levantara a possibilidade de adução do Rio Paraíba ao reconhecer, por outro lado, problemas não só situados na esfera dos custos e do tempo de execução das obras²⁵. Segundo Novaes, sobre o Rio Claro,

*“não será elle sufficiente para a solução relativamente completa que esbocei para abastecer São Paulo de água (...) O Rio Claro, porém, tem a vantagem de garantir á cidade, em combinação com mananciaes ora captados, água sufficiente para uma população de 1.588.000 habitantes, a qual só se verificará provavelmente em 1942 e será adduzido á Capital por uma canalisação que, convenientemente extendida, poderá conduzir outras águas, de sorte a completar a vasão média de 520.000 metros cúbicos. Refiro-me ás cabeceiras superiores do Rio Parahyba, drenadas pelo Rio Parahybuna, de bacia semelhante, porém mais extensa que a do Rio Claro e a cujo estudo já se deu início. A descarga do Rio Parahybuna, medida na estiagem de 1926, foi de 6.600 litros por segundo, na altitude de 893 metros e portanto, em condições de serem suas águas adduzidas por gravidade até a extremidade de montante da adductora superior do Rio Claro, em Casa Grande, na altitude piezométrica de 823m,500.”*²⁶

Sobre as possibilidades de captação das águas do Rio Tietê, ambos os engenheiros – Novaes e Queiroz - se opunham, também por motivos diversos. Plínio de Queiroz por entender que as águas do Tietê deveriam ser utilizadas para outras finalidades, que segundo Anna Eduardo, estavam relacionadas com *“a utilização do Tietê para navegação e aproveitamento de suas águas para produção de energia elétrica”* (EDUARDO, 2004).

A posição que vinha de Henrique de Novaes, diferente da anunciada por ele mesmo, no ano de 1912, quando realizou estudo de adução do Rio Claro e apontava a possibilidade de incorporação do Rio Tietê²⁷, estava relacionada aos problemas de tratamento da água e os custos que esse contínuo trabalho exigiria. Ainda assim,

²⁵ Este reconhecimento Henrique de Novaes apresentou em estudo realizado no ano de 1912 como engenheiro da firma Sampaio Correa & Cia. Segundo ele, “a única objecção forte que se pode opper á adducção do Rio Claro é o longo prazo para terminação das obras. Cumpre observar, porém, que ellas poderão ser executadas em prazo de dois annos ou pouco mais”. O estudo foi publicado (transcrito) em artigo publicado na Revista Brasileira de Engenharia, em fevereiro de 1925, no momento que Novaes ocupava a Chefia da Secção de Estudos da Inspetoria de Águas e Esgotos do Rio de Janeiro. No Relatório da Comissão de Obras Novas de Abastecimento de Águas de São Paulo, o artigo de 1925 foi incluído como ANEXO S: 373-390.

²⁶ In: NOVAES, Henrique de. Relatório da Comissão de Obras Novas de Abastecimento de Água de São Paulo. São Paulo: Typographia Brazil de Rothschild & Co., 1927, p.26.

²⁷ No estudo de 1912 Henrique de Novaes faz a seguinte afirmação: “Ao Rio Claro cabe, porém, a inestimável vantagem de offerecer volume de 200.000 m³ diários, que poderão ser talvez accrescido com águas do Tietê, de forma a garantir á cidade de São Paulo abastecimento farto por espaço de mais de 30 annos”. In: NOVAES, Henrique de. Relatório da Comissão de Obras Novas de Abastecimento de Água de São Paulo. São Paulo: Typographia Brazil de Rothschild & Co., 1927: 385.

sem negar que ao Rio Claro poderiam ser acrescidas as águas do Rio Tietê²⁸ para preservar o abastecimento da cidade de São Paulo, Novaes articulou sua análise de oposição – publicada na Revista Brasileira de Engenharia no ano de 1925 – mediante dois parâmetros: o econômico e o sanitário.

“Não há negar que de facto, multiplicando-se os custos de mão de obra e materiaes necessários á construção das adductoras, e mantendo-se constantes, ou pouco se tendo elevado, os preços da energia electrica, a comparação dos dous systemas de abastecimento acima propostos, tendo em vista apenas o lado econômico da questão, é favorável ao Tieté, por elevação mecânica”.²⁹

Como seu objetivo era a justificação da adução pelo Rio Claro, Novaes utilizará o argumento sanitário para validar sua opção, mesmo que economicamente representasse a desvantagem por ele reconhecida. De forma inteligente, apropriou-se do argumento que estava na ordem dos debates entre os profissionais – não só engenheiros, mas também médicos, políticos, entre outros – cujas atuações articulavam-se pela implementação de importantes obras de melhoramentos nas cidades brasileiras; cidades como o Rio de Janeiro que recém-inaugurara as obras implementadas pela administração do prefeito Pereira Passos, ou mesmo o caso de São Paulo, que nesse início da década de 1910 era objeto de uma série de estudos e propostas de intervenção, como a apresentada pelo Engenheiro Civil e Arquiteto Alexandre de Albuquerque e, por ele denominada, *As Novas Avenidas de São Paulo*. Uma proposta que segundo Hugo Segawa, *“exigia grandes expropriações em nome da higienização e eliminação de aspectos precários da cidade antiga”*.³⁰

Obviamente, o trabalho de adução do Rio Claro e, portanto, de abastecimento de água de São Paulo não passava por questões específicas do sistema viário, como as propostas em discussão para São Paulo. Porém, tinha relação direta com a

²⁸ No artigo publicado por Henrique de Novaes em 1925, na Revista Brasileira de Engenharia, em que ele transcreve parte do estudo de 1912 para a Sampaio Correa & Cia., menciona a “descoberta de águas outras, que em systema com as proprias do rio Claro e com parte das demais cabeceiras superiores do Tieté, garantem o supprimento de 240.000 m³, em 24 horas.

²⁹ in: NOVAES, Henrique de. Relatório da Comissão de Obras Novas de Abastecimento de Água de São Paulo. São Paulo: Typographia Brazil de Rothschild & Co., 1927, Anexo S: 388-389. – vide nota 25.

³⁰ SEGAWA, Hugo. “Prelúdio da Metrópole. Arquitetura e Urbanismo em São Paulo na Passagem do Século XIX ao XX”. São Paulo: ATELÍE EDITORIAL, 2000, p.73. Nesta mesma época outras propostas foram apresentadas para São Paulo, todas com importante foco nas questões viárias, portanto, de circulação. O plano elaborado pelos engenheiros Victor da Silva Freire e Eugênio Guillem e apresentado no ano de 1911 e o desenvolvido pelo engenheiro Samuel das Neves que fora publicado também em 1911 no jornal Correio Paulistano. (SEGAWA, 2004: 69-106)

necessidade de infra-estrutura urbana de saneamento. Não devem significar, entretanto, uma desconexão entre o sistema viário e a implementação de obras de abastecimento e saneamento, numa relação muito bem realizada pelo engenheiro Saturnino de Brito nos trabalhos desenvolvidos em várias cidades brasileiras, especialmente Santos.

No caso específico da Comissão de Obras Novas do Abastecimento de Águas, na perspectiva das intenções do engenheiro Henrique de Novaes, as obras estariam, em sua maioria e dimensão, fora da área da cidade de São Paulo naquele momento.

Também não era objetivo dos trabalhos da Comissão a realização de qualquer tipo de planificação da expansão da malha urbana da capital, como nos casos de alguns trabalhos de Saturnino de Brito. Característica que não deixou de significar uma extrema e necessária preocupação na relação entre a captação de água, seu transporte, armazenamento, distribuição e, por fim, o uso pela população paulistana – uso residencial, comercial, industrial ou qualquer outro. E é nessa relação, e nos necessários temores da propagação de epidemias, que o discurso sanitarista foi utilizado no embate contra o argumento econômico da proximidade do Rio Tietê.

“Qualquer que seja o tratamento preferido, elle é dispendioso na instalação e exige contínuos cuidados na exploração. Imagine-se que o descuido de um momento pode fazer penetrar na rede distribuidora águas polluidas, em quantidade sufficiente para desencadear uma epidemia. Dahi, certamente, repugnância natural da população por águas de origem duvidosa, por mais que se enalteçam e se demonstrem as vantagens e a perfeição dos modernos processos de tratamento, a ponto de só se lançarem mão delles quando de todo não se podem obter águas potáveis, in natura, como as águas da cabeceira do Tieté. (...) Desta repugnância natural tem-se a prova, mesmo em S. Paulo, cuja população do arrabalde da penha, de tal forma protestou e tão pertinazmente contra o fornecimento que se lhe pretendeo fazer, de águas filtradas e esterilizadas do Tieté, que a Repartição de Águas foi obrigada a suspendel-o. Muito embora, portanto, a reconhecida vantagem econômica que teria o reforço de abastecimento por meio dessas águas, affirmamos – tendo em vista o estado de polluição crescente e conseqüente necessidade de esterilização, - continua a ser, agora como em 1912, a captação do Rio Claro, a solução mais opportuna e conveniente para o reforço do abastecimento de água da brilhante capital paulista”.³¹

³¹ in: NOVAES, Henrique de. Relatório da Comissão de Obras Novas de Abastecimento de Água de São Paulo. São Paulo: Typographia Brazil de Rothschild & Co., 1927, Anexo S: 390.

Convém aqui descortinar um possível risco da argumentação de Henrique de Novaes. Por mais convincente que fosse tal explanação, pela força expressiva sobre o imaginário social dos perigos epidêmicos das águas poluídas, ela aparentemente consubstanciou a permanência da decisão de captação das águas do Rio Claro e do início das obras.

Pela inversão da ordem dos saberes técnicos-sanitaristas em suas ações sobre o território, no argumento de Novaes, perde-se a isenção e a capacidade de resposta diante dos problemas urbanos. Não que ele afirme categoricamente tal subtração, ou ainda, acredite nisso, mas a evidencia, mesmo veladamente, ao transferir para a população o receio da efetiva capacidade “*dos modernos processos de tratamento*” para purificação de águas consideradas poluídas.

Henrique de Novaes constrói uma dimensão de dúvida sobre as técnicas da engenharia e sobre os representantes desse saber técnico, mesmo sendo um destes representantes. Nesse sentido, entre aqueles dois parâmetros mencionados – o econômico e o sanitário -, o que deve nortear a implementação do serviço de água é o afastamento dos perigos da disseminação de uma epidemia. Pouco importa que para tal finalidade definam-se áreas longínquas dos pontos de distribuição e, desprovidas de infra-estrutura de captação e transporte, mesmo a custos mais elevados, ou, por outro lado, mecanismos de desqualificação da capacidade da engenharia, e seus sistemas de tratamento e purificação das águas, de proporcionarem continuamente e sem percalços água límpida.

A estrutura dos argumentos é diversa, porém, complementar. Uma delas é construída mediante a categoria do território: é física, é geográfica, impõe limitações e obstáculos para a sua transformação e desnaturalização, através dos processos de infra-estruturação necessários para a implementação de importantes serviços urbanos.

A outra é conceitual, categoria relacional entre o imaginário social e o saber intelectual em suas capacidades de compreensão e aceitação do papel da ciência e da técnica. Como mencionado, Henrique de Novaes colocou em dúvida sua própria atuação como engenheiro especializado no trabalho de abastecimento de água, já que representante do saber que lhe dava suporte e legitimação.

A dimensão complementar entre essas estruturas tem como ponto de fuga a engenharia, saber técnico-científico que ao longo dos anos, em especial ao longo do século XIX (com o desenvolvimento de novas técnicas e tecnologias), transformou-se em geratriz de suportes intelectuais para concretizar as transformações do território, respaldadas por conceitos e procedimentos intelectualmente construídos no universo científico, e que não deveriam possibilitar a argumentação da dúvida criada por Henrique Novaes.

É preciso, assim, estar atento para as intencionalidades do argumento, muito mais alocadas no campo das disputas intelectuais entre notáveis, que na desestabilização dos pilares da ciência e da técnica que conformam o campo disciplinar da engenharia. Por isso que, veladamente, como mero exercício retórico, ele transfere a dúvida para a população usuária e se respalda na contradição de duvidar do próprio campo disciplinar de sua atuação.

No jogo político e em suas filiações interessadas, aglutinadas entre os atores na disputa pela paternidade da solução para os problemas de abastecimento de água de São Paulo, as estratégias estariam em constante avaliação e questionamento. Neste momento, a população não perpassa pelos debates sobre as melhores soluções, restringindo-se à categoria de usuária, no máximo de espectadora a espera por soluções dos problemas que agravam seu cotidiano.

O campo de disputa passa pelos meios reconhecidos pelos pares, ou seja, relatórios de consultorias, artigos, especialmente nas revistas especializadas, mas, também, na imprensa escrita e nos planos elaborados pelos engenheiros, mediante solicitação de empresa particular ou órgão público. Henrique de Novaes fez não só uso deste território intelectual para defender seu plano de abastecimento de água, como também utiliza-o para demonstrar que abandonou soluções que ele mesmo cogitou incorporar, tanto as apresentadas no estudo de 1912 como no artigo de 1925, ao seu plano de adução do Rio Claro, para aumentar a capacidade de oferta de água para São Paulo; sua opção foi definida em meio a toda polêmica gerada contra atuação da Comissão de Obras Novas de Abastecimento de Água e início dos trabalhos no Rio Claro.

Diante de oposição ferrenha de Theodoro Ramos, seu colega e engenheiro chefe da Comissão de Obras de Saneamento, Novaes aproveita a oportunidade da

elaboração do Relatório – publicado no ano de 1927 - para apresentar uma versão final de sua posição sobre a questão da infra-estrutura de abastecimento de água em São Paulo.

“Se bem que não seja do meu programma entrar na polêmica do abastecimento de água de São Paulo, não posso deixar de fazer alguns reparos ao desembaraço com que se cotejam a do Rio Claro, soluções outras desse importante problema, esquecendo-se circunstâncias especiaes que não se podem deixar de pezar numa comparação legitima e leal. Appelam uns para o Rio Tieté como recurso bastante, sem se lembrarem de que a descarga de estiagem deste rio já é insufficiente, ou escassa, para a utilização natural delle, que é o afastamento das águas cloacaes de São Paulo. As despesas de regularização do regimen do Tieté, de forma a dar-lhe uma vsão mínima sufficiente, juntas as despesas de elevação mechanica e de tratamento das águas, serão, provavelmente, muito superiores ás da adducção do Rio Claro, sem se abandonar a hypothese de ter de procurar futuramente, fora de suas vertentes, a água que nelle não se encontra em condições de igual aproveitamento para abastecer a cidade.

Outros, convencidos disto, isto é, de que na bacia do Tieté não se encontra água para uma solução relativamente completa do problema de abastecimento de São Paulo, appellam para um fonte praticamente inexgotável, - o rio Parahyba nas proximidades de Guararema pagando a vantagem de um volume de água muitas vezes superior do desejado, com os ônus permanentes de uma elevação mechanica de 275 metros, e que custariam, no mínimo, 5.184 contos de réis annualmente, na hypothese de aproveitarem apenas 260.000 metros cúbicos por dia, como se vê

Potencia theorica necessária – 11.000 HP

Potencia real, ao rendimento electro-mechanico de 80% - 13.750 HP

Idem em Kilowatts – 10.120 Kw. Ou sejam, dez mil kilowatts, que a \$060 (sessenta réis) por killowatt-hora, exigem a despesa diária de 14:400\$000; a mensal de 432:000\$000 e a annual de 5.184:000\$000.

Ora, esta importância corresponde ao capital de cerca de 65.000 contos de réis, o qual deve ser addicionado ao custo das canalizações desde que se queiram fazer justas comparações. E se as águas do Rio Parahyba, tomadas em Guararema, podem ser adduzidas até São Paulo em canalização mixta de custo approximado de 300:000\$000 por kilometro, não há também razão para outro critério na avaliação do custo da adductora do Rio Claro, de igual capacidade.

No afoitamento das comparações, os inventores de soluções originaes e fulminantes affirmam entre outras vantagens a extensão menor da adductora Guararema-São Paulo, em relação á do Rio Claro. Ver-se-há, opportunamente, que esta terá 86.000 metros, Assis distribuídos:

Adductora superior do Rio Claro: 8.200m

Adductora principal: 77.800m

e a outra, de accôrdo com o ante-projeto, descrito no “Estado de São Paulo”, de 26/1/1926, terá 85.500 metros, assim distribuídos:

Canal de captação á usina: 5.000m

Linha de recalque: 16.500m

Adductora principal: 64.000m

mas é preciso ter em vista que adductora do Rio Claro terminará na Mooca, mas próximo da cidade 4 kilometros, medidos em linha recta na direcção geral dos traçados, do que a Penha, onde terminaria a adductora do Parahyba, vindo a ser, afinal, na realidade, aquella menor do que esta de 3½ Kilometros.

A adductora do Rio Claro, em conclusão, com a capacidade de 6.000 litros por segundo, em sua maior extensão, será construída por menos do que seria construída a adductora do Parahyba, de igual capacidade; mas as despezas de elevação mechanica de 6.000 litros por segundo deste manancial, de uma differença de nível quase equialente á altura da Torre Eiffel, correspondem a um capital aproximadamente duplo do que se irá dispende na adductora complementar Parahybuna-Rio Claro, com a qual se há de completar a solução em boa hora adoptada pelo Governo do Estado, para resolver o problema do abastecimento de água da brilhante capital paulista".³²

É claramente perceptível que Henrique de Novaes não se esquivou das críticas e das objeções à Comissão que ele chefiara. Se entre as primeiras análises sobre a possibilidade de captação de águas da bacia do Rio Claro (em 1912 e em 1925), Novaes não se opunha categoricamente a essas soluções de apropriação do Tietê, a partir dos trabalhos da Comissão sua posição aponta para outra direção³³.

O que então era uma vantagem econômica para o rio Tietê, qual seja, sua proximidade com a cidade, perde qualquer validade quando o engenheiro enumera dificuldades como a necessidade de regularização do regime do rio. Uma oposição em primeira instância ao engenheiro Theodoro Ramos, mas que, numa perspectiva temporal maior, chega ao próprio Saturnino de Brito, que desde 1905 defendia a adoção do rio Tietê.

³² in: NOVAES, Henrique de. Relatório da Comissão de Obras Novas de Abastecimento de Água de São Paulo. São Paulo: Typographia Brazil de Rothschild & Co., 1927: 26-28.

³³ No caso do Rio Parahyba a objeção de Henrique de Novaes parece estar direcionada para uma determinada área da bacia que ele considera inadequada e não ao próprio Rio.: aquela que fica na proximidade da cidade de Guararema, cujo inconveniente é a necessidade de elevação mecânica de 275 m. Ele considerou a possibilidade de trabalhar com as águas das "cabeceiras superiores do Rio Parahyba, drenadas pelo Rio Parahybuna, de bacia semelhante, porém, mais extensa que a do Rio Claro e cujo estudo já se deu início. A descarga do Rio Parahybuna, media na estiagem de 1926, foi de 6.600 litros por segundo, na altitude de 893 metros e, portanto, em condições de serem suas águas adduzidas por gravidade até a extremidade de montante da adductora superior do Rio Claro, em Casa Grande, na altitude piezométrica de 823m,500." In: NOVAES, Henrique de. Relatório da Comissão de Obras Novas de Abastecimento de Água de São Paulo. São Paulo: Typographia Brazil de Rothschild & Co.1927: 26.

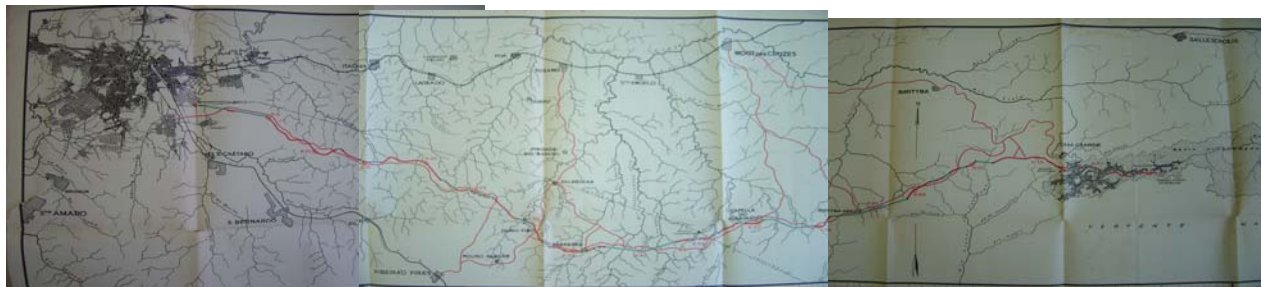
Tais circunstâncias não se restringiam à disputa pela execução de mais uma obra de infra-estrutura de saneamento e abastecimento de cidades brasileiros no início do século XX. Estava em jogo toda uma estrutura intelectual legitimada pela capacidade de compreender as variáveis técnicas, econômicas, sociais, demográficas de obras como a de abastecimento de água, o que, em verdade, representava uma importante transformação do campo disciplinar da engenharia. Não mais a simples execução de obras, mas a inserção da execução num campo de atuação expandido pela incorporação da concepção de plano, que estabelece a análise de dados empíricos e já previamente tabulados para a definição da melhor solução.

Pode-se argumentar que Henrique de Novaes promoveu algumas alterações das suas avaliações, em função dos estudos das reais condições de cada uma das possibilidades levantadas desde o ano de 1912. Pode-se argumentar que tais alterações ocorreram, com o intuito de viabilizar um trabalho de envergadura considerável no campo da infra-estrutura urbana, aproximando seus objetivos aos interesses particulares mencionados pela *Folha do Partido Democrático*.

O primeiro argumento está mais próximo do jogo político-intelectual, e as mudanças podem representar um efetivo aprimoramento dos estudos sobre os benefícios e dificuldades das possíveis bacias hidrográficas para o abastecimento de água de São Paulo. Não deixa de fortalecer, no campo de disputas, aquele que apresenta argumentos comprobatórios do acerto da escolha por uma ou outra solução, rebatendo tecnicamente as críticas que objetivaram, senão o fim das obras, uma alteração na direção das Comissões. Variável tentadora em se pensar que tal alteração foi realizada com a saída de Novaes da direção da Comissão de Obras Novas de Abastecimento de Águas, e a criação de uma única Comissão, como mencionado, chefiada pelo seu principal opositor, Theodoro Ramos.

Neste caso os argumentos técnicos podem correr o risco de perder sua validade e, mais ainda, sua legitimidade, abrindo precedente para o segundo argumento, aquele que perpassa pelos interesses pessoais embebidos de favorecimentos e transferências, para ficar no campo econômico, ou seja, os custos das obras e as verbas públicas para pessoas ou empresas que prestaram serviços ao poder público municipal, estadual ou federal. Sobretudo no caso da Comissão de

Obras Novas de Abastecimento, que intermediou com o Governo do Estado a seleção e contratação de empresas para a realização das obras, desde seu início, com a implementação de toda infra-estrutura de acesso e circulação nas áreas delimitadas pelo plano de abastecimento. Estas empresas foram responsáveis pela execução das seções das obras desde a cidade de São Paulo até os locais de captação de águas do Rio Claro pelo sistema de adutoras, em especial a Terceira Secção de Construção, executada pela Companhia Mechanica e Importadora de São Paulo, nas proximidades de Capella do Ribeirão, já Serra do Mar adentro, que foi o local de atuação de José de Oliveira Reis após trabalho na locação da sub-adutora Penha-Higienópolis na cidade de São Paulo. O recém formado em engenharia adentrava ambientes naturais inóspitos para realizar seu trabalho profissional³⁴



Implantação Geral com a locação em vermelho de todo o sistema de Adução do Rio Claro até a cidade de São Paulo (à esquerda no mapa). Perceptível a dimensão territorial do trabalho da Comissão coordenada pelo engenheiro Henrique de Novaes. Da mesma forma a dimensão da necessidade de infra-estruturação desse território para viabilizar a captação de água para o município de São Paulo. In: Relatório da Comissão de Obras Novas de Abastecimento de Água da Capital. Exemplar da Escola Politécnica da Universidade de São Paulo.

Assim como para seus colegas de turma da Escola Politécnica – os que também foram -, chamada por José de Oliveira Reis de “Turma de 25”, a ida para São Paulo representou a inserção profissional, e mais ainda, a conformação de uma experiência profissional numa escala de obras de infra-estrutura urbana fundamental para a capital paulista. Tratou-se de uma possibilidade de aproximação com a realidade das obras urbanas, especialmente as de infra-estrutura, que poderiam distanciar-se da própria formação básica na Escola Politécnica que exigia estudos que passavam por cursos como o de *Engenharia Industrial*, cuja matrícula Oliveira Reis solicitou ao Diretor da Escola no dia 31 de março de 1922. Aliás, um curso que predominava na Escola Politécnica, pela importante relação entre

³⁴ Informações existentes no depoimento de José de Oliveira Reis ao Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro em 23/04/1986

engenharia e indústria para a formação dos engenheiros. Entretanto, as possibilidades de trabalho solicitadas pelos poderes públicos, especialmente aqueles direcionados para os sistemas de saneamento, abastecimento e melhorias urbanas em geral, começavam a estabelecer demanda por especialistas em uma nova área de atuação³⁵.

Nesse sentido, a oportunidade criada aos recém formados, pela Comissão chefiada pelo Engenheiro Henrique de Novaes, significou a ampliação da própria formação, pelo aprendizado com os trabalhos na cidade e na própria bacia do Rio Claro, em áreas ainda nativas. Na delimitação do papel da Comissão de Obras Novas de Abastecimento de Água é possível compreender o trabalho dos engenheiros recém formados:

*“à Comissão de Obras Novas, como já se viu, coube a tarefa de organização e da operação do systema geral de transportes; e além do plano tecnico das obras, ella agiu no sentido de obter a maior cooperação possível entre os Administradores; tratou da obtenção e distribuição da energia electrica ao longo de todo o serviço e de outras providencias de ordem geral”.*³⁶

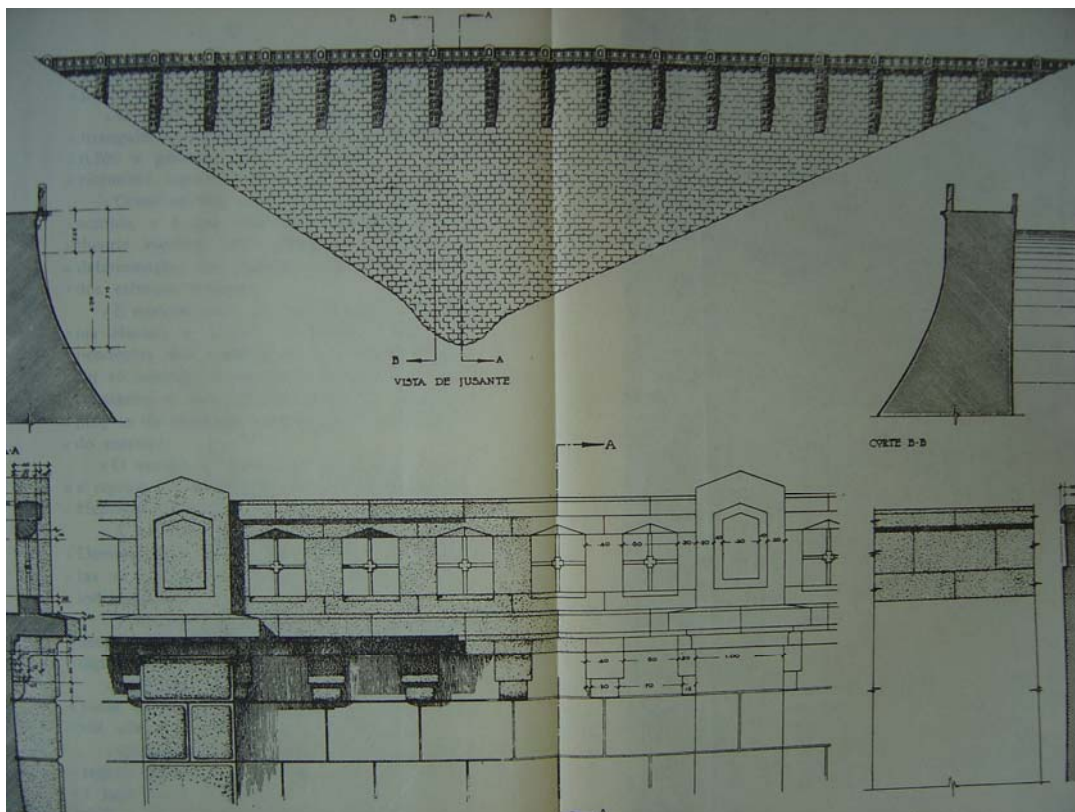
O objetivo era estabelecer um plano de transportes, um plano técnico de obras, definir prioridades e, no caso dos trabalhos da Comissão, implementar toda a infraestrutura de trabalho, desde a construção dos barracões nas áreas determinadas, passando por todo um sistema de circulação rodoviária de interligação entre as áreas. Essa opção Henrique de Novaes priorizou em detrimento do sistema ferroviário, justificando decisão pela dependência da construção da adutora à execução de todo o sistema de circulação. Esse trabalho preliminar resultou na implementação de 140 km de rodovias³⁷ incorporadas ao sistema estadual de

³⁵ (SILVA, 2003) Ainda segundo Lucia Silva, “no início dos anos 1920, os professores da Politécnica estavam engajados na reformulação do ensino, pois a Escola ainda não passara por nenhuma reforma desde 1876, praticamente desde a data de sua fundação. A estrutura curricular não havia acompanhado as novas demandas da profissão (...) A instituição da Universidade do Rio de Janeiro, em 1920, não levou à reformulação da estrutura curricular da Escola Politécnica, como requeriam os professores” (SILVA, 2003: 51-52), o que significa afirmar que José de Oliveira Reis se forma na estrutura até então existente, aquela que priorizava a relação da Engenharia com a Indústria.

³⁶ In: NOVAES, Henrique de. Relatório da Comissão de Obras Novas de Abastecimento de Água de São Paulo. São Paulo: Typographia Brazil de Rothschild & Co.1927: 116.

³⁷ Informações contidas em outro Relatório, apresentado pelo Dr. Gabriel Ribeiro dos Santos, Secretário de Agricultura, Commercio e Obras Públicas, ao Dr. Carlos Campos, Presidente do Estado de São Paulo, no ano de 1926, apontam para a implementação de 142.164 metros de estradas principais, além de 60 km de “*ramaes diversos, dos quaes o mais importante é o do Palmeiras a Quatinga e*

circulações rodoviárias, necessárias para aquela determinada condição de trabalho, segundo Henrique de Novaes, pela sua rápida instalação, independência de movimentação e eficiência de operação.



Detalhe dos sistemas de circulação e transposição de áreas realizadas pela Comissão de Obras Novas de Abastecimento de Águas. In: Relatório da Comissão de Obras Novas de Abastecimento de Águas.

Uma dúvida que fica, no contexto de todo este trabalho preliminar de implantação viária, estruturas arquitetônicas para locação de trabalhadores e maquinários e o trabalho de adução do Rio Claro, é sobre a exata inserção de José de Oliveira Reis. Não só a dele, mas de seus colegas da Turma de 25. Não foram localizados documentos que determinem a data da chegada dessa turma à cidade de São Paulo, ou ainda, a data em que partiram, como no caso de Reis, para o trabalho nas 2º e 3º Secções da Adductora em Capella do Ribeirão. Nem mesmo seu nome consta nos anexos do Relatório da Comissão de Obras Novas Do Abastecimento de Água de São Paulo, com as planilhas de pagamento para cada um dos profissionais

Capella do Ribeirão, partindo do Km 12 da estrada de Suzano a Ribeirão Pires". In: Relatório da Secretário de Agricultura, Commercio e Obras Públicas do Estado de São Paulo. 1926: 342-343.

envolvidos, materiais gastos, empresas contratadas, entre outros custos discriminados.

A resposta para a primeira pergunta, sobre a data de chegada em São Paulo, parece ficar mesmo no campo das lacunas, restando somente a descrição de José de Oliveira Reis, como engenheiro da Comissão de Obras Novas de Abastecimento de Água de São Paulo, que consta na *Proposta Para Admissão de Sócio no Club de Engenharia do Rio de Janeiro*, protocolada no dia 03 de abril de 1934. Como anteriormente mencionado, entre os engenheiros que apoiaram e assinaram a recomendação de José de Oliveira Reis para sócio do clube, estava Henrique de Novaes, que nesses anos iniciais da década de 1930 compartilhava com José de Oliveira Reis o trabalho de engenharia na Prefeitura do Distrito Federal. Certamente a ida destes recém formados se deu em data posterior à da colação de grau no Rio de Janeiro, ocorrida no dia 29 de abril de 1926, pois, neste caso, estavam já com o *status* de engenheiros e aptos ao exercício da atividade para ao qual foram contratados.

A dificuldade em estabelecer o início das atividades está diretamente relacionada com a dificuldade na delimitação das áreas de atuação dos ex-alunos. Muito provavelmente os trabalhos, bem como os locais em que foram realizadas as tarefas pelos engenheiros da Turma de 25 são distintas, pela própria dimensão da obra, dividida entre três empresas responsáveis pela execução dos trabalhos na adução. E deve-se ainda incluir as empresas que atuaram na construção dos reservatórios na cidade, especificamente na Mooca, pela Companhia Constructora Nacional, a partir da assinatura do contrato em 29 de junho de 1926 e, na Lapa, pelo Engenheiro Augusto de Toledo, com contrato firmado no dia 25 de fevereiro de 1927.

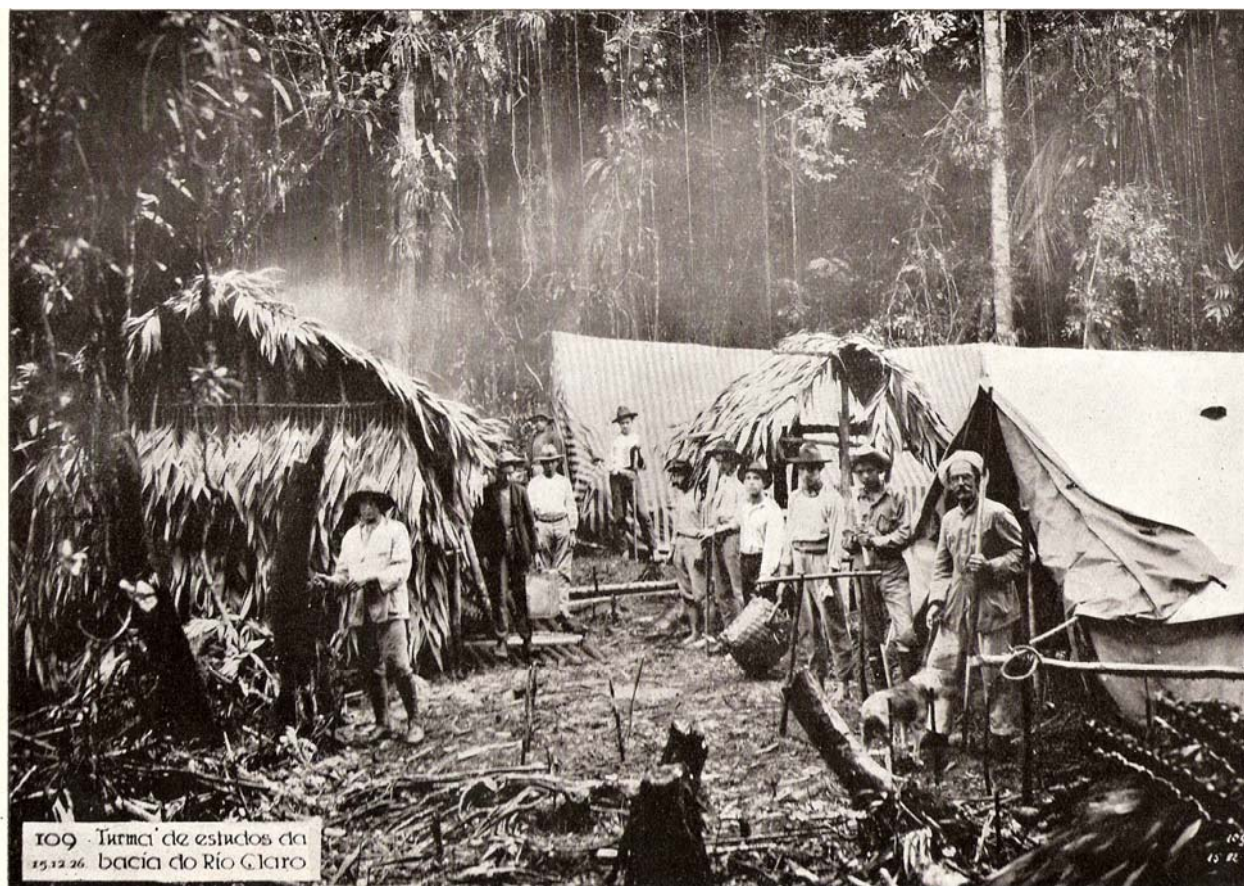
No caso de José de Oliveira Reis, a precisão na determinação do local de sua atuação foi por ele mesmo apresentada em depoimentos ao Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro. Seu trabalho inicial foi na cidade de São Paulo segundo o próprio engenheiro, na *“locação da sub-adutora que ia da Penha até o Higienópolis”*, o que não permite saber exatamente qual era seu trabalho nessa sub-adutora. Um trabalho, aliás, que pode não ser o principal por ele desenvolvido e, ainda mais, com maiores oportunidades de inserção nas questões do abastecimento de água.

Conforme o próprio José de Oliveira Reis nos informa, sua atuação também ocorreu na área de coordenação da *Cia. Mechanica e Importadora de São Paulo*, nos trabalhos sediados em Capella do Ribeirão, nas proximidades de Mogi das Cruzes. Esse trabalho que perdurou até o ano de 1928, quando do seu retorno para a cidade do Rio de Janeiro.

Ainda no campo das especulações, talvez seja possível estabelecer como data aproximada da partida de José de Oliveira Reis para o trabalho na própria bacia do Rio Claro, o mês de agosto do ano de 1926. Isso, porque o contrato com a Cia. Mechanica foi assinado no dia 16 de junho do mesmo ano, e os trabalhos iniciados no dia 11 de agosto. Não há certeza, pois ele poderia ter se deslocado para Capella do Ribeirão após os trabalhos de infra-estruturação - também necessários nesta região-, preparatórios e de escavação da adutora, ainda em desenvolvimento em dezembro de 1926.

Trabalhando com a hipótese do deslocamento de José de Oliveira Reis no mês de agosto, é de se cogitar sua atuação em uma intensa atividade de implementação dos acampamentos de trabalhos, nas obras de criação de acessos a tais unidades, assim como nos trabalhos direcionados para o início das obras de adução. Estas atividades exigiram esforços de toda a equipe, passando pelos operários, equipe administrativa e, por fim, pelos engenheiros, responsáveis técnicos pelas obras, em função das condições naturais do território. Em região de clima instável, com possibilidades de variações súbitas de temperaturas que atingiam níveis extremos, as condições iniciais de trabalho eram de extrema dificuldade, fundamentalmente pela falta de infra-estrutura de moradia, que orientou a construção de edificações em taipa e cobertas com zinco para uma melhor adaptação dos trabalhadores.

O sistema de circulação foi outra variável também importante na região da 2° e 3° *Secções da Adductora*, pois foi preciso resolver a comunicação entre os vários acampamentos determinados para os trabalhos. Tendo com sede e direção geral o de Capella do Ribeirão, no Km 49, foram levantados ainda, Zerrener, transferido para a responsabilidade da Companhia Constructora de Santos em novembro de 1926, Quatinga, Lourenço Rodrigues, Berityba-assú e Tapanhaú.



Equipe de Estudos iniciais na Bacia do Rio Claro em área ainda nativas. Levantamento fotográfico do próprio Relatório da Comissão de Obras Novas de Abastecimento de Água da Capital. Acervo Particular do Autor.

Organizados hierarquicamente em função do cargo e atuação dos profissionais, o que significa uma divisão social entre os mesmos, o acampamento de Capella foi residência oficial dos engenheiros e de todo pessoal do setor administrativo. Talvez o de melhor estrutura entre todos os acampamentos, contava ainda com hospital, refeitórios, oficina para maquinário e garagem para os veículos utilizados no transporte de ferramentas e materiais. Nele eram elaborados os planos de obras gerais que foram transferidos às outras unidades para a realização dos trabalhos, mantendo aquela hierarquia sócio-funcional estabelecida.

Os acampamentos de Quatinga e Lourenço Rodrigues foram preparados para a locação de operários e contavam com refeitório e dormitório, servindo apenas para serviços subordinados ao central, em Capella do Ribeirão. Em Berityba-assú e Tapanhaú, além da mesma infra-estrutura que os dois anteriores, foram construídas

oficinas, garagem para maquinas e veículos, almoxarifado, estando também preparado para recepcionar profissionais engenheiros.



Acampamento da Companhia Mecânica e Importadora de São Paulo localizado em Capella do Ribeirão. Segundo depoimento do próprio José de Oliveira Reis, o lugar onde ele atuou quando esteve em trabalho de campo na Adução do Rio Claro. Levantamento fotográfico do próprio Relatório da Comissão de Obras Novas de Abastecimento de Água da Capital. Acervo Particular do Autor.

Apesar dessa hierarquia, as condições mínimas de saneamento estavam garantidas para todos os trabalhadores, engenheiros e profissionais do setor administrativo, que, por longos períodos permaneceram nos acampamentos. Em todos eles foram instalados os sistemas de água canalizada, luz elétrica e esgotos que eram tratados com fossa séptica. Nestas condições de trabalho, senão ideais, ao menos com garantias de segurança, saúde, alimentação e hospedagem, os operações foram arroladas sem maiores problemas técnicos.



171 Plantel completo de construção
12.3.27 do aqueduto elliptico do Rio Claro

Implantação do sistema de aqueduto para a adução do Rio Claro. Delimitada a linha de corte do terreno para passar todo o sistema de tubulação, a armação de concreto armado define pela ferragem posteriormente concretada não somente o diâmetro da tubulação como provavelmente a melhor inclinação necessária. Levantamento fotográfico do próprio Relatório da Comissão de Obras Novas de Abastecimento de Água da Capital. Acervo Particular do Autor.

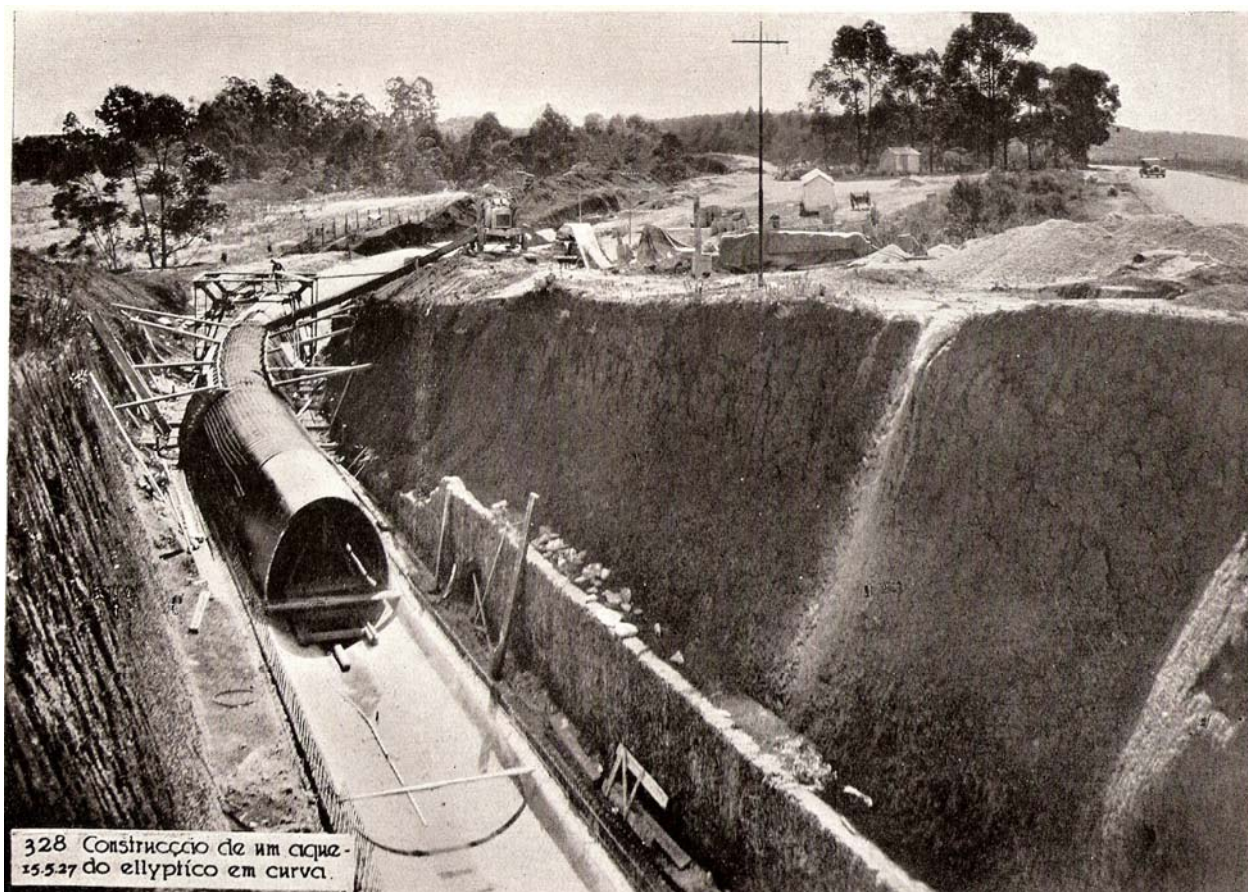
Conforme o Relatório da Comissão,

*“as condições topographicas das 2° e 3° Secções favorecem os trabalhos de terraplanagem: encostas íngremes proporcionam fácil evacuação dos córtes, freqüentes depressões cortando a linha de grêde multiplicam de ataque. Convergindo neste serviço maior actividade, nos três primeiros mezes deste ano, o preparo do leito está prompto em cerca de 50% do volume total a excavar”.*³⁸

Tais trabalhos foram também favorecidos em função do grande esforço de implementação de infra-estrutura, que consumiu toda a segunda metade do ano de 1926, possibilitando, até a elaboração do Relatório pelo engenheiro Henrique de

³⁸ In: NOVAES, Henrique de. Relatório da Comissão de Obras Novas de Abastecimento de Água de São Paulo. São Paulo: Typographia Brazil de Rothschild & Co., 1927, p. 130.

Novaes, um intenso trabalho de execução da própria adução do Rio Claro nesta área de Capella do Ribeirão. O único entrave mencionado no Relatório não era de caráter técnico, mas burocrático, que dificultou a liberação dos materiais na Alfândega nos meses iniciais de 1927.



Implantação do sistema de aqueduto para a adução do Rio Claro. Nesta imagem é mais visível a complementação entre o sistema de tubulação e o “piso” já concretado em que aquela será apoiada Levantamento fotográfico do próprio Relatório da Comissão de Obras Novas de Abastecimento de Água da Capital. Acervo Particular do Autor.

Ainda assim, após conclusão

“dos trabalhos preliminares, a construção prosegue com segurança e regularidade, garantindo a execução satisfatória das obras”.³⁹

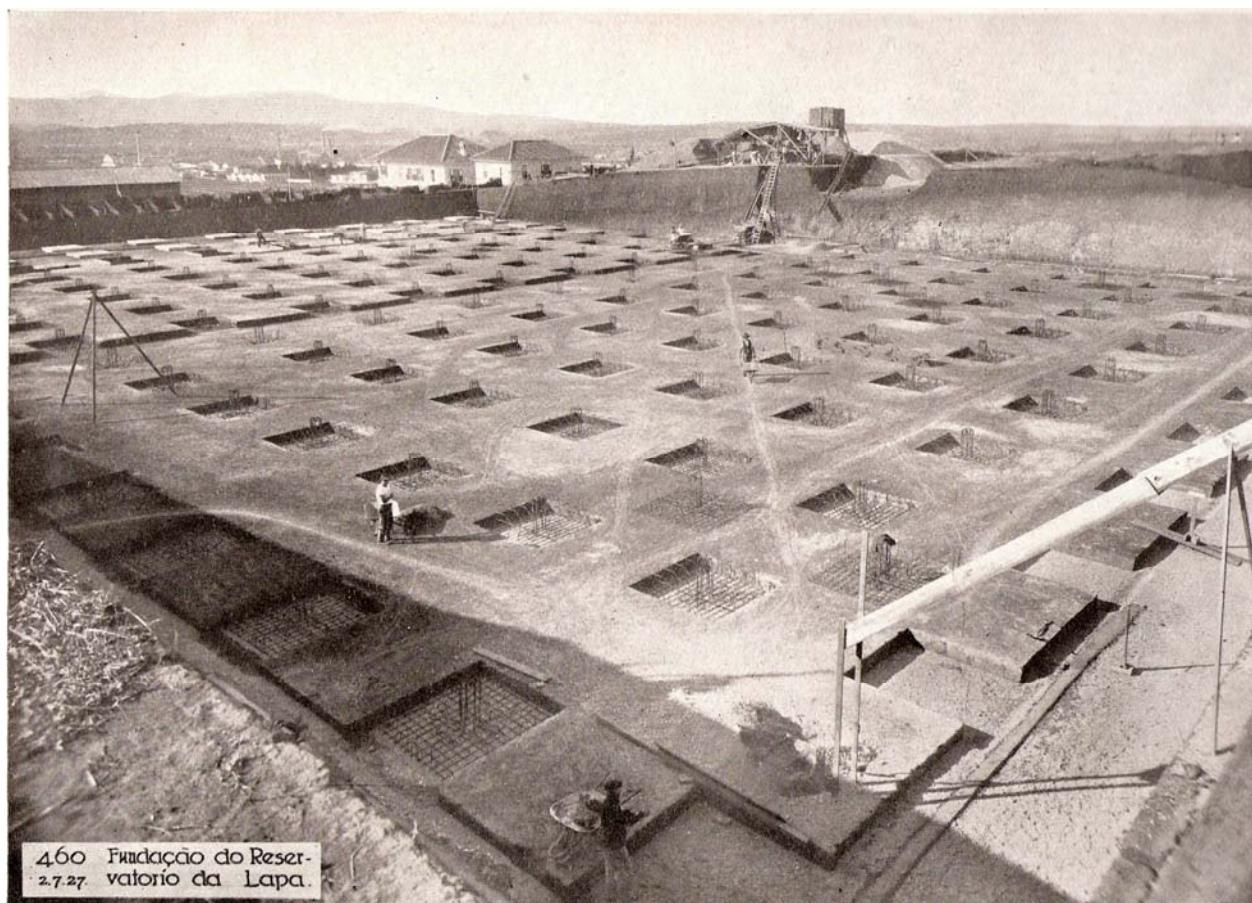
³⁹ In: NOVAES, Henrique de. Relatório da Comissão de Obras Novas de Abastecimento de Água de São Paulo. São Paulo: Typographia Brazil de Rothschild & Co. 1927: 132.



Implantação do sistema de aqueduto no “corte grande do Kil. 8” para a adução do Rio Claro. Levantamento fotográfico do próprio Relatório da Comissão de Obras Novas de Abastecimento de Água da Capital. Acervo Particular do Autor.

As obras seguiram nessa mesma orientação e, mais importante, sob a coordenação do Engenheiro Henrique de Novaes, que por mais alguns meses do ano de 1927 permaneceria no cargo. No entanto, mudanças profundas foram realizadas na estrutura administrativa do Estado de São Paulo, produzindo mudanças também profundas em toda estrutura técnica-administrativa montada para a implementação dos serviços urbanos de água e esgoto.

A primeira das mudanças ocorreu na própria Secretaria de Estado, que coordenava os trabalhos das Comissões de Obras de Água e de Saneamento, sendo desdobrada em duas; uma delas, a *Secretaria dos Negócios da Agricultura, Industria e Commercio* e, a outra, a *Secretaria dos Negócios da Viação e Obras Públicas*.



Infra-estrutura urbana na área do município de São Paulo. Fundação do Reservatório da Lapa. A imagem evidencia o enorme “piso” de concreto que funcionará como fundo do reservatório com várias aberturas em seção quadrada que provavelmente funcionam como base de amarração dos pilares de sustentação do reservatório com as brocas perfuradas no solo. Levantamento fotográfico do próprio Relatório da Comissão de Obras Novas de Abastecimento de Água da Capital. Acervo Particular do Autor.

O desmembramento da *Secretaria dos Negócios da Agricultura, Commercio e Obras Públicas*, nestas duas, ocorreu pela Lei n. 2196, de 3 de setembro de 1927, e teve uma justificativa vinculada ao campo técnico, direcionado à uma especialização das próprias funções governamentais. No argumento presente no Relatório da recém criada *Secretaria dos Negócios da Agricultura, Industria e Commercio*, primeiramente procedeu-se ao argumento da necessidade de atendimento às complexidades que tais áreas administrativas impunham. Por fim, apontou o Relatório para a mencionada especialização da atuação do sistema administrativo estadual, já que tal desdobramento viria “*premitir que fossem mais bem estudados*

e maiores amplitudes tivessem os assumptos concernentes à agricultura, ao commercio e a industria".⁴⁰

Por parte da outra secretaria criada, a dos *Negócios da Viação e Obras Públicas*, o discurso não foi diferente, apontando para um perceptível alinhamento das posições entre os membros do atual governo estadual, agora sob a Presidência do Dr. Júlio Prestes de Albuquerque. Criada pelo Decreto n. 4283 de 16 de setembro de 1927, em execução da Lei 2196 que promoveu o desmembramento, representou também uma especialização muito clara da atuação do seu corpo técnico, que ficaria totalmente direcionado para os trabalhos com as

“vias de comunicação, estradas de ferro e de rodagem, aviação, energia elétrica, telephone, correios e telegraphos do estado”, bem como abastecimento de água e esgoto, gaz e iluminação da Capital”.

Portanto, era um órgão governamental totalmente voltado para os problemas urbanos, em suas mais diversas dimensões e aspectos de infra-estrutura e serviços urbanos, que em uma escala ampliada, se coadunava com as mudanças administrativas das prefeituras municipais. Este é o caso para a cidade de São Paulo, com as Seções de Cadastro e Urbanismo no interior da Diretoria de Obras e Viação em 1925 (FELDMAN, 2005). Nesse sentido, parece oportuno a descrição de toda a estrutura organizacional da Secretaria de Viação e Obras Públicas para compreender a especialização, também internamente, em suas diversas diretorias:

- a. Gabinete do Secretaria;
- b. Directoria de Viação;
- c. Directoria de Obras Públicas;
- d. Directoria de Estradas de Rodagem;
- e. Directoria de Expediente e Contabilidade;

A essa estrutura foram incorporadas as duas Comissões criadas em 1926 – de Obras de Água e Obras de Saneamento -, a Repartição de Águas e Esgotos da Capital e a Repartição de Saneamento da Capital, evidenciando não só a especialização, mas uma importante concentração de funções e órgãos distintos.

Uma segunda mudança em toda essa reestruturação está relacionada com as duas Comissões, que foram extintas em pleno processo de trabalho, no caso da

⁴⁰ Relatório da Secretaria dos Negócios da Agricultura, Industria e Commercio. 1928. Arquivo do Estado de São Paulo.

Comissão de Obras de Abastecimento, nas áreas já delimitadas ao longo da bacia do Rio Claro. Pelo Decreto n. 4291 de 20 de outubro de 1927, no âmbito da Secretaria dos Negócios da Viação e Obras Públicas, criou-se a Comissão de Saneamento da Capital,

“à qual ficaram affectos as novos serviços de reforço do abastecimento d’agua e esgotos sanitários e pluvias de S. Paulo”.

A principal decorrência para os trabalhos da Comissão de Obras Novas, a partir da data de sua extinção, foi o afastamento do engenheiro Henrique de Novaes da coordenação das obras que estavam sendo realizados desde o início de 1926. Tal situação não significou a saída de José de Oliveira Reis dos trabalhos em desenvolvimento: ele permaneceu até 1928 na função de engenheiro nos trabalhos de abastecimento de água de São Paulo.

Esta importante mudança na organização das Comissões remonta a uma questão já problematizada, que é a oposição de alguns setores da sociedade, mas, principalmente, de alguns engenheiros ao plano de adução do Rio Claro. Entre os opositores, o engenheiro Theodoro Ramos, que atuava como chefe da Comissão de Obras de Saneamento até outubro de 1927, passando a chefe da Comissão criada pelo Decreto 4291 de 20 de outubro do mesmo ano.

Seria uma interpretação reducionista direcionar toda a problemática para a oposição ao plano definido pelo engenheiro Henrique de Novaes. A análise apropriada deve considerar não só a força técnica ao Theodoro Ramos, em seus possíveis argumentos contra a adução do Rio Claro, mas, primordialmente a política no contexto social paulistano. É de se cogitar uma provável divergência instituída na própria origem profissional de ambos, tangenciando o contexto de formação e inserção no campo disciplinar da engenharia: um, a paulista, nas aproximações e diálogos da Escola em São Paulo e, uma carioca, envolvida com relações intelectuais inerentes ao ambiente da Escola no Rio de Janeiro.

Assim, não se perde a perspectiva do campo de disputas intelectuais entre profissionais engenheiros na defesa de seus pensamentos sobre os problemas urbanos, evidente nos rebatimentos que Henrique de Novaes apresentou no próprio Relatório da Comissão. Foram respostas apresentadas por Henrique de Novaes aos

ANEXO N.º 6 — (Secção Technica)

COMISSÃO DE SANEAMENTO DA CAPITAL ABASTECIMENTO D'ÁGUA

ADDUÇÃO DE ÁGUA DE SANTO AMARO

PLANTA

Map showing the route of the water supply system from Santo Amaro to the city of São Paulo. The route is marked by a thick line, and the distribution network is shown by thinner lines. Key locations include Santo Amaro, Brooklin Paulista, Indianópolis, and Vila Ursula. The map also shows the Tietê River and the city grid.

A-B - D = 0,85 - 1000 m
B-C - D = 0,50 - 3500 m
C-D - D = 0,00 - 6000 m
S.C. 0,00 m

PERFIL LONGITUDINAL

Longitudinal profile graph showing the elevation of the water main and distribution network. The x-axis represents distance in kilometers (0 to 12 km) and the y-axis represents elevation in meters (170 to 178 m). The profile shows the water main (thick line) and distribution network (thin lines) with various drops and rises. Key points are labeled with letters A, B, C, D, and E. A scale bar indicates 0 to 5 km.

PERFIL LONGITUDINAL

Esse contexto constituía o ambiente de inserção de *Turma de 25*, ou melhor, da parte dos engenheiros formados na *Turma de 25* e que foram para São Paulo. Impossível, portanto, restringir a atuação e a aproximação destes engenheiros e do próprio Reis a questões de ordem exclusivamente técnica. O ambiente de debate político deve ser considerado como interface de todo o corpo de engenheiros integrantes da Comissão de Obras Novas de Abastecimento de Água. Provavelmente todos presenciaram as discussões, afinal estavam envolvidos nelas, e tiveram acesso ao Relatório da Comissão, documento público por definição, em que constam

as contra-críticas de Henrique de Novaes, presenciando também a própria extinção da Comissão em 1927.

Diante desse quadro pode-se perguntar sobre o necessário rearranjo que a criação de uma única Comissão, a de Saneamento da Capital, provocou, pela possível demissão de alguns e incorporação de outros profissionais e, mais ainda, pela alteração do projeto inicial. Na mesma direção me pareceu importante indagar quais profissionais permaneceram nas suas atividades? Quais profissionais, entre os que vieram com Henrique de Novaes do Rio de Janeiro, voltaram para o Distrito Federal?

Até mesmo a hipótese levantada sobre a ida de José de Oliveira Reis para atuar em Capella do Ribeirão, ainda sob a orientação da Comissão de Obras de Abastecimento de Água, pode ser posta em suspeição. Sua ida para o trabalho em condições mais adversas, da cidade nas obras da sub-adutora entre a Penha e o Higienópolis, para o Rio Claro em Capella, pode inclusive estar relacionada com a saída de Henrique de Novaes das atividades.

Se for possível estabelecer uma relação mais próxima entre José de Oliveira Reis e Henrique de Novaes, não limitada apenas ao ambiente técnico, mas também pessoal, remontando aos tempos em que José Oliveira Reis estudou no Rio de Janeiro, ou à ata de admissão de Reis no Clube de Engenharia em 1934, em que consta a anuência e a recomendação por Novaes, é possível pensar em algum tipo de retaliação aos profissionais partidários do plano do Rio Claro? Nem a única, nem a melhor explicação, mas, no ínterim lacunar das várias tramas possivelmente constituídas no episódio em questão, essa é uma explicação que novamente desloca a reflexão para o campo de disputas entre os principais engenheiros envolvidos e suas respectivas equipes.

Pode-se concluir que a orientação da nova chefia por mudanças estruturais e pessoais promoveu o deslocamento de alguns engenheiros e equipes de trabalho, inclusive do próprio José de Oliveira Reis, estando sua saída, neste caso, da cidade para o campo, bem mais próxima do seu desligamento definitivo da Comissão de Saneamento da Capital, a única responsável pelos trabalhos a partir de outubro de 1927. Sua saída definitiva ocorreu no ano seguinte.

Assim como as referências documentais sobre sua ida para São Paulo são restritas, praticamente inexistem informações relativas a seu trabalho inicial na sub-adutora da Penha e, mais tarde, em Capella do Ribeirão, já na região da Serra do Mar. Datas das viagens também inexistem, tanto quanto, informações sobre as pessoas que representaram seu ambiente de relações pessoais e profissionais. Pistas, aliás, que o próprio José de Oliveira Reis, em seus depoimentos não fornece, muito menos sobre o envolvimento que teve de fato com os trabalhos sobre o abastecimento de água. O que resta é a possibilidade de circunscrever algumas perguntas sobre este seu tempo profissional. A parte submersa do *iceberg* possivelmente jamais será revelada.

Representou a sua saída dos trabalhos o fim de uma fase turbulenta, de debates sobre o abastecimento de água, dos trabalhos na cidade e mais tarde na Serra do Mar? Foi tal experiência a possibilidade de inserção profissional nos meios decisórios das grandes obras, necessariamente amarradas a disputas políticas e interesses particulares? A experiência profissional em São Paulo foi delineadora da sua inserção no campo da engenharia urbana, e da cidade seu objeto de atuação? Quais motivos justificaram sua volta ao Rio de Janeiro, não tendo permanecido na própria cidade de São Paulo, ambiente de uma intensa articulação intelectual nos meios técnicos, como o dos engenheiros?

Sobre sua volta ao Rio de Janeiro resta-nos como resposta uma possibilidade de trabalho na firma Engenheiros Empreiteiros, chefiada pelo Engenheiro [Demostedes] de Freitas, responsável por calçamentos na capital federal; um trabalho que ele talvez não vislumbrou em São Paulo no momento do seu desligamento das obras de abastecimento de água. Por outro lado, não se deve desprezar as relações profissionais e sociais que a cidade de sua formação, o Rio de Janeiro, puderam representar, já que em São Paulo o contato com engenheiros talvez estivesse limitado ao corpo de profissionais ligados ao engenheiro Henrique de Novaes. Como exemplo, a relação com ex-colegas de turma que eventualmente não tenham participado dos trabalhos em São Paulo, ficando no Rio de Janeiro inseridos em outras atividades, ou ainda, como José de Oliveira Reis, tenham participado da experiência de trabalhar com infra-estrutura urbana na capital paulista, mas desligados por outros motivos, que não os seus.

Para uma aproximação com a rede de relações sócio-profissionais de José de Oliveira Reis, ao menos as relações iniciais, novamente a *Ata da Proposta Para Admissão de Sócio no Club de Engenharia* é um documento valioso. Nomes, algumas datas, formação acadêmica e algumas atividades integram o texto do documento. Os depoimentos também propiciam alguma articulação entre seus amigos e colegas, principalmente aqueles que atuaram com ele no Rio de Janeiro após sua volta em 1928. Entre alguns nomes um merece destaque, pois diretamente envolvido com ele, já na segunda empresa de engenharia em que atuou, na condição de sócio e não simplesmente funcionário da a Barbosa, Reis e Cia. Ltda: o engenheiro Raimundo Barbosa de Carvalho Neto, que foi seu colega na Turma de 25.

No entanto, para José de Oliveira Reis, tão importante quanto as redes de relações sócio-profissionais em sua inserção no ambiente da engenharia carioca, são os próprios trabalhos que desenvolveu, até o concurso para engenheiro municipal no Rio de Janeiro em 1932. Ainda que centrados em problemas de infraestrutura urbana, como fora o trabalho em São Paulo, os problemas das cidades tornar-se-iam seu objeto profissional. Em São Paulo foi a questão da água, no Rio de Janeiro, num primeiro momento após retorno da capital paulista, como engenheiro da firma Engenheiros e Empreiteiros, foi o problema do calçamento da cidade. Uma atuação contemporânea ao final da administração do prefeito Antonio Prado Júnior (encerrada no dia 24 de outubro de 1930) e caracterizada pelo trabalho de campo, no canteiro de obras realizando a execução dos calçamentos.

Este emprego não teve grande duração, já que antes mesmo de 1930, José de Oliveira Reis estava atuando como engenheiro-sócio da empresa de construção Barbosa, Reis e Cia. Ltda. Também neste caso os trabalhos com a infra-estrutura urbana representavam uma parte importante de atuação da empresa criada com seus colegas engenheiros. Foram empreiteiros de obras de saneamento do Estado do Rio de Janeiro, de serviços de saneamento do Distrito Federal, serviços de topografia no Estado de São Paulo, assim como engenheiros na construção civil, como no caso do presídio de Rio Bonito. Segundo José de Oliveira Reis, esse foi um dos trabalhos que provocou o fechamento da empresa, por falta de pagamento

pelos contratantes do trabalho em plena crise recessiva vivida pelo país nos anos iniciais da década de 1930.

Evidente, portanto, que a infra-estrutura continuava orientando os trabalhos de José de Oliveira Reis, mesmo no caso particular da atividade relacionada ao ensino, desenvolvida nos primeiros anos da década de 1930, na Escola Politécnica. Suas atividades de ensino estiveram, de modo geral, relacionadas à questão hidráulica, de circulação dos sistemas de abastecimento, de dimensionamento das tubulações, de distribuição de águas ou captação dos esgotos nos edifícios. Assuntos fundamentais nas atividades de assistente-docente à seu colega Raimundo Barbosa de Carvalho Neto, o mesmo da empresa Barbosa, Reis e Cia., na cadeira de Hidráulica Theórica e Aplicável da Escola Politécnica no Largo de São Francisco. Portanto, uma atividade profissional intimamente articulada aos problemas do abastecimento e do saneamento das cidades.

Sobre esta primeira experiência com o ensino, os documentos são reduzidos e pouco informativos. Pelos registros identificamos uma solicitação de inscrição por parte José de Oliveira Reis para um concurso à mesma Cadeira de Hidráulica, no dia 16 de setembro de 1935 com protocolo nº 2195 da Escola Politécnica. Entretanto, surgem desse documento muito mais perguntas que respostas para sua inserção na estrutura acadêmica. Ocorreu uma disputa por vaga no cargo de docente entre os dois colegas de Turma, ou seja, entre Raimundo Barbosa de Carvalho Neto e José de Oliveira Reis? Qual condicionante orientou a atuação de José de Oliveira Reis como assistente e não como professor da disciplina? Seu colega Raimundo Barbosa já era docente quando José de Oliveira Reis entrou com a solicitação de inscrição no concurso? Os documentos não esclarecem essas perguntas, mas, apenas corroboram a sua atuação como assistente do engenheiro Raimundo Barbosa, sem, no entanto, estabelecer os critérios de atuação: como se dava sua inserção na disciplina? Quais atividades eram de sua responsabilidade ou se sempre esteve sob orientação de Raimundo Barbosa?

Em outro protocolo da Escola Politécnica, agora com o número 1960, de 24 de outubro de 1938, outras variáveis se revelam. Por este protocolo José de Oliveira Reis,

“engenheiro civil, e ex-assistente da cadeira de Hidráulica do ex-docente livre, Prof. Raimundo Barbosa de Carvalho Netto, tendo se inscrito ao

concurso da referida cadeira requer a restituição dos documentos que juntou ao seu requerimento inicial”

Muito provavelmente o protocolo se refere àquela inscrição apresentada no ano de 1935. Mas o texto não se limita a esta constatação sobre o concurso para a cadeira de hidráulica. Surge uma outra informação: José de Oliveira Reis não prestou o concurso para o qual se inscreveu.

Essa revelação traz novas questões. Se em algum momento ocorreu uma concorrência entre os dois profissionais pela vaga na Politécnica, tal situação foi amenizada pela decisão de José de Oliveira Reis de não prestar o concurso? Qual motivo levaria um engenheiro recém-aprovado em concurso público para o cargo de engenheiro da prefeitura do Distrito Federal a prestar outro concurso? Por que a desistência do concurso? É de se registrar que o próprio Raimundo Barbosa de Carvalho Neto também foi aprovado no mesmo concurso para engenheiro da prefeitura, como consta em documento da Directoria Geral de Engenharia publicado no dia 2 de março de 1933, pela secretaria do concurso, na pessoa da 2ª oficial Sr. Maria de Lourdes de S. Alves.

Ainda pelo protocolo de 1938, não apenas José de Oliveira Reis não está mais atuando como assistente na cadeira de hidráulica (até, porque, naquele momento já ocupava o cargo de Chefe da Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro), como também Raimundo Barbosa não integrava mais o quadro de docentes. Pode-se inferir que ambos resolveram abandonar suas atividades, respectivamente, de assistente e livre-docente, da cadeira de hidráulica da Politécnica para se dedicarem exclusivamente ao trabalho de engenheiro da prefeitura.

Se existe uma dificuldade evidente na compreensão de todo este movimento de José de Oliveira Reis no início da década de 1930, entre os trabalhos na empresa Barbosa, Reis e Cia. Ltda., o trabalho de assistente-docente na Escola Politécnica, a mesma dificuldade não existe quando o interesse passa pela identificação das pessoas que lhe eram próximas. Neste caso, o engenheiro Raimundo Barbosa de Carvalho Neto, muito elogiado nos depoimentos de Reis, foi figura central.

Os deslocamentos profissionais de ambos é o fator decisivo na referida proximidade, desde os tempos do curso de engenharia e não interrompido com o final das atividades na cadeira de hidráulica. Ambos estão entre aqueles 15

engenheiros aprovados no concurso de 1932, conforme o documento do dia 2 de março de 1933, e mais ainda, estão entre os engenheiros nomeados, num total de 7 entre os 15 aprovados, conforme documento com os *Actos do Sr. Interventor Federal na Prefeitura do Districto Federal*, também publicado no dia 2 de março de 1933.

E apesar da aprovação de alguns outros colegas de turma de José de Oliveira Reis, como Arnaldo da Silva Monteiro Junior e Luiz Onofre Pinheiro Guedes, respectivamente aprovados em primeiro e quinto lugares no concurso, é Raimundo Barbosa quem estará entre suas referências profissionais. Engenheiro da Turma de 25, Barbosa ocupou, segundo o próprio José de Oliveira Reis, cargos como o de Secretário de Viação da Prefeitura, professor e diretor da Escola Nacional de Arquitetura, além de cargos políticos como deputado estadual no Rio de Janeiro.

Paradoxalmente, ambos, após aprovação, nomeação e início dos trabalhos na Directoria Geral de Engenharia no ano de 1933, começaram a se afastar. Inicialmente a perda da proximidade, pois as inserções talvez não tivessem sido as mesmas para os dois na estrutura administrativa; com o tempo, a inexistência de referências a trabalhos em conjunto presentes em documentos ou depoimentos de José de Oliveira Reis. Se não foi possível acompanhar a trajetória do colega Raymundo Barbosa durante os anos iniciais como funcionário público, sabemos que no caso particular de José de Oliveira Reis, sua nomeação foi para engenheiro ajudante na *3ª Divisão da 5ª Subdiretoria da Directoria Geral de Engenharia*.

Após a implementação da Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro pelo Decreto N. 6092 de 8 de novembro de 1937, e sua indicação para chefe da referida Comissão, administraram a cidade dois já mencionados interventores: Pedro Ernesto (1931-1936) e Cônego Olímpio de Melo (1936-1937). Um período administrativo marcado por posicionamentos opostos em relação às questões urbanísticas: o primeiro, como já apontado, marcado pelo esvaziamento do processo de institucionalização do urbanismo na administração municipal, e o segundo pela recuperação do debate urbanístico.

A gestão de Olímpio de Melo (re)iniciou um movimento quer articularia novamente as instâncias administrativas e profissionais cujo ponto de inflexão ocorreu durante o Estado Novo, com a criação da Comissão do Plano da Cidade,

após importante reestruturação administrativa oficializada no dia 18 de agosto de 1937 pelo Decreto N. 6040, que criara na Secretaria de Viação, Trabalho e Obras Públicas, a Diretoria de Obras Públicas e a Diretoria de Fiscalização de Obras e Instalações. A importância do Decreto N. 6040 passa também pela criação, como anteriormente abordado, de uma *Comissão de Obras Novas* em caráter provisório, necessariamente chefiada por funcionário público formado engenheiro e integrante dos quadros da Secretaria de Viação, Trabalho e Obras Públicas. Eventuais registros e documentos da efetiva atuação dessa Comissão de Obras Novas não constam do acervo particular do engenheiro José de Oliveira Reis.

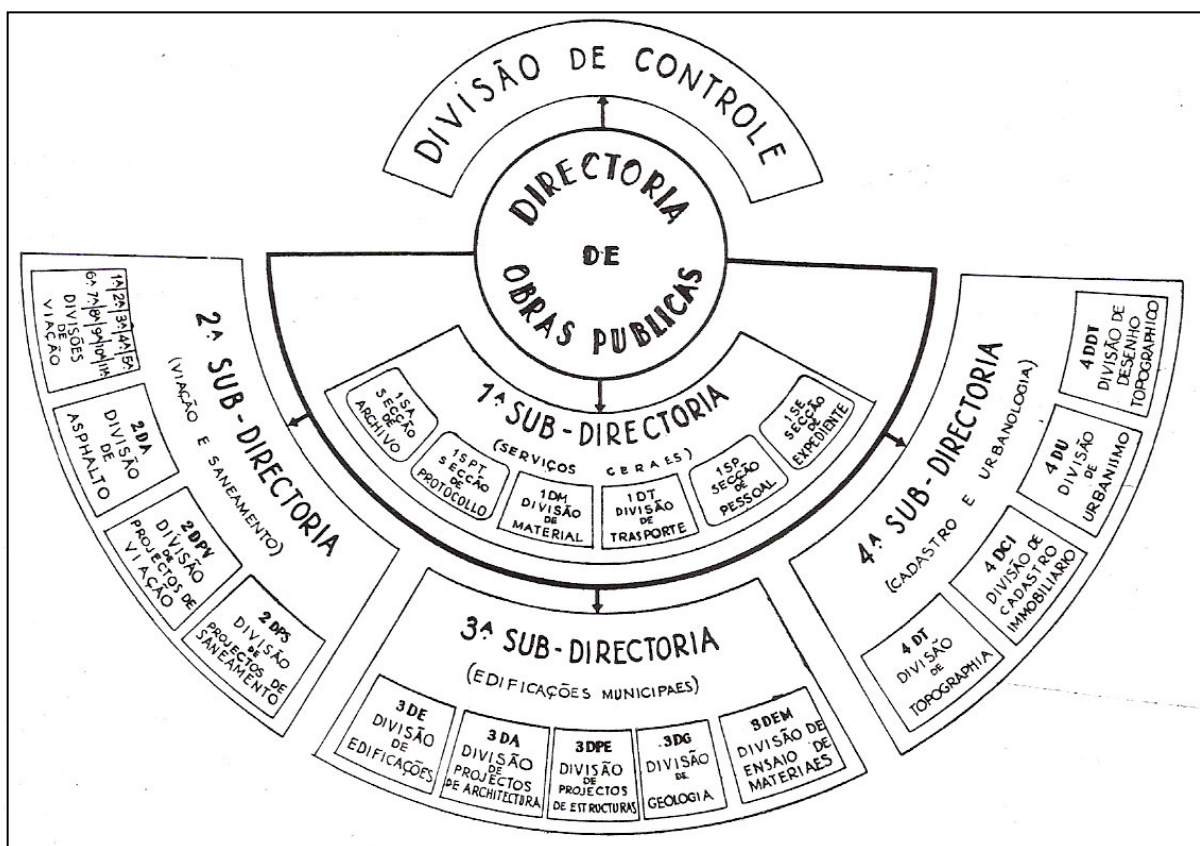
Por outro lado, se a Comissão realmente realizou algum tipo de trabalho na cidade do Rio de Janeiro, eles são menos importantes, aqui, que o fato da sua criação, pelo que isso representou naquela retomada dos debates sobre as questões urbanísticas no Distrito Federal. Debates que José de Oliveira Reis certamente participou, ou, minimamente acompanhou com muita proximidade, como ele mesmo afirmou em depoimento ao Arquivo Geral da Cidade, por ter sido chamado pelo Secretário Edison Passos para trabalhar em seu gabinete.

É provável que a Comissão de Obras Novas não tenha mesmo realizado nenhuma atividade substancial, pois, apenas quatro meses mais tarde a Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro seria criada (Decreto N. 6092) pelo prefeito Henrique Dodsworth (1937-1945). Entretanto, esse período relativamente curto entre os decretos publicados nos primeiros meses de uma administração que duraria oito anos, não pode ser desconsiderado na trajetória profissional do funcionário público José de Oliveira Reis, especialmente em sua trajetória de formação como profissional do urbanismo, mesmo não existindo vestígios substanciais nos documentos administrativos preservados pelo próprio José de Oliveira Reis. Aquele depoimento ao Arquivo Geral da Cidade é, nesse sentido, o que melhor ilumina a trajetória do engenheiro ajudante da *Segunda Divisão de Viação da Sub-Diretoria de Viação e Saneamento* até a Chefia da Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro. Obviamente que é um iluminar perigoso para a escrita da história, por focar a trajetória profissional da própria fonte de irradiação documental, e o que isso implica em iluminar processos desnecessários ou fugidios

dessa trajetória, e, portanto, pouco propícios à revelação-iluminação de particularidades de uma trama complexa e lacunar.

Um mecanismo pertinente e possível para evitar esse perigo pode ser instituído com a construção de um problema, uma pergunta que perpassa não somente a individualidade profissional de José de Oliveira Reis, mas também, o contexto institucional dos debates e das proposições urbanísticas, qual seja, a Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro. Qual seria a relação entre tais comissões? É possível trabalhar esse movimento de constituição de estruturas administrativas responsáveis por projetos e obras como efetivamente determinante dos deslocamentos de José de Oliveira Reis? Seria, por outro lado, o caso de inverter a pergunta e refletir sobre o significado da presença e atuação do engenheiro e funcionário público José de Oliveira Reis - em sua trajetória de formação como urbanista -, na construção programática das referidas Comissões, especificamente na Comissão por ele chefiada até 1945?

1.3 - Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro: *um* processo de institucionalização do urbanismo na administração pública brasileira



Organograma da Diretoria de Obras Públicas realizada após a oficialização do Decreto N. 6040 de 18 de agosto de 1937. Atentar para a nomenclatura da 4ª Sub-Directoria: “cadastro e urbanologia” e sua Divisão de Urbanismo. Publicado na Revista Municipal de Engenharia, novembro de 1937, p.415.

Urbanologia, Urbanicultura. O primeiro vocábulo – como um conceito que poderia significar o estudo da área urbana do município -, foi a resposta que a administração municipal ofereceu aos questionamentos e críticas sobre a inexistência de ordenação urbanística da cidade do Rio de Janeiro. O segundo, determinando a exigência de uma cultura urbanística na sociedade, foi a premissa para se pensar a problemática urbanística não só no Rio de Janeiro, mas em todo o território nacional.

Urbanologia foi o termo empregado para caracterizar, juntamente com *Cadastro*, as atividades da 4ª Sub-Directoria da Diretoria de Obras Públicas criada pelo Decreto N.6040, de 18 de agosto de 1937, na Secretaria de Viação, Trabalho e Obras Públicas do Distrito Federal.

Cadastro e Urbanologia, denominação oficial da referida Sub-Directoria, estariam organizados, assim como as outras três Sub-Directorias, em divisões técnicas: Divisão de Topografia, de Cadastro Imobiliário, de Urbanismo e de Desenho Topographico.

No conjunto, a Directoria de Obras foi assim estruturada:

- 1ª Sub-Directoria (Serviços Geraes): 1ª SA (Secção de Arquivo), 1ª SPT (Secção de Protocolo), 1ª DM (Divisão de Material), 1ª DT (Divisão de Transportes), 1ª SP (Secção de Pessoal). 1ª SE (Secção de Expediente);
- 2ª Sub-Directoria (Viação e Saneamento): 1ª a 11ª DV (Divisões de Viação), 2 DA (Divisão de Asfalto), 2DPV (Divisão de Projectos de Viação), 2 DPS (Divisão de Projectos de Saneamento);
- 3ª Sub-Directoria (Edificações Municipaes): 3ª DE (Divisão de Edificação), 3ª DA (Divisão de Projectos de Architectura), 3ª DPE (Divisão de Projectos de Estructuras), 3DG (Divisão de Geologia), 3DEM (Divisão de Ensaio de Mateiais);
- 4ª Sub-Directoria (Cadastro e Urbanologia): 4ª DT (Divisão de Topographia), 4ª DCI (Divisão de Cadastro Imobiliário), 4ª DU (Divisão de Urbanismo), 4ª DDT (Divisão de Desenho Topographico).

Uma organização que aponta as áreas fundamentais de atuação da estrutura administrativa municipal em processo de (re)formulação nos meses iniciais sob os auspícios do Estado Novo: a primeira Sub-Directoria possuía carácter organizacional-administrativo e as outras três definiam as tais áreas: sistema viário - em suas mais diversas especificidades - e saneamento; produção das edificações públicas em todas as etapas do processo de construção civil – análise de solo, tecnologias construtivas e projetos de arquitetura; a problemática dos planos urbanos, passando pela compreensão da geografia natural e catalogação dos imóveis urbanos.

Tal estrutura proporcionou a continuação do processo de definição das atribuições da engenharia municipal – iniciadas certamente com o concurso para engenheiro municipal na administração Pedro Ernesto -, gerando, conseqüentemente, uma especialização da atividade dos próprios engenheiros municipais que estariam alocadas em diretorias específicas. O próprio Decreto N. 6040 direcionara a especialização ao declarar, em suas *Instruções N. 1*, que a Divisão de Urbanismo criada na Secção de Cadastro e Urbanismo deveria cuidar do

que era o Serviço do Plano Geral de Transformação e Extensão da Cidade, sob a responsabilidade da extinta 2ª Sub-Directoria da Directoria de Engenharia⁴¹.

Todo esse movimento aqui enfatizado como concernente à década de 1930 pode ser ampliado se considerarmos a criação das várias comissões municipais, entre elas a da *Carta Cadastral* e a do *Código de Obras*, ambas durante a gestão de Alaor Prata (1922 e 1926); e especialmente a Comissão criada e presidida pelo próprio prefeito, de *Estudo e Confecção do Plano da Cidade*. O que não deve significar, no entanto, que é possível pensar em uma institucionalização do urbanismo no Rio de Janeiro antes da década de 1930.

Por outro lado, e para reforçar tanto a possibilidade quanto a necessidade de apreensão dessa institucionalização como um processo temporal não restrito à década de 1930, a própria administração Alaor Prata produziu um fato importante: a criação da *Comissão de Construção e Zoneamento*, que segundo Lucia Silva (2003: 63), conseguiu produzir uma legislação através do Decreto 2.087 de 19/01/1925.

Lucia Silva credits a esse Decreto a criação do primeiro código de obras, sob o título de “*regulamento para Construções, acréscimos e modificações de prédios no Distrito Federal*”. Conforme a autora,

“por este regulamento, a cidade estava dividida em quatro zonas: central, urbana, suburbanas e rural. Além de procurar disciplinar os usos das áreas do município, por meio do zoneamento, o código demonstrava a preocupação com o uso indiscriminado do concreto armado” (Silva, 2003: 63).

É ainda Lucia Silva quem oferece uma interpretação valorosa sobre a gestão Alaor Prato e a atuação da Comissão do Plano, principalmente ao reconhecer na criação dessa e das outras comissões a possibilidade de aglutinação dos

⁴¹ A Directoria de Engenharia é justamente extinta pelo Decreto N. 6040. A mudança referida na Instruções N. 1, consta do seu Artigo 3º que declara: Os serviços a cargo das Directorias de Obras Públicas e de Fiscalização de Obras e Instalações obedecerão as disposições legais e regulamentares relativas às da extinta Directoria de Engenharia, na parte correspondente aos mesmos, observadas as seguintes modificações: a) Quanto à Directoria de Obras Públicas: 1) – As Divisões de Material, Transporte, Asfalto, Edificações, Projectos de Achitectura, Projectos de Estrutura, Ensaio de Materiais Topographia e Urbanismo; cabe a execução dos serviços que de acordo com as disposições legais e regulamentares relativas à extinta Directoria de Engenharia, eram, respectivamente, de atribuição da Secção de Material e das Divisões de Garage e Officinas, Usina de Asfalto, Edificações Municipaes, Architecture, Escriptório Técnico da 1ª SubDirectoria e Escriptorio Technico da 2ª SubDirectoria, na parte relativa à estruturas, Laboratório de Ensaios de Materiaes, Topographia e Nivelamento e Plano Geral de Transformação e Extensão da Cidade.

profissionais engenheiros atuantes no Distrito Federal, na década de 1920. Não deixa, porém, de elucidar, segundo sua perspectiva de análise, que a Comissão do Plano não cumpriu seu objetivo, qual seja, o de implementar um plano na gestão Alaor Prata:

“Essa comissão tinha uma característica a diferenciá-la das demais: seu resultado não seria tão concreto como as outras, na medida em que o plano não seria implementado imediatamente. As anteriores apresentavam regulamentos que buscavam solucionar diretamente problemas concretos mais visíveis, como o do tráfego e o das construções, por isso entraram logo em aplicação. A comissão do plano tinha como objetivo confeccionar um plano que não seria implementado naquele momento, ficaria como referencial para o próximo prefeito. Nesse contexto, as outras foram reconhecidas socialmente, enquanto que essa não, até porque não foi possível cumprir seu objetivo.

No entanto, ainda conforme Lucia Silva,

A constituição da comissão do plano, mesmo que na prática não tenha conseguido realizar objetivamente nada, pelo menos conseguiu aglutinar os profissionais que tinham os problemas da cidade como objeto de investigação, permitindo que a discussão que antes se fazia de forma isolada, através de alguns indivíduos, se tornasse mais organizada e pública. Foi nessa nova conjuntura que Prado Junior convidou Agache para vir ao Brasil”(Silva, 2003: 68-69).

Em meio a reações de oposição e apoio à proposta de contrato com Alfred Agache, Antonio Prado Junior conseguiu os recursos financeiros para providenciar a vinda do urbanista francês ao Rio de Janeiro. Entre o ano de 1927, quando da chegada de Alfred Agache ao Brasil e 1930, quando entregou o *Plano de Remodelação, Extensão e Embelezamento do Rio de Janeiro*, as disputas no campo profissional tornaram-se acirradas, até com as críticas sobre um eventual plágio que Alfred Agache teria cometido com um projeto do escritório dos arquitetos Ângelo Bruhns e José Cortez.

Algumas entidades como o Clube de Engenharia apoiaram a decisão do prefeito Antonio Prado Júnior (1926-1930). Outras, como a Escola Politécnica, não se manifestaram, e outras ainda se opuseram, como o Instituto Central dos Arquitetos (SILVA, 2003), à contratação de profissional estrangeiro. Como vimos, oposição que Adolfo Bergamini (1930-1931), sucessor de Antonio Prado Júnior na prefeitura, fez questão de apresentar em relação à contratação de um urbanista

estrangeiro. Adolfo Bergamini seguiu, de certa forma, a posição da Escola Politécnica, que era favorável à confecção de um plano, mas, contrária à vinda de um profissional de outro país. Tanto que em 1931 determinou a criação de uma *Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro*, mesmo, segundo Silva, diversamente da proposta contida no Plano Agache, que deveria ser “*um departamento permanente que cuidaria dos problemas da cidade*” (SILVA, 2003, p.104). Para a autora,

“a comissão instituída por Bergamini tinha função diversa daquela prevista pelo plano, pois fora criada para resolver as divergências internas entre arquitetos e engenheiros” (Silva, 2003: 104).

Entretanto, independentemente das reações expostas ou mesmo das orientações que a gestão Adolfo Bergamini conferiu à Comissão do Plano que criou, o Plano de Alfred Agache é um momento ímpar no movimento pela institucionalização do urbanismo no Rio de Janeiro e, por que não, no Brasil. Não é, por outro lado, um movimento único, já que no mesmo ano de 1930 o engenheiro Prestes Maia publicou o *Estudo de um Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo*. Esse evento possibilita empreender uma compreensão relacional entre as duas cidades – Rio de Janeiro e São Paulo -, e suas respectivas particularidades no processo de institucionalização do urbanismo nas administrações municipais brasileiras.

Não parece oportuno, entretanto, na perspectiva do presente trabalho, uma reflexão na mesma direção da realizada por Flávio Villaça no artigo “*Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil*”, na qual o autor produziu uma categorização para cada um dos dois planos: Alfred Agache e Prestes Maia. No percurso metodológico de Villaça, o *Estudo de um Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo* é o último dos planos de melhoramentos e embelezamentos, enquanto o Plano Agache é o primeiro dos superplanos⁴².

⁴² Segundo Villaça, “O [plano] de Agache é mais moderno e pioneiro, num mau sentido, no de que já aponta para o futuro, um futuro sombrio. Assume mais o germe do planejamento integrado e prenuncia os superplanos dos anos de 1960 feitos pelos técnicos competentes de fora dos quadros municipais e que trazem, da França, no caso, a ciência e a técnica e com estes a idéia de que os problemas da cidade pela ciência e pela técnica serão resolvidos (...) O plano Agache vem do espaço portanto a luz do saber, nem pacote que desaba instantaneamente sobre a administração municipal (...) O Plano Agache é o primeiro dos superplanos. O [plano] de Prestes Maia é o último dos planos de melhoramentos e embelezamento. Ambos encerram o período dos planos de melhoramentos e embelezamento (VILLAÇA, 1999: 207).

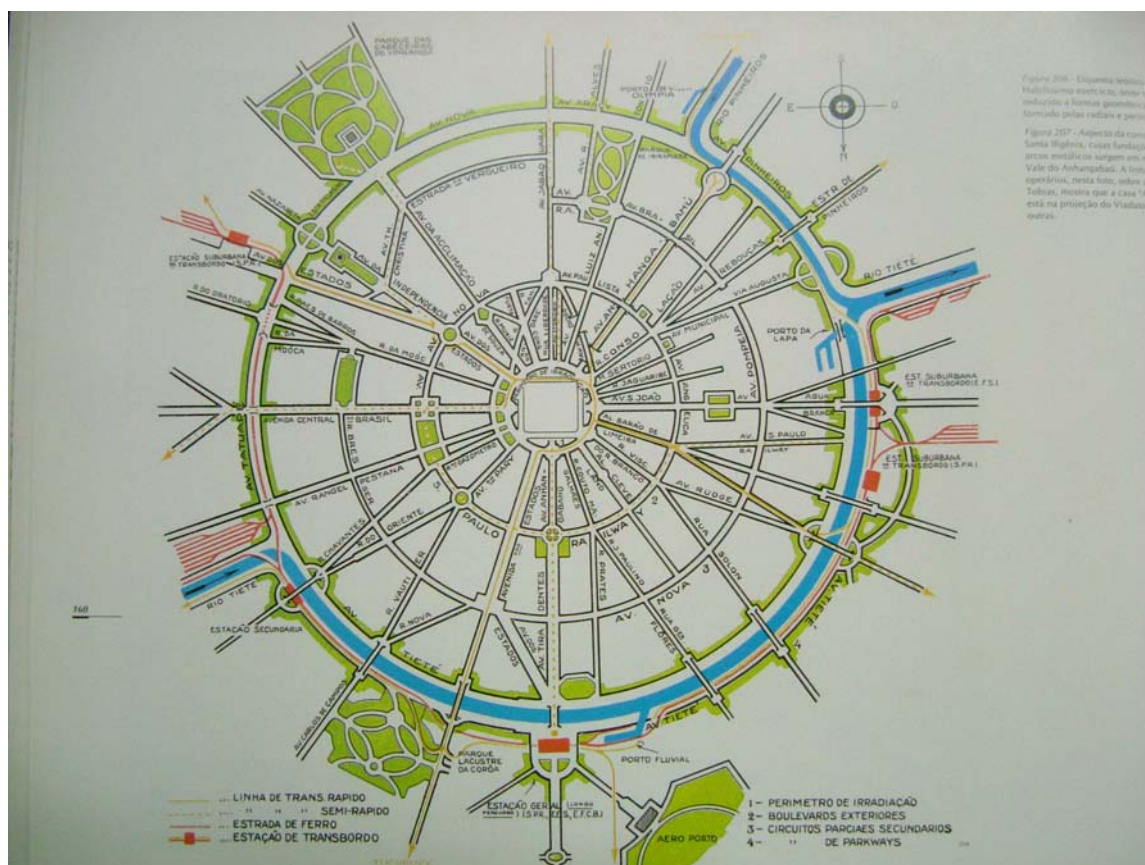
O que mais interessa aqui é entender o lugar e a forma de inserção de cada um dos planos nos processos de implementação do urbanismo nas suas respectivas municipalidades. Não interessa, portanto, uma análise dos planos, nem mesmo a corroboração ou não da categorização implementada por Villaça, pois a pergunta que estrutura o trabalho não é “o que é o plano Agache?” ou “o que é o Plano de Avenidas?”; passa e se estrutura por uma questão mais geral: o que é o urbanismo no Brasil no século XX na interlocução com a trajetória profissional do engenheiro José de Oliveira Reis? E entender o que é o urbanismo no Brasil passa pela necessária compreensão da institucionalização do urbanismo nas administrações públicas e na sociedade.

Os dois planos ocupam lugares distintos, menos, porém, relacionados com suas formulações, proposições ou orientações teóricas. A distinção ocorre não por eles, e sim pelos movimentos particulares que caracterizaram a institucionalização do urbanismo em São Paulo e Rio de Janeiro. Essas particularidades certamente marcaram a criação dos Departamentos de Urbanismo no Rio de Janeiro e São Paulo, respectivamente em 1945 e 1947, e que podem estar também associadas à criação nas duas cidades, no mesmo de 1937, de Comissões do Plano da Cidade: no Rio de Janeiro, mediante publicação pelo chefe do poder executivo, do Decreto N. 6092, e em São Paulo, pelo poder legislativo, com a Lei Municipal 3611, de 23 de junho de 1937.

As particularidades dos dois processos não são perceptíveis apenas na origem institucional-política de criação de cada Comissão do Plano da Cidade (uma pelo Prefeito e outra pela Câmara Municipal). Uma particularidade fundamental recai na esfera do próprio saber, do urbanismo, ou ainda, na relação entre as discussões e proposições urbanísticas e os profissionais urbanistas que atuavam nas administrações municipais. O *Estudo de um Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo* integra um processo já institucionalizado na estrutura administrativa municipal, desde a criação, no ano de 1925, da *Seção de Cadastro e Urbanismo*⁴³. Segundo Sarah Feldman,

⁴³ Segundo Sarah Feldman no artigo *Anhaia Mello e a Comissão do Plano da Cidade: o plano para além da esfera técnica*, “O Estudo para um Plano de Avenidas também é um trabalho que se desenvolve no interior da administração, ao longo dos anos 20. De autoria de Prestes Maia, em sua forma final, o plano incorpora idéias e trabalhos que já vinham sendo elaborados no setor de Urbanismo, tanto por Vitor da Siolva Freire, como por Ulhoa Cintra. E uma das questões abordadas por Prestes Maia no

“com a incumbência de elaborar o plano geral, organizar o cadastro, fixar e fiscalizar alinhamentos e nivelamentos, e tratar de todas as questões referentes ao problema do Urbanismo” (Feldman, 2005: 41).



Esquema do Plano de Avenidas – Prestes Maia. Imagem reproduzida em “Prestes Maia e as origens do urbanismo moderno em São Paulo” (TOLEDO, 1996, p. 297).

Processo resultante do intenso trabalho do engenheiro Victor da Silva Freire, durante as décadas de 1910 e 1920, à frente da Diretoria de Obras da Prefeitura de São Paulo, assim como da continuidade dessas ações, empreendidas por João d’Ulhoa Cintra ao promover uma nova organização administrativa em 1931. Neste ano, justamente o momento em que Anhaia Mello ocupou o cargo de Prefeito da cidade de São Paulo, João d’Ulhoa Cintra providenciou o desdobramento da *Secção*

Plano é, também, a valorização do engenheiro municipal, principalmente na área de transportes, frente ao conflito de atribuições que se vinha se esboçando entre empresas concessionárias de serviços públicos e administração municipal”. In: Anais do V Seminário de História da Cidade e do Urbanismo, FAU-PUCAMP, Sessão Temática *Projetos e Intervenções Urbanísticas – São Paulo: Gestão e Plano da Cidade*. p.49. Esta reflexão integra também o texto Planejamento e Zoneamento. São Paulo: 1947-1972, que é resultado da tese de doutorado de Sarah Feldman (FELDMAN, 2005: 65).

de Cadastro e Urbanismo em duas Secções específicas: a *Secção de Cadastro* e a *Secção de Urbanismo*. Ainda segundo Feldman,

“à primeira compete a organização do planta cidade, cadastro e serviços; fixação de alinhamentos e nivelamentos, e nomenclatura das vias públicas e numeração de imóveis. A Seção de Urbanismo passa a ser responsável pelo “estudo geral de viação, remodelação, embelezamento, extensão e systematização da cidade; estudos de canalisação e retificação do rio Tietê e de outros rios do Município; todas as questões referentes ao problema da urbanização” (Feldman, 2005: 42).

Nesse sentido, em São Paulo, os profissionais engenheiros municipais produziram, já na década de 1920, a instauração das discussões sobre as questões do urbanismo na organização administrativa mediante aprovação de legislação específica, mesmo que por uma Seção administrativa. O próprio Plano de Avenidas é produzido nesse contexto, independentemente das divergências que caracterizaram as discussões entre Anhaia Mello e Prestes Maia, ou as propostas de Victor da Silva Freire (como representante da estrutura administrativa municipal) e Samuel das Neves (como representante da estrutura administrativa estadual) para o Anhangabaú. O Estudo se conforma no debate entre esses profissionais e estava intimamente relacionado com os estudos realizados por Prestes Maia e Ulhoa Cintra desde 1924. São produções e discussões endógenas e que segundo Feldman,

“espelham concepções assumidas e defendidas pelos técnicos da prefeitura e presentes em estudos e planos (...) ou seja, há uma linearidade no processo de construção do pensamento urbanístico nas três primeiras décadas, que é gestado no interior da administração e que é, gradativamente, incorporado na estrutura organizacional da administração municipal” (Feldman, 2005: 43)

O *Plano de Remodelação, Extensão e Embelezamento do Rio de Janeiro*, pela própria obviedade do evento, caracterizou-se por ser um processo exógeno com participação diminuta dos profissionais engenheiros do Rio de Janeiro⁴⁴. O Plano elaborado por Alfred Agache se instaura como uma ruptura num contexto em que inexistia um processo oficial de institucionalização do urbanismo no poder público municipal. Apenas a ocorrência de algumas instâncias para se discutir um Plano

⁴⁴ Segundo Lucia Silva os profissionais brasileiros que participaram dos trabalhos no escritório que Agache montou no Rio de Janeiro foram: Arnaldo Gladosch, D. Albuquerque, Afonso Reidy, Santos Maia, M. Barroso, H. Pelagion e Atílio Correa Lima. Entre os estrangeiros: os arquitetos E. Groer e W. Palanchon e o engenheiro A. Duffieux (SILVA, 2003: 73).

para a cidade, formadas sim por profissionais da estrutura administrativa, mas sem respaldo legislativo, como ocorreu na cidade de São Paulo com a lei que criou a *Seção de Cadastro e Urbanismo*. O Plano Agache não foi produzido num contexto de contínua reestruturação da organização municipal, como foi o Plano de Avenidas; o Plano Agache foi o que gerou um contexto favorável de institucionalização do urbanismo, mesmo com as críticas e oposições de toda ordem que seus defensores, e o próprio Alfred Agache, sofreram.

São, portanto, dois Planos Urbanísticos distintos, com dois autores de nacionalidades diferentes, para duas cidades totalmente opostas em sua geografia natural, incorporados também de forma diversa na administração municipal. O Plano de Avenidas representa a ação do próprio poder executivo municipal, pois colocado em prática pelo seu próprio autor, engenheiro Prestes Maia, quando assumiu a prefeitura em 1938. E até o ano de 1938, ou seja, entre a sua elaboração-publicação no ano de 1930 e o início da execução das obras propostas no plano⁴⁵, uma nova reestruturação administrativa paulistana proporcionaria a continuação do movimento de institucionalização do urbanismo. Conforme Feldman,

“em 1935 (...) o Setor de Obras passa a Departamento de Obras Públicas e a Seção de Urbanismo a Divisão de Urbanismo. A Divisão de Urbanismo é constituída por duas subdivisões: a de Topografia e Cadastro, responsável pelos serviços topográficos, fixação de alinhamentos, cadastro e planta da cidade; e a do Plano da Cidade, responsável pelos estudos relativos à estética da cidade: estudos de parques, jardins, cemitérios e campos de recreio; estudos relativos aos rios, portos fluviais e aeródromos; estudo do plano; loteamento e zoneamento” (Feldman, 2005: 43).

Diferentemente de Prestes Maia durante a implementação do Plano de Avenida, Alfred Agache, responsável técnico pelo *Plano de Remodelação, Extensão e Embelezamento do Rio de Janeiro* não teve participação direta no momento da

⁴⁵ Segundo Maria Cristina da Silva Leme, “em 1937, assume o interventor do Estado Adhemar de Barros. Médico, havia participado da Revolução Constitucionalista por São Paulo; eleito deputado pelo Partido Republicano Paulista em 1934, adere mais tarde a Getúlio. Quando assume o governo de São Paulo indica para a Prefeitura Francisco Prestes Maia que havia se projetado como engenheiro da Diretoria de Obras e Viação na Administração de Pires do Rio. Prestes Maia foi prefeito de São Paulo de 1938 a 1945” (LEME, 1982, p.43). No Livro *Urbanismo no Brasil: 1895-1965*, no texto sobre o Estudo de um Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo aparece uma informação sobre a utilização do plano: “este plano orientou a atuação de dois prefeitos de São Paulo, Fabio Prado e o próprio Prestes Maia, no período entre 1934 e 1945, quanto à remodelação e extensão do sistema viário da cidade” (LEME, 1999, p.393-394). Mediante os argumentos traçados no texto, adotou-se o ano de 1938 por estar relacionado diretamente com o momento em que Prestes Maia iniciou sua gestão municipal.

implementação das propostas sugeridas, ou de parte delas, a partir de 1937/38. Na *Comissão de Elaboração do Plano da Cidade*, criada pelo Decreto N. 6092, Alfred Agache foi apenas referência autoral e intelectual de um conjunto de proposições presentes no plano para a cidade do Rio de Janeiro. E talvez uma referência mais relacionada com sua interlocução com Armando de Godoy e outros engenheiros, pelo o apoio ao seu trabalho no Rio de Janeiro durante a elaboração do plano, que em função do próprio plano. Isso porque, para o prefeito do Distrito Federal durante o Estado Novo - o médico e advogado Henrique Dodsworth -

*“nunca houve plano Agache. Houve apenas esboço de planos de urbanização sistemático da Cidade, elaborado pelo ilustre arquiteto-urbanista, de 1928 a 1930”.*⁴⁶

Um discurso que só corrobora as diversas inconstâncias que recaíram sobre o *Plano de Remodelação, Extensão e Embelezamento do Rio de Janeiro* desde o momento inicial da sua elaboração, em 1927: fase de execução com muitas críticas e oposições, fase de reflexão e avaliação sem maiores resultados, fase de aprovação legal e paradoxalmente abandono. Afinal, qual diferença poderia existir para o prefeito Henrique Dodsworth, entre plano e esboço de plano? Convém elucidar que essa afirmativa da inexistência do plano Agache, pelo chefe do executivo municipal do Distrito Federal é apresentada logo no início da sua gestão, na construção do texto do próprio Decreto N. 6092, ao enunciar genericamente a seguinte constatação:

*“Considerando não existir o Plano da Cidade”; “Considerando ser premente a necessidade de elaboração desse plano, a fim de prosseguir a execução de obras urgentes e inadiáveis, adotando-se um programa racional e sistemático de melhoramentos”.*⁴⁷

Entretanto, no texto do Decreto não existe referência específica ao Plano Agache, muito menos ainda a qualquer outro plano, apontando apenas a constatação de que, em 1937, não existia um plano para o Distrito Federal. Importante salientar que o texto do Decreto N.6092 conta com o respaldo, quando da sua publicação e, portanto, das suas considerações e proposições, da assinatura

⁴⁶ Dodsworth, Henrique. “Problema da Cidade”. In: Revista Municipal de Engenharia, janeiro de 1943.p.3.

⁴⁷ O Decreto N. 6092, de 8 de Novembro de 1937 foi publicado na Revista Municipal de Engenharia, janeiro de 1938: 22.

do engenheiro Edison Passos. Condição que propicia apreender e enunciar com a situação, uma observação-afirmação tanto política, pelo prefeito, quanto técnica, pelo secretário de Viação, Trabalho e Obras Públicas. “*Nunca houve plano Agache*” foi uma afirmação do prefeito Henrique Dodsworth apresentada em 1943, em artigo publicado na Revista Municipal de Engenharia sob o título “*Problemas da Cidade*”.⁴⁸ Afirmação que permite indagar o executivo municipal sobre o tempo que passou no poder - quase a totalidade do seu tempo de exercício administrativo -, negando a pré-existência de um plano urbanístico para o Distrito Federal. E mais ainda, se assim o fez, pautou seus discursos nos anos subseqüentes a 1937 pela negação da existência de um plano, já que o artigo publicado na Revista de Municipal de Engenharia é de 1943?

No sentido puro da negação do plano, e do tempo em que passou negando, possivelmente fundou uma divergência entre o seu argumento – o do prefeito Henrique Dodsworth -, e o do chefe da Comissão do Plano da Cidade, engenheiro José de Oliveira Reis, que em todas as suas reflexões colocou o Plano Agache como estruturador dos trabalhos pós-1937; ou seja, não corroborava com a posição enunciada pelo chefe do poder executivo municipal. Se a resposta passa pela compreensão e explicação do prefeito sobre a diferença entre plano e esboço de plano, seria plausível pensar que Henrique Dodsworth também se opôs ao contrato com Alfred Agache, quando do anúncio pelo Prefeito Prado Júnior? Naquele momento, 1943, continuaria a promover um esquecimento-apagamento das proposições contidas no plano em função das críticas que a administração vinha sofrendo na imprensa?⁴⁹

⁴⁸ “Problemas da Cidade” foi publicado na Revista Municipal de Engenharia em janeiro de 1943.

⁴⁹ No artigo “Problemas da Cidade” Henrique Dodsworth elabora uma resposta para as críticas do jornal “Diário de Notícias” sobre três questões particulares abordadas pelo jornal: “O aterro de Botafogo (30 de março) – “Adeus à Guanabara (31 de março) – “São Paulo-Rio (4 de abril)”.

No artigo “A comissão do Plano da Cidade, reflexões sobre um modelo e sua contribuição à cidade do Rio de Janeiro” a pesquisadora Vera Rezende e o pesquisador Gustavo Abrantes Alves incorrem num equívoco na articulação temporal entre os eventos sobre a criação da Comissão, as respostas de Dodsworth e a implementação de uma série de obras na cidade durante sua gestão. Segundo os autores “(...) A Comissão já havia existido a partir de 1930 com o objetivo de avaliar as propostas do Plano Agache, tendo sido extinta em 1931 pelo então Prefeito Pedro Ernesto. Seu ressurgimento, em 1937, é uma tentativa empreendida por Henrique Dodsworth para responder às críticas que a sua administração recebe pela ausência de um Plano Diretor para o Distrito Federal (...) A recriação da Comissão do Plano da Cidade em 1937, e do Serviço Técnico do Plano, é finalmente a tentativa empreendida pelo prefeito Henrique Dodsworth de respostas às críticas”. O equívoco interpretativo presente no artigo dos respectivos pesquisadores está na incorreta utilização da resposta do prefeito às críticas que a administração recebeu, pois os autores utilizam tal réplica que o prefeito proferiu no

Uma possível resposta para a compreender o argumento da negação do plano, consta no mesmo artigo publicado em 1943, muito clara assim como muito problemática:

“O esboço elaborado não foi convertido, por ato oficial, em plano, razão pela qual não foi obedecido, e muito menos desobedecido como é corrente invocar-se” (Dodsworth, 1943).

A problemática incorre na desconsideração ou desconhecimento da aprovação do Plano Agache, justamente no momento de maior inconstância ao longo da sua existência, qual seja, aquela durante a administração Pedro Ernesto, que paradoxalmente aprova e abandona o trabalho. Oportuno lembrar, como já mencionamos, que os engenheiros Armando de Godoy, Sabóia Ribeiro e Miranda Carvalho são categóricos em afirmar a aprovação do Plano Agache pelo Prefeito Pedro Ernesto. Principalmente os engenheiros Miranda Carvalho, por apresenta o decreto de aprovação do plano – Decreto 3.873 de 10 de maio de 1932 -, e Armando de Godoy, ao relatar o ato de assinatura do referido decreto:

“ao Dr. Pedro Ernesto também se deve a oficialização dos linhas gerais do Plano Agache. Estou certo que S. Ex. foi levado a isso pela influência do Capitão Delso da Fonseca, seu primeiro Diretor de Obras. Apesar de se tratar de um ato de grande alcance para a nossa capital, apenas três pessoas assistiram S. Ex. assinar no momento a lei referente ao plano Agache. Essas três pessoas fomos o Dr. Amaral Peixoto, o Capitão Delso da Fonseca e eu (...) o ambiente da assinatura do decreto foi como o prenúncio de sua falência. O Plano Agache foi apenas oficializado no papel, tendo sido posto de lado em relação a soluções belíssimas, tanto pelo governo municipal quanto pelo governo federal.”⁵⁰

artigo “Os problemas da cidade” (no artigo dos pesquisadores consta em nota de fim de texto n.11), de 1943, como justificativa para a criação da Comissão do Plano chefiada pelo Engenheiro José de Oliveira Reis. Como pode o prefeito escrever e justificar uma resposta às críticas, em 1943, através, conforme os autores, da recriação da Comissão do Plano, se a Comissão do Plano foi criada em 1937, pelo Decreto N.6092 de 8 de novembro? A resposta do prefeito estava diretamente relacionada com os três artigos acima mencionados que foram publicados no “Diário de Notícias”. Dodsworth usa do argumento da inexistência do plano Agache para rebater aos receios da destruição da área do Calabouço à Glória pela sua administração, justificando, no artigo de 1943, que, “de todos os projetos feitos para a urbanização da enseada – Carlos Sampaio, Sabino Pessoa, Agache e o da atual administração da Prefeitura – o de maior aterro é o Agache. No espaço resultante da aterro é que deveria surgir então o “algo como um jardim” e a “praça monumental”, “sem dúvida de extraordinária beleza”, como afirma o tópico [o do jornal sobre o plano Agache para a mesma área], mas a custa do “capricho dos contornos” que o mesmo tópico pretende proteger”.

⁵⁰ “Algumas Transformações e conquistas urbanas do Rio, através de diferentes governos”. In: A Urbs e os seus problemas, 1943: 329.

Entretanto, a desconsideração ou desconhecimento por parte do executivo municipal, do decreto que aprovou o plano - como os engenheiros Carvalho e Godoy explicitaram -, não teve, certamente, a força política suficiente, caso tenha sido esse seu objetivo, para inviabilizar a recuperação dos estudos realizados por Alfred Agache. O argumento do Decreto N. 6092 é enfático ao discorrer sobre a inexistência do plano, o que impossibilita uma interpretação linearmente constituída da implementação do Plano Agache pela Comissão de Elaboração do Plano da Cidade, no sentido do jogo político entre os principais profissionais envolvidos. Se considerarmos o texto do referido decreto, Henrique Dodsworth e Edison Passos devem ser tratados como interlocutores oposicionistas em relação à existência do Plano Agache?

O mesmo decreto não possibilita, porém, a constatação definitiva da posição de cada um, proporcionando, por outro lado, na relação plausível entre o decreto de 1937 e o artigo de 1943, um questionamento sobre a eventual divergência entre Henrique Dodsworth e José de Oliveira Reis. Assumindo esse eixo argumentativo, qual seja, o da divergência entre o prefeito e o chefe da Comissão do Plano da Cidade criada em 1937, duas outras perguntas devem ser elaboradas. A primeira se refere ao próprio José de Oliveira Reis: se, pela lógica sócio-profissional, ele foi partidário dos argumentos de Armando de Godoy sobre a importância do Plano Agache e, nesse sentido, um propagador dos trabalhos que Armando de Godoy e outros engenheiros minimamente realizaram nas Comissões que existiram, o que justificaria sua nomeação como Chefe da Comissão do Plano da Cidade?

O próprio José de Oliveira Reis oferece como justificativa para o cargo, como já abordamos, a sua proximidade pessoal e profissional com Edison Passos, que ocupava o cargo de Secretário de Viação, Trabalho e Obras Públicas, por isso, o grande responsável político-técnico, em última instância, pelos trabalhos da Comissão do Plano da Cidade. Mas a justificativa não pode ficar restrita ao trânsito pessoal, pois, o cargo ocupado por ele foi determinado por um Ato Oficial, de 20 de outubro de 1938, do próprio Edison Passos, designando-o como Engenheiro Chefe.

O que amplia a complexidade do trânsito e das relações profissionais na administração municipal é que o Ato *não* cria um cargo *inexistente* até o momento. Ao contrário, o cargo de Engenheiro Chefe *já existia* e era ocupado pelo Engenheiro

Romeu de Sá Freire, segundo o Ato, destituído interinamente do cargo de engenheiro efetivo por um “impedimento”. Os motivos do “impedimento” ao Engenheiro Romeu de Sá Freire não estão esclarecidos na transcrição do Ato Oficial - documento cuja autoria provável é do engenheiro Stélio Roxo, em que constam outras informações anexadas a um texto produzido para comemorar o XL Dia Mundial do Urbanismo no Clube de Engenharia do Rio de Janeiro. Ainda assim, oito dias após o referido Ato, portanto, no dia 28 de outubro de 1938, José de Oliveira Reis tomou posse e passou a ocupar interinamente o cargo de Engenheiro Chefe; sendo promovido efetivamente à chefia da Comissão por “merecimento”, pelo Ato de 30 de maio de 1939 do Prefeito Henrique Dodsworth (1937-1945).

Também não existe no documento qualquer informação que relacionasse diretamente a nomeação como Engenheiro Chefe e a incorporação das atividades da Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro. As datas corroboram com o momento em que José de Oliveira Reis passou a responder pela Comissão do Plano. O certo é que não existe menção sobre o retorno de Romeu de Sá Freire ao cargo de Engenheiro Chefe, impossibilitando-o, provavelmente, de ser o Chefe da Comissão do Plano da Cidade - caso o referido cargo estivesse diretamente relacionado com a Comissão, ou seja, o Engenheiro Chefe era necessariamente o Chefe da Comissão do Plano. Fato é que José de Oliveira Reis foi empossado efetivamente no cargo de engenheiro chefe no dia 03 de junho de 1939, em pleno funcionamento das atividades da Comissão do Plano da Cidade.

Entretanto, não seria essa opção do engenheiro Edison Passos uma contradição ao seu próprio ato legislativo representado no Decreto N. 6092, que considerou inexistir Plano da Cidade? Se Edison Passos, assim como o Prefeito, afirmaram tal inexistência para implementar a criação de uma nova Comissão de Elaboração do Plano da Cidade, porque alocar no cargo de chefe da comissão um engenheiro que sempre partilhou da existência e importância do Plano Agache, além, também, de providenciar a sua implementação, ou melhor, o que seria possível implementar? Uma lacuna provavelmente insolúvel, mas, que, poderia ser transposta por um estudo detalhado da própria conjuntura pessoal-profissional da Secretaria de Viação, Trabalho e Obras Públicas para se chegar numa interrogação – que pode ser lida como uma afirmação: toda a estrutura profissional da Secretaria

coadunava com as reflexões e proposições do engenheiro Armando de Godoy sobre a validade, a eficácia e a necessidade de implementar o Plano elaborado por Alfred Agache para a cidade do Rio de Janeiro?

Dessa interrogação-affirmação surge uma consideração contextual: a de que qualquer engenheiro que assumisse o cargo de Chefe da Comissão do Plano da Cidade, a partir de 1937, permaneceria pautado pela continuidade dos trabalhos de Godoy, ou seja, pelo estudo, avaliação e implementação do Plano Agache?! Neste ponto é como se ocorresse uma inversão-sobreposição àquele movimento determinado como exógeno para a institucionalização do urbanismo na prefeitura municipal do Rio de Janeiro. Do evento *Plano de Remodelação, Extensão e Embelezamento do Rio de Janeiro*, esse sim inegavelmente exterior-exógeno ao campo profissional-administrativo da cidade do Rio de Janeiro, conformou-se um outro movimento, interior-endógeno, no mesmo campo profissional-administrativo que, a partir do mesmo evento *Plano de Remodelação, Extensão e Embelezamento do Rio de Janeiro*, se articulou pela implementação do primeiro plano urbanístico para o Rio de Janeiro; e, talvez - para categorizar como fez Flávio Villaça -, o primeiro Plano Diretor do Brasil.

Por outro lado, convém indagar: deste movimento interior-endógeno partilhavam todos os profissionais da estrutura administrativa municipal? Edison Passos seria uma exceção, pois considerou inexistir, juntamente com o Prefeito Henrique Dodsworth, um Plano da Cidade do Rio de Janeiro? Tais questões apontam novamente para a seguinte constatação: a de compreender que é impossível pensar o urbanismo fora do âmbito político, neutro como pretendiam e propagavam todos os engenheiros. Mais ainda, pois, nesse caso, houve uma evidente antecipação da questão política em relação à questão técnica, declarada neutra, na promulgação do Decreto N. 6092. Essa característica supostamente referencializou os trabalhos da Comissão de Elaboração do Plano da Cidade na implementação de importante contingente de obras até 1945, sempre sobre a chefia do engenheiro José de Oliveira Reis.

Se a pergunta sobre as possíveis divergências não produziu uma resposta acabada, em uma segunda pergunta, não direcionada diretamente aos homens envolvidos na criação e atuação da Comissão do Plano da Cidade em 1937, deve

voltar-se para aquela problemática inicial, qual seja, a da *Urbanologia*. Ou seja: a negação de um plano urbano enunciada por Edison Passos e Henrique Dodsworth inviabilizou a implementação de uma estrutura administrativa municipal para as questões urbanísticas?

A resposta é não, e está no Decreto N. 6092. A implementação existiu e se prorrogou nos moldes gerais da sua criação até o ano de 1945. Por outro lado, não significa que não seja possível pensar, sim, na existência das divergências entre as instâncias pessoais e jurídicas envolvidas neste evento, mas, apenas que, as divergências sobre o Plano elaborado por Alfred Agache ou qualquer outro plano não barraram a criação e atuação da Comissão do Plano da Cidade. Não barraram também a determinação do engenheiro José de Oliveira para o cargo de chefe da Comissão até sua extinção - conforme o Decreto N. 6092, uma Comissão que tinha os seguintes objetivos:

- a) – *elaborar um plano geral de transformação e extensão da Cidade do Rio de Janeiro, nele compreendido a localização geral do sistema de parques, espaços livres, centros desportivos, monumentos, sistema de comunicação, pontes, estações de estradas de ferro, aeroporto, etc.;*
- b) – *examinar todos os projetos de zoneamento, planos e sugestões relativas a quaisquer modificações da Cidade, eliminando definitivamente os que se tenham tornado antiquados ou não oferecem possibilidade material de execução.;*
- c) – *colaborar nos projetos de obras públicas, de iniciativa do Governo da União, nesta Cidade, de forma a harmoniza-los com o plano geral da Prefeitura, tendo em vista a localização em determinados centros urbanos dos principais edifícios da Administração e dos que, por sua natureza, são franqueados ao acesso público.;*
- d) – *organizar um programa de realizações sistemáticas dentro do Plano da Cidade e cujas varias etapas sejam determinadas anualmente;*
- e) – *resolver sobre os casos omissos do Plano da Cidade e do Código de Obras, estabelecendo, de acordo com o progresso urbano, os novos limites de zoneamento;*
- f) – *dar parecer, quando solicitado, sobre os casos relativos ao Código de Obras, que se ligam, por sua natureza, ao Plano da Cidade;*
- g) – *estudar e elaborar a legislação em tudo que se referir à organização urbanística;*
- h) – *entrar em entendimento com as autoridades públicas, estaduais e municipais do Estado do Rio de Janeiro, no sentido de coordenar os empreendimentos a que as mesmas se proponham e que possam interessar zonas do Distrito Federal”.*⁵¹

⁵¹ Publicado na Revista Municipal de Engenharia em janeiro de 1938: 22.

Todos esses objetivos estabelecidos estiveram a cargo de duas sub-comissões que também foram criadas pelo Decreto. Uma *sub-comissão de elaboração* composta pelos profissionais da estrutura administrativa municipal, e uma *sub-comissão de colaboração* com caráter consultivo em função das possibilidades de profissionais designados opinarem sobre os trabalhos do Plano da Cidade. Entre os profissionais que atuaram como consultores podemos destacar duas importantes colaborações: a de Saboya Ribeiro e a de Paulo de Camargo e Almeida.⁵²

Entre os objetivos da Comissão de Elaboração do Plano da Cidade, o primeiro denota uma mudança em relação ao Plano Agache, na pretensão exposta no próprio nome do plano. Agache apresentou um *Plano de Remodelação, Extensão e Embelezamento do Rio de Janeiro*, e a Comissão criada pelo Decreto N. 6092, um *Plano de Transformação e Extensão da Cidade*. Mantém-se o pressuposto do trabalho com o processo de crescimento da cidade, provavelmente de *extensão* com a ocupação de novas áreas nas regiões norte e sul. Impõe-se, por outro lado, uma nova nomenclatura em relação aos trabalhos nas áreas já existentes, principalmente na região central da cidade, com estudos sobre o sistema viário e urbanização das áreas do Castelo e Santo Antônio.

⁵² No artigo *Projeto para o Morro de Santo Antônio – 1938: As Concepções Urbanísticas de Paulo de Camargo e Almeida* (in: Anais do V Seminário de História da Cidade e do Urbanismo, FAU-PUCCAMP, p.13-22), Ana Lúcia Cerávolo aponta a efetiva importância do Plano Agache para o Rio de Janeiro, em função da ocorrência de estudos críticos sobre as proposições de Agache. Estudos que ocorreram durante as décadas de 1930 e 1940, como a apresentada por Cerávolo sobre o Morro de Santo Antonio, quando apresenta a seguinte observação de Camargo e Almeida: “São estes os pontos fundamentais em que ousamos contrariar o Plano Agache, pensando resolver melhor os problemas da cidade”. Por outro lado, o texto de Cerávolo incorre em alguns erros interpretativos, por exemplo, na nota 1, quando afirma que “A Comissão do Plano da Cidade foi criada para auxiliar A. Agache durante o período de elaboração do Plano Diretor do Rio de Janeiro, sendo extinta após a conclusão dos trabalhos”. Esse argumento é utilizado pela autora para justificar, no corpo do texto, que na década de 30 e 40, “é restabelecida, pelo prefeito Henrique Dodsworth (1937-45) a Comissão do Plano da Cidade” (p.13). Não existiu comissão do plano da cidade para auxiliar Agache. Apenas alguns profissionais engenheiros integraram a equipe de elaboração do Plano. O que Agache propôs foi a criação de uma Comissão do Plano da Cidade que deveria ser um departamento permanente para cuidar dos problemas da cidade (SILVA, 2003: 104). Uma Comissão diretamente relacionada com o Plano Agache foi criada após a entrega do plano, pelo prefeito Adolfo Begamini. Em outro momento do texto sobre Paulo de Camargo e Almeida, Cerávolo faz a seguinte afirmação: “Com a formação da comissão [ela fala da comissão criada pelo prefeito Dodsworth]. A cidade passou a ser o centro das reflexões de profissionais que nela atuavam diretamente, sobretudo dos arquitetos ligados ao movimento moderno, que a elegeram como tema privilegiado de intervenção”. Uma consideração cuja pertinência esteja mais relacionada com a atuação dos arquitetos após o ano de 1948, no Departamento de Urbanismo, quando o engenheiro José de Oliveira Reis deixa o cargo de diretor, que ocupava desde 1938, à época de criação da Comissão de Elaboração do Plano da Cidade, e a direção passa para Affonso Eduardo Reidy.

Remodelação e Embelezamento são palavras subtraídas do título do Plano de Alfred Agache, e é incorporada a palavra *Transformação*, provocando certo distanciamento em relação ao plano de 1930, por mais presente que fosse a sua referência entre os membros da Comissão do Plano da Cidade. E seriam essas mudanças na nomenclatura dos Planos apenas dispositivos diferenciadores de autoria, ou um desejo de forjar novos conceitos, categorias e olhares sobre os problemas urbanos? Obviamente não é uma simples mudança nominativa e sim uma mudança do próprio vocabulário erudito, como diria Topalov e Dapaule, sobre os “*especialistas do ordenamento urbano*”⁵³, produzindo o distanciamento pela mudança da própria significação dos termos.

O próprio José de Oliveira Reis oferece uma indicação dessa mudança, à época dos seus trabalhos de historiógrafo, ao afirmar que

“com a criação da Comissão do Plano da Cidade e do Serviço Técnico do Plano da Cidade foram retomados os estudos e planos urbanístico do Prof. Alfred Agache e readaptados às novas condições da cidade”.⁵⁴

E, sobretudo o vocábulo *transformação*, presente no título do plano coordenado por José de Oliveira Reis a partir de 1938, pode constituir um novo campo conceitual multidisciplinar sobre a cidade, quando, segundo Cristina Leme, a “*transformação da cidade através da intervenção*”, surge como matriz comum da compreensão do urbanismo nas duas vertentes existentes no Brasil: a da engenharia e a da arquitetura moderna (Leme, 2001: 77). E o que mais poderia produzir uma mudança no vocabulário erudito dos “*especialistas do ordenamento urbano*”, mudando a significação-representação dos usos desse vocabulário, senão a realidade da cidade constituída a cada processo histórico?

Melhoramentos urbanos, urbanismo [urbanismo modernista] e planejamento urbano, palavras que trafegam no vocabulário intelectual brasileiro (Leme, 2001),

⁵³ “A cidade através de suas palavras”. In: Palavras da Cidade. Maria Stella Bresciani (org). Porto Alegre: EDUFRGS, 2001: 17-38.

⁵⁴ REIS, José de Oliveira. O Rio de Janeiro e seus Prefeitos: evolução urbanística da cidade. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1977, p.110. José de Oliveira Reis desenvolveu o mesmo raciocínio em trabalho anterior: “Havendo dado particular ênfase às atividades do Serviço Técnico do Plano da Cidade, pôde o Governo valer-se do mesmo para projetar as novas obras que vieram a ser reunidas no Plano Diretor da Cidade, apresentado em 1941. Para tal fim, foi retomado, reformulado e modificado o Plano Agache para que o mesmo pudesse atender à situação irremovível devido às obras dos governos federal e municipal (...) e a impossibilidade de executar outras e a necessidade de adaptá-las às novas condições da cidade”. In: O Rio de Janeiro em seus Quatrocentos Anos. Rio de Janeiro, 1965: 148.

ora se sobrepondo, ora se amalgamando e em determinados momentos se extinguindo do vocabulário, são também constituídas em determinados processos históricos; processos que certamente produzem o que José de Oliveira Reis denominou de *“novas condições da cidade”*. É justamente a partir dessas novas condições que podemos encontrar um movimento de aproximação entre engenheiros e seus estudos em urbanismo, e os arquitetos e seus estudos pelo urbanismo modernista. Entretanto, surge em pesquisas específicas sobre um profissional em si (Cerávolo, 1998) que colaborou com os trabalhos da Comissão de Elaboração do Plano da Cidade, ou mesmo sobre a própria Comissão (Rezende, 2005), análises fechadas, não relacionais, destituídas da interlocução entre os *especialistas do ordenamento urbano* envolvidos nos trabalhos.

Essas pesquisas, concentrados em lugares cuja inteligibilidade das ações, tanto do profissional quanto da comissão, são lineares e determinadas factualmente, dificultam a possibilidade de pensar que naquele momento, 1938, iniciou-se uma aproximação e uma interação entre as duas vertentes de urbanismo apontadas por Leme. Isso se dá ora como uma passagem fechada e oposicionista entre *“os princípios do urbanismo de melhoramentos versus o urbanismo modernista”* (Rezende, 2005: 5), ora como um saber que se sobrepõe ao outro nas reflexões sobre as intervenções na cidade estarem ligadas *“sobretudo aos arquitetos ligados ao movimento moderno”* (Cerávolo, 1998).

Nem oposição e muito menos sobreposição. Estou partindo do pressuposto da própria *transformação da cidade através da intervenção*, ou seja, da transformação da engenharia e da arquitetura moderna pela interação a que seus representantes se submeteram e foram submetidos entre 1937/38 e 1945, para restringirmos o tempo, neste momento, ao tempo da Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro; por tudo que aquelas *“novas condições da cidade”* proporcionaram e exigiram dos profissionais, assim como suas respostas no campo da *transformação da cidade*. Um procedimento necessário e ainda por fazer (que não é objeto de reflexão aqui) já enunciado por Topalov e Depaule, mediante as constituições de

“corpora que permitam resgatar usos de grupos relativamente homogêneos de locutores e em pontos particulares do tempo e do espaço. Trata-se igualmente de observar as migrações de termos de um grupo de locutores a outro, as mudanças de sentido ou de forma que as acompanham e, assim, a formação e as mudanças da língua comum.”

*Trata-se, enfim, de determinar os sistemas classificatórios que organizam em cada momento os léxicos, que se confrontam e se transformam”.*⁵⁵

O *Plano de Remodelação, Extensão e Embelezamento do Rio de Janeiro* proporcionaria as mesmas observações? Seria possível identificar movimentos e transformações dos termos utilizados aqui no Brasil, distintos, portanto, do seu lugar intelectual, a França? Talvez não, e por isso pensar, como já definido, no processo enfaticamente exógeno do Plano elaborado por Alfred Agache. Mas, ao mesmo tempo, o movimento-mudança dos termos pode ter proporcionado aquele processo endógeno de institucionalização do urbanismo, não só pela incorporação-transformação dos termos no vocabulário intelectual, mas, também, pela compreensão da significação conceitual dos termos desde o primeiro contato de Alfred Agache com os profissionais brasileiros.

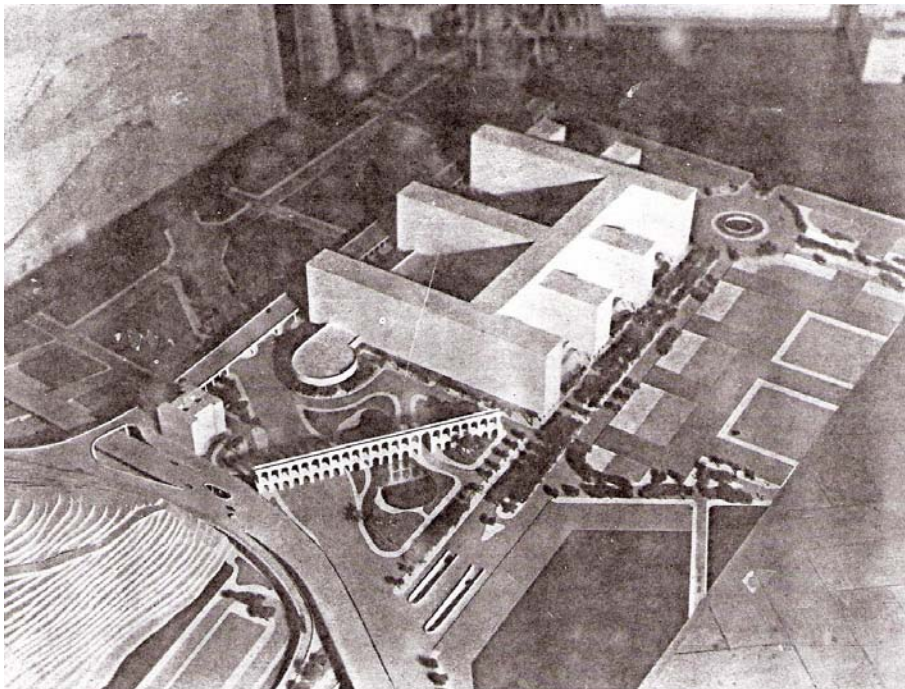
Nesse sentido, o Decreto N. 6092, quando pressupõe um *Plano de Transformação e Extensão da Cidade* pela Comissão do Plano da Cidade, e apresenta o que deve ser e conter o plano, assim como quais são os objetivos da comissão, sinaliza a ocorrência de mudanças dos usos dos termos em função da incorporação e compreensão das suas respectivas significações pelos vários agentes envolvidos nesse processo. Esses agentes, necessariamente vinculados aos seus lugares profissionais específicos não podem ser pensados como agentes isolados, independentes e fechados nesses lugares.

Se a engenharia e a arquitetura moderna são estes lugares profissionais e, portanto, constituem agentes distintos num primeiro momento para a incorporação, significação e uso dos termos, a construção de um único lugar institucional, a Comissão de Elaboração do Plano da Cidade, colocou em debate suas incorporações, significações e uso dos termos, transformando a própria compreensão da *transformação da cidade através da intervenção*, num processo que prescindiu de um agente aglutinador e interlocutor entre esses agentes, seus lugares e seus referenciais. José de Oliveira Reis parece ter conseguido trafegar nesse jogo profissional, intelectual e político sem maiores dificuldades. Impossível, nesse sentido, desconsiderar o longo tempo em que assumiu a responsabilidade do lugar

⁵⁵ A cidade através de suas palavras. In: Palavras da Cidade. Bresciani, Maria S. m. (org) Porto Alegre: EDUFRGS, 2001, p.1738.

institucional como fator catalisador desse alcance, da mesma forma, como variável necessária para aglutinar e interagir profissionais.

Exemplos prováveis dos debates entre os agentes cujo lugar profissional estavam associados à engenharia ou à arquitetura na transformação da cidade foram apresentados no *V Congresso Panamericano de Arquitetos*: entre os vários projetos premiados naquela ocasião, estão três planos de Urbanização do Morro e Esplanada de Santo Antônio. Um deles, premiado na categoria “Secção de Profissionais”, foi realizado pelo arquiteto Paulo de Camargo e Almeida.⁵⁶ Os outros dois premiados, ambos na categoria “Secção de Instituições Públicas ou Privadas”, foram apresentados pela Comissão de Elaboração do Plano da Cidade: um *estudo A* do Morro de Santo Antonio, de autoria do próprio engenheiro José de Oliveira Reis em conjunto com os arquitetos Hermínio e Andrade e Silva, Edwaldo M. Vasconcellos e Armando Stamile e um *estudo B* da Esplanada resultante do desmonte do Morro de Santo Antonio, de autoria do arquiteto Jaime da Silva Teles, também membro da Comissão de Elaboração do Plano da Cidade.⁵⁷

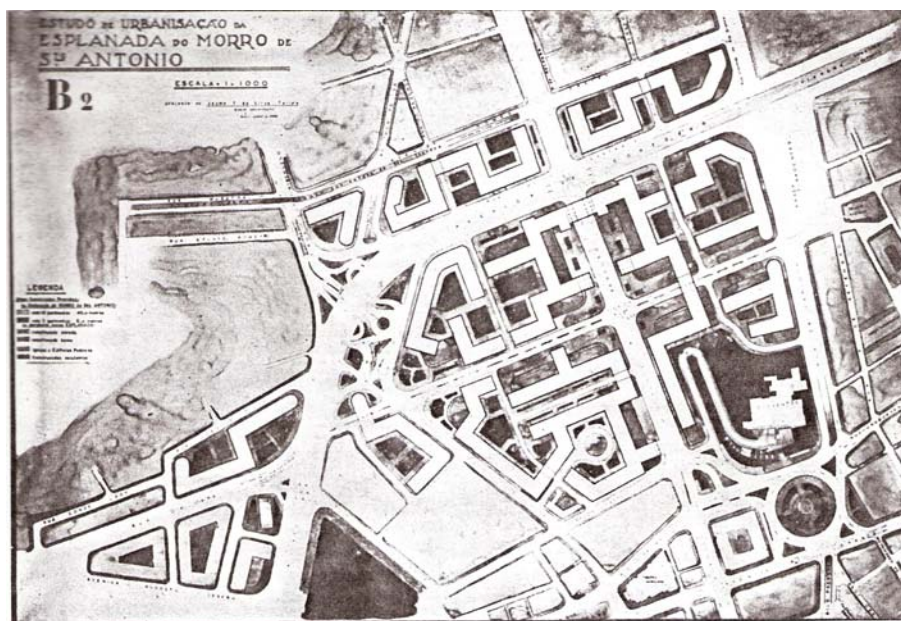


***estudo A* para a Esplanada resultante do desmonte do Morro de Santo Antonio.**

José de Oliveira Reis, Hermínio de Andrade e Silva, Edwaldo M. Vasconcellos e Armando Stamile. Publicado na Revista Municipal de Engenharia, Maio de 1940.p.201-229.

⁵⁶ Referência para análise do projeto é o artigo já mencionado da pesquisadora Ana Lucia Cerávolo, publicado nos Anais do V Seminário de História da Cidade.

⁵⁷ Publicado na Revista Municipal de Engenharia, Maio de 1940: 201-229. Na revista aparece a referência como enunciada no texto: o estudo A como a Urbanização do Morro de Santo Antonio e o estudo B como a Urbanização da Esplanada resultante do desmonte do Morro de Santo Antonio.



estudo B para a Esplanada resultante do desmonte do Morro de Santo Antonio. Jaime da Silva Teles. Publicado na Revista Municipal de Engenharia, Maio de 1940.p.201-229.

Anterior a esses trabalhos para a região central da cidade do Rio de Janeiro, o Plano de Urbanização do Bairro Peixoto em Copacabana incorporou a segunda proposição – a extensão - do Plano da Cidade recomendado pelo Decreto N. 6092. Realizado no ano de 1938, portanto, no âmbito dos trabalhos da Comissão de Elaboração do Plano da Cidade, é um estudo de extensão de área ainda não ocupada com arruamento, edificações e áreas livres.

Esta é muito provavelmente a primeira incursão de José de Oliveira Reis no campo do urbanismo, desde a concepção do projeto até sua realização já num momento crucial do processo de sua formação como urbanista, pois, coordenador da Comissão do Plano da Cidade em uma região da cidade do Rio de Janeiro que se tornou familiar para ele, pois, nas proximidades do terreno do Sr. Paulo Felisberto Peixoto, ele havia iniciado a construção, ainda no ano de 1929, de um edifício residencial para seus pais na Rua Toneleros, 366.

Segundo o historiador Mario Aizen, que credita a autoria do plano do Bairro Peixoto ao engenheiro José de Oliveira Reis, a intenção foi produzir um bairro residencial isolado e fechado ao tráfego de passagem.⁵⁸

⁵⁸ Depoimento de Mario Aizen sobre José de Oliveira Reis que foi publicado na Revista Municipal de Engenharia. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro – Edição Especial, agosto de 1997.

Cidade. Mario Aizen faz uma abordagem pelo profissional José de Oliveira, autor intelectual individual do plano.

Por outro lado, solução para essa definição de autoria provém do próprio José de Oliveira Reis, que delega autoria à Comissão do Plano da Cidade após a apresentação de um primeiro projeto pelas entidades que receberam a doação do terreno de seu proprietário, Sr. Paulo Felisberto Peixoto. Ainda segundo José de Oliveira Reis,

*“havia vários inconvenientes urbanísticos no projeto [o primeiro]. As ruas convergiam para o túnel Velho e não havia nenhuma praça. A Comissão do Plano da Cidade substituiu-o por outro projeto, aprovado pelo prefeito, o qual resultou no traçado atual do Bairro Peixoto”.*⁵⁹

Interessante seria, no entanto, evidenciar uma importante diferença no contexto da própria cidade, do lugar de inserção dos dois planos – do Bairro Peixoto e de Santo Antonio - na urbanização na capital do Distrito Federal. A Urbanização de Santo Antonio estabeleceria uma relação íntima com toda a área urbana, juntamente com a Urbanização do Castelo, na necessidade que se impunha aos engenheiros da Comissão do Plano, de apresentar não só um plano restrito ao entorno imediato, mas pela inegável vinculação dessas duas áreas com as duas outras subjacentes: norte e sul. Oposto a esse fator, a localização da área de Urbanização do Bairro Peixoto não apresentava tão específica particularidade, pois encravado em parte da encosta definida pela geografia natural de Copacabana.

Ainda sobre a questão da autoria não convém imaginar que o exercício profissional do engenheiro José de Oliveira Reis poderia estar dividido, como se em seu lugar profissional não estivesse presente a seu lugar institucional. E nesse caso, em profícuas relações com outros profissionais, não mais exclusivamente os engenheiros, a partir dos seus respectivos lugares profissionais, suas formações, reflexões e proposições. Fundamental também é a aproximação que os trabalhos da Comissão do Plano da Cidade estavam estabelecendo num contexto não restrito ao Distrito Federal, como são evidentes nas apresentações dos vários projetos no *V Congresso Panamericano de Arquitetos*. Aliás, anterior mesmo ao Congresso, nos próprios trabalhos dos engenheiros e arquitetos na Comissão de 1937, de certa

⁵⁹ Informações que constam do Prefácio que José de Oliveira Reis escreveu para o livro que Mario Aizen publicou em 1992 sobre Copacabana, na coleção “Bairros Cariocas” (DGPC/SMC).

forma adiantando algumas das conclusões do Congresso de Arquitetos, como a que foi apresentada no tema I sobre *“Os Problemas Atuais do Crescimento das Cidades Americanas”*. Pode-se focar especificamente a *Conclusão 2ª*, que menciona a criação, paralela à criação de Institutos Oficiais de Urbanismo, de

“um órgão de Estado para realizar as proposições do anterior e para coordenar a vida coletiva em relação com a riqueza potencial do solo, do grau de exploração e distribuição da mesma”,

e a *Conclusão 3ª*, ao determinar que

*“a solução dos problemas de crescimento das cidades devem ser resolvidas e planeadas exclusivamente pelos governos estaduais e municipais com a audiência de órgãos especializados”.*⁶⁰

Uma outra característica norteou a conformação da Comissão do Plano da Cidade, constando também do Decreto que a criou. No texto do Decreto N. 6092 está incorporado um outro Decreto – anterior ao da Comissão -, já mencionado, que confere recursos econômicos para a realização do Plano de Transformação e Extensão da Cidade. Trata-se do Decreto N. 5934, de 31 de março de 1937, aprovado na administração do Cônego Olímpio de Melo, que instituiu a *“Caixa para Financiamento da Execução do Plano de Transformação e Extensão da Cidade”*. Não ao acaso, o Decreto N. 6092 incorporou no texto de criação da Comissão do Plano da Cidade, o Decreto N. 5934, corroborando, assim, com um pressuposto imprescindível ao processo de implementação de instâncias administrativas públicas de urbanismo, que, segundo José Estelita, já estava presente no urbanismo paulista:

*“No sul do paiz já se aconselha uma orientação salutar. Em São Paulo está formada uma escola de urbanismo que prega a doutrina: financiar antes de urbanizar. O professor Anhaia Mello, por exemplo, da Escola Poytechnica e autor de valiosas monografias sobre a matéria, chega a declarar que um dos problemas mais sérios do urbanismo moderno é a obtenção de recursos para o custeio dos melhoramentos e obras, que a prosperidade e o próprio crescimento da cidade estão diariamente exigindo”.*⁶¹

⁶⁰ V Congresso Panamericano de Arquitetos, Montevideo-Uruguai. Conclusões publicadas pela Comissão organizadora no dia 09 de março de 1940. O Conjunto das conclusões está publicado na Revista Municipal de Engenharia, maio de 1940: 225-229.

⁶¹ “Plano de Remodelação e Extensão da Cidade do Recife”. Revista da Diretoria de Engenharia, Anno III, n.12. Setembro de 1934: 92.

Essa incorporação dos recursos financeiros realmente estava presente nos argumentos e reflexões de Anhaia Mello, quando assumiu, em 1945, a presidência da Sociedade Amigos da Cidade de São Paulo, e propôs uma reestruturação ampliada da estrutura administrativa municipal no âmbito de um Departamento de Urbanismo e da Comissão do Plano da Cidade. Nesse caso, segundo Sarah Feldman, ele estava vinculado à

“necessidade de vincular o plano a um programa financeiro, e ao reajustamento das relações interdepartamentais: Sem plano financeiro de longo termo – cinco ou dez anos – não há plano geral que possa ser delineado” (Feldman, 2005: 71).

Um programa que no caso do Rio de Janeiro já integrava, como mencionado, o texto do Decreto N. 6092, portanto, anterior à proposição de Anhaia Mello para São Paulo. Ainda no âmbito da proposição efetuada por Anhaia Mello, a Comissão não estaria incorporada ao Departamento, além de ser apenas consultiva e não remunerada; salienta-se que a Comissão de Elaboração do Plano da Cidade do Rio de Janeiro também foi criada sem remuneração aos profissionais envolvidos nos trabalhos.

Uma diferença entre ambas surge no caráter da comissão proposta por Anhaia Mello e aquela criada no Rio de Janeiro. A Comissão do Plano da Cidade de São Paulo teria, como mencionado, apenas caráter consultivo, e a Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro organizou-se, como sei viu, naquelas duas sub-comissões já referidas. Uma delas de caráter consultivo e informativo, mas aquela em que José de Oliveira Reis estava integrado, denominada de *Sub-Comissão de Elaboração*, ao contrário, responsável pela criação e execução dos planos de urbanização de aterros, desmontes, sistemas viários, entre outros.

Importante frisar, no entanto, que essa proposição de Anhaia Mello não era inédita para a cidade de São Paulo. Segundo Sarah Feldman, uma

“tentativa de introduzir uma Comissão do Plano já havia ocorrido em dois momentos anteriores. Em 1925, dois meses antes de ser criada a Seção de Cadastro e Urbanismo, o então prefeito Firmiano de Moraes Pinto autoriza a criação de uma comissão técnica para elaborar um Plano Geral de Conjunto, e uma comissão consultiva para acompanhar os trabalhos da comissão técnica (...) Quanto à comissão técnica, composta exclusivamente por engenheiros do Departamento de Obras e Viação, a lei previa sua extinção assim que se criasse a Seção (...) mas a comissão consultiva não chegou a se efetivar. Da mesma forma, não se efetiva em

1937, quando a Câmara Municipal, cria uma Comissão do Plano da Cidade pela Lei Municipal 3611, de 23.6.37, por interferência da Sociedade Amigos da Cidade – Sac, quando Prestes Mais era o prefeito.”⁶²

Para Feldman, o posicionamento de Anhaia Mello na década de 1940 reflete, ao mesmo tempo, uma estreita sintonia com mudanças em vigor nos Estados Unidos, sobretudo na aproximação do *planning* à administração municipal, e uma tentativa de incorporar soluções específicas dos Estados Norte-Americanos à realidade brasileira, desde a época das comissões semi-independentes nos anos 1920. Era uma incorporação recorrente desde as enunciações por Anhaia Mello, pela implementação das determinações do *Standard City Enabling Act*, que foi publicado em 1928, sobretudo aquelas relacionadas com a aproximação do *city planning* ao poder executivo. Ainda conforme Feldman, o que Anhaia Mello fez a partir de ano de 1945, como presidente da Sociedade Amigos da Cidade, foi continuar a incorporação das novas abordagens e proposições, especialmente aquelas em andamento na cidade de New York, definidas como um *quarto poder*. Nesse caso, ao identificar a aproximação de Anhaia Mello com os trabalhos de Rexford Tugwell, na conformação desse *quarto poder*.

Desenvolvido no interior da *Scientific Management School*, a proposição do *quarto poder* de Tugwell, pressupõe

“um órgão de planejamento com a incumbência de elaborar planos de longo prazo, e com o poder de rever as recomendações do executivo, inclusive o orçamento anual, sujeitando suas decisões ao veto do poder legislativo somente por maioria especial” (Feldman, 2005: 70-71).

Foi seguindo tais pressupostos para a elaboração do Departamento de Urbanismo e a Comissão do Plano de São Paulo a importante questão do programa de financiamento norteou a proposição de Anhaia Mello, a partir das suas referências intelectuais no urbanismo norte-americano.

No caso específico do Rio de Janeiro, a criação da Comissão do Plano da Cidade pelo Decreto N. 6092 não surge como determinação de autoria de um único profissional, sendo muito provavelmente resultado de um trabalho coletivo. Talvez até por essa possível característica coletiva na concepção da Comissão do Plano da

⁶² Ainda segundo Feldman, a Sociedade Amigos da Cidade foi criada em 1934; criou-se também, no ano de 1929, a Divisão de Urbanismo do Instituto de Engenharia (FELDMAN, 2005: 59-65).

Cidade, definindo objetivos, programas, formas de atuação, origem de recursos financeiros, aquela recorrência perceptível nas propostas individuais de Anhaia Mello, não ocorra. Nesse sentido, é improvável que o Decreto N. 6092 tenha sido realizado exclusivamente pelo prefeito Henrique Dodsworth (1937-1945) - que profissionalmente não tinha relação com urbanismo -, e pelo Secretário de Viação, Trabalho e Obras Públicas, engenheiro Edison Passos. Pertinente seria conceber um trabalho que Edison Passos realizou com uma equipe de engenheiros lotados na Secretaria, ou, mesmo que individualmente assumindo a autoria, a partir do diálogo com profissionais que estavam diretamente envolvidos com o urbanismo. Por exemplo, a engenheira Carmen Portinho ou o engenheiro Armando de Godoy e, talvez, José de Oliveira Reis.

Menciono Carmen Portinho e Armando de Godoy, pois, é explícita a relação deles com as questões do urbanismo, e não apenas no Brasil, mas em outros países, evidenciada em artigos publicados na Revista da Diretoria de Engenharia durante a década de 1930. Uma relação especialmente interessa no debate sobre urbanismo nos Estados Unidos, numa clara demonstração de que, assim como para Anhaia Mello em São Paulo, o diálogo internacional estava presente nos trabalhos no Rio de Janeiro, sem, no entanto, resultar em proposições individuais de instrumentos de gestão ou órgãos administrativos, como no caso do engenheiro paulista.

Carmen Portinho publicou dois artigos na Revista da Diretoria de Engenharia. O primeiro deles, no ano de 1933, intitulado *“O Critério Científico no Urbanismo”*, e um segundo, no ano de 1934, intitulado *“O Ensino do Urbanismo”*, denotam profícuo conhecimento desse campo disciplinar pela engenheira. Ambos os artigos são claros em seus referenciais intelectuais sobre urbanismo, não deixando, porém, de demonstrar pessimismo com a situação particular do ensino urbanístico nas universidades brasileiras; exceção feita e enfatizada ao engenheiro Anhaia Mello na Escola Politécnica de São Paulo.

Entre apresentar uma rápida análise do que ela considerava ser o critério científico do urbanismo, e uma definição retirada do livro *Town Planning in Practice* de Raymund Unwin – para quem *“Urbanismo é a ciência de estabelecer ligações entre as coisas”* -, Portinho demonstra amplo conhecimento dos cursos e de suas

propostas nos mais diversos países europeus, e em especial, os cursos existentes nos Estados Unidos. Segundo a engenheira, essa análise fundamenta-se em uma pesquisa feita àquela época pela *Fédération Internationale de l'Habitation et de l'Aménagement des Villes*. Carmen Portinho menciona a importância da *School of City Planning* criada no ano de 1929 na Universidade de Harvard, passando por importantes referências intelectuais representadas por Theodora Kimball e Katherine Mac Namara, a primeira autora do *“Manual of Information on City Planning and Zoning”*, também co-autoram, com a segunda, do texto *“Planning Information up-to-date”*, terminando na referência do Instituto de Urbanismo da Universidade de Columbia, criado nos moldes do Instituto de Urbanismo de Paris.

Já Armando de Godoy publicou um artigo na mesma Revista da Diretoria de Engenharia, no ano de 1935, intitulado *“O Urbanismo nos Estados Unidos”*. Partindo de uma definição pessoal sobre urbanismo, como

“um mixto de sciencia e arte, [cujo fim] é estabelecer a maior harmonia possível os elementos staticos e dynamicos da cidade e compellil-os a concorrerem do melhor modo possível para o bem estar geral e de maneira a desenvolverem a sua máxima eficiencia,

Armando de Godoy percorreu vários exemplos de trabalhos realizados em cidades norte-americanas. Refletindo sobre a importância da feira de Chicago de 1893 para o conjunto de futuros e importantes planos de centros cívicos, - para a própria cidade de Chicago - pelo plano de remodelação e expansão realizado por Burnham, Godoy escreve ainda sobre o *Regional Plan Of New York and its Environs*, o Plano de Radburn e sobre um Plano Diretor Nacional para os Estados Unidos. Para tal Plano Nacional, segundo Armando de Godoy,

*“creou-se em Washington o “National Planning Board”, hoje, Resources Board, de que faz parte um triunvirato constituído por Frederick Delano, leader no campo do urbanismo, Wesley Mitchell no campo da economia, Charles E. Merriam no da política scientifica. Faz parte também do National Planning Board Charles E. Eliot, que executa as decisões, assistido por Harold Merril.”*⁶³

No caso do engenheiro José de Oliveira Reis não existe nenhuma referência em seus documentos (diferente do caso de Anhaia Mello em São Paulo ou Carmen

⁶³ Anhaia Mello efetuou uma análise importante e detalhada sobre o “National Planning Board” em um artigo publicado no Boletim do Instituto de Engenharia. Janeiro/abril de 1937. O artigo foi nomeado: “A National Planning Board e o Plano Nacional dos Estados Unidos”.

Portinho e Armando de Godoy) sobre os planos urbanos, as comissões de planos das cidades nos Estados Unidos ou ainda sobre entidades administrativas ou de ensino do urbanismo. Fato que fundamenta a hipótese do seu processo de formação como urbanista ao longo da sua trajetória profissional como funcionário público, por neste contexto ter construído esta sua formação, sobretudo, a partir dos planos e obras realizados, dos estudos em livros e artigos, das viagens que faria como chefe da Comissão do Plano – também como Diretor de Urbanismo - e das informações que seus colegas apresentavam.

Nesse sentido, todo aquele conhecimento exposto sobre urbanismo, e por apenas dois dos vários profissionais da engenharia carioca, não só foi uma peremptória contribuição para todos os outros interessados nos problemas da cidade – e José de Oliveira Reis foi um dos que cotidianamente interessou-se pelo tema -, apontando alternativas em vigor em outros contextos sócio-culturais, como também fundamental na hipótese de que o Decreto N. 6092 e a própria Comissão foram formulados nesse contexto coletivo de experiências e conhecimentos em circulação. E, mais ainda, isso se deu antes mesmo do início da administração do prefeito Henrique Dodsworth, iniciada em julho de 1937, pelas articulações, debates e proposições advindas da *Sociedade de Engenheiros da Prefeitura* do Distrito Federal (S. E. P.).

Pequenos informativos da Sociedade demonstram intenso movimento dos engenheiros municipais em prol de uma profunda reestruturação administrativa do Distrito Federal. Em informações sobre reuniões que aconteciam, provavelmente, desde o ano de 1935, especialmente no anúncio publicado na edição de janeiro de 1936 da Revista da Directoria de Engenharia, mencionou-se a criação de várias comissões de estudos sobre a municipalidade: uma *Comissão de Publicidade*, composta pelos engenheiros Felipe Reis, Djalma Landim, Carvalho Neto, José de Oliveira Reis e Alim Pedro; uma *Comissão do Código Técnico*, composta pelos engenheiros Soares Pereira, Penna Chaves, Carvalho Neto, Osmany C. Silva e Arnaldo Monteiro; uma *Comissão de Legislação*, composta pelos engenheiros Pires Rebello, Amandino Carvalho, Silva Telles, Waldemar Mendonça e pela engenheira Carmem Portinho.

Por último e, principalmente, uma quarta comissão, considerada a mais importante, denominada de *Comissão de Organização*, que segundo o informativo da Sociedade de Engenheiros,

“consiste no estudo de uma reforma geral dos serviços municipaes, muito especialmente dos pertencentes a Secretaria Geral de Viação, Trabalho e Obras Públicas, ficou constituída de 27 engenheiros das diversas dependências da Dirctoria de Engenharia, de vez que dada a complexidade de suas funções, terá de ser dividida em diversas sub-comissões. São os seguintes os componentes da referida Comissão: Edison Passos (presidente), Souza Rangel, Iberê Martins, Felipe Reis, Albano Froufe, Affonso Reidy, Fernando Nascimento Silva, Rego Monteiro, Renato Leite Silva, Hermano Durão, Penna Chaves, Souza Filho, Amandino Carvalho, Edgard Soutello, Tharcilio de Queiroz, Ivan Moreira Lima, Silva Telles, Helio de Brito, Carvalho Netto, Alim Pedro, Helio Caire de Faria, Waldemar Mendonça, Armando Madeira, Maria Esther C. Ramalho, Arnando Monteiro, Oliveira Reis e Raymond Ebert”.

E talvez mais importante que a implementação de uma proposta de reforma dos serviços municipais da Secretaria de Viação, Trabalho e Obras Públicas, o que essa *Comissão de Organização* pode representar é justamente aquela mencionada aproximação entre agentes provenientes de lugares profissionais distintos.

Como enunciado sobre a relação entre tais agentes, apontamos para uma reflexão que partia do pressuposto da transformação da engenharia e da arquitetura moderna pela interação a que seus representantes se submeteram e foram submetidos durante a vigência da Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro. De como a *transformação da cidade através da intervenção*, pela compreensão desses agentes sobre o que José de Oliveira Reis enunciou como sendo as “*novas condições da cidade*” proporcionou e exigiu dos mesmos agentes e seus lugares profissionais, respostas no campo da *transformação* da cidade.

No caso da Sociedade de Engenheiros da Prefeitura do Distrito Federal, uma articulação clara pela construção de um lugar institucional para produção das respostas necessárias para a transformação da cidade através da intervenção. E se anteriormente tínhamos restringindo o campo temporal de interpretação, por uma especificidade da narrativa naquele momento, entre 1937/38 e 1945 – o tempo da Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro -, como central na interação entre a engenharia e a arquitetura moderna, só podemos pensar numa ampliação desse

campo ao enveredar a narrativa pela atuação da Sociedade de Engenheiros da Prefeitura.

Ao realizar esse deslocamento, podemos consubstanciar não só a hipótese da articulação entre representantes de lugares profissionais distintos, em sendo anterior aos trabalhos da Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro, como empreender uma objetiva constatação: essa mesma Comissão do Plano da Cidade chefiada pelo engenheiro José de Oliveira Reis foi gerada antes da sua legitimação jurídico-institucional já no Estado Novo. Ao assumir o cargo de Secretário de Viação, Trabalho e Obras Públicas, o engenheiro Edison Passos certamente incorporou no contexto da estrutura administrativa do Distrito Federal, as discussões realizadas no âmbito da Sociedade de Engenheiros.

Não é possível desconsiderar, portanto, que entre os vários engenheiros e arquitetos que atuaram nas Comissões da Sociedade de Engenheiros, muitos tiveram papel relevante nas discussões sobre urbanismo a partir da implementação da Comissão do Plano da Cidade. Discussões essas que certamente precisam ser pensadas numa temporalidade ampliada em relação à existência da Comissão do Plano da Cidade, pois estão necessariamente relacionadas com a criação do Departamento de Urbanismo do Distrito Federal em 1945, e suas ações até 1960; ou para ser mais preciso no contexto de inflexão da conjuntura institucional de urbanismo no Brasil, até 1964-65, com a criação do SERFHAU – Serviço Federal de Habitação e Urbanismo.

Entre os vários profissionais que atuaram nas Comissões da Sociedade de Engenheiros e, continuaram envolvidos com as questões urbanísticas do Rio de Janeiro, dois foram referências profissionais: José de Oliveira Reis e Eduardo Affonso Reidy. Atuando no mesmo lugar institucional, como funcionários públicos, mediante seleção por concurso público, o primeiro continuaria sua atuação pela matriz da engenharia, e o segundo pela matriz da arquitetura moderna. Uma distinção no pensamento urbanístico de cada um que responde e é variável central das *possíveis divergências* entre eles, especialmente a partir da criação do Departamento de Urbanismo do Rio de Janeiro, e que podem ter sido iniciadas nos debates e reflexões durante a atuação de ambos reuniões das Comissões criadas na Sociedade de Engenheiros da Prefeitura do Distrito Federal.

Nas reuniões semanais, realizadas todas as terças e quintas-feiras às 17:00 horas, os engenheiros apresentavam propostas de reestruturação dos serviços da municipalidade, que eram imediatamente abertas ao debate para todos os membros participantes das sessões. A própria Sociedade apresentava, sem identificar as propostas sugeridas, os nomes de alguns profissionais cujas colaborações foram consideradas relevantes para a reorganização da estrutura municipal: Waldemar Paranhos, Helio Caire de Castro Faria, Fernando Nascimento, Arnaldo da Silva Monteiro e José de Oliveira Reis.

Organizados e em constante movimento intelectual, os engenheiros estavam construindo alternativas para a estrutura administrativa retomar, mas não só, a elaboração de um plano urbanístico. Um movimento aparentemente restrito ao lugar profissional, num diálogo entre referenciais compreensíveis que esse lugar proporciona, que, senão distantes do lugar institucional da administração Pedro Ernesto, distanciados das reflexões sobre urbanismo – que em verdade não existiram nesta administração - pelas orientações das políticas públicas definidas pelo prefeito. Convém reafirmar que o lugar político determinado pelo prefeito Pedro Ernesto traçou, naquele momento, uma linha de ação na cidade do Rio de Janeiro que desconsiderou os interesses da engenharia, ou, uma parte dos representantes desse lugar profissional.

Importante inflexão nesse embate ocorreu após mudança na representação do lugar de enunciação política, com o início da administração Olímpio de Melo (1936-1937), nesse curtíssimo período administrativo em que se criou e oficializou o *Decreto 6.000 e Caixa de Financiamento para Execução do Plano de Transformação e Extensão da Cidade* – o Decreto 5934, de 31 de março de 1937. Seria, então, um equívoco interpretativo afirmar que toda a estruturação colocada em prática pela administração Henrique Dodsworth estava em processo de constituição desde a administração Pedro Ernesto? O próprio Edison Passos, presidente da Sociedade de Engenheiros da Prefeitura, pelo Decreto N. 6092, ocuparia também a presidência da Comissão do Plano da Cidade, como consta em seu Art. 2º, à época já ocupando o cargo de Secretário de Viação, Trabalho e Obras Públicas.

Foi, portanto, um movimento da engenharia municipal carioca claramente oposicionista aos direcionamentos da administração Pedro Ernesto, por ele abandonar as problemáticas urbanas e a continuação dos trabalhos daquela Comissão do Plano criada pelo prefeito Adolfo Bergamini?

Impossível desconsiderar existir aí uma vontade declarada de mudança na estrutura administrativa e dos serviços municipais que tal estrutura desempenhava. Mudança apoiada num conjunto de informações que provinham de estudos, como os mencionados e publicados - do engenheiro Armando de Godoy e da engenheira Carmen Portinho - antes mesmo das reuniões da Sociedade de Engenheiros, que certamente contribuíram para a *(re)criação* da Comissão do Plano em novembro de 1937.⁶⁴

O próprio texto de Armando de Godoy, além do profundo conhecimento sobre o urbanismo nos Estados Unidos, evidencia outra informação, porém, sem maiores referências que demonstra interesse que os profissionais brasileiros tinham pelos Estados Unidos: *“Capítulo de um livro sobre os Estados Unidos da Autoria de vários Brasileiros que visitaram o grande e progressista Paiz do Norte deste Continente”*. Em determinada passagem do artigo, Armando de Godoy afirma ter conhecido *in loco* o plano de Radburn em outubro de 1933. Não consta nenhuma informação sobre essa visita, se oficial, como representante da administração municipal do Distrito Federal, ou se particular, por interesse profissional ou turismo. Não existe também nenhuma informação sobre os brasileiros que fizeram a visita, se ele a fez sozinho, se essa sua visita é a mesma que aquela informação mencionou, nem mesmo o ano ou o título do livro sobre os Estados Unidos.

Não podemos, porém, descartar a possibilidade de entendimento e referência intelectual sobre o urbanismo norte-americano que essa viagem ofereceu aos profissionais que lá estiveram. O artigo de Armando de Godoy apresenta importantes detalhes e informações de profissionais e entidades criadas naquele país, além de várias imagens – fotografias e desenhos – sobre planos urbanos e

⁶⁴ Podemos mencionar também os artigos de José Estelita sobre urbanismo em outros países: “A Rússia e os seus problemas de urbanismo (Revista da Directoria de Engenharia, Anno II, n.5. julho de 1933); “A visão da guerra e a sua influência na estrutura das novas cidades européia” (Revista da Directoria de Engenharia, Anno II, n.8. janeiro de 1934); “Os problemas de urbanismo no Japão” (Revista da Directoria de Engenharia, Vol. 3, n.1. janeiro de 1936); ou mesmo sobre outras cidades brasileiras: “Plano de Remodelação e Expansão da Cidade do Recife” (Revista da Directoria d Engenharia, Anno III, n.12. setembro de 1934).

obras em geral. Informações que certamente se constituíram em base documental de análise no Brasil. Por isso consideramos improvável uma autoria individual no processo de confecção desse Decreto N. 6092, no caso Edison Passos, quando na cidade do Rio de Janeiro, e trabalhando na administração municipal, existiam profissionais como Carmen Portinho, Armando de Godoy, Hermínio de Andrade, Sabóia Ribeiro, José de Oliveira Reis, entre outros.

Esse mesmo interesse sobre urbanismo nos Estados Unidos, apresentado na informação sobre a visita de brasileiros, foi partilhada por José de Oliveira Reis durante sua gestão como chefe da Comissão de Elaboração do Plano da Cidade. No entanto, se não é possível identificar o caráter oficial daquela visita referenciada no texto de Armando de Godoy, o mesmo não ocorre com a viagem que José de Oliveira Reis fez no ano de 1939, para visitar cidades norte-americanas e conhecer seus respectivos planos de urbanismo, na condição de representante da prefeitura do Distrito Federal Brasileiro.

Os registros documentais sobre esta viagem de José de Oliveira Reis são mínimos, e segundo familiares dele, partes importantes dos registros que o engenheiro realizou em filmagens foram descartados após seu falecimento. Impossível, porém, precisar se já nessa época – 1939 -, dentre as outras várias viagens que faria para várias cidades do mundo, José de Oliveira Reis processou um registro visual em filmagens.

Os únicos vestígios registrados durante a viagem estão impressos numa Edição Especial da Revista Municipal de Engenharia, publicada em 1997. Trata-se de duas reproduções de jornais norte-americanos mencionando a passagem de José de Oliveira Reis por Dallas no mês de outubro de 1939. Publicadas à época nos Jornais *Dispatch-Journal Independent* e *Trust In Dallas*, respectivamente como os títulos, *City Planner From Brazil Thinks Dallas is Beautiful* e *Latin Trade Opportunity Of City Told*, tais notícias apontam também para uma passagem de José de Oliveira Reis pela cidade de Los Angeles.

A viagem, cuja designação foi apresentada pela Portaria Municipal N° 64, do dia 10 de junho de 1939, iniciou no dia 27 de junho de 1939,

“para em comissão, sem qualquer ônus para a Prefeitura, além dos vencimentos que percebe e contagem do tempo de serviço, observar e estudar nos Estados Unidos da América do Norte, no período de seis

meses, matéria relativa a sua especialidade, apresentando oportunamente, circunstanciado relatório."



Reprodução de
um Jornal da
Cidade de
Dallas na
Revista
Municipal de
Engenharia,
edição
especial de
agosto de
1997.

Pela informação impressa no jornal *Dispatch-Journal Independent*, José de Oliveira Reis visitou o *Office of the Dallas and North Texas Foreign Trade Association*, assim como outras vinte cidades e seus respectivos *city planning developments*.

Que a viagem aos Estados Unidos só poderia estar relacionada aos trabalhos da Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro, cuja finalidade passaria pelo estudo e análise dos planos urbanos em desenvolvimento no país, é mais que claro.

Interessante é o rápido movimento entre o ato e posse que o promoveu, respectivamente, 30 de maio de 1939 e 03 de junho de 1939, possibilitando-o realizar viagem como representante oficial do Distrito Federal, já na categoria de Chefe da Comissão do Plano. Certamente, está relacionada com o próprio processo de gestação da Comissão do Plano da Cidade até sua criação pelo Decreto N. 6092, passando pelas atividades da Sociedade de Engenheiros da Prefeitura do Distrito Federal; portanto, da sua inserção absoluta nos quadros do funcionalismo público interessado nas questões urbanísticas. No contexto dos trabalhos na/da Comissão do Plano da Cidade entre 1937 e 1945, um interesse nas questões urbanísticas relacionadas principalmente às problemáticas dos sistemas viários nas municipalidades.

1.4 - A questão do sistema viário entre a engenharia, o urbanismo e a política: José de Oliveira Reis, chefe da Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro.

A nomeação de José de Oliveira Reis ao cargo de engenheiro chefe pode ser considerada menos importante, se pensada apenas como pressuposto jurídico dos cargos que ocupou e ocupou até 1965, do que os deslocamentos e as transformações profissionais que tais encargos, tais encargos necessariamente produziram na trajetória do engenheiro. “Produção” no sentido da abertura para novas discussões, novos temas e novas concepções, numa distância considerável, por exemplo, ao seu trabalho como encarregado dos Serviços de Meteorologia, determinado pelo Ofício 110 do Interventor Federal no 21 de março de 1933.

A própria produção textual de José de Oliveira Reis evidencia uma diversificação dos temas de que tratou até 1938, assim como os que passaria a abordar ainda neste mesmo ano, já claramente direcionados para as questões urbanísticas. Do texto sobre as *“Pedreiras do Distrito Federal e sua contribuição nas construções”*, publicado em novembro de 1934, passando pelo *“Diagramas Hidrológicos”* em maio de 1937, até *“Drenagem do Aeroporto Santos Dumont”*, de março de 1938, não existe nenhuma problematização sobre o urbanismo. São textos com vocabulário extremamente técnico e específico das questões abordadas, tais como, “hidrógrafo”, “curva de massa residual ou curva de diferenças”, “curva das descargas”, “diagrama de RIPPL”, “coeficiente de Runoff”. Muito apropriados, no entanto, para as suas atividades logo após aprovação no concurso para engenheiro da prefeitura; especialmente a partir do momento em que é nomeado Engenheiro Ajudante, conforme alínea “C” do Decreto N. 4467 de 28 de outubro de 1933.

A primeira e importante inflexão nas temáticas de interesse do engenheiro José de Oliveira Reis ocorre ainda no ano de 1938, com a publicação na edição de setembro da Revista Municipal de Engenharia - poucos meses depois do artigo *“Drenagem do Aeroporto Santos Dumont”* -, do artigo denominado *“Avenida Botafogo-Leme”*. Texto que demarca uma inflexão nos interesses e atividades intelectuais acompanhada da mudança da sua inserção no quadro administrativo da prefeitura do Distrito Federal, pelo Bol. 152 de 15 de junho de 1937, que o colocava

a disposição da Secretaria Geral de Viação, Trabalhos e Obras Públicos, à época ainda da administração municipal do Cônego Olimpio de Mello (1936-1937).

Neste mesmo artigo *“Avenida Botafogo-Leme”* percebe-se uma mudança na própria estrutura dos textos, que se ainda não abandona por completo os termos técnicos e os gráficos – como nos artigos anteriores –, passa a pensar a cidade no seu conjunto. Mediante análise dos levantamentos realizados pela *Secção do Censo do Tráfego da Comissão do Plano da Cidade*, José de Oliveira Reis evidencia sua compreensão na relação do sistema viário com o crescimento da cidade, especialmente dos bairros da zona sul e região central do Rio de Janeiro; articulações essa que o estudo focaliza no projeto do Túnel sob o Morro do Pasmado, segundo José de Oliveira Reis,

“na mesma direção do atual Túnel Novo, ou seja, da rua Salvador Corrêa, que prolongada vae, quase em linha reta, tangenciar a curva da enseada de Botafogo em um ponto fronteiro à rua Visconde de Ouro Preto” (Reis, 1938).

Não é correto pressupor, porém, que essa mudança temática estivesse restrita ao engenheiro José de Oliveira Reis. Parte do conjunto documental produzido na prefeitura do Distrito Federal entre 1938 e 1945 – e integrado ao acervo do engenheiro no Arquivo da Cidade do Rio de Janeiro –, é extremamente elucidativa da existência de um encaminhamento conjunto entre o Secretário Edison Passos e todos os engenheiros envolvidos nos trabalhos da Comissão do Plano da Cidade. Está claramente definida, pela interpretação dos referidos documentos, uma orientação que perpassa a questão da circulação urbana como eixo central dos trabalhos do poder público, e não apenas de um engenheiro. A circulação, ou, mais precisamente, segundo Edison Passos, o tráfego, *“quanto ao traçado de uma cidade é, pode-se dizer, dominante”* para o urbanista. Portanto, uma posição enunciada pelo Secretário de Viação, Trabalho e Obras Públicas ao Prefeito Henrique Dodsworth, pelo Proc. 09986/09987/43, que é comum ao pensamento da Comissão do Plano da Cidade. As instâncias criadas, os documentos produzidos, as legislações debatidas e implementadas no âmbito da Comissão são muito claras nesse sentido.

É nítido, portanto, o jogo dos interesses no campo profissional da engenharia e da Comissão do Plano da Cidade, pela identificação de algumas problemáticas cruciais relacionadas ao crescimento da área urbana do Rio de Janeiro: a circulação,

o tráfego, o sistema viário, o transporte coletivo evidenciam esse interesse comum. Problemáticas que acarretavam importantes investimentos públicos para a implementação das soluções, sobretudo por demandarem custos operacionais e de implantação extremamente elevados. No entanto, existia reconhecimento por parte dos profissionais envolvidos da dimensão dos custos orçamentários destas obras de engenharia requeridas no Rio de Janeiro, decorrentes, sobretudo, das próprias estruturas geológicas local, que obrigava a abertura de túneis para a conexão viária entre as áreas da cidade; situação analisada por José de Oliveira Reis no artigo “Avenida Botafogo-Leme”.

Estas questões orçamentárias inerentes ao conjunto das obras projetadas pela Comissão do Plano da Cidade não seriam, entretanto, as únicas condicionantes à elucidar as relações decisórias que envolviam as instâncias administrativas públicas. Especialmente no caso do Rio de Janeiro, deve-se acrescentar a questão política - sobretudo àquela relacionada com a inexistência da autonomia municipal -, nas articulações pela elaboração e execução de planos e obras, pois elucida agudamente o arcabouço conjuntural das relações entre os municípios e as instâncias federais e estaduais partidária da política do Estado Novo. Num contexto de extrema centralização da esfera federal de poder sobre as instâncias municipais, que ocorreram mediante nomeação interessada aos cargos de prefeitos dos municípios, construiu-se um processo também centralizado de decisões sobre os planos e obras a serem realizados nas cidades.

Relação de centralização ampliada no Rio de Janeiro, por ser sede das duas instâncias administrativas públicas, a União e o Município, cuja resultante beneficiava a Comissão do Plano da Cidade na elaboração de um plano urbano e de obras para Capital Federal, que estava sob sua responsabilidade. O benefício estava articulado justamente ao processo político de nomeação do prefeito, no caso Henrique Dodsworth, partidário e amparado do/pelo Estado Novo, que legitimava e garantia a autonomia da Comissão do Plano da Cidade, sempre justificada no campo da técnica, interessadamente definida como neutra, distanciada do campo político-partidário.

Estas relações produziram um reconhecimento, segundo argumentos dos próprios engenheiros lotados na Secretaria de Viação, Trabalho e Obras Públicas da

Prefeitura do Rio de Janeiro, da significação que as determinações e orientações do regime político instituído pelo Presidente Getúlio Vargas poderiam representar para a retomada e implementação de um plano urbanístico para o Rio de Janeiro. O próprio Edison Passos faz referência a esse reconhecimento, numa conferência sobre o *“Plano de Melhoramentos da Cidade do Rio de Janeiro”*, realizada no Clube de Engenharia no ano de 1941, para comemorar a “SEMANA DO ENGENHEIRO”:

*“Restaurar finanças é por ordem na administração, é trabalho muitas vezes ingrato para o administrador público. Sejam os francos e sinceros: isso se tornou possível, máxime sem se tratando do Rio de Janeiro, graças ao regime político nacional inaugurado em 10 de novembro de 1937, conservando na suprema magistratura do Brasil o Presidente Getúlio Vargas”.*⁶⁵

Sinceridade que justificava a política centralizadora do Estado Novo pela estruturação das finanças públicas, especialmente do Distrito Federal, para a realização do que ele denominou de Plano de Melhoramentos da Cidade do Rio de Janeiro. No entanto, uma denominação que Vera Rezende, em estudo sobre a Comissão do Plano da Cidade, considera mais propriamente como plano de conjunto ou de melhoramentos, diferente da forma enunciada muitas vezes pela própria Comissão, de *plano diretor*. Nessa observação sobre tal plano, Vera Rezende enfatiza ser - no caso a Comissão do Plano -, um urbanismo identificado como um conjunto de obras que se sobrepôs ao urbanismo que Alfred Agache apresentou no *Plano de Remodelação, Extensão e Embelezamento do Rio de Janeiro*.⁶⁶

Considero, entretanto, esta identificação dos trabalhos da Comissão do Plano da Cidade a um conjunto de obras, restritivo do próprio movimento interpretativo, pois, determina para análise, a instância última de todo um processo, muito mais amplo, que é apenas a execução de obras. Menor a importância que estou propugnando para a questão da nomenclatura, se plano diretor, se plano de melhoramentos, se plano de urbanização, que para o referido processo, um processo histórico evidentemente. Nesse sentido, melhor para a interpretação, se maior a importância para os eventos que consubstanciaram as atividades da

⁶⁵ “Melhoramentos do Rio de Janeiro”. In: Revista do Clube de Engenharia, n. 73, maio – junho de 1941: 3.

⁶⁶ “A Comissão do Plano da Cidade, um modelo de gestão e um plano de obras para a cidade do Rio de Janeiro”. (Rezende, 2005). Ainda segundo Rezende, o urbanismo proposto por Agache é “baseado em dados e levantamentos, embora também contemplando intervenções locais”.

Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro ligarem-se à problemática central ao profissional urbanista, já enunciada pelo Engenheiro Edison Passos: o tráfego. Obviamente, o termo “tráfego” não pode ser entendido na sua acepção mais imediata, aquilo que está circulando, em movimento, mas, fundamentalmente, a categoria que gera, organiza, produz e possibilita o movimento: o sistema viário.

Quando se categoriza as atividades da Comissão do Plano da Cidade como um “plano de obras”, corre-se o risco de produzir o apagamento da Comissão como evento histórico, relacional e construída intelectualmente num movimento mais amplo. Não significa desconsiderar que o foco das atividades da Comissão do Plano foi o sistema viário, mas, seria o mesmo que considerar o Plano de Avenidas do Engenheiro Prestes Maia um simples conjunto de obras viárias; desconsiderar que o Plano de Avenidas e as obras implementadas articularam ou tentaram articular e promover, o crescimento de São Paulo no seu conjunto.

São sim obras viárias, as obras do Plano de Avenidas e do Plano Diretor do Rio de Janeiro – ou Plano de Melhoramentos do Rio de Janeiro, ou Plano de Urbanização do Rio de Janeiro. Mas, no caso do Rio de Janeiro, essas obras estavam articuladas ao estudo geral do sistema de transportes coletivos, ao estudo de uma legislação de desapropriação, ao decreto que institui a “obrigação urbanística” e à categoria do “título de propriedade urbanizada”.⁶⁷ Neste sentido, somente mediante interpretação articulada dessas instâncias e eventos, que também perpassam o jogo político entre a administração municipal e federal, respectivamente, naquele momento, do Rio de Janeiro, que análise a Comissão do Plano da Cidade chefiada pelo Engenheiro José de Oliveira Reis não será identificada como uma comissão de execução de obras; e nem foi mencionado, até o presente momento, estudos de caráter mais urbanísticos, do desenho urbano, do traçado urbano que orientaria as transformações de áreas existentes ou a expansão para áreas não ocupadas.

Ainda segundo Edison Passos, naquele Proc. 09986/09987/43,

⁶⁷ Instrumentos urbanísticos criados durante a administração Henrique Dodsworth. Segundo Vera Rezende, “(...) adota-se um forte instrumento urbanístico para a viabilização de obras de urbanização: as obrigações urbanísticas. A aplicação do instrumento visa permitir não só a agilização e o financiamento das desapropriações necessárias para a execução, entre outros projetos, da Avenida Presidente Vargas (1940-1944), assim como a recuperação das valorizações esperadas com as obras”. In: “A política urbana do Estado Novo: instrumentos urbanísticos e jurídicos adotados no Rio de Janeiro, Distrito Federal, 1937-1946”. Projeto de Pós-Doutorado na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 2007: 3. *mimeo*.

“o plano diretor⁶⁸, já elaborado, poz em destaque, segundo os princípios correntes do urbanismo, a questão do tráfego geral e portanto, o transporte coletivo.

Foi isso que, orientando os trabalhos da Comissão Especial, designada por V. Excia., para tratar do mesmo assunto, tive a oportunidade de emitir os conceitos abaixo transcritos:

. o problema do transporte coletivo de passageiros das grandes cidades será preliminarmente ligado ao do tráfego geral. Este, por sua vez, está na interdependência com os demais problemas urbanos, como sejam: o zoneamento, sistemas viários e de parques, centros cívicos, etc.

. a circulação quer de veículos quer de pedestres, com deslocamento diário e rápido de grandes massas, constitui um dos principais característicos da vida ativa e febricante dos modernos centros urbanos. Para o urbanista o problema do tráfego, quanto ao traçado de uma cidade é, pode-se dizer, dominante.

Naturalmente cada cidade tem seu “facies” próprio. Assim, na do Rio de Janeiro – construída sobre uma planície apertada entre o mar e grandes montanhas e tendo o centro comercial ou de maior densidade fora do “centro urbano” – a distribuição das correntes de tráfego é mais restrita. O tráfego no centro comercial é agravado pela passagem forçada aí de grande parte do tráfego regional”

Esta longa transcrição dos argumentos de Edison Passos permite elaborar uma pergunta sobre a identificação da Comissão do Plano: um pensamento que articula regionalmente a circulação na cidade, que relaciona o tráfego ao sistema viário e a um sistema de parques com o transporte coletivo, no caso, segundo o referido processo, o transporte coletivo subterrâneo, pode ser delimitado no campo específico da execução de obras? A resposta só pode ser negativa. O plano está fundamentalmente articulado entre a compreensão da problemática urbana, o equacionamento de instâncias administrativas, técnicas, jurídicas, econômicas desta problemática, e, aí sim, a execução das obras.

José de Oliveira Reis também é claro ao processar tal articulação, registrada em carta que enviou ao seu superior administrativo, Edison Passos - anexado à carta está o documento *“Sugestões da Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro, para a Lei de Desapropriação com a introdução de dispositivos que facilitem a aplicação do urbanismo na remodelação da cidade”*:

⁶⁸ O próprio Edison Passos, que no artigo da Revista do Clube de Engenharia, denominou os trabalhos da Comissão de “Melhoramentos do Rio de Janeiro”, nesse processo direcionado ao prefeito, denominou de Plano Diretor.

Le Secretaire geral de Viçãos e Obras.

Tenho a honra de passar às mãos de V. Excia. as sugestões que ocorreram à Comissão do Plano da Cidade da análise, sob o ponto de vista urbanístico, do ante projeto de Lei de Desapropriação. São as aspirações mínimas que visam facilitar de um modo geral as administrações municipais do país na execução de um plano sistemático de melhoramentos urbanos, muita vez entravado pelo interesse particular baseado no direito de propriedade. V. Excia. melhor do que outra autoridade, sabe bem avaliar os obstáculos que se erguem a cada passo quando se procura elaborar e executar um plano parcial ou total de urbanização. Na exposição que se segue procurou-se exemplificar para melhor compreensão do espírito do urbanista.

Na esperança de que seja encaminhado ao Excmo. Sr. Ministro da Justiça cujo esclarecido espírito já se por certo acolhida as aspirações supraditas, deixo a V. Excia. a protesto de elevados apelos, ^{mas segue a} ~~em~~ da Comissão do Plano da Cidade.

Saudações
José de Oliveira Reis
José de Oliveira Reis

Reprodução da Carta escrita por José de Oliveira Reis para o Secretário Edison Passos. Fonte: DM/ FJOR/ AGC-RJ

"Tenho a honra de passar às mãos de V. Excia. as sugestões que ocorreram à Comissão do Plano da Cidade da análise sob o ponto de vista urbanístico, do projeto de Lei de Desapropriação. São aspirações mínimas que viriam facilitar de um modo geral as administrações municipais do país na execução de um plano sistemático de melhoramentos urbanos muitas vezes entravado pelo interesse particular baseado no direito de propriedade. V. Excia. melhor do que outra autoridade, sabe bem avaliar

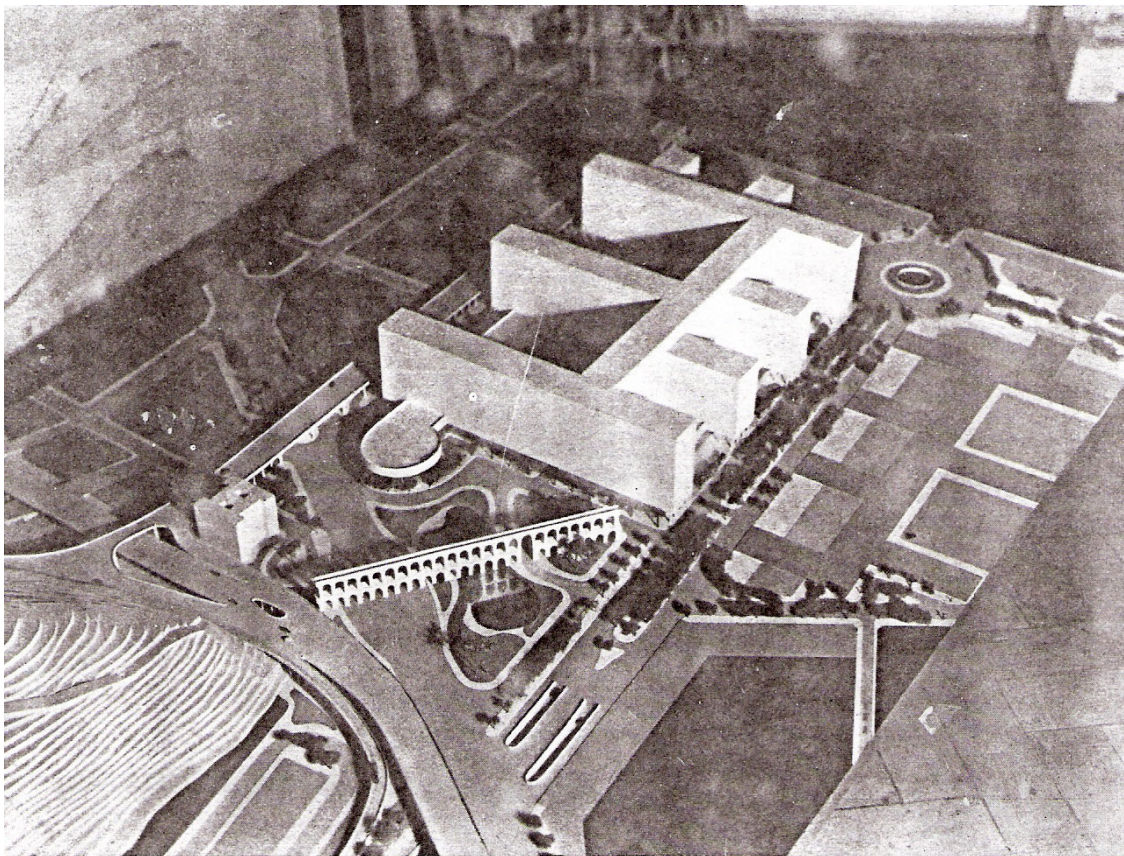
os obstáculos que se erguem a cada passo quando se procura elaborar e executar um plano parcial ou total de urbanização”

Ainda segundo a carta – que não está datada -, a Lei de Desapropriação foi publicada pelo Ministério da Justiça no Diário Oficial do dia 07 de agosto de 1940. José de Oliveira Reis transita por uma questão bastante delicada, que inclui a propriedade juridicamente instituída no campo do Direito Privado e as dificuldades das ações municipais para implementar os planos, que porventura, incluam demolições, incorporações e desdobros. No caso particular do Rio de Janeiro e, constando daquelas *“Sugestões da Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro”*, o principal interesse era pela incorporação, no texto da Lei de Desapropriação, do *“reloteamento de quadras ou quarteirões edificadas ou não”*.

Em se tratando das áreas edificadas, tais *“Sugestões da Comissão do Plano”* são claras em suas preocupações sanitárias, especialmente de circulação de ar e incidência solar nas quadras do centro urbano: *“as condições de salubridade nesse quarteirão são bastante precárias, pois 95% da área total da quadra é ocupada pela edificação cerrada”*. Para a solução dessa problemática, segundo as mesmas *“Sugestões da Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro”*,

“a técnica sugere, então, fazer o agrupamento dos lotes estreitos, dando maior frente ao lote recomposto, e cortar o que lhes sobram em profundidade, afim de com essas sobras constituir um espaço livre interior ou exterior da quadra reloteada, permitindo que nela entre o ar, o sol e sempre que possível a vegetação de permeio. A trilogia urbanística representada pelo símbolo internacional junto, exprime a síntese de tudo quanto se poderá trazer em defesa de tese ora focalizada”.

Defini-se o espaço urbano num claro diálogo com as proposições do urbanismo modernista; como a apresentada no projeto urbanístico desenvolvido por José de Oliveira Reis com os arquitetos Hermínio de Andrade e Silva, Edwaldo Vasconcellos e Armando Stamile - sobre a relação das áreas livres com as edificadas - para a área do Morro de Santo Antônio.



Projeto para área do Morro de Santo Antônio desenvolvido por José de Oliveira Reis e os arquitetos Hermínio de Andrade e Silva, Edwaldo Vasconcellos e Armando Stamile. O projeto foi apresentado no V Congresso Panamericano de Arquitetos na cidade de Montevideo em 1940. O projeto recebeu a Medalha de ouro e diploma pelos projetos apresentados na Seção Instituições Públicas ou Privadas. Fonte: RME-PMRJ, maio de 1940.

No texto das *Sugestões da Comissão do Plano da Cidade*, outra área da região central do Rio de Janeiro é também apontada como exemplo para reloteamento:

“é desnecessário, pois, reprisar, os argumentos favoráveis ao tão debatido assunto que hoje é pacífico na doutrina urbanística e está ganhando dia a dia entre nós grande aceitação na opinião publica, no campo das realizações praticas, com os exemplos da Esplanada do Castelo”

No entanto, independentemente da incorporação da proposta de *reloteamento de quadras* - apresentada pela Comissão do Plano - na legislação de desapropriação, outra informação concernente aos objetivos urbanísticos da equipe chefiada por José de Oliveira Reis ganha foros de lei, sobretudo pela explícita relação com as desapropriações. Lança luz, inclusive, sobre o referido jogo político

entre Prefeitura do Distrito Federal e a Presidência da República, e como tais instâncias proporcionaram a criação dos instrumentos urbanísticos necessários à elaboração e implementação das propostas da Comissão do Plano: pouco mais de dois meses após a publicação no Diário Oficial da Lei de Desapropriação, em 07 de agosto de 1940, um Decreto expedido pela Presidência da República criou a instituição da *“Obrigação Urbanística do Rio de Janeiro”*.

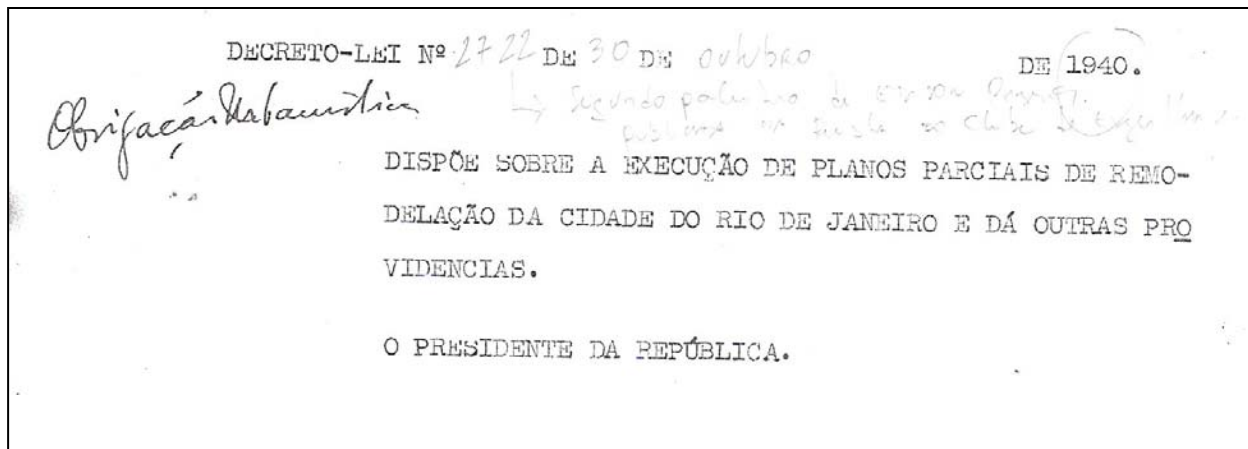
Em verdade, entre os documentos do acervo do engenheiro José de Oliveira Reis, existe um Decreto-Lei sem numeração e data, em que surge a informação da criação da *“Obrigação Urbanística”*, constando apenas da definição da utilidade do Decreto: *“Dispõe sobre a Execução de Planos Parciais de Remodelação da Cidade do Rio de Janeiro e dá outras Providências”*. A evidência da incorporação das tais *“Obrigações Urbanísticas”* consta de um outro documento, elaborado pelo Secretário Edison Passos, sobre as diversas atividades da Comissão do Plano da Cidade e as obras em execução e/ou em planejamento. O documento elaborado e apresentado pelo Secretário, conforme já referido em nota, foi aquele preparado para as comemorações da Semana do Engenheiro em 1941 (vide nota 65).

No texto publicado na Revista do Clube de Engenharia consta a referência completa do Decreto sobre as *“Obrigações Urbanísticas”*: Decreto Lei nº 2722, de 30 de outubro de 1940.⁶⁹ Neste documento não existe, por outro lado, referência sobre o caráter federal do decreto para as atividades urbanísticas da municipalidade, surgindo apenas algumas explicações práticas retiradas por Edison Passos de uma prévia análise realizada pelo Dr. Mario Mello, Secretário de Finanças do Distrito Federal.

Quem fornece a informação sobre a instância federal do decreto é José de Oliveira Reis, naquele documento sem data e sem numeração, que integra seu acervo, assim denominado: *“Dispõe sobre a Execução de Planos Parciais de Remodelação da Cidade do Rio de Janeiro e dá outras Providências”*. Um costume do próprio José de Oliveira Reis em fazer anotações, datações, indicação de origem, além da sua assinatura em praticamente todos os documentos que guardou em seu

⁶⁹ Vera Rezende apresenta também o decreto de regulamentação das “obrigações urbanísticas”: o Decreto n. 6869 de 28 de dezembro de 1940. Neste caso regulamentado pela Prefeitura. Projeto de Pós-Doutorado na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 2007, p.4. *mimeo*.

escritório residencial, durante sua vida profissional. Ele anotou na cópia do texto do Decreto Presidencial a seguinte informação: “*Obrigaçã Urbanística*”.



Anotação do Engenheiro José de Oliveira Reis na cópia do Decreto. Anotações sobre o texto datilografado com data e número do decreto são minhas. Fonte: DM/ FJOR/ AGC-RJ

Neste ponto é importante salientar que a relação do instrumento urbanístico “*Obrigaçã Urbanística*” com aquela problemática da desapropriação, estava, portanto, relacionada à compreensão pelos autores da legislação de desapropriação, da sua importância para os planos urbanos das cidades, no caso o Rio de Janeiro. Uma compreensão substancial e fundamental para os engenheiros e arquitetos da Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro implementarem as proposições desenvolvidas nos vários projetos, particularmente da Avenida Presidente Vargas entre 1940 e 1944. O próprio texto do Decreto Presidencial é muito claro ao tratar em seus artigos, sobre o equacionamento entre os planos de remodelação, seus custos econômicos e sua relação com os imóveis e proprietários das áreas de interesse para a cidade, quando perpassa a necessidade da desapropriação. Especialmente o Art. 2º ao estabelecer que:

“Quando o total dos preços referidos no item III do Artigo anterior supera ao custo total das desapropriações e indenizações (item I) e dos trabalhos e obras (item II) exigidos para a execução de um plano parcial de remodelação, o Prefeito do Distrito Federal poderá, para esse fim, contrair empréstimos internos, sob caução dos títulos instituídos neste Decreto-Lei”;

e o Art. 3º ao definir que:

“Para cada imóvel alienável resultante da execução de um plano parcial de remodelação, a Prefeitura emitirá, após a aprovação desse plano pelo Prefeito, um título de propriedade urbanizada, o qual revestirá os

requisitos legais indispensáveis a um instrumento de transferência de propriedade.

§ 1º - a alienação dos imóveis referidos neste artigo, além das demais exigências legais, só poderá ser efetivada por meio dos títulos de propriedade urbanizada correspondente; podendo o valor de cada transação ser superior ao valor de cada título.

Portanto, o que emana desse escopo documental é muito mais que um conjunto de medidas para solucionar o problema viário no Distrito Federal. Estão claramente identificados nos manuscritos, nos decretos e nas sugestões, as interações entre as diversas instâncias institucionais responsáveis pelo escopo legislativo interessado e necessário aos trabalhos da Comissão do Plano da Cidade. A trajetória dos acontecimentos evidencia um trânsito eficiente entre a instância profissional - a Comissão do Plano da Cidade -, e a instância política, representada na política municipal e na política federal, respectivamente, pelo prefeito Henrique Dodsworth, e pelo Presidente Getúlio Vargas.

Nesta relação de mão dupla Prefeitura-Presidência da República estava a possibilidade de equacionar os trâmites no âmbito do direito urbanístico para a realização dos trabalhos. Como instância administrativa destituída de autonomia jurídica, a atuação da Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro dependia da mediação da Secretaria de Viação, Trabalho e Obras Públicas nesta relação entre os dois poderes executivos, para a construção de instrumentos legais que permitissem o bom andamento das obras. Toda essa conjuntura passava e estava atrelada à premissa estrutural do período: a centralização decisória, no caso, a centralização administrativa municipal do Distrito Federal.

Seria então o caso de pensar na Secretaria de Viação, Trabalho e Obras Públicas – e mais ainda, no próprio Secretário Edison Passos -, como a instância institucional-técnica e a instância institucional-política, articuladora e o canal de circulação entre o urbanismo e a política, entre os profissionais e o prefeito (e certamente o Presidente da República), considerando o trânsito de Edison Passos entre as entidades profissionais, políticas e culturais.

Entre a presidência da Sociedade dos Engenheiros da Prefeitura ainda na década de 1930, Secretário de Viação, Trabalho e Obras Públicas durante todo

Estado Novo e, já na década de 1940⁷⁰, presidente do Conselho Diretor do Clube de Engenharia, só poderia existir uma personalidade eminentemente aglutinadora, técnica e politicamente.

Entretanto, um profissional que não atuava isoladamente, e obviamente estava associado a profissionais como Francisco Baptista de Oliveira e o próprio José de Oliveira Reis, ambos cuja atuação, tanto no Clube de Engenharia, quanto no Centro Carioca e, sobretudo na prefeitura, foram fundamentais no encaminhamento das realizações: não somente aberturas de vias ou outras atividades específicas da Comissão do Plano, mas, por exemplo, para a realização do I Congresso Brasileiro de Urbanismo em 1941 – que será abordado mais adiante.⁷¹

As relações de Edison Passos com os profissionais que chefiava, e nas mais diversas instâncias, muito provavelmente lhe rendiam o respeito e a confiança que as devidas funções exigiam. É o que pode ser elucidado na criação da Comissão de Transportes Coletivos, instituída pelo Prefeito Henrique Dodsworth, para, sob a presidência do Secretário de Viação, Trabalho e Obras Públicas, encontrar soluções para as empresas existentes, para ampliação da qualidade dos serviços, a estatização e a solução dos serviços de transportes no Distrito Federal.

Na *Exposição de Motivos* apresentada em Sessão da Comissão de Transportes Coletivos, de 28 de julho de 1939, os engenheiros Jorge Ernesto de Miranda Schnoor, Moacyr Teixeira da Silva e o Major Armando Dubois são explícitos ao mencionar a atuação de Edison Passos.

“A Comissão se sente honrada com a oportunidade de colaborar com S. Exa. e o Digníssimo Secretário e Viação da Prefeitura, a qual, na orientação e presidência de nossos trabalhos, revela e nos comunica uma elevada preocupação de imparcialidade e critério, no desejo de satisfazer todos os interesses legítimos, dentro de uma consciência de alta responsabilidade na orientação do Poder Público”.

Incluindo o que estou entendendo como uma opção pelos trabalhos sobre a problemática viária, de tráfego, de sistema viário definida pelo lugar profissional - a

⁷⁰ Encontramos Ata da 9ª Sessão Ordinária do Conselho Diretor, realizada em 1 de setembro de 1943. Presidência do Sr. Edison Passos - 2º Secretário, o Sr. F. Baptista de Oliveira. Ata publicada no Jornal do Comércio no dia 16/09/1943. As sessões eram numeradas a partir de cada novo conselho diretor. Por exemplo, localizamos Ata da 38ª Sessão Ordinária do Conselho sob a Presidência do Sr. Sampaio Correa, no dia 17 de novembro de 1941.

⁷¹ Como ele ocorreu em plena vigência do Estado Novo e na cidade do Rio de Janeiro, entemos oportuno fazer menção à sua realização. Neste mesmo ano José de Oliveira Reis participou do I Congresso Interamericano de Municípios realizado em Santiago do Chile.

Comissão do Plano da Cidade - e pelo lugar institucional - a Secretaria de Viação, Trabalho e Obras Públicas -, ou ainda as atividades daquela Comissão de Transportes Coletivos, devo ressaltar uma unidade no discurso dos engenheiros sobre quão profícua a relação entre política federal com a política municipal era para os trabalhos da Comissão do Plano. Discurso já enunciado, com *sinceridade e franqueza*, pelo próprio Edison Passos – no texto para a Semana de Engenharia de 1941 (ver nota de rodapé 64) - sobre as benesses para a administração do Distrito Federal da política nacional instituída em 10 de novembro de 1937, e que, a Comissão de Transporte Coletivo enunciou - em 28 de julho de 1939 -, até bem antes daquela feita pelo Secretário.

São claros nas reuniões da Comissão de Transporte Coletivo ao propagar os assuntos de interesse do bem coletivo às ações do governo federal:

“Nesse como em todos os outros assuntos em que, a par de interesses justos e respeitáveis, insofismavelmente se encontra o interesse mais vasto da coletividade, é motivo de jublio para nós, sentir a comunhão de ideais que, dentro desta Comissão, nos faz entrever a força unificadora de uma consciência nacional desperta e fortalecida pelas aspirações e princípios do Estado Novo Brasileiro (...) E grande era nosso constrangimento, como brasileiros, ao ver que esses erros se perpetuam, até que à esclarecida inteligência de S. Exa. o Presidente Getúlio Vargas coube a iniciativa de, em alguns setores da economia nacional, estabelecer, em relação à exploração de serviços públicos, uma orientação livre dos preconceitos do liberalismo mal compreendido”⁷²

Diante de tamanha e contundente deferência enunciada pelos engenheiros da prefeitura sobre o presidente Getúlio Vargas, chama atenção o fato de não existir nos documentos do acervo de José de Oliveira Reis qualquer informação que esclareça sua posição nesse complexo e centralizado jogo político. Aliás, e para ampliar o estranhamento em relação às posição, não existe nenhum vestígio que o torne *comprometido* com o Estado Novo, com a política implementada por Getúlio Vargas. Por outro lado, é apressado e superficial, até ingênuo, desconsiderar sua filiação a tal pensamento, ou seja, o pensamento que corrobora a importância do estado centralizado para as atividades da Comissão do Plano da Cidade do Rio de

⁷² Exposição de Motivos Apresentada em Sessão de 28 de junho de 1939, da Comissão de Transportes Coletivos.p.2

Janeiro, por mais que essa centralização, na perspectiva do discurso da engenharia municipal, só significasse interesse e respeito à coletividade.

Não podemos também desconsiderar que talvez José de Oliveira Reis tenha apagado tal filiação, e provocado um esquecimento consciente de uma eventual narração sua sobre o poder federal centralizado, na medida em que foi o maior interessado nas possibilidades advindas dessa centralização política. Uma centralização que proporcionava liberdade absoluta aos trabalhos da Comissão do Plano da Cidade, sempre justificados no campo da técnica. Um esquecimento que pode ter se processado no momento da organização e doação do seu acervo pessoal, realizado pelo próprio José de Oliveira Reis ainda em vida. Neste momento, já resguardado pelo afastamento dos tempos do Estado Novo, consciente talvez, das incoerências do estado autoritário brasileiro entre 1937 e 1945 e por isso com um desejo de apagar vestígios do seu comprometimento com esse mesmo Estado.

O que não apagou, nem sobre o que demonstrou qualquer tipo de autocritica está relacionado ao trabalho realizado na chefia da Comissão do Plano da Cidade - não especificamente ao seu trabalho, mas, aos trabalhos desenvolvidos por toda a equipe de engenheiros e arquitetos da prefeitura. Análises por ele realizadas já na década de 1970, especialmente aquela intitulada “*O Rio de Janeiro e seus Prefeitos – evolução urbanística do Rio de Janeiro*” – publicado em 1977 -, ao contrário de qualquer expectativa crítica, são muito mais afirmativas do que considerou acertado no plano elaborado, da certeza sobre os benefícios que traria para a cidade do Rio de Janeiro se implementado em sua totalidade - tal plano é aquele denominado de Plano Diretor da Cidade do Rio de Janeiro, o mesmo que Edison Passos chamou de Plano de Melhoramentos da Cidade do Rio de Janeiro. Diferenças e talvez divergências entre ambos na nomenclatura que permite uma questão: estariam os dois engenheiros - Edison Passos e José de Oliveira Reis -, divergindo sobre a significação e características do planejamento da cidade do Rio de Janeiro? O primeiro – Edison Passos - com uma concepção de plano de obras e o segundo numa concepção mais claramente vinculada ao planejamento urbano, ao *city planning*, das cidades norte-americanas que visitou em 1939?

Diante da situação convém escutar o que dizem os dois engenheiros sobre o mesmo evento. Para Edison Passos,

“a administração Henrique Dodsworth, desejando realizar um programa de melhoramentos, adaptando a cidade principalmente às novas exigências do tráfego, e considerando que tais obras são por sua natureza dispendiosas ou de vulto, e que só se justificam quando enquadradas num plano diretor ou de conjunto, criou, de início, o órgão técnico especializado – a Comissão do Plano da Cidade – que retomou a assunto, elaborando, dentro das diretivas acima referidas, esse plano, cuja estrutura já se acha fixada. Aplicando o urbanismo, na sua acepção técnica normal, a Comissão do Plano da Cidade procedeu à análise própria da questão, e considerou, dentre as sugestões aproveitáveis, algumas idéias contidas no esboço do plano diretor apresentado pelo arquiteto Alfredo Agache.

O novo plano tem por base a modificação do centro da cidade, pelo estabelecimento racional de outras vias, que, traçadas respeitando o sistema em xadrez, permitem resolver o problema do tráfego (...) Para a realização desse esquema, são obras fundamentais: o desmonte do morro de Santo Antonio, o prolongamento da avenida do Mangue, e a conclusão da Esplanada do Castelo.”⁷³

Para José de Oliveira Reis,

“o Plano Diretor da Cidade do Rio de Janeiro vem sendo executado pela atual Administração obedecendo a uma série de projetos aprovados parceladamente em épocas diferentes, orientados, todavia, por uma plano geral de conjunto (...) Os projetos aprovados parceladamente constituem partes do conjunto, tendo em vista a função preestabelecida no Plano Diretor. Em consequência, portanto, dessa orientação foram aprovados os projetos de urbanização de diferentes sub-zonas do centro comercial, conhecidos isoladamente pelos locais ou denominações especiais como sejam: Urbanização da Esplanada do Castelo e adjacências, Avenida Presidente Vargas, urbanização da área da Estação D. Pedro II (projeto 3.058), e finalmente urbanização da Esplanada do Morro de Santo Antonio.”⁷⁴

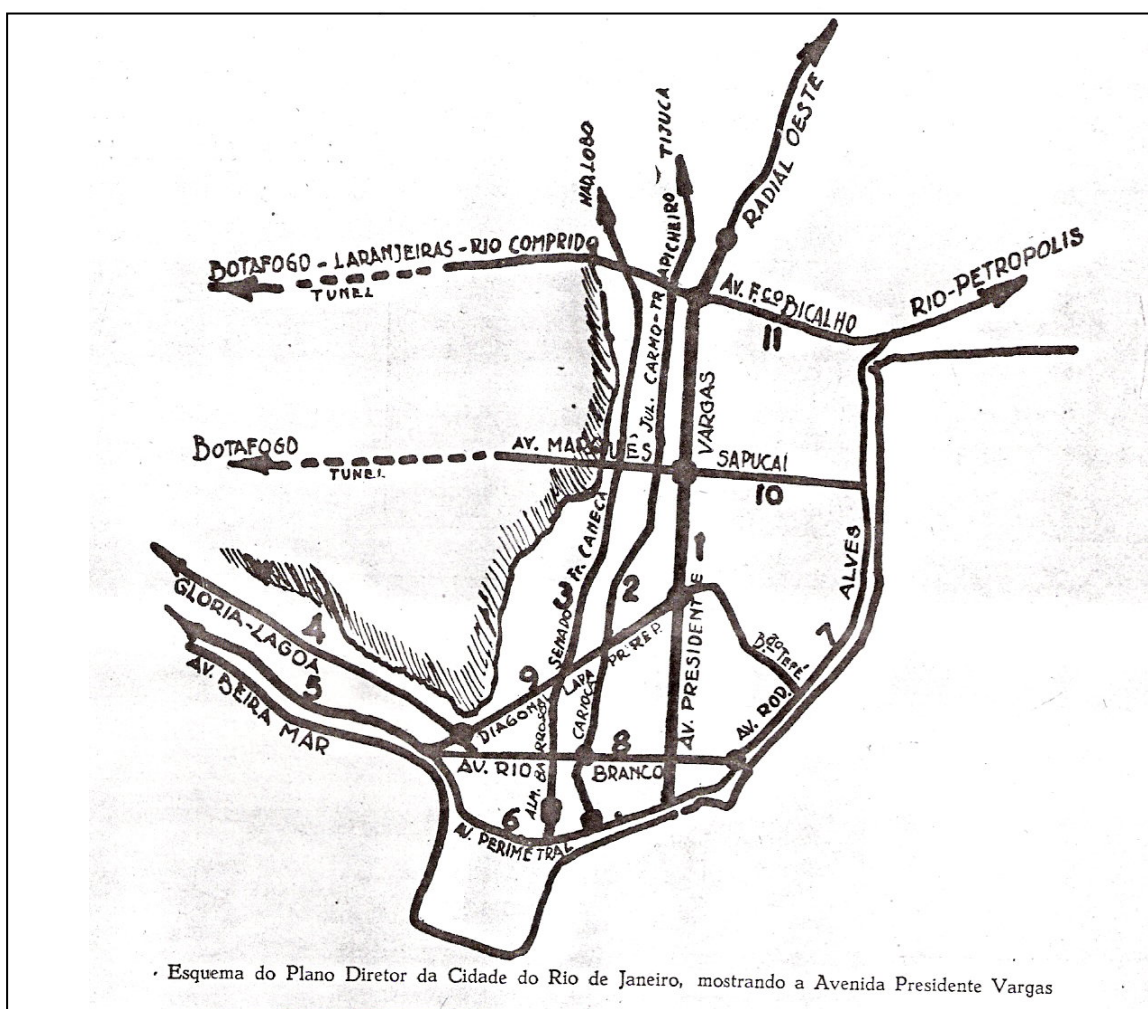
Pelo argumento de cada um é possível identificar um denominador comum dos trabalhos, qual seja, a cidade do Rio de Janeiro, especificamente as principais áreas passíveis e necessitada de intervenção urbana, orientada e desenvolvida pela Comissão do Plano da Cidade. Castelo, Presidente Vargas e Santo Antônio determinaram o principal foco espacial da intervenção planejada e executada pela Comissão do Plano da Cidade. E Especialmente a Avenida Presidente Vargas, levada

⁷³ “Melhoramentos do Rio de Janeiro”. In: Revista do Clube de Engenharia, n.73, maio/junho de 1941: 3-22.

⁷⁴ “Uma síntese sobre as principais vias do plano diretor”. In: Revista Municipal de Engenharia, julho de 1942: 204-209. Oliveira Reis ampliou sua na análise no livro que publicou com o engenheiro arquiteto Adalberto Szilard: “Urbanismo no Rio de Janeiro” em 1950. No livro escreveu o capítulo: “Sistema de vias Arteriais do Plano Diretor do Rio de Janeiro”.

a cabo em sua totalidade, demandou ação integrada do poder público, especialmente do *Serviço Técnico de Execução da Avenida Presidente Vargas e Esplanada do Castelo*, coordenado pelo engenheiro Helio Alves de Brito. É o próprio Helio Brito quem esclarece as interfaces dessa importante intervenção urbana, como ele mesmo pretendeu demonstrar, não restrita à questão viária.

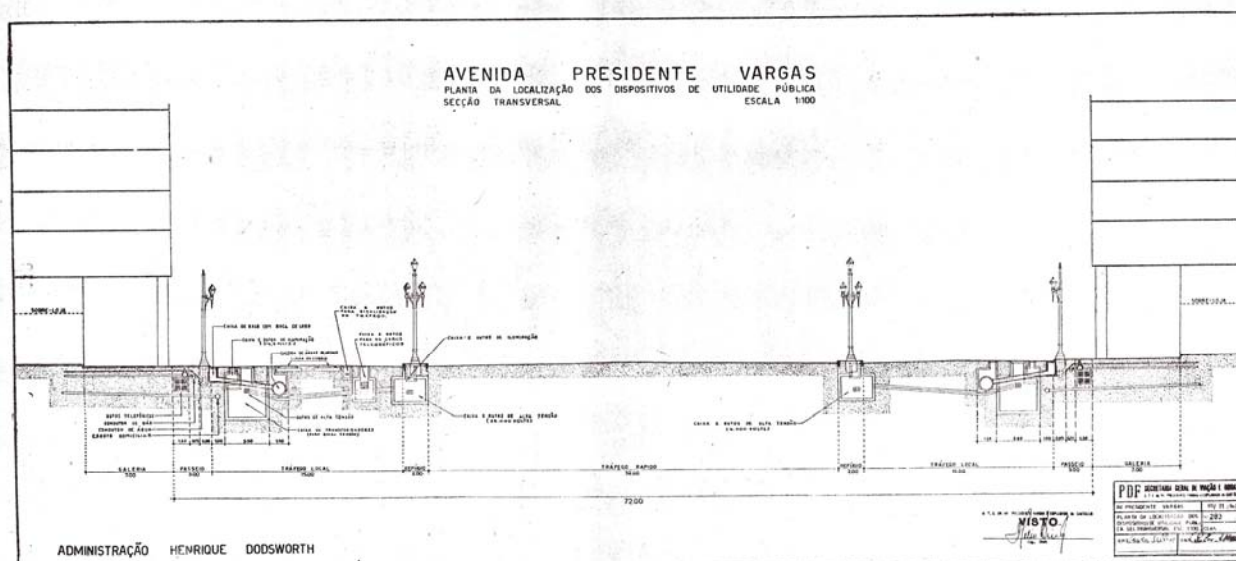
“Empreendimento de ampla magnitude no plano de realização elaborado pela administração do Prefeito Henrique Dodsworth, a Avenida Presidente Vargas constitui, no conjunto do Plano Diretor, o mais importante eixo longitudinal da Cidade. Lançadas as diretrizes gerais do seu traçado à luz dos preceitos urbanísticos, deve essa importante via ser considerada sob o triplice aspecto do tráfego, do saneamento e da edificação.



Croqui do planejamento viário da Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro para o Plano Diretor. Fonte: RME, julho/ outubro de 1944.

Dadas as características do traçado em xadrez das ruas do Rio de Janeiro, penosa herança provida das épocas da Colônia e Império, o

desenvolvimento da Cidade - impulsionado pela remodelação levada a termo nas administrações Pereiras Passos, Carlos Sampaio e Prado Junior – com o conseqüente aumento do tráfego motorizado, de há muito fazia sentir a necessidade da abertura de uma ampla artéria, através do centro urbano com a função principal de coletar o intenso tráfego da zona norte e articulando-se no sistema geral destinado a solucionar os problemas do tráfego de superfície (...) Com a abertura da Avenida Presidente Vargas tornou-se possível a construção de um grande coletor em concreto armado, projetado para receber a contribuição pluvial de todas as galerias dele subsidiárias, o que permitirá, uma vez executadas as obras de melhoramentos das condições hidráulicas do emissário principal, o Canal do Mangue, e as de revisão das galerias locais, resolver satisfatoriamente o problema das inundações nessa região. Papel de relevante importância representa, também, a Avenida Presidente Vargas na transformação que será operada com o desaparecimento de velhas construções no centro urbano, levantadas em acanhados terrenos, com testadas extremamente exíguas e nas quais se aliou à mesquinhez da composição arquitetônica das fachadas a ausência quase completa de espaços livres, acarretando não só o desagradável aspecto das edificações mas ainda condições extremamente precárias de iluminação e ventilação.



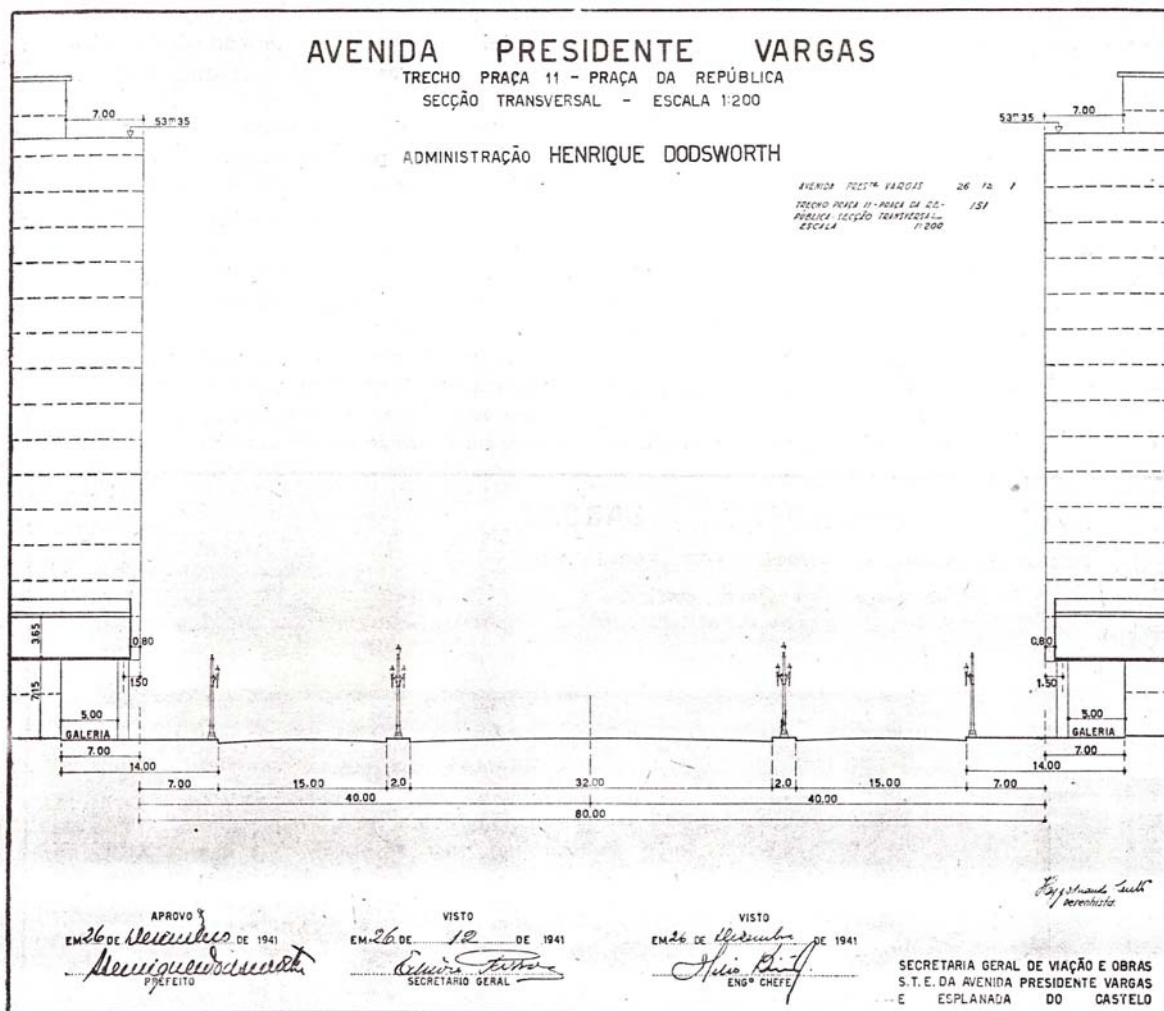
Projeto Urbanístico e de Infra-estrutura da Avenida Presidente Vargas. Fonte: RME, jul/ out de 1944.

*Tendo sido estendida a desapropriação às faixas marginais e obedecendo o novo loteamento a índices urbanísticos preestabelecido quanto aos espaços livres, área edificável e gabarito obrigatório, ficaram garantidas as condições indispensáveis para que os novos edifícios apresentem aspecto condigno, contribuindo, através da composição arquitetônica adequada, para completar o emolduramento da grande artéria em toda sua monumentalidade.*⁷⁵

⁷⁵ "Obras da Avenida Presidente Vargas". Revista Municipal de Engenharia, julho / outubro de 1944: 100-111.

José de Oliveira Reis, também designado para atuar na Comissão Técnica Especial da Avenida Presidente Vargas e Esplanada do Castelo - pela Portaria Municipal nr. 9 de 31 de janeiro de 1941 -, não só corrobora com a análise do engenheiro Hélio de Brito, como avança na leitura do próprio projeto da avenida, na relação – mesmo que mínima – com uma edificação existente, aquela que seria preservada. Obviamente, refere-se à Igreja da Candelária:

“A Avenida Presidente Vargas começa nas Docas da Alfândega por onde passa a Avenida Perimetral. No trecho inicial tem a largura 35 metros até a Igreja da Candelária. Aí, esta Igreja é contornada por uma praça de cerca de 120 metros de largura, ocupando ela o centro, de modo a realçar o seu magnífico valor arquitetônico. Dessa praça continua a Avenida, já agora com a largura de 80 metros entre os alinhamentos dos prédios dotados de galerias cobertas para pedestres”.



Projeto Urbanística da Avenida Presidente Vargas. Secção Transversal com a locação das novas edificações delimitando as laterais da eixo viário. Fonte: RME/ jul/ out, 1944.

O que determinei logo acima como *“relação mínima com a edificação existente”*, aborda o sentido impositivo da demolição de área edificada considerável da cidade, do arrasamento de quadras inteiras ao longo do eixo traçado. A intensidade do apagamento, pensada como princípio orientador do plano urbanístico da Avenida Presidente Vargas, não incorporou áreas e edificações consideradas importantes no Rio de Janeiro. Conjuntos arquitetônicos inteiros foram demolidos para viabilizar a implementação do traçado: Igreja de São Pedro dos Clérigos, Igreja do Bom Jesus do Calvário, Largo e Igreja de São Domingos, Igreja de N. Sra. Da Conceição e Paço Municipal. Aos edifícios demolidos incorporaram-se áreas livres também importantes, como o Campo de Santa e Praça Onze.

Nas palavras de Evelyn Furkin Werneck Lima, em uma obra cuja crítica ao projeto da Avenida é “intensa e emotiva” quanto às perdas processadas,

*“não foram apenas os monumentos que sofreram a ação predatória da ‘picareta do progresso’. O antigo Campo de Santana, cenário de tantos eventos históricos da vida do país, centro do Brasil monárquico, foi também decepado em seu cumprimento, para dar lugar à simbólica avenida”.*⁷⁶

A linearidade do imponente eixo, cuja execução teve início no dia 19 de abril de 1941, foi projetada como elemento viário radial estruturador e articulador do “Esquema Plano Diretor” para a Zona Norte da Cidade. Na condição intransigente dos autores do traçado definitivo da avenida - em se pensar que uma primeira intenção para abertura de via de ligação foi idealizada por Grandjean de Montigny: abertura de uma via de circulação entre o Caminho das Lanternas e o Palácio da

⁷⁶ LIMA, Evelyn Furkim Werneck. Avenida Presidente Vargas: uma drástica cirurgia. Rio de Janeiro: SMCTE – DGDIC – DE, 1990: 37-55. Especificamente a crítica sobre o que ela considera monumentos, foi desenvolvida no capítulo 3 do seu livro: *“Marcas Importantes do Contexto Urbano Arquitetônico Atingidos pela Abertura”*. Ainda segundo Lima *“até a implantação do plano que efetuou, no tecido urbano do Centro do Rio de Janeiro, a drástica cirurgia representada pela abertura da Avenida Presidente Vargas, o crescimento que ocorria na área central da cidade dava-se de modo tosco e informal, gerando um verdadeiro bricolage de composições arquitetônicas. O antigo parcelamento de terra induzia a edificações coladas umas às outras. Talvez, assim, melhor expressassem o fluir da vida da cidade, a animação que se manifestava nas habitações, nas casas comerciais, nas associações diversas e nas igrejas da freguesia (...) Nos muitos bairros que compõem um contexto urbano é que se pode sentir a verdadeira cidade, complexa, viva, palpitante. Há as lojas de comércio, as ideais, os encontros e reencontros. Geralmente os prédios traduzem uma escala tão adaptada a seus habitantes que aludem à verdadeira ‘alma da cidade’. Constatamos que, no plano elaborado para a Avenida Presidente Vargas, não foi levada em consideração esta alma da cidade, repleta de tradições. O bairro judeu, as associações de negros, os imigrantes portugueses e italianos que se dedicavam ao comércio local, nada significaram para os mentores do plano”*. p.37-38.

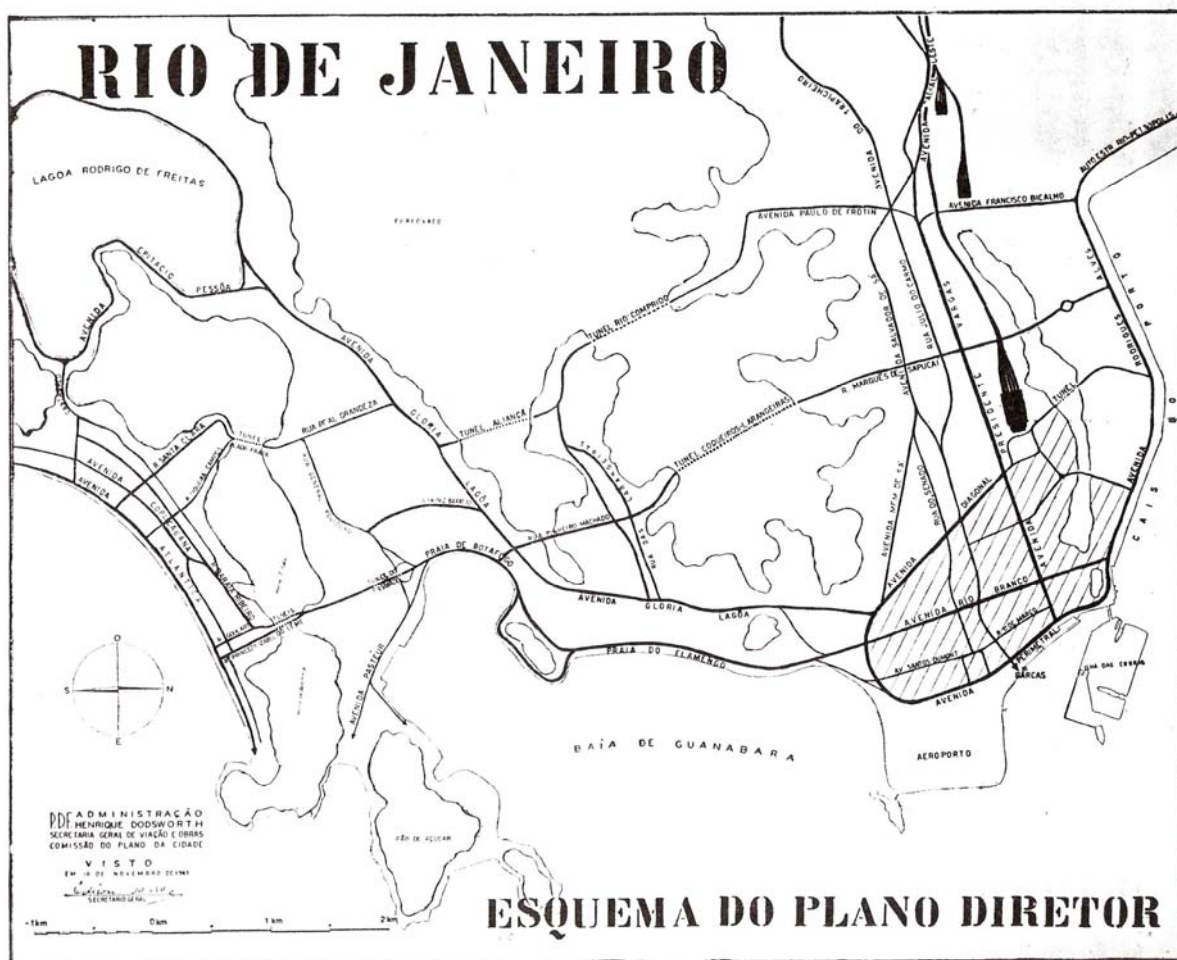
Quinta da Boa Vista⁷⁷ -, a necessidade de um plano viário para toda a cidade poderia ou deveria compensar a demolição dos conjuntos arquitetônicos existentes.

A força da argumentação dos engenheiros municipais pela implementação do que podemos denominar de *sistema de circulação*, está presente nos vários artigos escritos e publicados na Revista Municipal de Engenharia ou Revista do Clube de Engenharia. A interpretação e explicação de José de Oliveira Reis, sobre o que ele denominava de Plano Diretor, passava necessariamente pela argumentação viária; em algumas passagens dos textos, exclusivamente pela argumentação da importância do sistema de circulação pensado pela Comissão do Plano da Cidade, pela sua demonstração em projetos executivos, croquis, fotografias. No conjunto, além dos artigos do Chefe da Comissão do Plano da Cidade, textos escritos pelo Secretário Edison Passos e pelo Chefe da Comissão Técnica Especial da Avenida Presidente Vargas, engenheiro Hélio de Brito, também enunciavam as intenções e concepções tanto do plano da Avenida Presidente Vargas, como de outras vias de circulação.

Entre os engenheiros, José de Oliveira Reis é autor de considerações mais abrangentes, com análises generalistas e explicativas do conjunto das vias que orientaram o sistema viário no Plano Diretor. É o caso do artigo *“Uma Síntese sobre as Principais Vias do Plano Diretor”*, publicado na Revista Municipal de Engenharia em 1942, ao mesmo tempo abrangente na demonstração do conjunto das vias e suas funções-hierarquização na cidade, e reducionista na compreensão do Plano Diretor, ao limitá-lo à descrição do sistema viário projetado.

Conforme o sub-título do referido artigo escrito por José Oliveira Reis, *“Descrição Esquemática do Plano Diretor da Cidade do Rio de Janeiro”*, o que se apresentou foram os vários eixos de circulação que reordenariam os fluxos, desafogando o tráfego da área central da cidade, especificamente da Avenida Rio Branco, pela via perimetral que *“formará um anel de cintura, interceptando, bloqueando e distribuindo o tráfego na zona central”* (Reis, 1942).

⁷⁷ Lima, 1990: 28



Planta da Cidade do Rio de Janeiro com a proposta do Plano Viário do Plano Diretor. A imagem integra o artigo “Uma Síntese sobre as Principais Vias do Plano Diretor”. Fonte: RME / julho, 1942

Por outro lado, em outros artigos o engenheiro José de Oliveira Reis abrangeu também o sistema construtivo quando da necessidade de perfuração e incorporação dos morros ao plano de circulação. Abordagens particularmente presentes nos artigos “*Avenida Botafogo-Leme*” publicado na Revista Municipal de Engenharia em 1938, “*Notícia Sobre o Parkway Faria-Timbó*” (1943a), ou ainda, no artigo “*Canal Interceptador Paulo de Frontin*” (1943b), escrito em parceria com o engenheiro Ulisses Maximo de Alcântara, e ambos na Revista Municipal de Engenharia.

Foram escritos com o intuito de demonstrar características locais compreendidas como elementos indissociáveis na elaboração dos projetos viários, tal como o problema das inundações dos rios Trapicheiro, Maracanã e Joana. Importante salientar que esses rios orientaram não a construção de um via de

circulação em si, mas de um canal de interceptação das águas dos respectivos rios. Nesses casos particulares dos canais, os estudos elaborados pela Comissão do Plano da Cidade incorporaram uma proposta anterior, apresentada pelo engenheiro Paulo de Frontin em 1905, para a solução da mesma problemática. Segundo José de Oliveira Reis,

“o primitivo traçado proposto por Paulo de Frontin teve que ser ligeiramente modificado no estudo ora feito, afim de se adaptar ao atual Plano Diretor elaborado pela Comissão do Plano da Cidade e às novas condições creadas pelo prolongamento do cáis do porto, ao longo da Praia de São Cristóvão” (Reis, 1943b).

Em parte o mesmo problema das inundações foi determinante na concepção e elaboração do projeto *Parkway Faria-Timbó* (1943a), constando no artigo outras variáveis também consideradas importantes pelo engenheiro. José de Oliveira Reis aborda a dificuldade dos transportes para as regiões de Leopoldina, Bomsucesso, Inhaúma, Engenho do Mato, e as próprias inundações dos rios Faria e Timbó, ocasionadas geralmente pela inexistência de limpeza do curso dos rios e seus respectivos afluentes. Não deixa de mencionar, entretanto, que, àquela época,

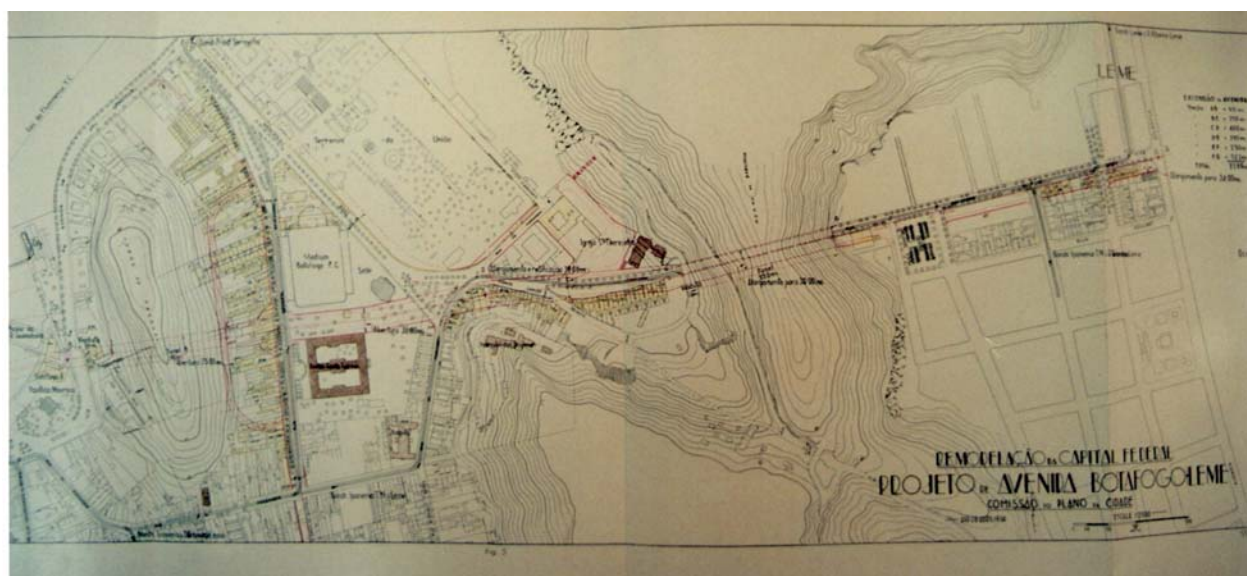
“a valorização dos terrenos tem contribuído para despertar maior atenção para essas localidades tão próximas do centro e dotadas de requisitos inestimáveis para se transformar pelo paisagismo, numa dos mais atraentes subúrbios cariocas, desde que orientada por um plano de conjunto, e obedecido na expansão natural do uso o aproveitamento racional dos terrenos” (Reis, 1943a).

No caso do artigo sobre a *Avenida Botafogo-Leme* (1938), as principais questões consideradas passavam pelos estudos desenvolvidos pela já referida *Secção do Censo do Tráfego da Comissão do Plano da Cidade*⁷⁸, sobre as médias de fluxos de tráfego em diversas horas do dia e os diversos deslocamentos na região, além das dificuldades de execução que o Túnel do Pasmado proporcionaria. Segundo José de Oliveira Reis,

“é intuitivo que a solução normal será aquela que separa não só as correntes de tráfego para os respectivos destinos, como a que selecionar os veículos ela sua qualidade. A solução apresentada pela Comissão do Plano da Cidade tem esse objetivo e o projeto se caracteriza pelo fato de

⁷⁸ A referência anterior à Secção de Censo do Tráfego da Comissão do Plano da Cidade foi feita no início do sub-capítulo “A questão do Sistema Viário entre a engenharia, o urbanismo e a política: José de Oliveira Reis, chefe da Comissão do Plano da Cidade”, quando abordada a passagem dos artigos de cunho técnico para estudos sobre sistema viário.

aproveitar a diferença de nível existente entre o ponto da Avenida Pasteur e os terrenos dos Clubes de Regatas (...) Resulta como consequência várias obras de vulto, como sejam: um viaduto na Avenida Pasteur sobre a nova via; aterro do pequeno trecho da enseada com o duplo fim de sanea-la e embeleza-la; novo cais com uma curva suave e concordante, ligando o atual Fluminense Yatch Clube ao da Avenida Beira-Mar; ajardinamento da área resultante e, finalmente, o prolongamento da Avenida Beira-Mar ao longo do novo cais em demanda à Urca (...) A execução da Avenida Botafogo-Leme trará como consequência a urbanização da região de Botafogo, hoje estacionaria, compreendida entre a Rua da Passagem, Avenida Pasteur e Morro da Babilônia. A valorização dos terrenos marginais por si só bastaria para arcar com as despesas decorrentes do melhoramento. O estudo em elaboração na Comissão do Plano da Cidade abrange os terrenos do Hospício e os da rua itapemirim (...) Foi projetado no Morro do Pasmado uma rua passando por cima do túnel e tem como objetivo aproveitamento melhor dos lotes resultantes das desapropriações da rua General Severiano”(Reis, 1938).



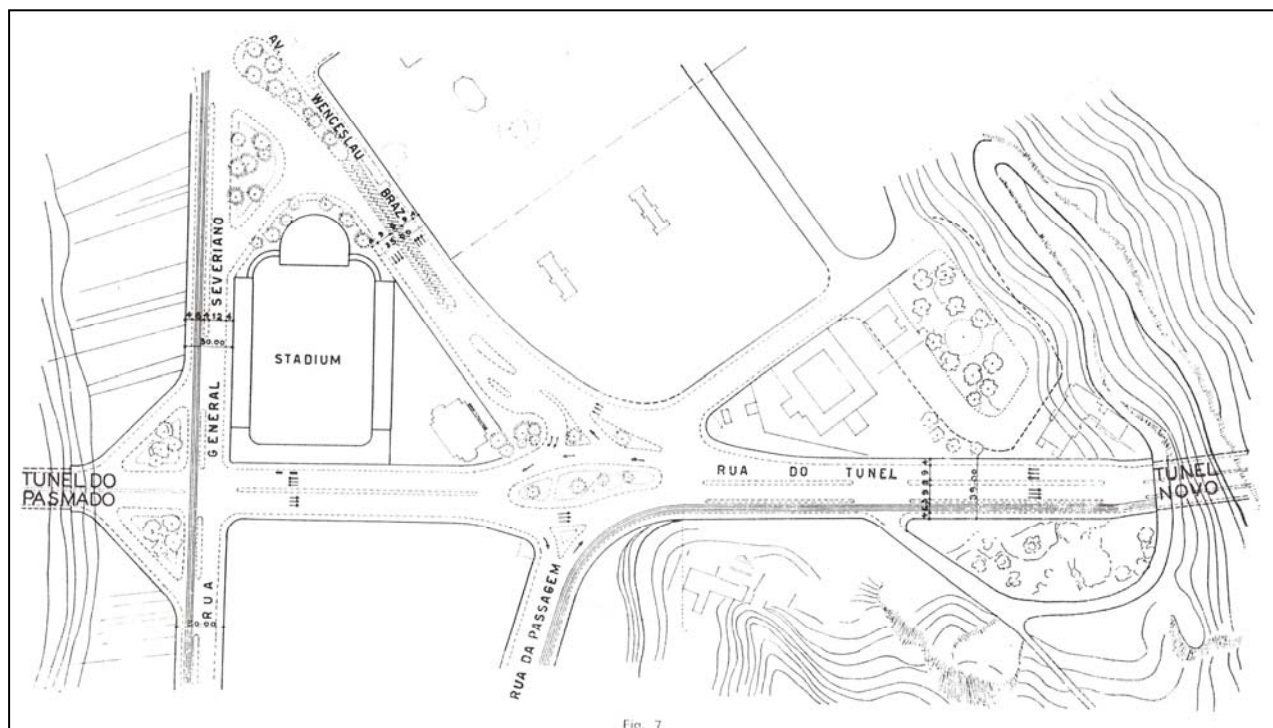
Projeto da Avenida Botafogo-Leme realizado pela Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro; estudo sobre a área existente sem as soluções viárias definitivas do projeto. Fonte: RME / setembro, 1938.

Ainda sobre o Túnel do Pasmado é interessante contrapor uma outra informação produzida pelo próprio José de Oliveira Reis no texto *“O Rio de Janeiro e seus Prefeitos – Evolução Urbanística da Cidade”* (1977), ao afirmar que a execução do respectivo túnel só foi iniciada na administração do General Mendes de Moraes (1947-1951), em outubro de 1947. Na mesma apresentação, José de Oliveira Reis também fala do projeto do Túnel elaborado na administração Hildebrando de Góes

(janeiro de 1946 a junho de 1947), que antecedeu o General Mendes de Moraes (junho de 1947 a abril de 1951). Estranhamente é o próprio José de Oliveira Reis que parece não equacionar corretamente a elaboração do projeto do Túnel do Pasmado, pois não deixa muito claro quando ocorreu o plano do túnel.

Se na breve análise da administração do General Mendes de Moraes (junho-1947-abril-1951) ele afirma “*não obstante ser obra projetada na administração anterior, foi, entretanto, iniciada em outubro de 1947*”, quando da análise da referida administração anterior, qual seja, a de Hildebrando de Góes (1946-1947), apresenta informação que não confirma o momento exato da abertura do túnel:

“preparou a concorrência para a abertura do Túnel do Pasmado, cujo início deveria ocorrer no mais curto prazo, a fim de completar a ligação direta da Av. Beira-mar, na Praia de Botafogo à Avenida Atlântica, em Copacabana. Essa ligação, entretanto, somente foi inaugurada na Administração Mendes de Moraes, que se seguiu” (Reis,1977: 123).



Projeto integrante do complexo da Avenida Botafogo-Leme entre o Túnel do Pasmado e Túnel Novo com a incorporação da Rua da Passagem. Fonte: RME / setembro, 1938.

Por outro lado, não menos interessante e muito mais importante na atuação de José de Oliveira Reis no âmbito da Prefeitura se evidencia, quando inserimos esse processo de elaboração-execução do Túnel do Pasmado, no contexto de estruturação administrativa da Prefeitura do Distrito Federal ocorrida entre a

administração Henrique Dodsworth e a que antecedeu a de Hildebrando de Góes, qual seja, do ex-Ministro do Supremo Tribunal, Filadelfo de Barros Azevedo, designado ao cargo para substituir Henrique Dodsworth após a queda de Getúlio Vargas em 29 de outubro de 1945; o ex-Ministro Filadelfo ocupou o cargo de prefeito no dia 03 de novembro de 1945, conforme determinação do então presidente José Linhares – em sua gestão foi criado o Departamento de Urbanismo.

Se considerarmos que o período de estudos para elaboração do Túnel do Pasmado foi iniciado no final da década de 1930, na gestão de Henrique Dodsworth – conforme artigo de José de Oliveira Reis de 1938 sobre avenida Botafogo-Leme -, e sua inauguração realizada na administração Mendes de Moraes (1947-1951) – primeira posterior à de Hildebrando de Góes (1946-1947) -, já no final da década de 1940, constataremos ser esse período representativo de mudança importante na trajetória profissional do engenheiro José de Oliveira Reis, sobretudo por estar associada àquele contexto de estruturação administrativa. A referência está diretamente relacionada ao importante movimento iniciado no contexto político nacional com a queda de Getúlio Vargas da Presidência, assim como a ocorrência de mudanças da estrutura municipal, em princípio com a substituição de prefeitos vinculados ao Estado Novo. Particularmente para a cidade do Rio de Janeiro, o movimento iniciou-se com a administração Filadelfo de Barros Azevedo (1945-1946) e com as determinações dessa administração para o contexto profissional urbanístico.

Se os estudos para o Pasmado ocorreram enquanto José de Oliveira Reis ocupava o cargo de Chefe da Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro, sua inauguração ocorreu no momento em que José de Oliveira Reis ocupava outro cargo, o de Diretor do Departamento de Urbanismo da Prefeitura do Distrito Federal; considerada por José de Oliveira Reis como a mais substancial mudança na estrutura administrativa do Distrito Federal. Uma estruturação administrativa desencadeada no curto período de 2 meses e 27 dias da administração do prefeito Filadelfo de Azevedo. Uma mudança que consolidaria definitivamente todo o esforço empreendido pelos engenheiros municipais desde a contratação de Alfred Agache, especialmente o esforço do engenheiro Armando de Godoy.

Tal Departamento de Urbanismo apresenta também uma particularidade incomum em seu processo de criação no âmbito das estruturas administrativas municipais brasileiras. Em verdade, o Departamento de Urbanismo da Prefeitura do Rio de Janeiro não foi criado mediante aprovação de decreto municipal e, sim, por decreto do Presidente da República José Linhares, o Decreto N. 8304 de 6 de dezembro de 1945. Seu primeiro Diretor, o engenheiro José de Oliveira Reis, foi nomeado por outro Decreto, provavelmente um decreto municipal, datado do dia 8 de dezembro de 1945: o Decreto P. 585, com sua posse efetivada no 28 de dezembro de 1945.

Um fato que não representou uma simples mudança administrativa ou apenas uma alteração do lugar institucional de atuação do funcionário público José de Oliveira Reis. Do lado institucional, consolidou definitivamente a legitimação de um saber especializado como pressuposto das intervenções na cidade. Do lado profissional e particular de José de Oliveira Reis, representou atuação em um outro lugar profissional intimamente associado à sua trajetória na administração municipal do Distrito Federal, o de urbanista. Ou seja, um percurso articulado na interação entre a engenharia e o urbanismo como processos complementares e associados de intervenção sobre a cidade. Uma trajetória profissional que passou e foi construída intersecção que demarcou dois lugares institucionais distintos (a Comissão do Plano da Cidade e o Departamento de Urbanismo), porém, entremeados numa mesma trama histórica construída e vivida por agentes sociais cujos *saberes sobre a cidade* lhes proporcionam os meios de ação sobre a cidade.

No contexto da trajetória profissional do funcionário público José de Oliveira Reis a engenharia e o urbanismo conformam, por fim, um único lugar profissional, qual seja, o da ação sobre a cidade. Uma ação que não se finda na forma ou nos instrumentos que caracterizaram as atividades do lugar institucional *Departamento de Urbanismo*, pois o lugar profissional não está acabado ou encerrado neste lugar institucional criado na gestão Filadelfo de Barros Azevedo, mas, em contínuo processo de construção. José de Oliveira Reis, engenheiro e urbanista, define-se num contínuo movimento aberto a novas *experienciações* institucionais e profissionais.

PARTE A . Capítulo 2



2.1 - Da Comissão do Plano da Cidade ao Departamento de Urbanismo no Rio de Janeiro: a Institucionalização e a Ação, o Saber e o Profissional, o Urbanismo e José de Oliveira Reis

Conforme informação indexada ao Diário Oficial – Seção II – n. 282, de sexta-feira, 14 de dezembro de 1945, em Atos do Governo Federal, o Decreto-lei N. 8034 de 6 de dezembro de 1945

“ transforma a Comissão do Plano da Cidade em Departamento de Urbanismo, subordinado à Secretaria-Geral de Viação e Obras da Prefeitura do Distrito Federal”

Art. 1º a Comissão do Plano da Cidade, criada pelo Decreto N. 6092, de 8 de novembro de 1937, fica transformada em Departamento de Urbanismo, subordinado à Secretaria-Geral de Viação, da Prefeitura do Distrito Federal”.¹

No âmbito das mudanças implementadas pelo Prefeito Filadelfo de Barros Azevedo – o Decreto é do Presidente da República - na estrutura administrativa responsável pelos estudos e proposições urbanísticas da cidade do Rio de Janeiro, uma outra instância de discussão urbanística, segundo José de Oliveira Reis, foi criada paralelamente ao Departamento de Urbanismo:

“(...) outro órgão que o Ministro Filadelfo de Azevedo criou, mas que, não logrou continuidade, foi a Comissão do Plano da Cidade, junto ao seu Gabinete, para, como órgão conselheiro, opinar, orientar, resolver sobre os planos e processos em instância, das mais idôneas e credenciadas nos meios comerciais, industriais, jurídicos e administrativos, do Rio de Janeiro, no ano de 1945 e que se reuniram várias vezes sob a presidência do Prefeito e do Secretário de Administração, Dr. Armando Vidal Leite Ribeiro” (Reis, 1977: 121).

Além dessa diminuta continuidade que segundo José de Oliveira Reis esse *órgão conselheiro*, denominado *Comissão do Plano da Cidade*, teve na administração municipal Filadelfo de Barros Azevedo, sua efetiva esfera de atuação-organização não é esclarecida pelos documentos do arquivo do engenheiro. Todavia,

¹ A denominação Secretaria Geral de Viação, Trabalho e Obras Públicas já não aparece mais em um artigo do engenheiro Edison Passos publicado na Revista do Clube de Engenharia no ano de 1941. Denominado “Melhoramentos do Rio de Janeiro”, a filiação institucional do engenheiro Edison Passos consta como “Secretário Geral de Viação e Obras da Prefeitura do Distrito Federal”; anterior, portanto, ao próprio Decreto N. 8034, que criou o Departamento de Urbanismo. Eventual mudança da nomenclatura, e das funções da Secretaria, ocorreram ainda na administração Henrique Dodsworth. Mudanças que não foram localizadas nos documentos do acervo de José de Oliveira Reis.

uma situação que não deve significar impossibilidade de entendimento do processo continuado de construção do setor de urbanismo na administração municipal. Essa intencionalidade deve apenas estar atenta aos vestígios que afloram no âmbito deste processo de construção, e não somente do momento de criação-instauração de uma nova instância administrativa. Nesse sentido, num primeiro instante é importante observar que tal *órgão conselheiro* recebeu a mesma denominação da comissão criada pelo prefeito Henrique Dodsworth durante o Estado Novo - Comissão do Plano da Cidade -, criada pelo Decreto (N. 6092) que foi revogado para implementar o Departamento de Urbanismo em 1945.

No entanto, existe uma distinção entre as duas comissões que reside na especificação da ação de cada uma, resultante da organização institucional que cada prefeito definiu. No caso da Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro criada pelo prefeito Henrique Dodsworth pelo Decreto N. 6092, duas sub-comissões específicas, com nomenclaturas distintas, definiam a sua organização na estrutura administrativa: uma de elaboração e outra de colaboração – o que não ocorre com a Comissão do Plano criada por Filadelfo de Barros Azevedo, por ser ela uma só comissão. Como já enunciado no capítulo anterior, a sub-comissão de elaboração era composta pelos profissionais da administração municipal, e a sub-comissão de colaboração consultiva, era composta por profissionais considerados aptos para opinarem sobre os trabalhos da Comissão do Plano da Cidade, entendida como a própria sub-comissão de elaboração.

Sobre a nova Comissão do Plano da Cidade, criada como órgão consultivo pelo prefeito Filadelfo de Barros Azevedo, não constam, como enunciado, outras informações entre os documentos analisados, que não a da sua criação. Essa inexistência de informação sobre seus membros, organização e o papel desenvolvido na administração municipal não impossibilita uma indagação: esta Comissão definida como órgão conselheiro pode ser admitida como a continuidade da antiga sub-comissão de colaboração da Comissão do Plano da Cidade criada pelo prefeito Henrique Dodsworth?

Por ser resposta facilmente tangenciável pela nomenclatura das duas comissões, esta particularidade levará, se adotada como condicionante desta suposta continuidade, a reduções interpretativas sobre um complexo movimento de

institucionalização do urbanismo na prefeitura do Rio de Janeiro. E certamente nas prefeituras brasileiras, pois, os engenheiros que atuaram neste movimento – no Rio de Janeiro ou qualquer outra cidade -, não estavam isolados em seus gabinetes municipais, mas, absolutamente envolvidos em diálogos, convergentes e/ou divergentes, sobre a importância do urbanismo para os municípios; as divergências não residiam na importância (função), mas, na forma. Portanto, uma resposta sobre a atuação e incumbência da Comissão do Plano da Cidade criada pelo prefeito Filadelfo de Barros Azevedo, pode ser construída mediante aproximação com processos de institucionalização do urbanismo nos municípios, externos à prefeitura do Rio de Janeiro.

Como não existem vestígios na documentação do acervo de José de Oliveira Reis sobre esta Comissão do Plano da Cidade, nem mesmo qualquer informação no trabalho de historiógrafo realizado pelo engenheiro a partir de 1965, determinou-se a necessidade de identificar, numa dimensão relacional externa à prefeitura do Rio de Janeiro, a conjuntura de atuação desta Comissão do Plano da Cidade. Uma identificação a partir da constatação da criação, na cidade de São Paulo, de uma *Comissão Orientadora do Plano da Cidade*, oficializada pelo Decreto-Lei 431 de 7 de junho de 1947; o mesmo decreto que criou em São Paulo o Departamento de Urbanismo.

Segundo Sarah Feldman,

“a COMISSÃO ORIENTADORA DO PLANO DA CIDADE, incumbida de apreciar, quando solicitada pelo Executivo ou Legislativo Municipal, os projetos relativos aos Plano da Cidade e os problemas relacionados com os serviços de utilidade pública, podendo, também, apresentar sugestões para a realização de problemas de urbanismo” (Feldman, 2005: .44).

Convém salientar que a *Comissão do Plano da Cidade* como órgão conselheiro do prefeito Filadelfo de Barros Azevedo foi implementada em 1945, portanto, dois anos antes da *Comissão Orientadora do Plano da Cidade* em São Paulo. Assim, foi criada no Rio de Janeiro no contexto daqueles diálogos entre os engenheiros municipais, portanto, até como referência de organização administrativa pública para o processo de estruturação do setor de urbanismo paulistano. Entretanto, uma referência que não produz uma resposta substancial sobre ser o órgão conselheiro uma continuidade,

da sub-comissão de colaboração que integrou a Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro durante o Estado Novo.

Por outro lado é necessário empreender outra indagação, a partir da suposição hipotética de aceitação do órgão conselheiro criado por Filadelfo de Barros Azevedo, como continuidade daquela sub-comissão de colaboração da Comissão do Plano criada no Estado Novo, para refletir sobre o lugar institucional do Departamento de Urbanismo e sua responsabilidade pelo plano da cidade.

Eis a indagação: é possível determinar que o Departamento de Urbanismo, criado em 1945 na gestão do Prefeito Filadelfo de Barros Azevedo, é oriundo da outra sub-comissão, a de elaboração, por ser ela o órgão executivo dentro do setor de urbanismo deste os tempos do Estado Novo? - por esta lógica, a Comissão do Plano da Cidade de 1945 seria a antiga sub-comissão de colaboração, e o Departamento de Urbanismo seria a antiga sub-comissão de elaboração.

A resposta deve passar pela interpretação de dois – dentre outros possíveis - enunciados distintos no tempo e no lugar de *origem*, por permitirem conclusões associadas e individualizadas. O primeiro enunciado está no lugar político-jurídico que define a criação do Departamento de Urbanismo, ou seja, o Decreto N. 8034 de 6 de dezembro de 1945, pela determinação do seu Artigo 1º:

“(...) a Comissão do Plano da Cidade, criada pelo Decreto N. 6092, de 8 de novembro de 1937, fica transformada em Departamento de Urbanismo, subordinado à Secretaria-Geral de Viação, da Prefeitura do Distrito Federal”

Uma interpretação objetiva deste Artigo deve partir da constatação de que não existe distinção entre aquelas duas sub-comissões integrantes da Comissão do Plano da Cidade criada em 1937, ou seja, a Comissão – com suas duas sub-comissões - e toda sua estrutura funcional foi transformada em Departamento de Urbanismo pelo Decreto N. 8034. A lógica interna a esta interpretação permite duas conclusões. Pela primeira, a Comissão do Plano da Cidade como órgão conselheiro criada pelo prefeito Filadelfo de Barros Azevedo não teve sua origem política-jurídica naquela sub-comissão de colaboração da Comissão do Plano de 1937. Ela não se caracterizou como continuação reformada de uma estrutura funcional do setor de urbanismo implementado em 1937.

Complementa esta conclusão, a identificação do lugar institucional de inserção da Comissão do Plano da Cidade criada pelo Prefeito Filadelfo de Barros Azevedo, qual seja, o seu próprio Gabinete e não o Departamento de Urbanismo, subordinado que estava à Secretaria Geral de Viação da Prefeitura. A Comissão do Plano que foi locada no Gabinete do Prefeito não é a antiga sub-comissão colaboração, pois, esta foi, juntamente com a sub-comissão de elaboração, transformada em Departamento de Urbanismo. Condição que produz a segunda conclusão: o Departamento de Urbanismo não é só oriundo da sub-comissão de elaboração, porque ele é oriundo de toda a Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro criada em 1937, portanto, oriundo também da sub-comissão de colaboração; certamente que são respostas estruturadas na interpretação jurídico-estrutural da administração municipal do Distrito Federal.

O outro enunciado está em um argumento do próprio José de Oliveira Reis, portanto, proveniente de um lugar profissional intimamente relacionado à mudança hierárquica administrativa do setor de urbanismo no Rio de Janeiro, ainda que seja uma versão pessoal sobre a provável extinção da Comissão do Plano da Cidade criada em 1937, e a criação do Departamento de Urbanismo em 1945. Essa versão, ele apresenta no depoimento oral ao Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, portanto, distante jurídico-temporalmente do lugar institucional de discussão sobre urbanismo no Rio de Janeiro. Segundo o José de Oliveira Reis,

A Comissão era composta de duas partes: uma Comissão de Colaboração do Plano da Cidade e outra a Comissão de Elaboração do Plano da Cidade. A Comissão de Colaboração era de pessoas estranhas à Prefeitura, era de figuras eminentes e que podiam dar sua orientação, a sua contribuição para o Plano da Cidade. E a outra, de Elaboração, era realmente a que fazia os planos para serem executados e eu fui chamado então para chefiar essa Comissão de Elaboração. Mais tarde, como a outra, a Comissão de Colaboração foi se extinguindo naturalmente – não foi extinto por um decreto, mas extingui-se naturalmente, por falta de colaboração, vamos dizer assim – ficou só a de Elaboração, que foi mais tarde transformada em Serviço Técnico do Plano da Cidade. Mais tarde esse Serviço Técnico do Plano da Cidade, na administração do prefeito Filadelfo de Azevedo, foi transformado em Departamento de Urbanismo”

O argumento de José de Oliveira Reis produz a anulação da antiga sub-comissão de colaboração no processo de reestruturação administrativa pós-1945, pois “a Comissão de Colaboração foi se extinguindo naturalmente – não foi extinto

por um decreto, mas extingui-se naturalmente". Ela está destituída do processo de criação do Departamento de Urbanismo em 1945 e da Comissão do Plano da Cidade como órgão conselheiro e orientador sobre os planos e problemas de urbanismo.

Adotando o pressuposto daquela Comissão Conselheira do Plano da Cidade como um novo órgão criado em 1945, conformou-se no Rio de Janeiro, assim como em São Paulo em 1947, a existência de dois órgãos interligados para discutir os problemas urbanos de modo geral. Em São Paulo, segundo Sarah Feldman, o Departamento de Urbanismo e a Comissão Orientadora do Plano (Feldman, 2005: 45); no Rio de Janeiro, segundo análise de José de Oliveira Reis, o Departamento de Urbanismo e a Comissão Conselheira do Plano da Cidade. E, no caso específico do Rio de Janeiro, a relação entre o órgão elaborador e o órgão orientador-conselheiro foi decisivamente reforçada durante a administração municipal imediatamente posterior à de Filadelfo de Barros Azevedo, a do engenheiro Hildebrando de Góes (1946-1947). Possivelmente sua relação profissional com os problemas urbanos, especialmente de saneamento, advinda do cargo de Diretor Nacional de Saneamento durante o Estado Novo, proporcionaram entendimento particular da gestão municipal, particularmente o entendimento sobre a necessidade de equacionar e aplicar recursos financeiros nos planos urbanísticos.

Foi em sua administração – entre 31 de janeiro de 1946 e 13 de junho de 1947 – que se criou uma terceira instância administrativa municipal diretamente relacionada ao Departamento de Urbanismo e aos os planos e projetos do Departamento: a *Superintendência do Financiamento Urbanístico*. Uma instância administrativa que certamente conformou e amarrou um importe trinômio no processo do planejamento no Rio de Janeiro: concepção-orientação-financiamento. Segundo José de Oliveira Reis a finalidade da Superintendência era,

"estudar e preparar os meios de financiar a execução das obras urbanísticas da Cidade do Rio de Janeiro. Ficariam a cargo desse órgão as desapropriações e o cálculo dos valores dos lotes urbanizados conseqüentes dos projetos de urbanização elaborados pelo Departamento de Urbanismo" (Reis, 1977: 123).

E não só a importância da criação da Superintendência, mas, sua inserção na estrutura administrativa, ao mesmo tempo em que amarra aquele trinômio do processo do planejamento, proporciona exclusividade de trabalho ao Departamento

de Urbanismo no âmbito da concepção, da pesquisa e da elaboração. Subordinada à Secretaria-Geral de Finanças, e ainda segundo Oliveira Reis, “*ligada, obviamente à Secretaria de Viação*” (Reis, 1977: 124), a Superintendência do Financiamento Urbanístico certamente proporcionou a articulação entre instâncias administrativas da municipalidade do Rio de Janeiro na elaboração dos planos, projetos e execução de obras. Incorreto, entretanto, negligenciar a existência anterior de um sistema de financiamento na própria cidade do Rio de Janeiro, como a já referida “*Caixa para Financiamento da Execução do Plano de Transformação e Extensão da Cidade*”, regida pelo Decreto N.5934 de 1937.

Importante constatar que as discussões sobre a importância do financiamento dos planos urbanísticos ganhavam amplitude ao serem publicadas nas revistas especializadas, como no artigo “Plano de Remodelação e Extensão da Cidade do Recife”, do engenheiro José Estelita, na Revista da Directoria de Engenharia em setembro de 1934. José Estelita elucida o que ele denominou, com referência na escola de urbanismo de São Paulo, de doutrina imprescindível para a solução dos problemas urbanísticos, qual seja, “*financiar antes de urbanizar*”.

Pressuposto claro na década de 1930, o financiamento urbanístico também orientou parte dos debates do I^o Congresso Brasileiro de Urbanismo organizado pelo Centro Carioca, na cidade do Rio de Janeiro, entre os dias 20 e 27 de janeiro de 1941.² Tal problemática surge entre os programas temáticos da Terceira Comissão de Estudos do Congresso, denominada de APLICAÇÃO E EXECUÇÃO: Plano Regulador e Regional – Financiamento das obras de urbanização.

Presidida pelo engenheiro J. O. de Sabóia Ribeiro e composta pelos engenheiros Jorge Schnoor, Luiz Castro Dodsworth Martins, Albino dos Santos e pelos arquitetos Paulo Camargo de Almeida e Déa Torres Paranhos, tal Comissão abordou ainda outras temáticas relacionadas à questão financeira dos trabalhos inerentes aos setores de urbanismo. Entre elas podemos mencionar algumas: a confecção de planos reguladores e os procedimentos para sua execução de acordo com os sistemas mais convenientes - formação de um fundo especial para as

² As informações sobre o I Congresso Brasileiro de Urbanismo constam de uma cópia xerox de documento original pertencente ao Professor Flávio Villaça e está datado de fevereiro de 1978. O documento foi cedido para reprodução pela Professora Cristina Leme da FAU-USP, a partir de uma cópia xerox integrante de documentos de leitura de sua disciplina no curso de Pós-Graduação da FAU-USP.

desapropriações da nova lei brasileira de desapropriação –, e a organização de assistência social dentro do plano urbanístico da cidade.

No conjunto das Comissões de Estudos *do I Congresso Brasileiro de Urbanismo*, a questão do financiamento urbanístico integrou uma variada gama de temáticas orientadas pela premissa básica da necessidade de realização dos planos diretores municipais. Foram debatidos e aprovados naquele congresso os estudos sobre a História do Urbanismo e das Cidades, a Legislação Urbanística e Administração Municipal no Brasil, a Execução dos Planos Urbanísticos que tratou especificamente do financiamento, a problemática da Habitação Urbana e Rural, o Saneamento Urbano e Áreas Verdes nas cidades, os Sistema de Circulação e Tráfego. Não faltaram aos debates nem mesmo a questão do Turismo e as Cidades, ou ainda, da própria prática da Exposição do Urbanismo, como foi a Comissão de Estudos presidida pelo engenheiro José de Oliveira Reis, focada nos temas dos Planos reguladores e regionais, em detalhes construtivos, projetos de melhoramentos urbanos, estatísticas, gráficos, maquetes, fotografias.

À frente do Congresso, como organizadores e membros do Comitê Executivo, estavam profissionais cuja atuação nas municipalidades, ou mesmo em entidades como Centro Carioca, foram fundamentais para a inflexão dos debates urbanísticos ao longo da década de 1940. Francisco Baptista de Oliveira como presidente do Congresso, Carmen Portinho e Mario de Sousa Martins como vices-presidente, Nestor E. de Figueiredo, J. O de Saboia Ribeiro, José de Oliveira Reis, F. Saturnino de Brito Filho, Arthur Alberto de Werneck, entre outros que atuaram na organização, estavam num movimento coletivo, não necessariamente uniforme e homogêneo de idéias.

Estes e outros profissionais estavam também fundamentalmente imbuídos de pressupostos que foram construídos anteriormente por profissionais como Luiz de Anhaia Mello, Francisco Prestes Maia, Armando Augusto de Godoy, Alfred Agache, Henrique de Novaes, Saturnino de Brito, Victor da Silva Freire. Um movimento que claramente prescindiu da adesão ou incorporação acrítica de propostas importadas de lugares institucionais e profissionais geralmente localizados em outros contextos nacionais. São referências que, todavia, precisam ser compreendidas como elementos estruturadores de um diálogo internacional ao qual os engenheiros

brasileiros também estavam integrados, que não se processa num único sentido, geralmente definido nos estudos acadêmicos como de importação e tradução dessas referências.

Sobretudo Anhaia Mello e Armando de Godoy desenvolveram intensa atividade intelectual entre as décadas de 1920 e 1940, tanto na produção de estudos e análises como na própria administração municipal, ou ainda, em entidades de ensino, como foi o caso de Anhaia Mello na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP. Foram engenheiros que tiveram papel decisivo na continuidade do processo de construção e institucionalização dos setores de urbanismo nas municipalidades – setores denominados aqui de lugares institucionais -, e na formação de lugares profissionais especializados no campo disciplinar do urbanismo – muitos dos engenheiros foram professores nas Faculdades de Arquitetura e Urbanismo no Brasil.

Impossível, nesse sentido, não considerar o *1º Congresso Brasileiro de Urbanismo* como evento ímpar na aglutinação dos profissionais brasileiros interessados nas discussões sobre a questão urbanística, em que muitos deles atuaram como autores de estudos apresentados nas várias Comissões, ou participaram ativamente das mesmas como secretários dos respectivos presidentes. Nomes como Atílio Corrêa Lima, Paulo Barreto, Jorge Schnoor, Paulo Camargo de Almeida, Déa Paranhos, Afonso Eduardo Reidy, Rafael Galvão, Hermínio de Andrade e Silva, Oscar Niemeyer Filho, Valdemar Paranhos de Mendonça, proporcionaram uma abrangência nacional ao congresso, atuando, portanto, como irradiadores de idéias que se processaram durante a realização do congresso.

Idéias presentes, por exemplo, no artigo *“Da Criação do Departamento Nacional de Urbanismo”* de autoria do vice-presidente do Congresso, engenheiro Mario de Souza Martins, apresentado na Segunda Comissão de Estudo, “Legislação, Administração e Organização”. Em seu estudo, está claramente apresentado quão importante é a questão do urbanismo para as municipalidades, na organização e estabelecimento de diretrizes de crescimento através da realização do Plano Urbano e de sua vinculação a Comissão Permanente do Plano da Cidade. Não se restringe, no entanto, à escala municipal, apontando a necessidade de elaboração de Planos

Regionais como orientadores do desenvolvimento de cidades cujos interesses representem uma unidade, ou ainda, de um Plano Nacional, que

*“cogita do estabelecimento de uma rede de comunicações compreendendo linhas de penetração ligando as diversas regiões (...) linhas ferroviárias destinadas ao transporte de cargas pesadas a distâncias; linhas rodoviárias que se destinam ao transporte de cargas pesadas a distâncias menores; linhas de transporte fluvial e marítimo, também destinadas ao transporte de grandes cargas a grandes distâncias, e finalmente, linhas de transporte aéreo destinadas à condução de pequenas cargas e grandes distâncias e com grande rapidez”.*³

Eminentemente um Plano Nacional de Integração entre regiões e seus Planos Regionais, e as municipalidades e seus Planos Urbanos, mediante articulação de um sistema integrado de transportes terrestres, aquáticos e aéreos, que segundo Souza Martins, *“requer a assistência de um corpo de técnicos especializados e a realização de minuciosas pesquisas preliminares”*, bem como *“de um órgão central, autônomo, que será o Departamento de Urbanismo”*.

Pela proposta de criação do Departamento presente no texto do engenheiro Mario de Souza Martins, teria tal órgão as seguintes finalidades:

- “a – Promover a divulgação dos princípios do urbanismo em todo o país;*
- b – Preparar um corpo técnico especializado em Urbanismo;*
- c – Promover junto ao Departamento de Municipalidades ou aos Governos de todos os Estados, a criação de Comissões dos Planos das Cidades, compostas de técnicos especializados;*
- d – Incentivar as Comissões dos Planos das Cidades a organizarem Planos Regionais de desenvolvimento e Planos Diretores para todas as cidades com população superior a 10.000 habitantes;*
- e – Prestar colaboração direta e auxílio técnico na elaboração desses planos sempre que se fizer necessário, auxiliando as Comissões dos Planos;*
- f – Organizar um Plano Nacional Diretor, coordenando e abrangendo todos os Planos Regionais que forem elaborados”.*

Seria inoportuno ou restritivo entender que reflexões como essa, pela proposição de estrutura administrativa de urbanismo, no caso em âmbito nacional, restringiram-se aos anais dos congressos ou às páginas das revistas especializadas? É possível, numa análise restritiva, argumentar que uma instância institucional que

³ O artigo “Da Criação do Departamento Nacional de Urbanismo” foi publicado na Revista Municipal de Engenharia, março de 1941: 128-131.

foi implementada apenas na década de 1960, pela criação do Serviço Federal de Habitação e Urbanismo, o SERFHAU, não está associada ao longo movimento de institucionalização de setores públicos de urbanismo no Brasil.

O sentido restritivo da reflexão incorreria ainda na desconsideração da importância de eventos como o citado Congresso Brasileiro de Urbanismo, ou ainda, o *II Congresso Brasileiro de Engenharia e Indústria*, de 1946, pelas considerações da sua *Comissão de Planejamento Urbano*, que foi presidida pelo engenheiro José de Oliveira Reis; eventos caracterizados como movimentos de construção intelectual das instâncias administrativas de urbanismo no Brasil.⁴ E não só das instâncias administrativas onde os profissionais atuaram, mas do próprio urbanismo brasileiro, que inadvertidamente ainda é constantemente considerado como resultante da *importação* dos pressupostos, idéias e realizações européias e norte-americanas.

Não deveriam existir receios nos estudos sobre o urbanismo brasileiro para se argumentar que, por exemplo, a criação dos Departamentos de Urbanismo no Rio de Janeiro em 1945 ou São Paulo em 1947 são instâncias construídas a partir – mas não só - das premissas propostas no projeto de Criação do Departamento Nacional de Urbanismo durante I Congresso Brasileiro de Urbanismo, especialmente aquela que menciona a promoção no âmbito dos Governos Estaduais ou Municipais, pela criação das Comissões dos Planos das Cidades.

É impróprio, portanto, considerar o Congresso Brasileiro de Urbanismo um movimento isolado e restrito à década de 1940. Ele deve ser entendido como fator integrante daquele longo movimento profissional que no decorrer da segunda metade do século XIX, e nos primeiros trinta anos do século XX, produziram conhecimento sobre as cidades brasileiras e considerações sobre a prática urbanística. Ação necessariamente também construída em outras territorialidades profissionais, cujas particularidades nacionais não significaram a produção de uma origem do saber, e *a posteriori* sua importação, mas, um conjunto de eventos no

⁴ Integraram também o Grupo de estudo da 6ª Comissão – Planejamento Urbano - do II Congresso Brasileiro de Engenharia e Indústria, os seguintes profissionais: eng. Icarai da Silveira, eng. Alberto Pires Amarante, eng. Geraldo Ferreira Sampaio, eng. Edgard Pereira Braga, eng. Elza Pinho Osborne, eng. Marcelo Teixeira Brandão, eng. Hercília F. Ferreira, eng. José Franco Henriques, Cel. Ignácio C. Azambuja, Major Edmundo Wagner, eng. Emidio Moraes Vieira, eng. Oscar Viana da Silva, eng. Moacir Leão, eng. Artur Weneck, eng. Lincoln Continentino, eng. Ulisses de Alcântara, eng. Abelardo Coimbra Bueno, eng. Ernani Rodrigues Pereira, eng. Francisco Baptista de Oliveira, eng. Hermínio de Andrade Silva, eng. Alberto Pires Amarante, eng. José Silveira, eng. Mario Martins, eng. Artur Eugenio Jermann.

processo de desenvolvimento do saber urbanístico, que não é linear, não é restrito a uma nacionalidade.

Nesse conjunto e durante a década de 1940, importantes eventos proporcionaram a incorporação definitiva do urbanismo na organização e ação das administrações municipais brasileiras. Se o *I Congresso Brasileiro de Urbanismo*, logo no início da década de 1940, abre incisivamente o movimento por essa incorporação, outros fatos também importantes não são menores no processo brasileiro. Já nos referimos à conformação dos Departamentos Municipais de Urbanismo juridicamente instituídos em São Paulo e Rio de Janeiro. Mas, particularmente um acontecimento político associado à queda de Getúlio Vargas deve ser incorporado e analisado mais detidamente pelos estudos acadêmicos: a consolidação democrática proporcionada pela Constituição promulgada no dia 18 de setembro de 1946.

O final do sistema fortemente centralizado mantido pelo governo do Presidente Getúlio Vargas, proporcionou aos municípios brasileiros uma autonomia gerencial e decisória, especialmente relacionada aos seus usos orçamentários, que o Estado Novo praticamente impossibilitava. Foi no contexto dessa autonomia democrática que o Movimento Municipalista se consubstanciou como evento articulador do pensamento sobre o município, e em particular, no caso dos engenheiros e arquitetos brasileiros, sobre a profícua e necessária relação entre o município e o urbanismo.⁵ No caso do engenheiro José de Oliveira Reis, uma possível relação e aproximação impregnada dos sinais centralizadores que caracterizaram o longo período de trabalho como chefe da Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro durante o Estado Novo. Todavia não necessariamente uma centralização das ações na própria estrutura da Comissão do Plano da Cidade entre

⁵ Uma relação claramente elucidada pelo engenheiro José de Oliveira Reis, na palestra proferida na cidade de Ribeirão Preto no ano 1955, quando discorreu sobre “O Urbanismo e sua Influência no Município”. Nessa palestra, escrita e apresentada dez anos após a elaboração – datada de 1945 - do que ele mesmo denominou de “Observações e Notas Explicativas do Esquema do Plano Diretor de Ribeirão Preto”, os pressupostos do municipalismo e, da concepção-realização do planejamento urbano municipal, denotam a transformação e maturação sobre seu pensamento urbanístico. O texto referencia importante aproximação e filiação do engenheiro ao Movimento Municipalista, que desde o I Congresso Nacional dos Municípios Brasileiros, realizado em Petrópolis no ano de 1950, movimentou profissionais de diversas áreas na construção intelectual municipalista.

José de Oliveira Reis, o chefe, e Edison Passos, Secretário de Viação, Trabalho e Obras Públicas.

José de Oliveira Reis não fornece nenhum vestígio sobre a existência ou não da centralização política na atuação da Comissão do Plano, ou sobre interferências da administração municipal e federal, respectivamente, Henrique Dodsworth ou Getúlio Vargas, nos trabalhos urbanísticos. Não surgem rastros minimamente elucidativos dessa condição do Estado Novo, assim como, se o próprio (José de Oliveira Reis) partilhou ou não, se incorporou ou não a centralização política e a partir dela produziu uma centralização decisória na prática urbanística no Rio de Janeiro.

Todo o conjunto documental integrante do acervo pessoal organizado pelo engenheiro sobre a Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro – que não é tão considerável do ponto de vista quantitativo -, está demasiadamente centrado em informações gerenciais e organizacionais, dificultando uma reflexão sobre os movimentos internos, as possíveis disputas profissionais entre seus membros. O que existe - e é passível de indagação -, não está vinculado aos documentos pessoais do engenheiro. São os artigos escritos pelos outros engenheiros membros da Comissão do Plano da Cidade, até mesmo pelo próprio Secretário Edison Passos ou ainda pelo Prefeito Henrique Dodsworth, sobre os projetos e obras, reforçando inclusive que é justamente no diálogo entre os profissionais envolvidos, na complementaridade entre a documentação pessoal de José de Oliveira Reis e estes artigos que se constituiu todo o processo de construção de lugares institucionais específicos: a Comissão do Plano da Cidade até 1945 e posteriormente o Departamento de Urbanismo.

Se focarmos nos ditames da centralização nas instâncias administrativas, e mecanismos de atuação do engenheiro José de Oliveira Reis para conduzir os projetos urbanísticos entre 1937 e 1945 – justamente o período de atuação da Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro -, como se processou seu descolamento no contexto democrático, autonomista e municipalista pós-1946? Do ponto de vista institucional, o que produziu sua atuação como primeiro diretor do Departamento de Urbanismo do Rio de Janeiro, após esses anos na chefia de um órgão vinculado ao centralismo estatal? Seria, por exemplo, uma certa dimensão de

continuidade que marcou o período pós-1945/1946, como foi com o prefeito Hildebrando de Góes entre janeiro de 1946 e junho de 1947, que durante vários anos do governo Getúlio Vargas foi diretor do Departamento Nacional de Saneamento? Em quais circunstâncias estariam as respostas para esse deslocamento, sobretudo durante a década de 1950, quando José de Oliveira Reis já integrava os quadros da Associação Brasileira dos Municípios, participando inclusive do *I Congresso Nacional de Municípios Brasileiros em Petrópolis*, realizado no ano de 1950?

Indagamos a documentação de José de Oliveira Reis de diversas formas e, em nenhum momento o engenheiro esclareceu, forneceu indícios ou justificativas para o deslocamento – talvez melhor seria “ampliação” e “incorporação” de novos conceitos – do (no) seu pensamento urbanístico durante sua trajetória profissional após 1945 e ao longo de toda a década de 1950.

Em momentos de *encantamento radical* pela construção da sua trajetória profissional, José de Oliveira Reis preferiu o silêncio, não se pronunciando sobre as indagações necessárias à compreensão da sua inserção no municipalismo brasileiro, ou mais genericamente, no contexto político democrático em que ocorreram os debates urbanísticos a partir de 1945. Impossível saber se por esquecimento, consciente e interessado, ou embebido de receios de algum julgamento negativo, até mesmo de um autojulgamento, quando, a partir de 1965, retomou os vários anos da administração municipal carioca em que esteve atuante para refletir sobre elas; talvez refletir, nas entrelinhas, sobre si próprio; um projeto autobiográfico nunca enunciado publicamente?

Um subterfúgio para permitir somente a si próprio reconhecer críticas da sua vida profissional, como exemplo, das suas prováveis ausências – ou apagamento destes vestígios de seu arquivo - no debate político que certamente marcaram a passagem da Comissão do Plano da Cidade para o Departamento de Urbanismo do Rio de Janeiro? Ou seria possível supor que em pleno ano de 1945, tal passagem seria apenas uma problemática administrativa, de um Decreto que finaliza algo para criar outra instância nova?

Em meio a estas indagações, é preciso iluminar um ponto tão pouco esclarecido quanto a criação do Departamento de Urbanismo: a permanência de

José de Oliveira Reis no lugar institucional responsável pelo urbanismo no Rio de Janeiro e na mesma condição hierárquica profissional entre a Comissão do Plano da Cidade e este Departamento. Um evento que foi tão pouco esclarecido pelos documentos sobre seus movimentos anteriores - qual seja, o seu movimento na administração municipal até ocupar o cargo de engenheiro chefe da Comissão -, quanto é a sua permanência no cargo mais importante do Departamento com o final da administração Henrique Dodsworth.

Seria o caso de relacionar a sua permanência à sua posição política na hierarquia do lugar profissional, como indício da mudança implementada no setor de urbanismo do Rio de Janeiro? Assumir essa hipótese e resposta pode até parecer plausível; porém, incorre no perigo afirmativo da centralização decisória sobre um processo fundamentalmente coletivo e político – não desconsiderando a importância da variável pessoal-técnica nesse mesmo processo -, superestimando em demasia a relação do indivíduo em detrimento do contexto.

O indivíduo José de Oliveira Reis não é isoladamente a categoria que define as importantes mudanças na estrutura administrativa do setor de urbanismo, com o fim do Estado Novo. O processo todo ultrapassa a sua individualidade, por mais forte que ela seja essa no âmbito do lugar institucional Departamento de Urbanismo. Podemos definir algumas hipóteses-estratégias que permitam compreender sua “longevidade” institucional. de narração que permita um iluminar mais abrangente possível.

Uma primeira estaria delimitada pelo próprio contexto das mudanças ocorridas entre a Comissão do Plano da Cidade e o Departamento de Urbanismo, e nelas o engenheiro e urbanista José de Oliveira Reis não é o eixo articulador, mas, como outros profissionais que atuavam no setor de urbanismo, uma parte de todo de um processo que engloba cada um dos envolvidos: Poder Executivo, Secretaria de Viação e Obras e os profissionais da municipalidade. Esse processo está definido com o final do governo centralizador do Estado Novo, nas suas três instâncias políticas, quais sejam, União, Estados e Municípios, e na construção de uma ordem democrática e de autonomia política entre as mesmas três instâncias institucionais que perfazem a Nação.

Uma segunda hipótese passa necessariamente pelo reconhecimento de um *deslocamento* do pensamento urbanístico de José de Oliveira Reis, que, no entanto, não pode significar sobreposições e apagamento de conceitos e pressupostos teóricos sobre a intervenção na cidade, mas sim, de construção de um conhecimento sobre as cidades. Esse *descolamento* do seu pensamento urbanístico representou uma ampliação na forma de pensar os problemas urbanos, a partir das formulações sobre as relações dos municípios em toda a sua dimensão territorial – não mais restrito apenas à área urbana, mas no conjunto definido pela área rural e a área urbana – com o saber especializado que o define como objeto de estudo, análise e intervenção: o urbanismo.

Por fim, se não existem respostas precisas indagamos o contexto profissional e todos os seus deslocamentos, para nele tentar encontrar vestígios que José de Oliveira Reis não pode elidir, e assim encontramos um discurso que passou a ser focado nos pressupostos do planejamento urbano e regional. Não uma simples mudança do vocabulário erudito marcadamente processada na década de 1940, mas a compreensão por parte dos profissionais da ampliação da esfera de atuação, em relação à intervenção determinada e pontual que predominou até a década de 1930. Uma mudança marcada também pelo reconhecimento definitivo do planejamento como função de governo para pensar a municipalidade na indissolúvel interação entre área urbana e rural, e entre municipalidades, ou seja, a região.

Não ocorreram apagamentos no pensamento urbanístico de José de Oliveira Reis, e a questão viária jamais foi totalmente esquecida nas formulações do engenheiro. Ela passaria a ocupar um outro lugar, não central e irrestritamente caracterizada como Plano Urbano, mas incorporada como um elemento entre outros dos Planos Urbanos, tal qual o zoneamento, que perpassou a argumentação de praticamente todos os profissionais engenheiros e urbanistas; no caso brasileiro, como apontou Sarah Feldman, chegando até o momento em que o “*zoneamento ocupa* (ocupou, ocupa ainda?) *o lugar do plano*”.

2.2 - José de Oliveira Reis entre o Plano Diretor de Ribeirão Preto e a Influência do Urbanismo no Município.

Um evento marcante neste momento da trajetória profissional de José de Oliveira Reis – exatamente na transição entre a Comissão do Plano da Cidade e o Departamento de Urbanismo -, e intrinsecamente associado a seu processo de formação e atuação como urbanista, ocorreu em uma viagem à cidade de Ribeirão Preto no ano de 1945. O motivo central da viagem foi a proposta recebida para elaborar o Plano Diretor Municipal.

Viagem realizada vinte anos após sua mudança definitiva para o Rio de Janeiro para cursar engenharia na Escola Politécnica, durante sua estada em Ribeirão Preto, José de Oliveira Reis encontrou uma cidade distinta daquela que ele vivenciou a partir de 1903, ano do seu nascimento, conforme registro em cartório local:

“Por Jarbas Vieira de Souza, Escrivão de Paz e Official do Registro deste Districto de Ribeirão Preto, Certifica que aos 28 dias de setembro de 1903, na cidade de Ribeirão Preto compareceu Valeriano F. dos Reis, negociante e residente à Rua General Osório 147 para declarar no dia 25 de setembro de 1903 às quatro horas da manhã nasceu uma criança, de cor branca, sexo masculino, filho legítimo do declarante e donna Ursonila de Oliveira Reis, ele do Estado do Sergipe e ella do Estado do Rio de Janeiro”⁶.

A criança de cor branca e sexo masculino era José de Oliveira Reis, recém habitante natural de uma cidade que acabara de enfrentar problemas decorrentes da febre amarela, ou ainda, algum caso isolado de malária, como consta em Ata da Câmara Municipal de 1902:

“Officio do Sr. Delegado de Hygiene Municipal comunicando que tendo o Sr. Leal da Cunha tido em sua clínica um caso que suspeitou ser febre amarela e avisando-lhe, afim de evitar a propagação desta moléstia, diz que convocou algumas conferencias para as quaes convidou os Snrs. Floriano Leite Ribeiro, Macedo Bittencourt e Augusto Cesar que prestaram com dedicação firmando-se então o diagnóstico de typho malária e que o doente já estava em período de convalescencia”.⁷

⁶ Documento localizado no Arquivo da Escola Politécnica da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Integra a pasta com documentos pessoais e acadêmicos de José de Oliveira Reis.

⁷ Ata de Sessão da Câmara Municipal de Ribeirão, do dia 22 de Novembro de 1902

Foi nessa cidade do interior paulista, que se reestruturava após estes problemas sanitários decorrentes da moléstia do vômito negro ocorridos no início do século XX, e a continuidade dos melhoramentos urbanos necessários à implementação da infra-estrutura da área urbana municipal ao longo das primeiras décadas do século XX, que a criança José de Oliveira Reis cresceu e se desenvolveu. Infância pouco registrada e pouco preservada em documentos que possibilitariam compreender o cotidiano entre seus estudos no Ginásio do Estado e as brincadeiras nas Praças XV de Novembro e Praça da Estação, sobretudo esta, acompanhando os trabalhos dos maquinistas e mecânicos dos trens da Cia. Mogiana de Estrada de Ferro; praças situadas em extremos opostos da importante e movimentada rua comercial, a Rua General Osório, endereço da residência de seus pais.

Desse período da vida daquele que se formaria engenheiro na capital federal em 1926, são também praticamente inexistentes os registros que poderiam estabelecer relações de parentesco, amizades e outras atividades. O próprio José de Oliveira Reis parece recusar responder perguntas sobre sua infância aos entrevistadores durante depoimento concedido ao Museu da Imagem e do Som do Rio de Janeiro no dia 14 de setembro de 1992.

Apenas breves, mas consideráveis explicações apresentadas no depoimento proporcionaram algum referencial ou relação de sua vida na juventude com sua vida profissional. A primeira consideração apresentada por José de Oliveira está vinculada aos momentos que passava entre as maquinarias da Cia. Mogiana de Estrada de Ferro. José de Oliveira Reis apresenta concomitantemente, esse fato como determinante da sua escolha profissional pela engenharia.

Poderia ter continuado as atividades empresárias e comerciais de seus familiares na cidade de Ribeirão Preto. No entanto, sua escolha recaiu sobre a cidade do Rio de Janeiro, cidade natal de sua mãe - que ele visitara algumas vezes ainda na juventude -, para iniciar sua formação profissional na Escola Politécnica. Uma escolha talvez vinculada aos laços familiares, na própria procedência materna da capital federal, como resposta à escolha do Rio de Janeiro e não de São Paulo, muito mais próxima de Ribeirão Preto, e àquela época com conexão ferroviária direta entre ambas.

Certidão de aprovação no Gymnasio do Estado em Ribeirão Preto: "Cerifico que José de Oliveira Reis, natural de Ribeirão Preto (Es. São Paulo) com 15 annos de idade foi considerado approved em Portugez. Secretaria do Gymnasio em 15 de Fevereiro de 1919. Acervo do Arquivo da Escola Politécnica da Universidade Federal do Rio de Janeiro.



A fotografia foi sua segunda referência da juventude acompanhando-o profissionalmente durante pesquisas, viagens, levantamentos e catalogação de obras e cidades em várias partes do mundo. Em sua residência na cidade de Ribeirão Preto José de Oliveira Reis tinha um pequeno e rudimentar laboratório para

revelação de fotografias. Provavelmente um interesse decorrente de eventual relação com os profissionais que, naquela época, estavam em plena e ativa produção em Ribeirão Preto, como o fotógrafo João Passig, registrando imagens urbanas e pessoas. O resultado desse importante interesse pelo registro que produziu ao longo dos anos, especialmente sobre a cidade do Rio de Janeiro, também integra o acervo doado por José de Oliveira Reis ao Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.

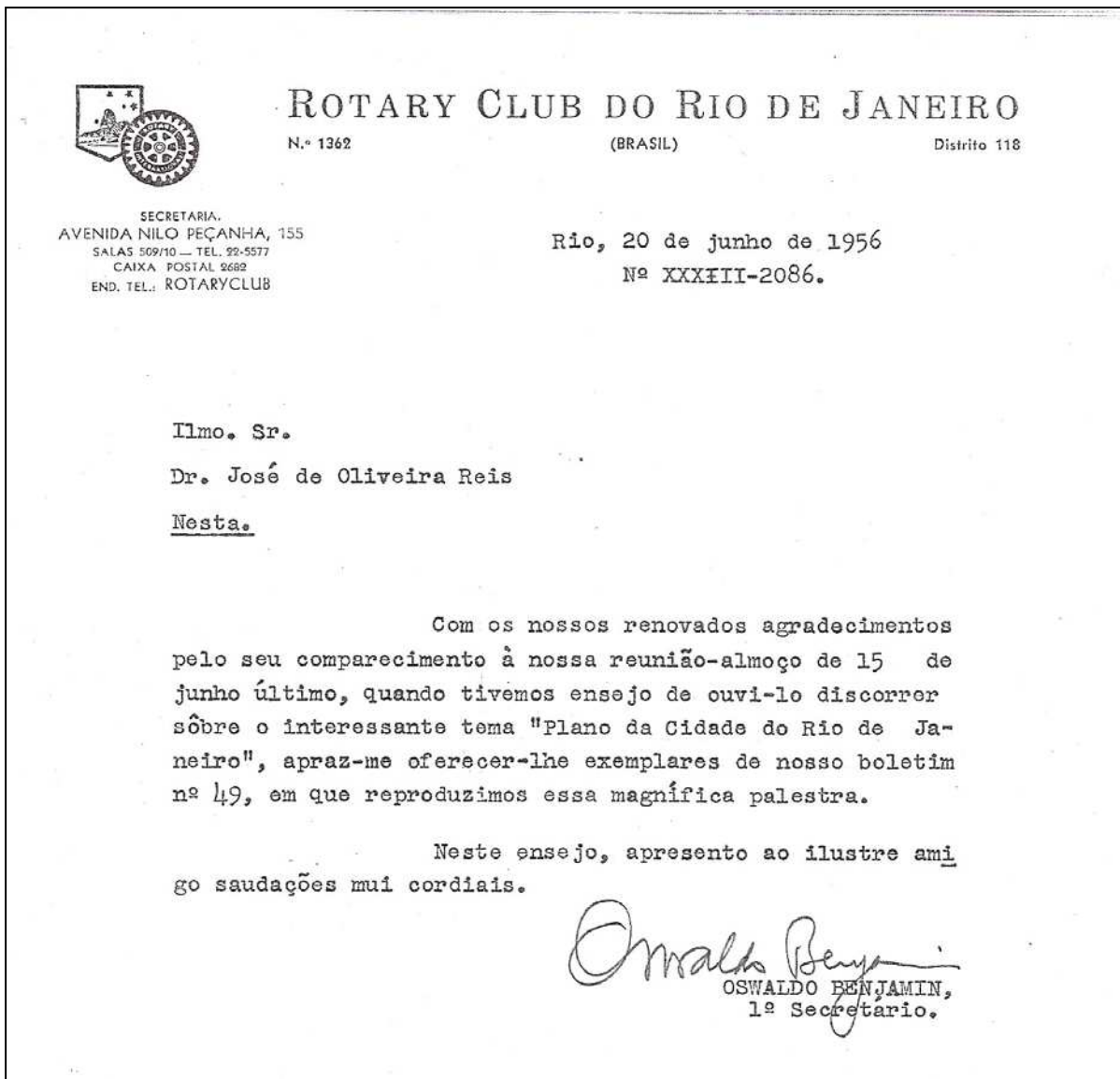
Esses são, portanto, os únicos referências sobre a vida de José de Oliveira Reis na cidade de Ribeirão Preto. Certamente outros e importantes acontecimentos perfizeram a sua vida no interior do Estado de São Paulo, mas, que - como algumas passagens da sua trajetória profissional, como a viagem que fez para os Estados Unidos em 1939 -, provavelmente se caracterizarão como lacunas perenes. Mas são lacunas cujos raros vestígios merecem um breve enunciado antes da retomada do estudo sobre Ribeirão Preto, à época em que José de Oliveira Reis foi convidado para realizar um trabalho profissional.

Esta viagem aos Estados Unidos não é a única lacuna da sua vida profissional. Um conjunto de restritos e dispersos vestígios apontam para outras viagens, outros trabalhos, outras filiações institucionais. Exemplos claros dessa condição são as duas viagens que fez para eventos relacionados ao urbanismo, em 1951 e 1958, respectivamente, para, o *2º Congresso da Federação Internacional de Habitação e Urbanismo*, realizado em Rabat, no Marrocos e organizado pela União Internacional de Arquitetos, e o *Congresso Nacional de Urbanismo* dos Estados Unidos da América do Norte; os únicos registros dessas viagens constam nos decretos da prefeitura do Rio de Janeiro, que autorizaram José de Oliveira Reis a se ausentar do país e de suas atividades profissionais.

Pela Portaria 442 da Prefeitura, publicada no Diário Oficial de 13 de junho de 1951, ele foi autorizado a afastar-se por 4 meses, a partir do dia 31 de agosto de 1951, para não só participar do Congresso como também realizar uma viagem pelas principais capitais européias. Nesta viagem deveria também estudar e avaliar os serviços de transporte coletivos das cidades visitadas. A viagem de 1958, para os Estados Unidos, foi autorizada pela Portaria nr. 257 do dia 02 de maio de 1958, constando autorização para participar do Congresso Nacional de Urbanismo como

representante da Prefeitura do Distrito Federal; a mesma condição institucional da viagem de 1939, também aos EUA.

Sobre trabalhos ou outras filiações institucionais aos quais também não existem maiores referências, encontramos substantivas respostas em um documento do Rotary Club do Rio de Janeiro.



Documento do acervo do engenheiro José de Oliveira Reis localizado no Arquivo Gral da Cidade do Rio de Janeiro. DM/ FJOR/ AGC-RJ.

Em seu Boletim Semanal de N° 546, datado de 15 de junho de 1956, José de Oliveira Reis é apresentado à platéia que comparecera ao almoço oferecido pelo Clube aos Rotarianos. Na apresentação o orador faz um breve relato da atividade profissional do engenheiro, que estava presente para proferir a palestra intitulada

“Plano da Cidade do Rio de Janeiro” – conforme documento de agradecimento expedido pelo Secretário Oswaldo Benjamin. O relato com breve currículo foi assim publicado no Boletim do Rotary Club:

“É membro do Conselho Diretor do Clube de Engenharia e da American Society of Planning Official. Faz parte da Comissão de Localização da Nova Capital do Brasil. Elaborou o “plano diretor” das cidades de Ribeirão Preto em São Paulo, e Bela Vista no Território do Rio Branco, e projetou a cidade residencial da Base Naval de Aratú. Fez parte da Comissão de Implantação da Engenharia de Tráfego na P.D.F. É livre docente da cadeira de Urbanismo e professor da de Administração Municipal na Faculdade de Arquitetura”.

Ressalta-se pelo relato do currículo, particularmente o Plano Diretor da referida cidade de Bela Vista no Território do Rio Branco, transformado no Estado de Roraima, cuja capital, Boa Vista, é uma cidade planejada - entretanto, segundo informações da administração da municipalidade, planejada por outro profissional -; também a menção de sua filiação na *American Society of Planning Official* e o plano da cidade residencial de Aratú – Marinha do Brasil, Salvador/BA – cujos desenhos do projeto não integram o acervo do engenheiro. Sobre este último consta apenas o memorial descritivo do projeto urbanístico que foi apresentado juntamente com outros documentos do COTEPLA LTDA (Consórcio Técnico de Planejamento), que José de Oliveira Reis fundou em 1952 –juntamente com outros profissionais - e foi superintendente; também dirigia a URBA LTDA, consorciada responsável pelo projeto urbanístico da Base Naval de Aratú. Convém salientar que no âmbito deste trabalho sobre a trajetória profissional do engenheiro José de Oliveira Reis, as lacunas referentes à sua vida juvenil foram menos prejudiciais, que estas sobre trabalhos que desenvolveu a partir de 1926.

Elas fundamentalmente poderiam proporcionar a ampliação da reflexão sobre a própria formação e atuação de José de Oliveira Reis como urbanista. Poderiam também, corroborar ainda mais com a interpretação que não restringe a atuação dele nas questões urbanísticas limitadas ao sistema viário. Sobretudo como acontece quando a reflexão sobre sua obra fica limitada à cidade do Rio de Janeiro e aos dois principais cargos que ocupou na capital federal, em especial o primeiro: Chefe da Comissão do Plano da Cidade e Diretor do Departamento de Urbanismo, ambos no Rio de Janeiro.



COMPANHIA BRASILEIRA DE ENGENHARIA
AV. CHURCHILL, 94-92
RIO DE JANEIRO

EDUARDO AGOSTINI
PRESIDENTE

RIO DE JANEIRO
SÃO PAULO - BAHIA
MINAS GERAIS
R.G. DO SUL

Rio de Janeiro, 2 de abril de 1953

Ilmo. Sr.
Eng^o José de Oliveira Reis
Superintendente do
Consórcio Técnico de Planejamento "Cotepla" Ltda.
N e s t a

Senhor Superintendente:

Ao assumir o cargo de presidente do Conselho de Administração do Consórcio Técnico de Planejamento "Cotepla" Ltda., não ignorava a responsabilidade que me iria caber na direção de um organismo de finalidades tão altamente classificadas e que reúne tantas entidades de relêvo no campo da engenharia nacional. A novel organização há de encontrar possibilidades de ação nos grandes trabalhos de natureza técnica cujo planejamento se costuma confiar em nosso país a companhias estrangeiras.

Passado este primeiro ano de vida da Cotepla em que as providências de organização interna se completaram, começam a aparecer reais possibilidades de bons serviços. Para não se perderem essas oportunidades impõe-se uma ação mais vigilante dos órgãos diretores de Cotepla. Impossibilitado, como me encontro, face às tarefas que já me cabem, de dedicar mais atenção aos trabalhos de nosso Consórcio, vejo-me forçado a solicitar minha substituição na Presidência.

Nenhum encargo mais atraente nem outra posição mais honrosa do que a decorrente da função de Presidente de Cotepla, à qual só renuncio pelas razões expostas.

Peço receber, e transmitir aos demais membros do Conselho, a reafirmação da estima e da admiração, muito cordial do

Carta elaborada pelo Presidente da Companhia Brasileira de Engenharia (CBE), Eduardo Agostini, mencionando desejo de renunciar ao cargo de Presidente da COTEPLA. O documento é enviado ao engenheiro José de Oliveira Reis, constando sua função de Superintendente do Consórcio Técnico de Planejamento. A CEB integrou as empresas consorciadas do COTEPLA e foi responsável pelos Setores Técnicos, Econômicos e Industriais.

Não significa, por outro lado, diminuir ou anular a intrínseca relação do engenheiro José de Oliveira Reis com um "urbanismo viário", e o que eventualmente tal relação poderia representar: uma redução, por parte do engenheiro, da compreensão sobre os pressupostos e categorias do urbanismo, limitando-o ao problema do sistema viário. Escapar a esse percurso e olhar

unilateral, assim como aos riscos simplificadores de uma análise que encerra o pensamento urbanístico do engenheiro José de Oliveira Reis a uma única problemática, perpassa pela compreensão sobre os deslocamentos profissionais e institucionais que ele processou.

Movimentos relacionais aos congressos que participou, aos cargos que ocupou, às pessoas que atuaram diretamente com ele ou como referência intelectual sobre determinado tema. Somente no conjunto dessas categorias e numa temporalidade pertinente à sua própria construção profissional, produtora e receptora de idéias, ambas indistintamente, será possível refletir sobre seus deslocamentos e perceber que não só suas problemáticas não são únicas, mas, que, as mudanças relacionadas aos temas que abordou transformaram-se, por exemplo, no período de produção e execução dos próprios trabalhos que desenvolveu.

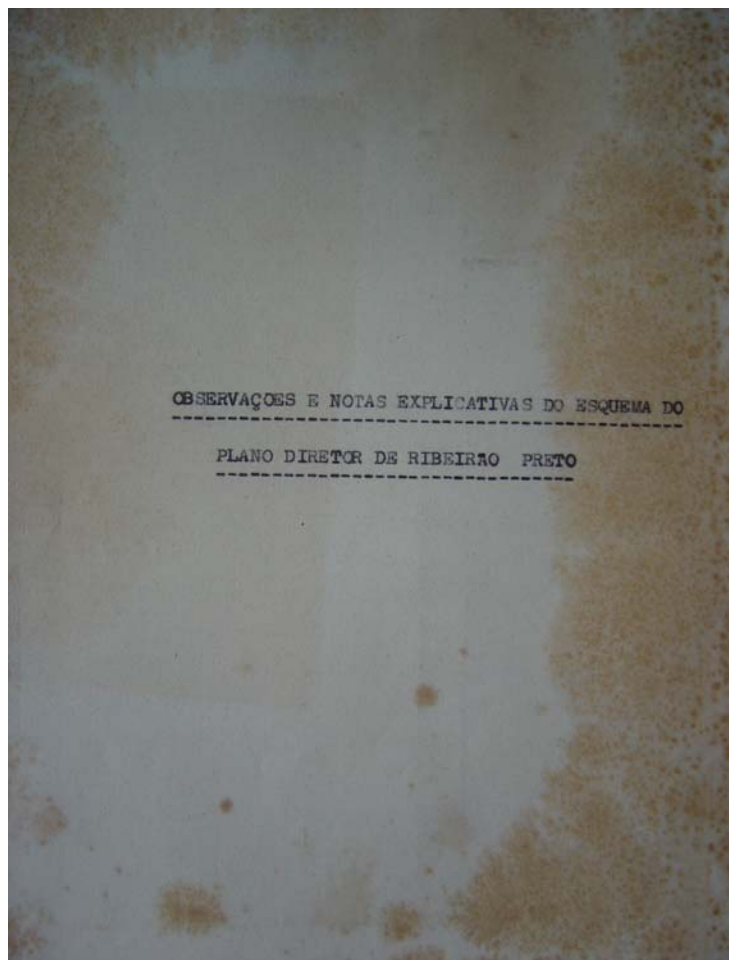
Foi o caso do trabalho realizado na cidade de Ribeirão Preto, caracterizado por dois eventos temporalmente distintos. O primeiro deles em 1945, quando contratado para elaborar o Plano Diretor da cidade, ou como ele mesmo denominou: *“Observações e Notas Explicativas do Esquema do Plano Diretor de Ribeirão Preto”*.

O segundo ocorreu no ano de 1955, após receber uma carta do Presidente da Câmara Municipal, Adalberto Teixeira de Andrade, datada do dia 05 de maio de 1955, que escreveu em nome da Comissão Especial do Plano Diretor da Cidade. Pela carta, José de Oliveira Reis foi convidado a atualizar e analisar as propostas por ele elaboradas em 1945, mas, que, segundo algumas críticas na imprensa ribeirãopretana, não foram implementadas.⁸ Entre as críticas, por exemplo, o artigo URBANISMO, escrito pelo colunista do jornal A CIDADE, Paulo Jarbas, afirmava que,

“desde 1945 vem êle emprestando o precioso auxílio dos seus conhecimentos para uma orientação racional do crescimento de Ribeirão Preto, mas, até agora, as administrações não estabeleceram não estabeleceram o “plano diretor” indispensável às condições de vida da

⁸ A mesma carta, ou melhor, o texto da carta foi também utilizado pelo Prefeito José Costa, que enviou uma em nome da Prefeitura, no dia 06 de maio de 1955. Uma primeira resposta do engenheiro José de Oliveira Reis foi apresentada numa carta escrita no dia 30 de maio de 1955. Ele justifica que a data apresentada pela Câmara para a viagem até Ribeirão Preto era inviável, pois, entre outras atribuições profissionais na cidade do Rio de Janeiro, teria que ministrar aulas no Curso de Urbanismo. Curso cuja admissão ocorreu após o *Concurso para Docente Livre da Cadeira de Urbanismo – Arquitetura Paisagista da Faculdade Nacional de Arquitetura da Universidade do Brasil*. Para o Concurso, José de Oliveira Reis escreveu a seguinte Tese: “Transportes Coletivos. Transporte Rápido – Metropolitano. Estudos do Rio e de S. Paulo”. Julho de 1950.

cidade (...) É mister, pois, que os futuros administradores de Ribeirão Preto, cuidando da grande responsabilidade que lhes vai competir, preparem seus “planos” para a elaboração do PLANO que a cidade reclama para seu desenvolvimento”.⁹



Frontispício dos documentos do Plano Diretor de Ribeirão Preto. Fundo José de Oliveira Reis – Arquivo Público e Histórico de Ribeirão Preto.

E não só a imprensa elaborou críticas às administrações municipais que se sucederam entre 1945 e 1955. Elas foram apresentadas pelo próprio engenheiro, na palestra proferida em Ribeirão Preto no dia 08 de agosto de 1955, ao dizer publicamente o seguinte:

“é insofismável que Ribeirão Preto é uma cidade progressista e como seu título de “Capital do Oeste de S. Paulo”, vae vencendo inúmeras dificuldades e ultrapassando todas as expectativas. O seu desenvolvimento, a sua expansão não podem ser feitos a mercê das improvisações e indiscriminadamente. É preciso controlá-los. Já é tempo, pois, de dotar o Município de um Plano Regional, abrangendo não só o plano diretor da área urbana da cidade (...) Não se compreende hoje uma

⁹ No fragmento do Jornal a CIDADE não consta a data exata da publicação, mas foi à época do retorno de José de Oliveira Reis, em 1955.

cidade da importância de Ribeirão Preto não ter seu plano de urbanização. Como frisamos no começo desta palestra, o plano de urbanização não se limita ao traçado físico de ruas, isto é, da circulação. É algo mais que exige a cooperação de todos, pois como vimos, abrange todas as atividades humanas”.



Imagem com a intervenção viária e novas áreas residenciais definidas em unidades de vizinhança. Plano Diretor de Ribeirão Preto. Fundo José de Oliveira Reis – Arquivo Público e Histórico de Ribeirão Preto.

Pelo tom das críticas não causa estranhamento o enorme interesse e considerável divulgação na imprensa da cidade, sobre o retorno de José de Oliveira Reis para debater e analisar o desenvolvimento de Ribeirão Preto. Entre outras, as seguintes reportagens: *“Discutidos os problemas urbanísticos da cidade”* (11/08/1955); *“Urbanismo”*; *“Urbanismo e sua Influência no Município”*; *“A cidade do Futuro”* (13/08/1955); *“Entrevista com o Urbanista Oliveira Reis”* (11/08/1955); *“Estudos sobre o Plano Urbanístico Local – em Mesa Redonda pelo Eng. Oliveira Reis”* (06/08/1955); *“Esteve em Ribeirão Preto o Sr. Prestes Maia”* (07/06/1955). O interesse foi tamanho que nas edições da manhã do dia 06 de agosto de 1955, dia da chegada de José de Oliveira Reis a Ribeirão Preto, o jornal DIÁRIO DA MANHÃ já noticiara a chegada de avião, no mesmo dia, diretamente do Rio de Janeiro, do engenheiro da Prefeitura do Distrito Federal.

Considerando o tom agressivo dos debates ocorridos na Câmara de Vereadores de Ribeirão Preto nas semanas que antecederam a chegada dele à cidade, é muito provável que sua agenda de trabalho tenha sido intensa. Notadamente a segunda-feira, dia 08 de agosto de 1955, foi preenchida com várias atividades, desde o almoço que o prefeito José Costa ofereceu ao engenheiro no Restaurante do Bosque Municipal, até a reunião no Salão Nobre da Câmara Municipal às 20:30. Foi inclusive nesta reunião, com a participação de funcionários da prefeitura, vereadores, o prefeito municipal José Costa e demais interessados, que José de Oliveira Reis realizou a conferência *Urbanismo e sua Influência no Município*¹⁰ - notas manuscritas no texto original escrito pelo engenheiro, datam a elaboração prévia da sua fala, no dia 21 de julho de 1955.

Entre as várias perguntas e respostas que perduram durante a noite do dia 08 de agosto, outro profissional foi mencionado pelo prefeito em função dos projetos que estava desenvolvendo para a cidade. Segundo notícia publicada no dia 11 de agosto de 1955, no Diário da Manhã,

“no curso dos debates, o sr. José Costa, prefeito municipal, comunicou aos presentes que o sr. Prestes Maia lhe havia enviado as plantas

¹⁰ Na primeira carta enviada pelo Prefeito José da Costa, escrita no dia 06/05/1955, mencionou-se que a palestra seria proferida no Centro de Debates Culturais e divulgado para a cidade e região pela Rádio P.R.A.-7. Para a data definitiva acertada para a viagem de Oliveira Reis até Ribeirão Preto, não constava nos jornais ou documentos oficiais, a informação de que a palestra seria proferida na Rádio. Optamos pela definição da Câmara Municipal como local da conferência, em função das próprias informações dos jornais.

referentes às construções da passagem inferior na porteira da Mogiana, para a ligação da cidade à Vila Tibério, Estação Rodoviária e Mercado Municipal. Exibidos aos participantes da mesa redonda, as plantas do grande urbanista bandeirante receberam os mais rasgados elogios, pois o ex-prefeito da Capital do Estado, com a sua colaboração espontânea permitirá à Municipalidade atacar três graves e antigos problemas locais”.

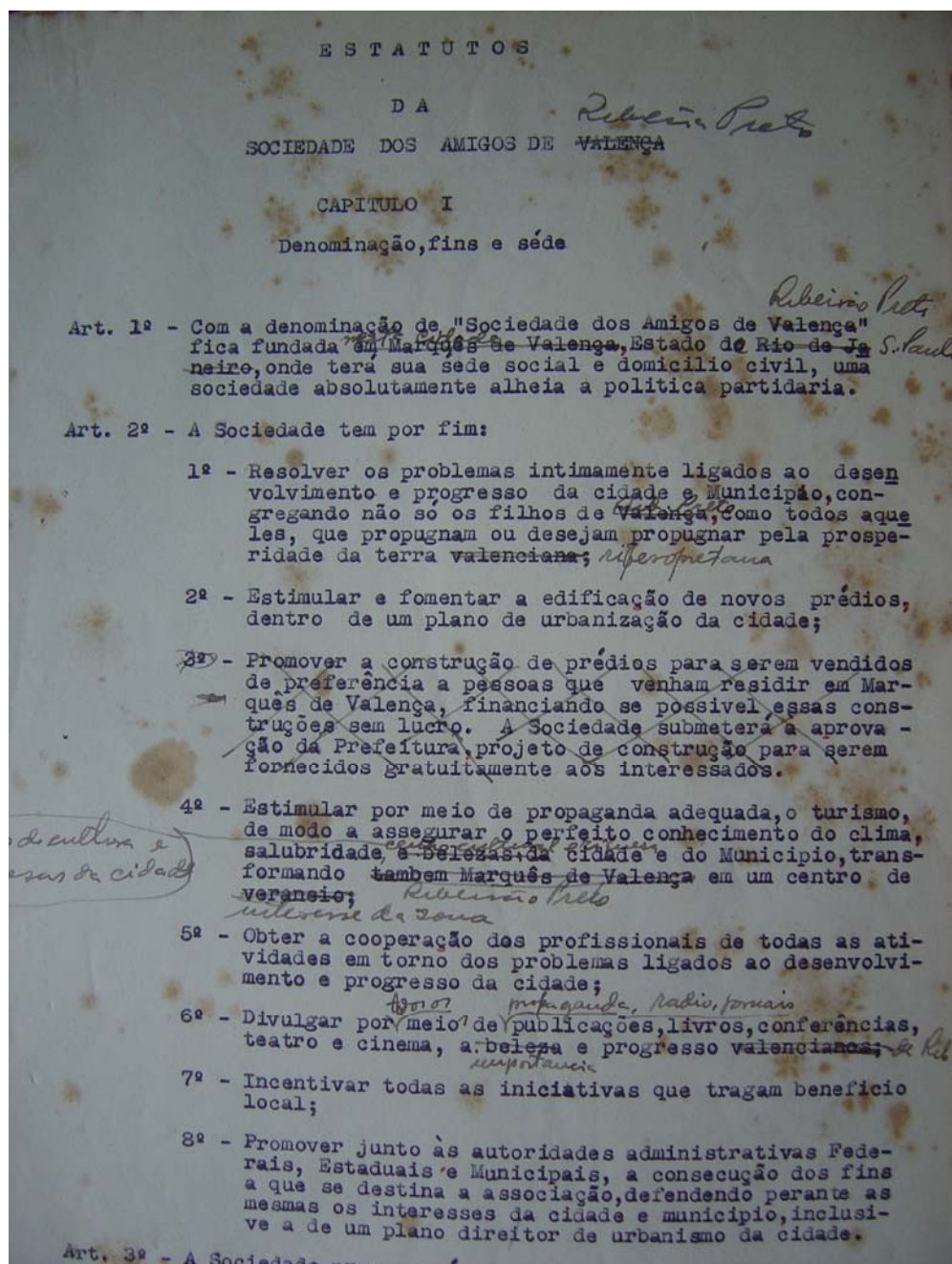
O mais interessante é que Prestes Maia não só enviou as plantas dos três projetos, como também esteve em Ribeirão no mesmo ano de 1955. Aliás, praticamente dois meses antes do engenheiro José de Oliveira Reis.

Convidado pelo prefeito José Costa, conforme noticiado no jornal A CIDADE em sua edição diária do dia 07 de junho de 1955, Prestes Maia chegou em Ribeirão Preto no dia 06 de junho, num vôo da VASP proveniente da capital paulista. Sua ida até a cidade tinha como objetivo examinar as plantas do projeto e terreno para construção da rodoviária. Convite que não foi feito pela Câmara Municipal nem passou pelas deliberações da Comissão Especial do Plano Diretor da Cidade, à época presidida pelo Vereador José do Carmo Guimarães Marques Ferreira.

É, portanto, no mínimo intrigante a visita de dois importantes profissionais à cidade de Ribeirão Preto naquele mesmo ano de 1955, com apenas dois meses entre a visita de cada um, num momento em que os ânimos estavam acirrados com as discussões decorrentes dos projetos encaminhados pela presidência da Comissão do Plano Diretor. Especialmente o Projeto de Lei N. 19-55, que segundo seu Art. 1º, delibera que deveria ficar *“suspensa qualquer aprovação de loteamento até que estejam concluídos os trabalhos do plano diretor da cidade”*.

Mais intrigante ainda é o fato do convite ao engenheiro Prestes Maia ter sido realizado exclusivamente pelo Prefeito José da Costa - algum interesse particular do Prefeito nas obras projetadas por Prestes Maia? -, e o convite ao engenheiro José de Oliveira Reis, também pelo presidente da Câmara Municipal, em nome daquela Comissão Especial do Plano Diretor. Essa comissão fora sugestão do engenheiro José de Oliveira Reis, ainda à época da sua primeira visita profissional, ao escrever uma carta datada do dia 16 de outubro de 1945 para o prefeito Alcides Sampaio. Nesta carta ele faz indicação de criação de um órgão apolítico e alheio à política partidária, como uma Sociedade de Amigos de Ribeirão Preto; como referência na criação desse órgão enviou cópia do estatuto da Sociedade de Amigos de Valença. Segundo o Estatuto de Valença, a Sociedade teria, entre outras, a finalidade de

“promover junto ao Município, Estado e União a defesa do município, e interesses locais como a elaboração de um Plano Diretor de Urbanismo”.

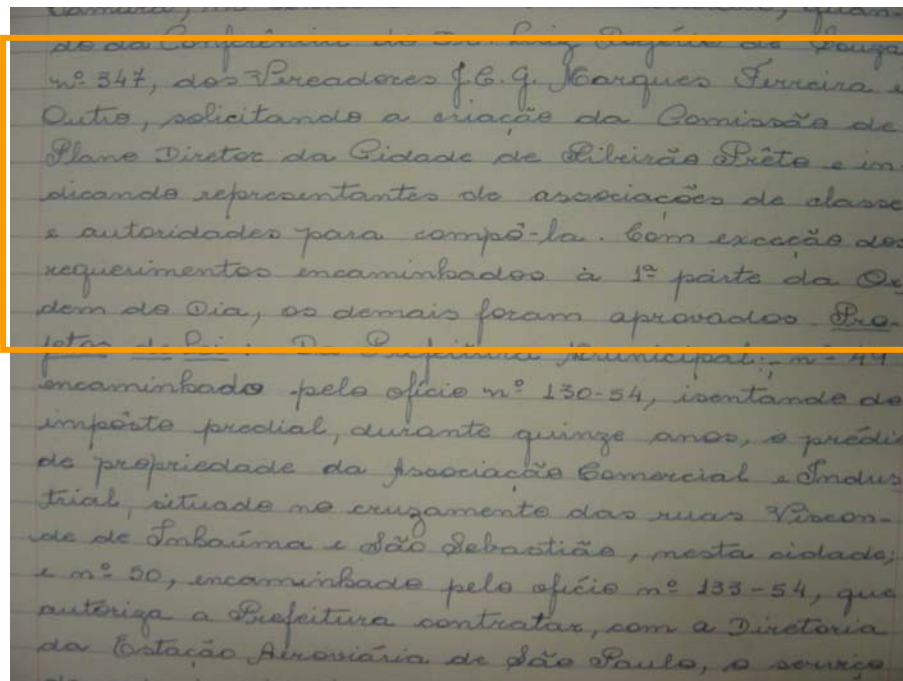


Reprodução de parte do documento com o Estatuto da Sociedade de Amigos de Valença. Fundo José de Oliveira Reis - Arquivo Público e Histórico de Ribeirão Preto.

Indícios de que a sugestão de criação da Sociedade de Amigos de Ribeirão Preto, feita pelo engenheiro ainda em 1945, tenha sido acatada e apresentada como proposta, constam entre os documentos que estão no Arquivo Público e Histórico de Ribeirão Preto. Conjuntamente àquela carta escrita no dia 05 de maio de 1955 pelo Presidente da Câmara Municipal -também na categoria de representante da

Comissão Especial do Plano Diretor da Cidade -, Adalberto Teixeira, para José de Oliveira Reis, está uma cópia de um Estatuto da Sociedade de Amigos da Cidade Ribeirão Preto.

Entretanto, sobre os possíveis trabalhos e deliberações da Sociedade dos Amigos da Cidade não surgiram outras informações entre a documentação pesquisada. Não foram localizados documentos que possibilitassem relacionar o fato da elaboração do seu Estatuto com sua aprovação jurídica. Isso não minora a importância dos eventuais debates na Câmara Municipal e na cidade, pela sua implementação e pela criação da Comissão Especial do Plano Diretor; esta sim criada pelo Requerimento 347 de autoria do Vereador J. C. G. Marques Ferreira, apresentado na 157ª Sessão da Câmara Municipal de Ribeirão Preto, ocorrida no dia 14 de agosto de 1954.

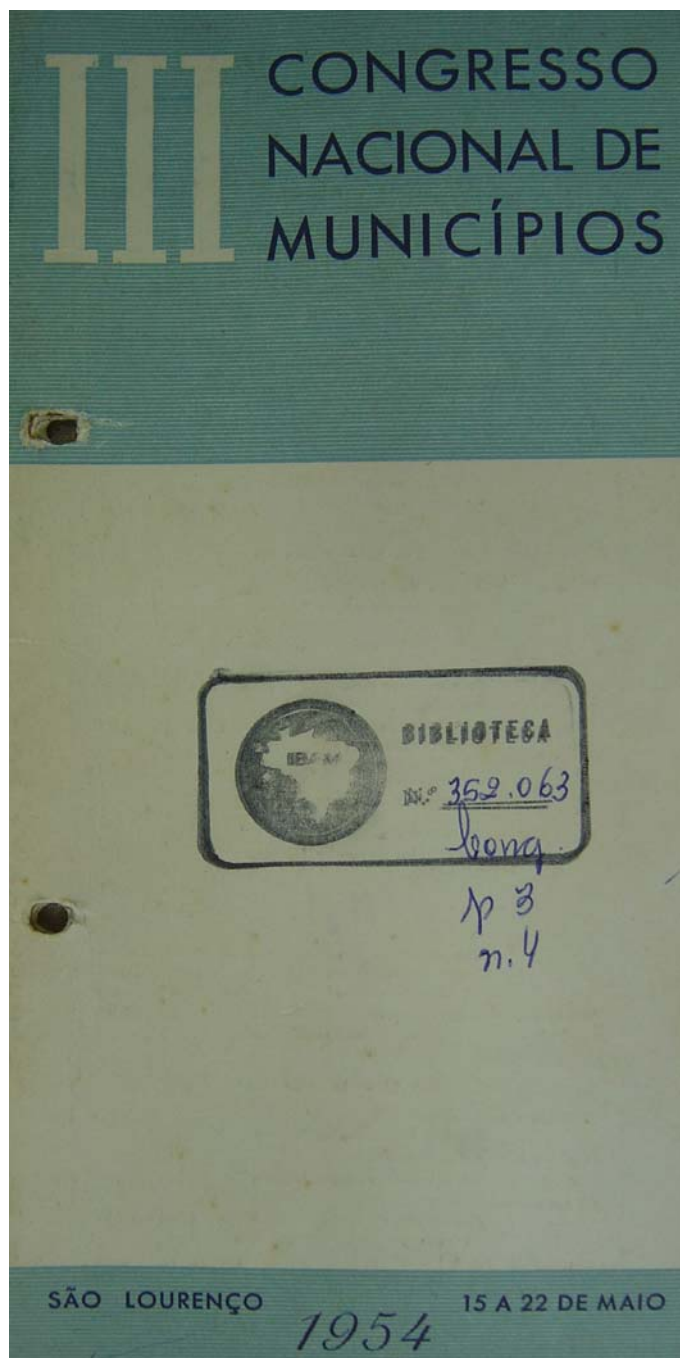


Reprodução de parte da Ata da Câmara em que consta indicação do

Requerimento n. 347 (marcado com o retângulo laranja), de autoria do Vereador Marques Ferreira. Fonte: Biblioteca da Câmara Municipal de Ribeirão Preto.

Foi também de autoria do Vereador Marques Ferreira, o Projeto de Lei N. 10-54 apresentado em Sessão da Câmara Municipal do dia 03 de abril de 1954, que tratava da delimitação da Zona Residencial da cidade de Ribeirão Preto. Um projeto estruturado em quatro artigos cuja abordagem passou pelos usos dos terrenos da referida Zona Residencial, bem como pelas normalizações sobre gabarito, casas geminadas, alinhamento, divisas dos lotes, recuos mínimos, entre outros, que também deveriam ser obedecidas pelas edificações comerciais internas à zona.

Muito provavelmente esse Projeto de Lei foi apresentado pela Comissão da Câmara Municipal de Ribeirão Preto no III Congresso Nacional dos Municípios Brasileiros realizado em São Lourenço-MG, entre os dias 15 e 22 de maio de 1954; uma Comissão formada, entre outros, pelos Vereadores Marques Ferreiro – o autor do Projeto de Lei – e Antonio Machado Santana, orador da apresentação “Ribeirão Preto” no congresso conforme listagem das “Teses Apresentadas ao III Congresso Nacional dos Municípios”.



Frontispício dos Anais do II Congresso Nacional de Municípios Brasileiros realizado em São Lourenço-MG em maio de 1954. Acervo da Biblioteca do Instituto Brasileiro de Administração Municipal.

Inoportuno, nesse sentido, desconsiderar a importância das Teses apresentadas no Congresso de São Lourenço, na própria constituição da Comissão do Plano Diretor de Ribeirão Preto três meses após o evento; assim como dos congressos anteriores: Petrópolis e São Vicente.

Da mesma forma, impossível não considerar que teses como *“Plano Diretor para as cidades em crescimento”*, *“Planejamento de cidades”*, *“Plano para criação de um Departamento de Urbanismo e Assistência Técnica aos Municípios”*, *“Planejamento Municipal”*, *“Plano de Urbanização”*, também apresentadas em São Lourenço, influenciaram decididamente os vereadores lá presentes. Entre eles, especialmente Marques Ferreira, pois assumiria o papel de articulador central na elaboração de um Plano Diretor para Ribeirão Preto, assumindo, desde o princípio, o cargo de presidente da Comissão Especial do Plano Diretor.

No caso de Marques Ferreira, a preocupação em relação à elaboração de um plano para Ribeirão Preto foi enunciada antes mesmo do Congresso de Municípios, no mesmo dia em que apresentou o PL 10-54. Seu pronunciamento na Tribuna da Câmara Municipal na 138ª Sessão é bastante objetivo ao afirmar a

“necessidade de um plano diretor”, cuja compreensão, porém, parece restrita à construção das edificações. Na transcrição de sua fala pelo relator da Ata, a relação do plano diretor com a as construções ficou evidenciada:

“Marques Ferreira fala sobre a necessidade de um plano diretor para orientar, principalmente as construções que são feitas sem observância. Diz da necessidade de demarcação das chamadas zonas residenciais, onde deverá haver normas especiais para construção a fim de não prejudicar o urbanismo, como já se verifica na Avenida 9 de Julho.”¹¹

E o reconhecimento pelo que foi considerado acertado na proposição do texto do PL N. 10-54, pelo Vereador Ferreira, veio da própria Câmara Municipal, pela sua Comissão de Justiça e Redação, em seu Parecer Nº 63, do dia 02 de junho de 1954, ao pronunciar:

“Trata o Projeto de Lei 10-54 de assunto de transcendental importância para a cidade, dada a forma desordenada com que têm sido construídas residências, mormente na chamada parte alta, em visível atentado a estética urbana. A falta de um plano diretor tem causado danos irreparáveis à cidade, acrescido ainda de estarmos obedecendo a um Código de Obras obsoleto. No nosso entender, salvo melhor juízo, o

¹¹ Referência em Ata da Câmara da 138ª Sessão. Biblioteca da Câmara Municipal de Ribeirão Preto.

projeto de lei 10-54 preencha à suas finalidades e vem sanar grave lacuna no crescimento impressionante de nossa cidade, devendo ser ouvida, entretanto, a Diretoria de Obras para pronunciamento técnico, enviando-se – outrossim – cópia – do presente Projeto de Lei a Associação dos Engenheiros de Ribeirão Preto, solicitando a mesma, igualmente, parecer técnico”.

Independentemente do equívoco da Comissão de Justiça e Redação que entendeu o PL N. 10-54 como uma proposta de plano diretor - o que ele não é, pois limitado àquelas normalizações mencionadas e à determinação da área residencial - , é importante considerar que entre os membros da Comissão de Justiça estava o Vereador Antonio Machado Santana; o mesmo que integrou a comitiva de vereadores no Congresso Nacional de Municípios realizado em São Lourenço. Uma presença importante, pois, também acompanhou de perto os debates que trataram dos planos diretores, planos de urbanização, e que estava sendo discutidos também em Ribeirão Preto por iniciativa do seu colega de vereança, Sr. Marques Ferreira.

A única consideração de caráter complementar feita pela Comissão de Justiça e Redação, que versa sobre o encaminhamento do PL N. 10-54 à Diretoria de Obras e Associação de Engenharia, foi também confirmada por outra Comissão do Legislativo Municipal. Conforme Parecer N° 16 da Comissão de Obras e Serviços Públicos:

“O projeto 10-54 que visa criar um plano diretor para as zonas residenciais da cidade, o que é necessário. A douta Comissão de Justiça e Redação opina para que a matéria seja enviada ao Departamento de Engenharia da Prefeitura, a fim de dar seu pronunciamento técnico, e enviando a Associação dos Engenheiros para, também, pronunciar-se tecnicamente sobre o assunto.

Esta Comissão de Obras e Serviços Públicos está de pleno acordo com a de Justiça. O assunto é de vital importância para corrigir falhas, lacunas, que não podem continuar sem uma diretriz técnica urbanística, para não causar males para o futuro”.

Presumível, pelos pareceres e por algumas considerações particulares¹², a constatação da necessidade de encaminhamento do projeto ao Departamento de

¹² Segundo Voto Separado ao Parecer n° 40, do Vereador José de Barros, apresentado no dia 02 de setembro de 1954, “esta matéria, parece-me, deveria ter iniciativa pelo órgão competente que se dedica ao estudo de urbanística. Partiu de um vereador dos mais competentes desta Câmara, porém, por mais eclético que ele seja, não poderia sobrepor ao aparelhamento técnico de que deve dispor a Prefeitura Municipal. Sou da opinião que de conformidade com a Comissão de Obras e Serviços

Engenharia da Prefeitura de Ribeirão Preto. O que, no entanto, poderia significar impedimento à aprovação e implementação do PL 10-54, foi equacionado com parecer de uma terceira Comissão: a Comissão de Finanças e Orçamento da Câmara – impedimento ocorreria caso surgisse em seu relatório alguma consideração sobre a inexistência de recursos financeiros. Consideração que não ocorreu, pois, segundo Parecer N° 40 do dia 1° de setembro de 1954,

*“cumpre apenas à Comissão de Finanças e Orçamento, manifestar-se quanto aos recursos financeiros para atender as despesas oriundas do referido projeto, para o que, declara que a Prefeitura tem recursos para atender as despesas, valendo-se de saldos financeiros, por excesso de arrecadação”.*¹³

Ressalta-se que essa consideração apresentada pela Comissão de Finanças e Orçamento é importante indicativo de uma condição não restrita ao município de Ribeirão Preto. Ela evidencia a concretização de um anseio intensamente propagado desde o I Congresso Nacional de Municípios Brasileiros, realizado em Petrópolis no mês de abril de 1950, que é a autonomia financeira, possível, segundo justificativa da Comissão, pelo excesso de arrecadação.

Está colocada, nesse sentido, uma relação de autonomia entre a captação de recursos provenientes dos mais diversos tributos - além de repasses das instâncias Estadual e Federal -, e a possibilidade de aplicação orçamentária na melhoria e implementação de serviços públicos municipais; a elaboração e execução dos planos diretores também estariam associadas a essa possibilidade. Dispositivos foram debatidos, aprovados e publicados na *Carta de Declaração de Direitos, Princípios e Reivindicações dos Municípios Brasileiros*, especialmente no Item III, Letra “d”, que menciona a garantia da autonomia dos Municípios assegurada nas normas do processo democrático instaurado em 1946, pela

“administração própria no que concerne ao seu peculiar interesse e especialmente à renda própria oriunda dos tributos de sua competência, bens patrimoniais e serviços, bem como a de outras fontes previstas na Constituição e nas Leis”.

Públicos, a matéria seja examinada tecnicamente pelo Departamento de Engenharia da Prefeitura”. Documento anexado ao PL N. 10-54. Biblioteca da Câmara Municipal de Ribeirão Preto.

¹³ Documento anexado ao PL N. 10-54. Biblioteca da Câmara Municipal de Ribeirão Preto.



Frontispício dos Anais do I Congresso Nacional de Municípios Brasileiros realizado no Hotel Quitandinha, na cidade de Petrópolis em 1950. Acervo da Biblioteca do Instituto Brasileiro de Administração Municipal.

A substância das teses apresentadas na I Congresso de Municípios, particularmente aquelas que abordam a problemática da autonomia dos municípios brasileiros, cuja instauração deveria estar além da autonomia política, mencionando a necessária autonomia financeira da arrecadação e aplicação dos recursos, pode ser observada na apresentada pelo Vereador Alceu Aleixo, da cidade de Vitória-ES.

O longo texto a seguir transcrito se justifica pela possibilidade de entendimento do discurso municipalista construído a partir das críticas que o vereador produziu sobre as cartas constitucionais de 1934 e 1937, e como para ele, somente a autonomia integral – política e econômica – poderia alterar a situação dos municípios brasileiros. Segundo Alceu Aleixo,

“O princípio assentado na nossa primeira Constituição Republicana, que assegurava aos Municípios inteira autonomia quanto aos assuntos de seu

peculiar interesse, sofreu certas restrições com as normas estabelecidas pelos constituintes de 1934, embora a Carta Magna daquele ano tivesse preceituado completa independência de legislação e de governo, princípio basilar da autonomia; mas no próprio § 1º do art. 13, em berrante contradição, dava aos Estados a faculdade de nomear prefeitos, não só para os municípios das capitais, como ainda para que os reconhecidos como instâncias hidrominerais.

Com a criação do Estado Novo, a Carta Constitucional de 1937 outorgou aos municípios a maneira de se constituírem com completa autonomia, principalmente com relação à eleição de vereadores, na decretação de impostos e na disposição dos serviços locais, continuando, porém, os prefeitos, a serem de livre nomeação dos Governadores.

A constituição vigente, de acentuada tendência municipalista, restabeleceu completamente a autonomia municipal no que toca aos assuntos de seu peculiar interesse e, especialmente, quanto à decretação e arrecadação de tributos de sua competência e à aplicação de suas rendas, bem como, com relação à organização dos serviços públicos locais (...) Comparando-se a atual Constituição às demais que tem regido o nosso país, não podemos chegar, senão, à conclusões a que chegou o eminente economista Océlio de Medeiros, isto é, a Constituição de 1946 é a mais municipalista das nossas Constituições, até agora promulgada ou outorgadas, e, nesse sentido, institui um sistema capaz de transformar os municípios no que nunca puderam ser no Brasil, isto é, centros, não apenas políticos, mas também econômicos, fortalecidos pelo seu novo poder tributário.

Estamos atingindo o momento culminante da campanha municipalista. A autonomia dentro da qual o munícipe vive atualmente não corresponde aos seus justos anseios. Para que ele possa se enquadrar nos quadros da civilização e do progresso, torna-se necessário que a autonomia seja integral. Só com autonomia política a revitalização dos municípios brasileiros nunca se dará e a sua reintegração dentro da consciência de sua nobre missão será um mito.

Autonomia política, como expressão democrática e sem base econômica, é romantismo, é mito, é ficção.

A autonomia municipal tem de ser ampla, e não restrita como até agora. Esta restrição constitui, não só o desvirtuamento do regime, como ainda um passo agigantado para que desapareça essa bela conquista democrática (...) Copiamos a federação e o presidencialismo dos Estados Unidos. Mas nos esquecemos de copiar a discriminação e a distribuição de rendas dos estadunidenses. Aí é que reside o grande segredo do progresso e da vitória da grande nação americana (...) Na Constituinte de 1934, foi assunto em causa tratado de modo especial, mas nada de bom tiveram os municípios na partilha da discriminação de rendas. Na Carta Constitucional de 10 de novembro de 1937, de nítida feição centralizadora, moldada de acordo com a teoria de Mékine – Guetzévitch, criando a democracia autoritária para maior prestígio do poder executivo, não obstante ter dado alguma relevância aos municípios no tocante à sua autonomia, procurou inovar algo no sistema de discriminação de rendas,

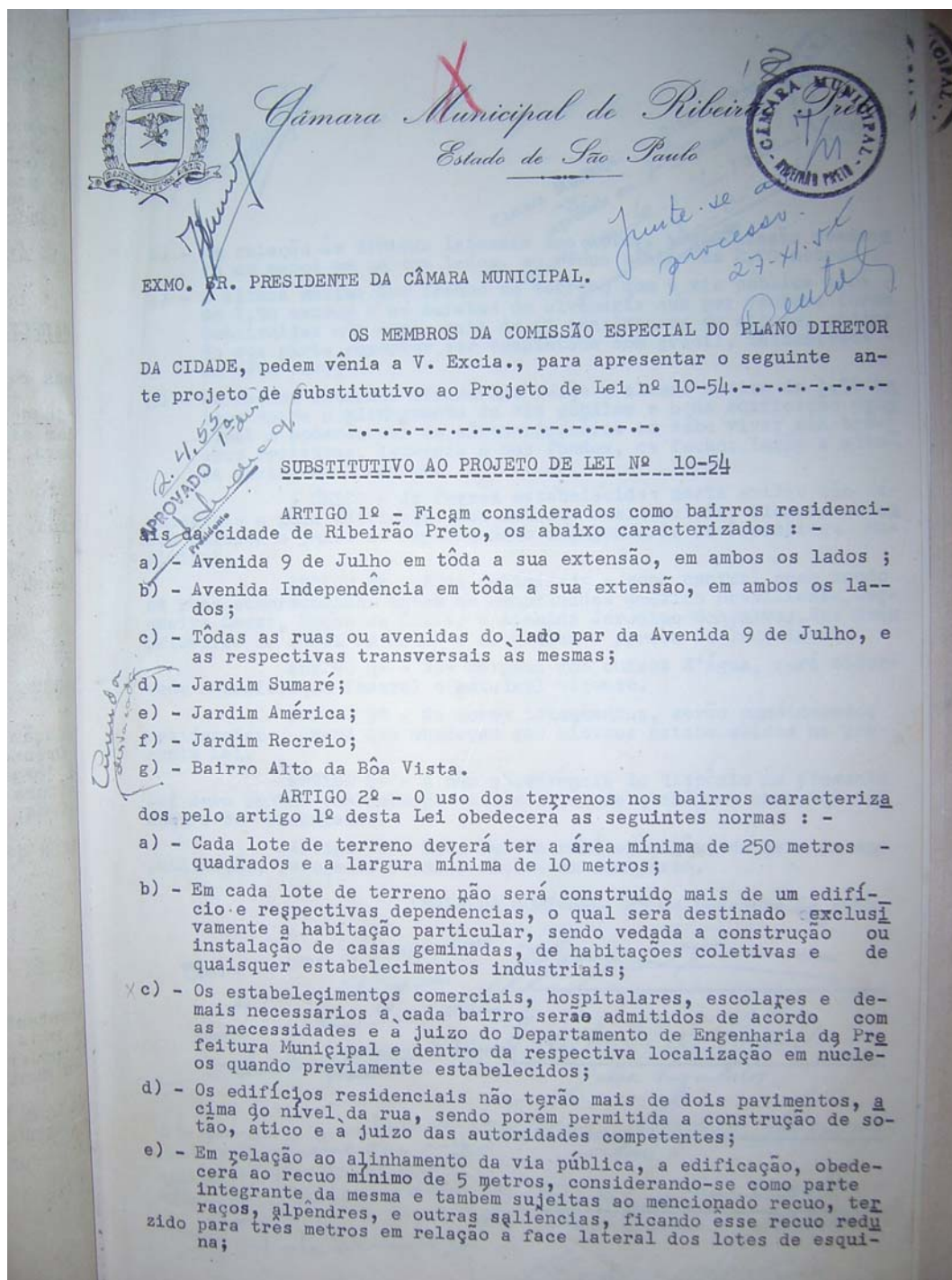
*mas sem nenhum efeito prático (...) Só autonomia política, não basta. Os Estados-membros e a União precisam, antes de tudo, renunciar o egoísmo que até agora vêm mantendo de só pensar em si e olhar para a situação precaríssima em que vivem as células mater do regime (...) com rendas maiores, os municípios poderão, de acordo com planos organizados por técnicos, levar a efeito as grandes obras de que necessitam, impulsionando o progresso, resolvendo, assim, a série de problemas fundamentais para sua vida, que se acham estiolados, por falta de recursos financeiros, melhorando, desta forma, não só a sua, mas a própria estrutura econômica, social e industrial”.*¹⁴

Seria necessário um estudo detalhado sobre a estrutura orçamentária do município de Ribeirão, durante a década de 1950, para entender significativamente o que a Comissão de Finanças e Orçamento da Câmara chamou de “saldos financeiros, por excesso de arrecadação”. Quais circunstâncias e se somente a arrecadação de impostos proporcionavam recursos ao município, ou, se existia naquele momento da apresentação do PL 10-54, algum tipo de recurso proveniente do Estado ou da União.

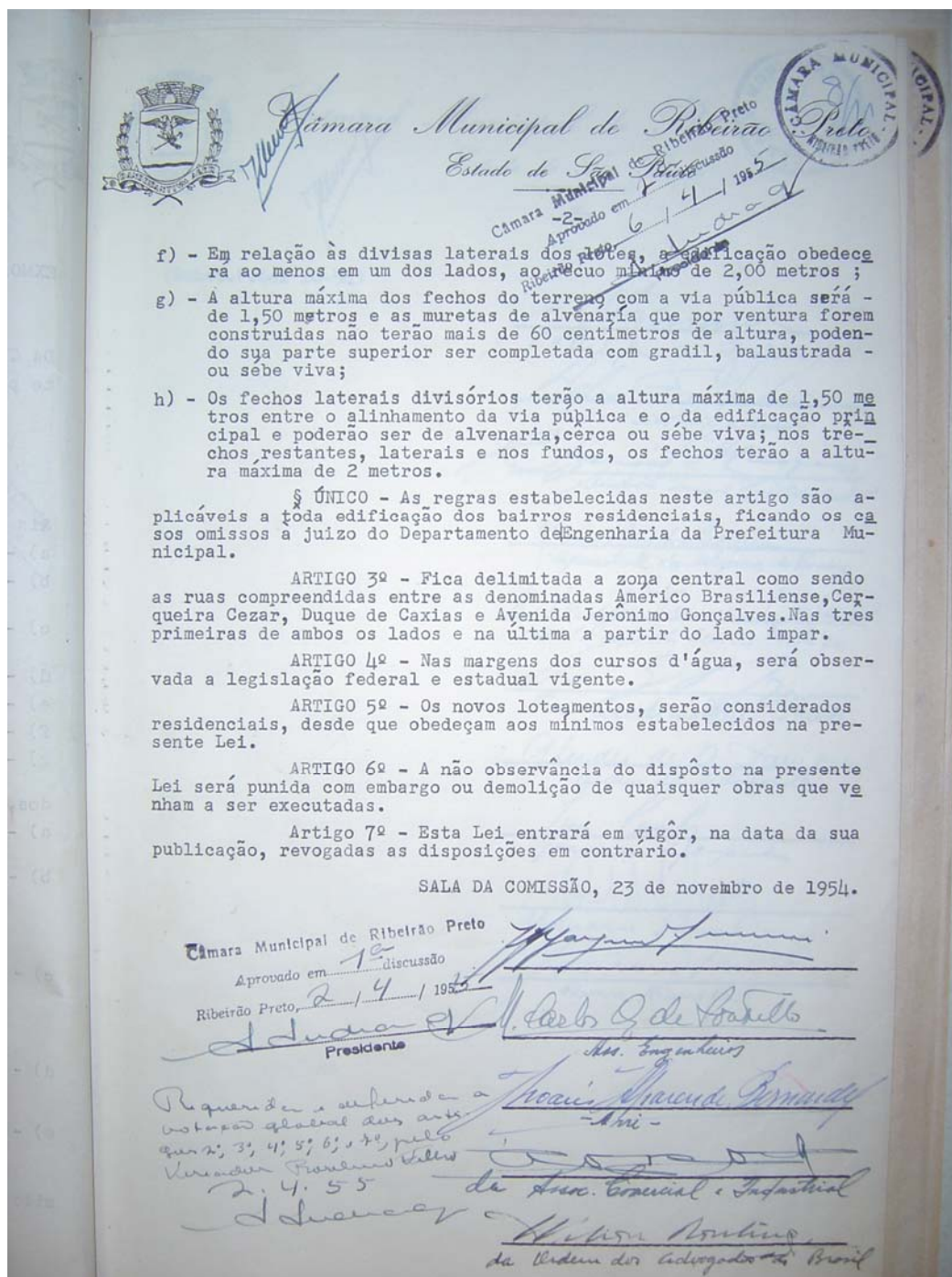
No eixo de abordagem do Vereador Alceu Aleixo, o que parece se apresentar como fator decisivo à aprovação do PL 10-54, qual seja, verba pública, não significaria impedimento para a realização dos “*planos organizados por técnicos*”, e dessa forma, “*levar a efeito as grandes obras de que necessitam*”, no caso, de que o município de Ribeirão Preto necessitava. Alceu Aleixo frisou também uma consideração que todas as Comissões da Câmara Municipal de Ribeirão Preto apontaram: a necessidade de levar o projeto de lei apresentado pelo Vereador Marques Ferreira, para o setor técnico da prefeitura, a Diretoria de Obras, para nela serem os “*planos organizados por técnicos*”.

No conjunto de documentos denominado de *Protocolo e Arquivo* da Câmara Municipal de Ribeirão, não existe consideração sobre a tramitação do PL 10-54 pela Diretoria de Obras, nem mesmo pela Associação dos Engenheiros. Surge, porém, outro documento apresentado não somente pelo Vereador Marques Ferreira, mas, pelos Membros da Comissão Especial do Plano Diretor da Cidade. Tais membros solicitam a inclusão, no processo originalmente elaborado pelo Vereador Marques Ferreira, de um Substitutivo Referente ao Projeto de Lei Nº 10-54.

¹⁴ O Vereador Alceu Aleixo apresentou a tese “Caracterização e definição da autonomia municipal e restrições atentatórias à mesma. Conceito político-social de Município”, como representante da Câmara Municipal de Vitória, no I Congresso Nacional dos Municípios Brasileiros.



A importância desse Substituto passa, primeiramente, pela confirmação da atuação, após a criação, conforme o Requerimento N. 347 apresentado pelo Vereador Ferreira, da Comissão Especial do Plano Diretor. Outra considerável importância do próprio texto do substitutivo está na nomeação de cada membro da referida Comissão do Plano, e o caráter técnico, político e social que a caracterizou.



Câmara Municipal de Ribeirão Preto - Substitutivo ao Projeto de Lei n. 10-54. Acervo da Biblioteca da Câmara Municipal de Ribeirão Preto (página anterior - folha 2 do documento).

Passando pelo seu presidente, Vereador J.C.G. Marques Ferreira, os outros membros da Comissão vieram da Associação dos Engenheiros, Associação Comercial e Industrial, Ordem dos Advogados do Brasil, Delegado de Saúde, Sindicato do Turismo e Hospitalidade, Delegacia de Ensino, Centro Médico de Ribeirão Preto, Faculdade de Medicina da USP, Associação Rural, Câmara Municipal. Entre essas entidades participantes da Comissão Especial do Plano Diretor da

Cidade de Ribeirão Preto, uma particularmente é de maior interesse para o trabalho: a Associação dos Engenheiros.

Os respectivos profissionais a ela vinculados, e cujos nomes integram a Comissão Especial do Plano Diretor denotam um movimento instituído pela criação dos cursos de Arquitetura e Urbanismo no Brasil. São três os profissionais da Associação dos Engenheiros: Hélio Foz Jordão, engenheiro civil, com importante produção arquitetônica em Ribeirão Preto; M. Carlos G. de Soutello, engenheiro-arquiteto, também com considerável produção arquitetônica, além de atuar no ensino superior em Ribeirão Preto como professor de desenho do curso de Arquitetura e Urbanismo; Ijair Cunha, arquiteto-urbanista formado pela primeira turma da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. O movimento referido recai justamente no profissional Ijair Cunha, pois característico da mudança, naquele momento ainda incipiente, do perfil profissional das estruturas administrativas municipais, particularmente dos departamentos e comissões de urbanismo e planos diretores.

Um exemplo particular da cidade de Ribeirão Preto, mas característico de um movimento que foi nacional e desenrolado ao longo da década de 1950, determinado por uma substancial inflexão – ou ampliação definida por outros pressupostos teóricos – do pensamento urbanístico com a ocupação dos cargos e postos de trabalho, até então eminentemente geridos por engenheiros - como o próprio José de Oliveira Reis -, pelos arquitetos formados nas primeiras faculdades de arquitetura e urbanismo.

O urbanismo como campo disciplinar deixaria de ser uma formação complementar, uma especialização dos engenheiros-arquitetos ou arquitetos formados em Escolas de Belas Artes, para tornar-se um campo profissional singular dos arquitetos. E como qualquer reestruturação que envolveu (envolve) distintas maneiras de pensar um problema, que envolveu (envolve) uma profunda mudança do lugar profissional que determinou (determina) os mecanismos e instrumentos de intervenção na cidade, é possível que disputas pela autonomia de um determinado lugar profissional em relação a outro tenha ocorrido.

Por outro lado, é inegável que a construção do lugar institucional dos setores de urbanismo, nas administrações municipais brasileiras, foi sempre marcado por

um discurso uniforme em relação à sua importância e necessidade. Uniformidade que certamente ficou restrita ao desejo de instituir o lugar institucional como elemento determinante da ação do poder público nas cidades, nos municípios, na região. Todavia, quando em debate aqueles mecanismos e instrumentos de intervenção na cidade, as disputas estiveram presentes não apenas entre representantes de lugares profissionais distintos. Elas marcaram também disputas entre representantes de um mesmo lugar profissional, como o caso na cidade de São Paulo entre Anhaia Mello e Prestes Maia.

Não foi diferente em Ribeirão Preto ou outra municipalidade, certamente não deveria ser no Rio de Janeiro. Portanto, é nesse contexto de disputas pela concepção da intervenção na cidade, de disputas entre lugares profissionais construídos não na formação de base, a engenharia, mas, ao longo das trajetórias profissionais como funcionários públicos da prefeitura do Rio de Janeiro, que passaremos a indagar sobre um processo que não é pessoal, não é individual. Um processo que extrapola as instâncias menores das divergências entre profissionais, e passa pelas disputas entre saberes especializados que certamente proporcionaram meios para a institucionalização e legitimação dos setores de urbanismo, no caso do Rio de Janeiro, do Departamento de Urbanismo a partir de 1945.

Os profissionais que inquestionavelmente perfizeram todo esse processo no Rio de Janeiro foram José de Oliveira Reis e Eduardo Affonso Reidy. Profissionais que certamente se formaram urbanistas na formação da própria área do urbanismo, cujas trajetórias profissionais se caracterizaram por movimentos que lhes proporcionaram concepções particulares de intervenção na cidade: uma que se estruturou permanentemente pela engenharia e outra estruturada pela arquitetura moderna.

2.3 - (Des)Construções e (Des)Caminhos no Departamento de Urbanismo do Rio de Janeiro na década de 1950: o urbanismo entre a engenharia e a arquitetura moderna

Em uma carta enviada por José de Oliveira Reis, no dia 23 de janeiro de 1946, para o Secretário Geral de Viação e Obras do Distrito Federal, além de uma abordagem sobre problemas relacionados com a localização de estações do sistema de transporte municipal - vinculado ao Processo n. 18.798/45, *“para examinar o projeto sobre a localização das estações e o que interferir com o plano de urbanização”* -, é explícita a defesa que o engenheiro faz do Departamento de Urbanismo:

“Sr. Secretário Geral de Viação.

O problema de transportes coletivos no Distrito Federal é de magna importância para ser abordado em simples parecer no processo em curso. O Departamento de Urbanismo, órgão da Prefeitura que está diretamente interessado na solução do problema, não pode ser posto à margem do mesmo, e por sábia intervenção de V. Excia, foi encaminhado a este Departamento “para examinar o projeto sobre a localização das estações e o que interfere com o plano de urbanização”. Ora, nada mais lógico que, havendo um órgão oficial destinado à organização do plano de urbanização da cidade, seja o mesmo não só consultado como também lhe seja atribuído obrigatoriamente a função de colaborar num assunto que precipuamente lhe está afeto e que é, primordialmente, de sua alçada. Não é, pois, sem estranheza que se verifica no correr do processo opiniões contrárias a tal ponto de vista, algumas até pretendendo negar interferência da Prefeitura no caso (...) Feita esta pequena ressalva, o Departamento de Urbanismo pede vênica para esclarecer a V. Excia. que o assunto do Metropolitano, apesar de muito debatido e de inúmeras tentativas de traçados, está longe de ter solução adequada para atender os reclamos da população, por faltarem os estudos, exames, análises, levantamentos, censos urbanísticos sérios e necessários à elaboração definitiva do projeto (...) De resto, basta examinar tais planos para verificar a fragilidade em que se apóiam. É interessante que opiniões as mais desconhecidas palpitem sobre o assunto que absolutamente desconhecem, algumas formando princípios dogmáticos misturados com a técnica, amparados por essa muleta, para melhor resistir às críticas (...) Desde 1938 vem sendo o mesmo objeto de exame na Comissão do Plano da Cidade em colaboração com engenheiros da E.F. Central do Brasil, não tendo logrado, todavia, um maior estímulo e apoio para os estudos (...) O assunto envolvendo o problema dos transportes coletivos geral na cidade, não poderia ficar adstrito simplesmente ao traçado de uma linha subterrânea. Teria que ser coordenado com a solução do problema geral.

Para isso, foi nomeada pelo Prefeito Henrique Dodsworth, pelo Decreto n. 6.426 de 3 de março de 1939, uma Comissão de Transporte Coletivo que se reuniu de 17 de abril a 30 de outubro de 1939 e cujos trabalhos acham-se consubstanciados no livro “Atas da Comissão de Transporte Coletivo”, publicado em 1940 (...) É realmente calamitosa a situação atual. Urge uma providência enérgica por parte dos poderes públicos, para a solução definitiva conveniente e adequada do problema que não pode e não deve ser agravado com soluções apressadas umas paliativas outras, que só o virão prejudicar. É, pois, imprescindível que seja com a maior urgência iniciados todos os estudos necessários para a elaboração definitiva de um projeto que atenda a maioria dos pontos de vista, tanto urbanístico na acepção correta do termo, como os dos interesses em jogo”.

Impressiona nessa carta a indignação e irritação de José de Oliveira Reis pelo descaso dos diversos agentes envolvidos, talvez até a própria Prefeitura, com o Departamento de Urbanismo que, segundo seu relato, aparece nos referidos casos colocado à margem de problemáticas cruciais: seja por oficializar mediante publicação de decreto-lei da Justiça Federal a obrigação de revisão do plano da Esplanada do Castelo quando já em processo de execução, ou, em relação aos transportes urbanos, como simples parecerista sobre o tema. Uma indignação claramente assumida em parte específica da carta, perante as instâncias políticas e institucionais superiores ao Departamento de Urbanismo na hierarquia organizacional da administração pública:

“nada mais lógico que, havendo um órgão oficial destinado à organização do plano de urbanização da cidade, seja o mesmo não só consultado como também lhe seja atribuído obrigatoriamente a função de colaborar num assunto que precipuamente lhe está afeto e que é, primordialmente, de sua alçada”.

A passagem por este documento permite elucidar, o que certamente não gerava polêmicas nem disputas entre lugares profissionais distintos sobre as intervenções na cidade do Rio de Janeiro. Representa claramente, e esse é o sentido do argumento, a existência daquele discurso uniforme na construção do lugar institucional dos setores de urbanismo nas administrações municipais, pela importância e urgente necessidade de institucionalização do urbanismo.

Um discurso que perderia a dimensão da uniformidade quando a pauta dos debates passava pela concepção de cada profissional sobre os meios, os instrumentos e as concepções de intervenção na cidade. Neste ponto as concepções

relacionavam-se não apenas com o lugar institucional em alguns casos, mas com a especificidade do olhar sobre os problemas urbanos. As condições que certamente geravam debates e interlocuções entre os profissionais dos setores de urbanismo, não deixariam de gerar também disputas interna pela hegemonia nas ações sobre as cidades.

Tais disputas produziram, muito provavelmente, uma circulação entre profissionais nos cargos de chefia dos setores do urbanismo, gerando conseqüentemente mudanças em alguma variável na orientação dos encaminhamentos e decisões das questões urbanísticas nas municipalidades. Esta é a perspectiva da análise que será delineada para explicitar um evento, ou um conjunto de eventos ocorridos na gestão do Departamento de Urbanismo: tentar compreender a inconstância funcional que caracterizará a vida profissional do engenheiro José de Oliveira Reis na administração municipal do Rio de Janeiro. Inconstância delineada após a publicação do Esquema Geral do Plano Diretor do Distrito Federal, por ele encaminhado pelo Protocolo 300805, no dia 13 de janeiro de 1948, ao Diretor do Departamento de Obras da Secretaria Geral de Viação e Obras¹⁵.

Nesse sentido, é importante empreender uma análise sobre eventos que não estão restritos ao ano de 1948, para buscar uma resposta razoável - não a única -, à relação entre José de Oliveira Reis e Affonso Eduardo Reidy no Departamento de Urbanismo: um claro movimento entre a engenharia e a arquitetura moderna, um movimento entre lugares profissionais distintos.

É simplificador traçar um argumento restrito ao ano de 1948, até porque, José de Oliveira Reis deixou pela primeira vez o cargo de Diretor do Departamento de Urbanismo muito no início do ano, no dia 12 de fevereiro, pelo Dec. E. 56 que o exonerou do cargo. Por isso, e adiantando uma parte da análise pelos argumentos dos embates entre os lugares profissionais, traçaremos um caminho distinto de Nabil Bonduki, que afirma existir uma disputa entre José de Oliveira Reis e Affonso

¹⁵ No depoimento de José de Oliveira Reis ao Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, ela faz a seguinte afirmação sobre o Plano Diretor. “Eu quero esclarecer em primeiro lugar que o plano não foi apresentado em 1948, ele foi publicado em 1948, mas desde 1939-40 que já tinha o esboço desse Plano Diretor”.

Reidy pela “*liderança do Departamento*”.¹⁶ Enveredar a análise pela hipótese da “disputa por liderança” do Departamento, pressupõe acesso a fontes documentais específicas e que não foram explicitamente apresentadas no livro “Affonso Eduardo Reidy – Arquitetos Brasileiros”. Se essas fontes existem e permitem a hipótese da “disputa”, é preciso enunciá-las, evitando assim, a caracterização de uma certa redução interpretativa da complexidade das concepções e ações dos dois profissionais.

O questionamento deveria passar pelas articulações entre *o lugar* institucional e *os lugares* profissionais. Assim, antes de buscar atritos de ordem pessoal, cabe procurar compreender o contexto profissional, da formação de base ao processo de formação como urbanista que cada um dos dois empreendeu na prefeitura do Distrito Federal.

Concordo, portanto, com a necessidade da indagação feita por Margareth da Silva Pereira:

*“é de se perguntar como foi possível manter funcionando o Departamento de Urbanismo, tendo em vista a oscilação entre visões diferentes de urbanismo e arquitetura”.*¹⁷

Entretanto, essa concordância com Margareth Pereira não invalida uma outra pergunta: são realmente diferentes? Talvez a resposta não deva passar pela visão de cada um, mas, pela incompreensão, pela impossibilidade, pela intransigência em construir um trabalho complementar e integrado de urbanismo, entre dois processos particulares aos quais ambos e distintamente estavam associados: o da engenharia e o da arquitetura moderna, de Alfred Agache e de Le Corbusier, de Armando de Godoy e de Lucio Costa.

Pode-se concordar com o argumento de Margareth Pereira que ambos, José de Oliveira Reis e Affonso Reidy, tinham uma visão muito clara da importância do planejamento urbano obviamente associada ao processo de construção do urbanismo ao qual cada um estava integrado. Isso ajuda a entender a intransigência e incompreensão do trabalho articulado desse processo, e de quão

¹⁶ Affonso Eduardo Reidy – Arquitetos Brasileiros. Nabil Bonduki (org). Editorial Blau / Instituto Lina Bo e P.M. Bardi, 2000: 114.

¹⁷ Depoimento para a Série “Capítulos da Memória do Urbanismo Carioca”. Freire, Américo e Oliveira, Lucia L.(org). Rio de Janeiro: Folha Seca, 2002.

interessante poderia ter sido para o Rio de Janeiro e para o urbanismo brasileiro, a associação profissional dos dois urbanistas.

A documentação existente, bastante obscura, pelo seu oposto, corrobora a dificuldade de análise definitiva sobre a complexidade da relação entre José de Oliveira Reis e Affonso Reidy no Departamento de Urbanismo do Rio de Janeiro. Não há conjunto de vestígios que possibilite afirmar a (im)possibilidade de associação – intransigência e incompreensão -, entre José de Oliveira Reis e Affonso Reidy.

Entre outros documentos concernentes à época da Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro, um em especial, se não esclarece com detalhes eventuais divergências nos trabalhos da Comissão do Plano, não refuta a afirmação de que algum problema existia. Pelas várias cartas trocadas entre Lucio Costa e Le Corbusier, especialmente uma em que Costa responde ao arquiteto europeu sobre visita que este faria ao Rio de Janeiro no ano de 1939 - após viagem ao Chile, para possivelmente trabalhar no plano da Cidade Universitária -, a observação é reveladora:

“Caro Le Corbusier, sua carta me deu grande prazer (...) Quanto ao urbanismo, a Prefeitura está justamente programando obras importantes, mas Reidy, que é um dos chefes de serviço lá, está totalmente pessimista (...) Farei o possível, embora Reidy me informa da inutilidade de qualquer iniciativa. Sua intervenção seria muito útil, pois pretendem atirar ao mar uma outra colina, a de Santo Antônio, fazer obras importantes ao longo do mangue e completar o que falta do Castelo. As informações de Reidy baseiam-se no fato de que já tentou encaminhar as coisas no verdadeiro sentido do urbanismo e, por causa disso, puseram-no de lado. Eis tudo”.¹⁸

Impossível, neste sentido, não questionar: o profissional Affonso Reidy foi colocado de lado nos trabalhos da prefeitura por, justamente, tentar pensar a cidade, como afirmou Lucio Costa, no verdadeiro sentido do urbanismo? Mas qual seria esse sentido do urbanismo?

Nos documentos do acervo do engenheiro José de Oliveira Reis não existe nenhuma referência a qualquer atividade de Affonso Reidy na Prefeitura, seja no Departamento de Urbanismo ou qualquer outra instância. É possível determinar que foi o próprio José de Oliveira Reis, nas atribuições do cargo de Chefe da Comissão

¹⁸ Carta com data do dia 14 de abril de 1939. in: Le Corbusier e o Brasil. Cecília Rodrigues dos Santos [et al.] São Paulo: Tessela; Projeto Editora, 1987: 190.

do Plano da Cidade do Rio de Janeiro, o responsável por colocar Affonso Reidy *de lado*, como menciona Lúcio Costa?

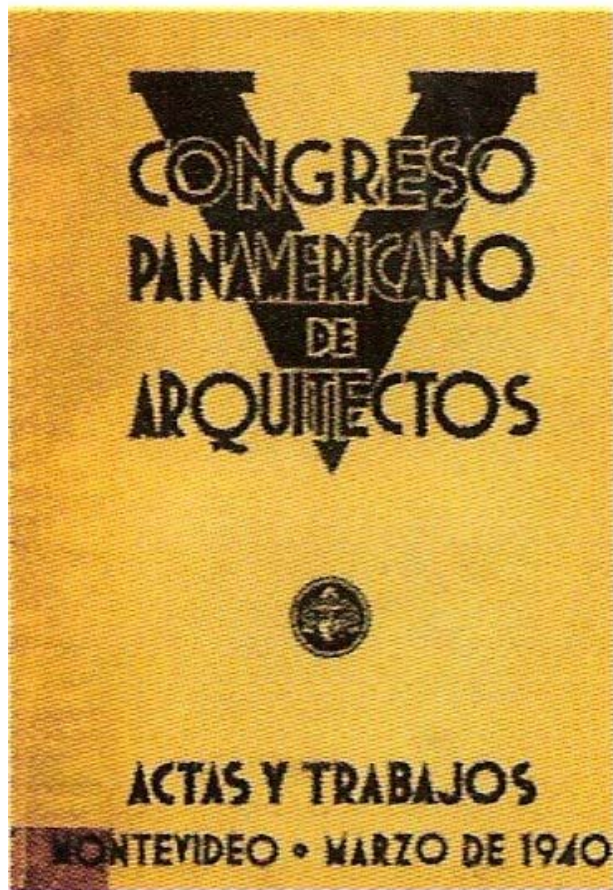
Uma resposta mais cautelosa deveria afirmar que não. Entretanto, não é possível desconsiderar essa possibilidade, e determinar tais circunstâncias, sim, a partir de uma oposição de José de Oliveira Reis, por motivo desconhecido ou não revelado, ao trabalho desenvolvido por Eduardo Affonso Reidy. Reafirmo, portanto, que existe uma complexidade fugidia e impossível de ser pensada apenas, e se for esse o caso, no campo da individualidade ou do personalismo - Eduardo Affonso Reidy ou José de Oliveira Reis -, no âmbito do Departamento de Urbanismo, mas, que passa fundamentalmente por uma escala administrativa ampliada, ou seja, da Secretaria Geral de Viação e Obras.

O risco simplificador do argumento da “disputa por liderança” só pode ser válido, portanto, se o entendimento do problema restringir-se à análise descontextualizada dos dois profissionais não só em seus específicos lugares profissionais como no lugar institucional, que é o mesmo. Se existe ou se convém trabalhar com a noção de “disputa” entre José de Oliveira Reis e Eduardo Affonso Reidy, não parece oportuno reduzi-la à disputa por um determinado cargo na administração, mas, articulá-la ao processo de construção do campo disciplinar do urbanismo no Brasil, da concepção de cidade instaurada pelo pensamento urbanístico de ambos os profissionais.

Não significa, porém, desconsiderar a importância decisória que o cargo de Diretor de Urbanismo conferia a cada um, orientando escolhas e determinando projetos. A referida distância do cargo diretivo, na significação do distanciamento em relação ao poder executivo municipal, não caracterizava, entretanto, o afastamento das suas concepções de cidade e de intervenção nela, ou seja, da prática do urbanismo. São, neste sentido, justamente os vestígios dessas concepções e realizações que possibilitam uma reflexão mais substancial, necessariamente elaborada a partir de perguntas construídas nas particularidades pouco evidenciadas nos documentos da pesquisa, sobre os acontecimentos que os perfizeram.

Nessa direção analítica pautada pelos eventos vinculados aos trabalhos realizados, também é pertinente considerar estranha a inexistência do nome de

Eduardo Affonso Reidy entre os autores dos trabalhos que representaram oficialmente a Comissão do Plano da Cidade, no V Congresso Panamericano de Arquitetos, realizado em 1940. Entre os vários profissionais autores de projetos, segundo artigo do arquiteto Hermínio de Andrade e Silva, publicado na Revista Municipal de Engenharia, em maio de 1940, não consta o nome de Affonso Reidy.



Frontispício das Actas y Trabajos do V Congreso Panamericano de Arquitectos. Reprodução na publicação "Congresos Panamericanos de Arquitectos 1920 - 2000: aportes para su historia. Organizado por Ramón Gutiérrez, Jorge Tartarini e Rubens Stagno. Buenos Aires: CEDODAL - Centro de Documentación de Arte y Arquitectura Latinoamericana, 2007. O exemplar foi um presente que ganhei de minha orientadora, Profa. Cristina Meneguello, em setembro de 2007.

Por sua vez, Hermínio de Andrade e Silva, que no V Congresso de Arquitetos assinou com José de Oliveira Reis a autoria do projeto premiado de *Urbanização da Esplanada de Santo Antônio*, participou ativamente de uma *Comissão de Reorganização da Secretaria Geral de Viação e Obras da Prefeitura*, instituída pela Portaria nº 1 de 28 de março de 1952.

Criada já durante a gestão de Eduardo Affonso Reidy como Diretor do Departamento de Urbanismo, a Comissão elaborou um Projeto de Reorganização da Secretaria Geral de Viação e Obras publicado na Revista Municipal de Engenharia em dezembro de 1952. Propunha a transformação do *Departamento de Urbanismo* em *Divisão de Urbanismo* do que seria a *Diretoria de Estudos e Projetos*.

Evidentemente um retrocesso administrativo-organizacional que provavelmente acarretaria algum tipo de redução em sua estrutura física, funcional e orçamentária.

Pela proposição do Projeto de Reorganização, a Diretoria de Estudos e Projetos teria como competência,

*“proceder aos estudos e à elaboração dos projetos, especificações e orçamentos relativos aos planos de urbanização e obras em geral, a cargo da Secretaria Geral de Viação e Obras, e ao estudo e licenciamento de serviços e arruamento e loteamento de iniciativa de terceiros”.*¹⁹

Entre as várias Divisões que foram propostas, tais como, de Águas e Esgotos, Construção Civil e Pesquisa, a de Urbanismo seria assim organizada:

“ I – Competência:

- a) elaborar os projetos referentes à extensão e transformação da cidade;*
- b) licenciar as obras de urbanização de iniciativa de terceiros;*
- c) proceder ao censo de urbanismo*

II – Divisão:

- a) Serviços de Estradas de Rodagem*
- b) Serviço de Urbanização Municipal*
- c) Serviço de Urbanização Particular*
- d) Serviço de Censo Urbanístico”*

O argumento apresentado no trabalho da Comissão, no item, “CRÍTICA A ATUAL ORGANIZAÇÃO”, orientou-se, primeiramente, pela constatação do agrupamento, na Secretaria Geral Viação e Obras, das antigas Diretorias-Gerais, órgãos autônomos cuja função integrava o planejamento, a execução e a manutenção dos serviços prestados. Fator que produziu uma organização esparsa entre repartições com as mesmas funções das Diretorias-Gerais, pois existentes em todos os Departamentos criados. O resultado dessa situação, segundo a Comissão, foi a permanência de conflitos provocados pelas respectivas atribuições, somente equacionada quando da interferência direta do Secretário Geral de Viação e Obras.

O próprio José de Oliveira Reis deixou claro esse tipo necessário de interferência do Secretário, naquela carta enviado ao mesmo, no dia 23 de janeiro de 1946, reclamando da não inserção do Departamento de Urbanismo nos debates sobre o transporte coletivo: *“por sábia intervenção de V. Excia, foi encaminhado a este Departamento para examinar o projeto sobre a localização das estações e o*

¹⁹ Publicado na Revista Municipal de Engenharia, outubro-dezembro de 1952: 218-231.

que interfere com o plano de urbanização”. E especificamente sobre o Departamento de Urbanismo a Comissão apresentou o seguinte relato crítico:

*“O Departamento de Urbanismo, é criação relativamente recente, imaginado como órgão coordenador das atividades de planejamento urbano, não interfere na elaboração do Plano Rodoviário, como também não o faz em muitos projetos de novas ruas, parques, jardins, etc. e, quando o faz, é por decisão do Secretário-Geral, numa tentativa de dar unidade aos projetos da Secretaria. Por outro lado, os programas anuais de trabalho do Departamento de Obras são feitos à revelia dos elaborados pelos Departamentos de Águas e Esgotos, de Estradas de Rodagem, etc., e disso resultam dificuldades, por vezes intransponíveis, na execução dos referidos programas (...) As modificações que sofreu a estrutura interna desta Secretaria, se resumiram na ampliação de determinados órgãos, transformação de Diretorias em Departamentos, supressão de Subdiretorias, transferências para a Prefeitura de serviços federais diversamente estruturados, e em o estudo prévio e indispensável ao entrosamento com os setores existentes, criação do Departamento de Urbanismo, do Departamento de Estradas e Rodagem, do Departamento de Habitação Popular, etc., bem como de Comissões e Serviços Técnicos. De tudo isso resulta ser falha, deficiente e onerosa a organização da Secretaria-Geral de Viação e Obras (...) Com a criação da Superintendência do Financiamento Urbanístico, foram transferidos desta Secretaria para a de Finanças os trabalhos de desapropriação de imóveis necessários à execução de planos de obras. A rigor, é impossível projetar e planejar a execução de uma obra cujo custo e início dependem, fundamentalmente, de desapropriações, se do órgão planejador escapam não só as previsões orçamentárias como a efetivação das desapropriações”.*²⁰

Seria ingenuidade ou parcialidade desnecessária responsabilizar a gestão de Eduardo Affonso Reidy, no Departamento de Urbanismo, pela situação apresentada. Até porque, a própria Comissão de Reorganização levanta o problema desde a sua criação, portanto, na passagem de Comissão do Plano da Cidade para Departamento de Urbanismo; nessa época estava o Departamento sob a responsabilidade de José de Oliveira Reis.

Não parece pertinente, da mesma forma, restringir os possíveis problemas entre José de Oliveira Reis e Eduardo Affonso Reidy, se é que eles realmente existiram, a essa situação apontada para a solução dos problemas urbanos do Rio de Janeiro. A perspectiva de interpretação adotada aqui é relacional e não restrita a um único evento. Não parece oportuno, pelos documentos analisados, direcionar o

²⁰ Publicado na Revista Municipal de Engenharia, outubro-dezembro de 1952: 218-231.

argumento para algum tipo de problemática pessoal entre ambos, cuja implicação recaía nas alternâncias diretivas dos órgãos de urbanismo. Talvez intransigência com o próprio processo das discussões, dos encaminhamentos e tramitações na estrutura administrativa, dos trabalhos elaborados no Departamento de Urbanismo tenha gerado desentendimentos institucionais.

Por relacional, pressupõe-se entender vestígios que ao longo do tempo inscreveram-se em situações singulares, tal como a carta de Lúcio Costa para Le Corbusier falando do afastamento de Eduardo Affonso Reidy na prefeitura. Entretanto, nenhum argumento ou consideração conseguem ser definitivos, pois, os documentos não possibilitaram respostas absolutas. Evidencia-se, assim, uma lacunaridade que deve ser perscrutada na ocorrência, ao mesmo tempo entre uma situação singular – a carta de Lucio Costa, ou outra qualquer que porventura aparecesse -, e contextual, com todos os problemas que caracterizaram a atuação do Departamento de Urbanismo. O mesmo vale para aquela proposta de reestruturação e crítica feita ao Departamento de Urbanismo durante a gestão Eduardo Affonso Reidy, estando entre os membros da Comissão que elaborou a proposta, o arquiteto Hermínio Andrade Silva, profissional ligado ao engenheiro José de Oliveira Reis.

No entanto, pensar apenas numa ligação de caráter profissional entre José de Oliveira Reis e Hermínio de Andrade Silva parece reduzir uma relação construída desde os tempos da Comissão do Plano da Cidade. Em que termos ambos profissionais compartilharam não somente as concepções urbanísticas, mas, uma amizade fora da estrutura municipal, também é difícil precisar. Por outro lado, pode estar na pessoa e no profissional Hermínio Andrade um ponto nodal da relação Reis-Reidy, atuando como elemento mediador entre os dois principais urbanistas da prefeitura do Rio de Janeiro, atuantes conjuntamente entre 1938 e 1960.

No livro *“Affonso Eduardo Reidy – Arquitetos Brasileiros”*, Nabil Bonduki descreve as parecerias que profissionais como Armando Germaino, Edwaldo Vasconcelos, Helio Mamede e Hermínio Andrade tiveram com Eduardo Affonso Reidy nos trabalhos desenvolvidos desde a Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro, ao mesmo em que existia uma dissonância com José de Oliveira Reis. Nabil Bonduki não chega explicitar uma possível conclusão desse raciocínio, mas, que,

não impossibilita a pergunta: José de Oliveira Reis estava também em dissonância com esse mesmo grupo de profissionais?

Particularmente acredito que não, conclusão construída mediante explicitação que o próprio José de Oliveira Reis fez não só ao grupo todo mencionado, mas, especificamente ao seu colega Hermínio de Andrade. Em uma carta para Lucio Costa datada do dia 28 de abril de 1969 - à época ocupando o cargo de Administrador Regional da XXIII – REGIÃO ADMINISTRATIVA / Santa Teresa, da Secretaria do Governo do Estado da Guanabara -, para discutir alguns pontos específicos sobre o Plano Piloto de Jacarepaguá, José de Oliveira Reis explicita sua opinião sobre Hermínio²¹:

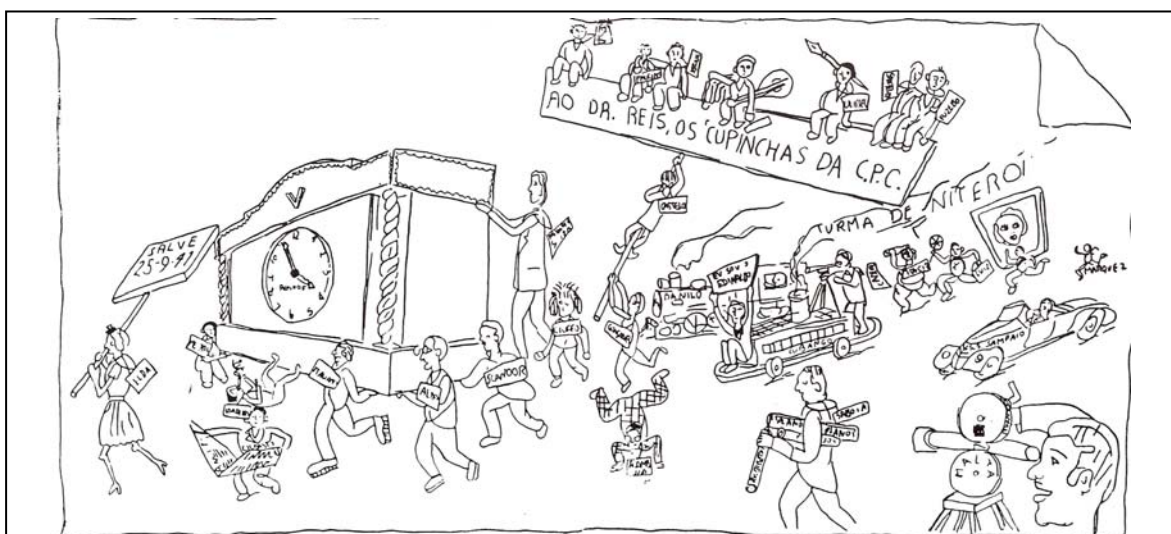
“(...) como de resto, o esforço da manutenção desse estado deveu-se ao Departamento de Urbanismo hoje Departamento de Engenharia Urbanística, onde sempre se manteve como um dos seus baluartes, o Arquiteto Hermínio de Andrade e Silva, justo é que se ressalte, para a fidelidade histórica, o muito que a cidade de a esse profissional modesto, competente e de grande valor pertencente ao corpo de engenheiros do Estado”

E não somente Hermínio Andrade parece manter proximidade até pessoal com José de Oliveira Reis. Também todo o grupo de profissionais que atuavam na prefeitura, principalmente aqueles que trabalharam diretamente com a Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro, ou mais genericamente ainda, engenheiros e arquitetos diretamente envolvidos com o urbanismo, estarão sempre presentes nas datas comemorativas do aniversário de José de Oliveira Reis. O que se verifica, de forma reveladora em algumas imagens ilustrativas das comemorações que os profissionais prestavam ao Chefe da Comissão do Plano, é justamente a ausência de Eduardo Affonso Reidy.

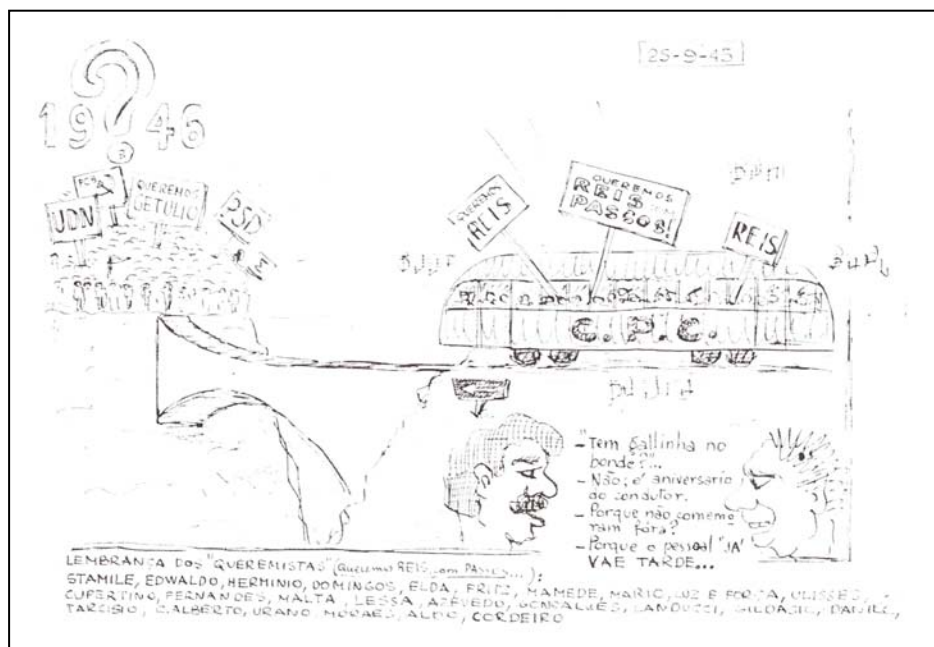
²¹ José de Oliveira Reis escreveu para Lucio Costa com o objetivo de discutir o que ele considerou ser positivo no Plano Piloto, caracterizado por “uma filosofia que gira principalmente no resguardo da natureza e na manutenção, tanto quanto possível, do aspecto ainda hoje existente nessa vasta região”. Sua preocupação recaiu sobre o processo de ocupação indiscriminado de loteamentos que ameaçavam a baixada de Jacarepaguá e, contra tal situação, afirma que o Departamento de Urbanismo procurou refrear essa tendência elaborando o Plano de Diretrizes das Vias Arteriais de Jacarepaguá aprovado sob o n. 5596, tendo como mentor “o Arquiteto Hermínio de Andrade e Silva, então no cargo de Diretor do Departamento de Urbanismo, na Administração do General Mendes de Moraes.



Fotografia da comemoração do Aniversário de José de Oliveira Reis no dia 25/09/1941. Na imagem os profissionais da Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro. Da esquerda para a direita: Antonio Alves de Moraes, Aldo Botelho Ciuffo, Durval Luis, José Ferreira, Domingos Aguiar, Ulysses Gomes, Felix Cordeiro, Sampaio Ferraz, Carvalho neto, Carlos Alberto David Azambuja, José de Oliveira Reis, Arnaldo Stamile, Gildassi de Oliveira, D. Elda Moreira, Humberto Silva, Eduardo Vasconcelos, Hermínio Andrade e Silva (o maior), Modrach Filho, José Lins de Carvalho. Imagem reproduzida na Revista Municipal de Engenharia – edição especial, agosto de 1997.



Charge da comemoração do aniversário no dia 25/09/1941. Imagem reproduzida na Revista Municipal de Engenharia – edição especial, agosto de 1997.



Charge em homenagem ao aniversário de José de Oliveira Reis no dia 29/09/1945, também feita pelos colegas da Comissão do Plano. No texto abaixo da imagem: “Lembrança dos Queremistas (queremos Reis com Passos) Provável referência ao eng. Edison Passos. Na imagem uma ponte separa os que querem Oliveira Reis dos que querem Getúlio, com o ano de 1946 marcado por “?”. Abaixo e à direita outro diálogo: “Tem galinha no Bonde?...Não, é aniversário do Condutor.. Porque o pessoal no comemora fora? Porque o pessoal “JÁ VAE TARDE”. Revista Municipal de Engenharia – edição especial, agosto de 1997.

Seja naquela imagem da comemoração do seu aniversário em 1942, em que José de Oliveira Reis aparece ao lado da única mulher presente, ou ainda, nessas duas charges elaboradas pelos seus colegas nas comemorações de 1941 e 1946, em nenhuma delas o nome de Eduardo Affonso Reidy aparecerá. Hermínio de Andrade e Silva está em todas elas

No texto daquela carta que José de Oliveira Reis enviou para Lucio Costa consta a atuação de Hermínio como Diretor do Departamento de Urbanismo na Administração Mendes de Moraes (1947-1951), o que só pode ter ocorrido após a saída de Eduardo Affonso Reidy, em função dos conflitos deste com o Prefeito Mendes de Moraes após os planos que desenvolveu para a esplanada de Santo Antonio. Interessante também perceber que, na gestão Mendes de Moraes, os três profissionais ocuparam o mesmo cargo de Diretor de Urbanismo: José de Oliveira Reis até 1948, Eduardo Affonso Reidy até 1950, e, por fim, Hermínio de Andrade e Silva até 1951. Segundo o livro organizado por Nabil Bonduki, o período de atuação de Eduardo Affonso Reidy na Diretoria do Departamento de Urbanismo, durante a

administração do General Mendes de Moraes, foi o momento mais relevante de sua atuação, quando elaborou as duas versões do plano para Santo Antônio.

“Neste projeto, colocou em prática, com grande maestria, os princípios do urbanismo moderno, prevendo ainda, na primeira versão, no âmbito do Centro Cívico, um edifício (Museu da Cidade), cujo projeto pretendia entregar ao mestre Le Corbusier.

Os conflitos com o prefeito Mendes de Moraes em relação a este plano foram muito fortes, sobretudo no que se referia ao custo e à natureza da transação imobiliária. A proposta de Reidy não possibilitava o adensamento suficiente para garantir o retorno financeiro pretendido pelo prefeito, sobretudo se consideradas as propostas anteriores do Departamento, cujo aproveitamento do solo era muito maior, tanto em Santo Antonio como no Aterro. Nas cartas que o arquiteto trocou com Le Corbusier nestes meses, percebe-se a pressão que ele vinha sofrendo e sua luta para garantir um projeto de acordo com os princípios do CIAM para o centro do Rio de Janeiro. Tentando viabilizar o plano, Reidy desenvolveu uma segunda opção, onde abriu mão do Centro Cívico



Plano Urbanístico para área resultante do desmonte do Morro de Santo Antônio. Proposta com Centro Cívico e Museu do Infinito de Le Corbusier. “Affonso Eduardo Reidy – Arquitetos Brasileiros”. Nabil Bonduki (org). Editorial Blau / Instituto Lina Bo e P.M. Bardi, 2000

e, em consequência, do Museu de Le Corbusier, para adensar a área de Santo Antônio (...) O segundo plano de Reidy chegou a ser aprovado pelo prefeito, porém novos conflitos levaram à sua demissão em 1950 (Bonduki, 2000: 22).

Para ampliar a interpretação é interessante retomar uma passagem do texto acima os projetos para Santo Antônio:

“A proposta de Reidy não possibilitava o adensamento suficiente para garantir o retorno financeiro pretendido pelo prefeito, sobretudo se consideradas as propostas anteriores do Departamento, cujo aproveitamento do solo era muito maior” (Bonduki, 2000: 22).

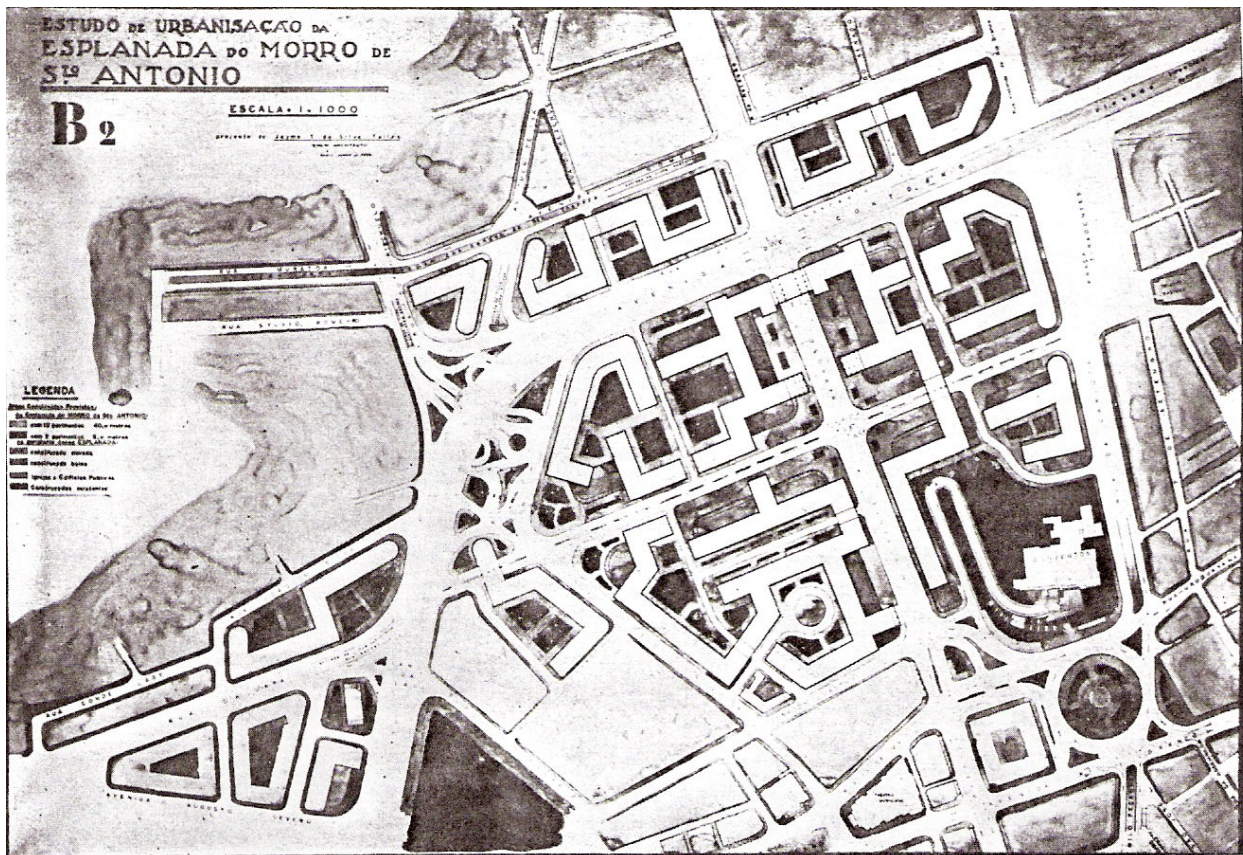


Plano Urbanístico para área resultante do desmonte do Morro de Santo Antônio. Proposta destituída do Centro Cívico e do Museu do Infinito de Le Corbusier. Imagem reproduzida em: Affonso Eduardo Reidy – Arquitetos Brasileiros. Nabil Bonduki (org). Editorial Blau / Instituto Lina Bo e P.M. Bardi, 2000.

Convém perguntar: sobre qual projeto anterior se faz referência? Aquele apresentado pelo Arquiteto Jayme da Silva Teles ou o que foi elaborado

conjuntamente por Hermínio de Andrade, José de Oliveira Reis, Edwaldo Vasconcellos e Armando Stamille?

Sobre o projeto de Silva Teles parece correta a afirmativa, dada a extrema ocupação do solo urbano que o arquiteto propôs para a Esplanada de Santo Antônio. São blocos que praticamente redesenham o espaço da cidade, articulando extensas volumetrias sobre o sistema viário com unidades que se fecham em áreas verdes “internas” ao desenho do corpo do bloco - seria uma indicação da noção de unidade de vizinhança?



Estudo de Urbanização da Esplanada do Morro de Santo Antonio. Projeto desenvolvido por Silva Teles. Apresentado na Secção Instituições Públicas ou Privadas. Imagem reproduzida na Revista Municipal de Engenharia, maio de 1940.

Por outro lado, aquela mesma afirmativa perde a força explicativa quando o projeto analisado está todo articulado em grandes blocos sobre pilotis amarrando o sistema viário em passagens aéreas que possivelmente atuam como sistemas de transição do tráfego proveniente da zona sul em direção ao centro e zona norte da

cidade.²² Não parece ocorrer nesse projeto aquela intensa ocupação do solo da que fala Nabil Bonduki.

Entretanto esses personagens e eventos não respondem definitivamente sobre as articulações entre ambos os profissionais - José de Oliveira Reis e Eduardo Affonso Reidy -, sejam elas caracterizadas por eventuais divergências ou convergências. Apenas mais uma provável constatação de uma possível discordância entre ambos. Menos ainda irá responder sobre outra indagação já apresentada, qual seja, o que provocara a saída de José de Oliveira Reis do Departamento de Urbanismo em 1948.

Neste ponto convém retomar os meandros da minha hipótese sobre a inconstância do seu trabalho no Departamento de Urbanismo, sobretudo por sua primeira exoneração, após praticamente onze anos chefiando as atividades urbanísticas na cidade do Rio de Janeiro. Retomamos nesse momento um evento superficialmente abordado, mas revelador das possíveis posições de José de Oliveira Reis, além e principalmente, da reação do engenheiro: é o caso das estações do transporte coletivo no Rio de Janeiro.

Elas revelam uma faceta da pessoa José de Oliveira Reis que não admitia interferências em seus trabalhos, e qualquer que fosse o lugar institucional de tais interferências, elas o irritavam. Dessa constatação provém a pergunta: seria uma situação como essa o motivo da fundação de uma irreconciliável relação profissional entre José de Oliveira Reis e Eduardo Affonso Reidy, algo ocorrido nos tempos de elaboração do plano de Urbanização de Santo Antônio que fora apresentado no Congresso de Arquitetos em 1940?

José de Oliveira Reis não aceitara proposição, consideração ou crítica como no caso dos Transportes Coletivos? São perguntas orientadas pelo interesse em entender os trânsitos, as identificações, as oposições que marcaram a vida profissional de José de Oliveira Reis nos tempos de chefia dos órgãos de Urbanismo. Posição que tende refutar o argumento simplificador e redutor da análise de que Affonso Reidy e José de Oliveira Reis viviam divergência pessoal e absoluta, tão presente na historiografia do urbanismo no Brasil.

²² Ver referência em nota de rodapé 57, Capítulo 1. A imagem do plano elaborado pela equipe integrada por José de Oliveira Reis está na sequência imediata à referida nota.

A interpretação aqui deve necessariamente ser ampliada e passar pela compreensão, como já afirmado, do campo de filiação de cada profissional pois, como também esclareceu Margareth da Silva, Eduardo Affonso Reidy e José de Oliveira Reis não fazem parte do mesmo grupo, e do mesmo lugar profissional de discussão sobre urbanismo. Muito mais que simples “dissonância” entre dois profissionais, é fundamental entender que existe um campo de conhecimento em construção, o urbanismo no Brasil, que passa pelos embates políticos e técnicos que as filiações e concepções desse campo produzem. José de Oliveira Reis e Eduardo Affonso Reidy, são um exemplo claro dessa construção. Por eles passou a formação individual de cada um, sua inserção profissional nos organismos oficiais de urbanismo e, mais ainda, o exercício formador de profissionais nas escolas de arquitetura e urbanismo a partir de 1940/50.

No campo político da institucionalização profissional, está não uma simplista “dissonância”, mas um jogo político e profissional defendido pelos seus representantes de forma aguda, mediante elaboração de planos urbanos, artigos, aulas, livros, congressos. Talvez, e aí sim, estopim de possíveis desentendimentos, tenha sido a defesa dos seus respectivos pressupostos políticos e profissionais marcados por argumentos incisivos, parciais e duros no seu conjunto.

José de Oliveira Reis não nega a oportunidade do debate e das disputas, quando seu processo profissional - os direcionamentos definidos para a cidade do Rio de Janeiro -, é colocado em dúvida; ou ainda, como analisaremos adiante e novamente em polêmica com Affonso Reidy, no trabalho na Comissão de Planejamento Urbanístico de Vera Cruz. Eram situações em que se colocava em dúvida não somente ele, indivíduo, mas, fundamentalmente um campo disciplinar representado por profissionais especializados, como já afirmara Topalov, “ordenadores do urbano”, nos seus exclusivos e legitimados direitos na proposição dos processos de racionalização do território.

Tal é o caso que percorreu os gabinetes da Prefeitura do Rio de Janeiro já na metade final da gestão Henrique Dodsworth, incorporado no conjunto documental pela força e subjetividade da oralidade, sobre um pedido de demissão que José de Oliveira Reis fez pessoalmente ao Prefeito. Nesse caso, não explicitarei o relator do evento, como se estivesse eu mesmo produzindo uma lacunaridade, me dando o

direito de manter a dimensão de subjetividade intrínseca à oralidade: seus apagamentos, seus acréscimos, seus desvios.

A transmissão do relato sobre o episódio com o Prefeito revela, talvez, um exemplo das primeiras interferências que o fizera adentrar inconformado e decidido no gabinete do chefe do executivo municipal, para renunciar aos trabalhos na chefia da Comissão do Plano, assim como o levara a outros prováveis desentendimentos. Obviamente seu superior administrativo, e mais que isso, provavelmente amigo e conselheiro, o engenheiro Edison Passos interferiu decididamente no caso, mantendo-o mesmo após sua demissão, no cargo de Chefe da Comissão do Plano da Cidade. Impossível desconsiderar, portanto, o quanto aquele documento sobre as estações²³, e mesmo este relato, revelam a força explanatória que caracterizou suas palestras, seus argumentos, suas aulas, eivadas, no entanto, de uma substância inadvertidamente intransigente e inconformada com os descaminhos dos seus trabalhos. Críticas que podem ter gerado retaliações por superiores que não aceitaram, ou não aceitariam, tamanho desejo de autonomia e inadvertência.

Por outro lado, podemos entender tal autonomia, intransigência e obstinação pelos trabalhos que realizou como instrumento de acompanhamento e controle dos trabalhos no seu conjunto, por assumir as devidas responsabilidades como chefe da Comissão do Plano da Cidade, sem também desconsiderar que pudessem ser características da pessoa José de Oliveira Reis. E em se pesar os caminhos trilhados por José de Oliveira Reis após exoneração do Departamento de Urbanismo, no dia 12 de fevereiro de 1948, é de se cogitar, em função daquelas características, a instauração de um isolamento profissional na administração municipal tão séria quanto aquela que reclamou Armando de Godoy à época das polêmicas sobre o Plano Agache, na gestão do Prefeito Adolfo Bergamini (1930-1931). As designações aplicadas a um engenheiro que por mais de uma década esteve envolvido com o urbanismo na capital federal são, senão estranhas, a constatação da imposição daquele isolamento.

Seria uma possível resposta de Eduardo Affonso Reidy a José de Oliveira Reis, ao isolamento por ele sofrido, ou, como disse Lucio Costa na carta para Le

²³ Carta que José de Oliveira Reis enviou para o Secretário Geral de Viação no dia 23 de janeiro de 1946. A carta é o primeiro documento abre o tópico 2.3 do capítulo 2.

Corbusier, por ter ficado “*de lado*” nas ações do Departamento de Urbanismo? Assumindo ou não a responsabilidade de José de Oliveira Reis pela incômoda posição de Eduardo Reidy à época como possível, é indiscutível que tanto a pergunta quanto a consideração são, também, complexas, pois, podem incorrer na rotulação negativa de um ou outro. O fato é que os movimentos de José de Oliveira Reis pela estrutura administrativa do Rio de Janeiro distanciaram-o do Departamento de Urbanismo, certamente associado às saídas que José de Oliveira Reis empreendeu para desenvolver outras atividades profissionais no campo do urbanismo.

Vejamos quais foram os caminhos percorridos por José de Oliveira Reis na administração municipal até 1954, quando retornou brevemente, pelo Dec. P. 279 – publicado no Diário Oficial do dia 04 de março de 1954 – ao cargo de Diretor do Departamento de Urbanismo²⁴: membro da Comissão de Concorrência Pública designado pelo Bol. 49 do dia 18 de março de 1948; membro da Comissão para avaliação da Fazenda Guandu do Sapê, designado pela Portaria 2476 do dia 12 de outubro de 1948, para avaliar a instalação do 1º Núcleo agro-pecuário do Distrito Federal; designado pelo Bol. 27 do dia 14 de fevereiro de 1949 expedido pelo Diretor de Obras, para responder pelo Serviço de Topografia durante as férias do responsável titular; pela Portaria 1321 do dia 26 de novembro de 1949, foi removido por determinação do Prefeito do Distrito Federal, da Secretaria Geral de Viação e Obras para a Secretaria Geral de Finanças.

Neste último caso, até provável que para atuar na Superintendência de Financiamento Urbanístico – órgão da Secretaria Geral de Finanças -, criada na administração Hildebrando de Góes (1946-1947), cuja finalidade foi elaborar desapropriações e cálculos dos valores dos lotes urbanizados resultantes dos projetos de urbanização desenvolvidos pelo Departamento de Urbanismo; ou seja,

²⁴ Segundo livro organizado por Nabil Bonduki sobre Affonso Eduardo Reidy, “na primeira metade dos anos 50, Reidy alternou por várias vezes a diretoria de urbanismo com o engenheiro José de Oliveira Reis, com quem tinha divergências” (Bonduki, 2000: 22). Sobre as divergências estamos tentando refletir no texto, porém, afirmar que ele alternou várias vezes com José de Oliveira Reis demonstra mais uma vez a superficialidade da pesquisa documental. José de Oliveira Reis deixou o Departamento e só retornando em março de 1954. Precisamente na primeira metade dos anos 50 ocorreu uma única alternância entre ambos, exatamente esse de 1954, pois, esse retorno de Oliveira Reis não passou do mesmo ano de 1954, ocupando novamente o cargo em 1956, já na segunda metade dos anos 50 e nesse caso até 1960.

totalmente distanciado dos trabalhos de concepção e elaboração dos planos urbanísticos.

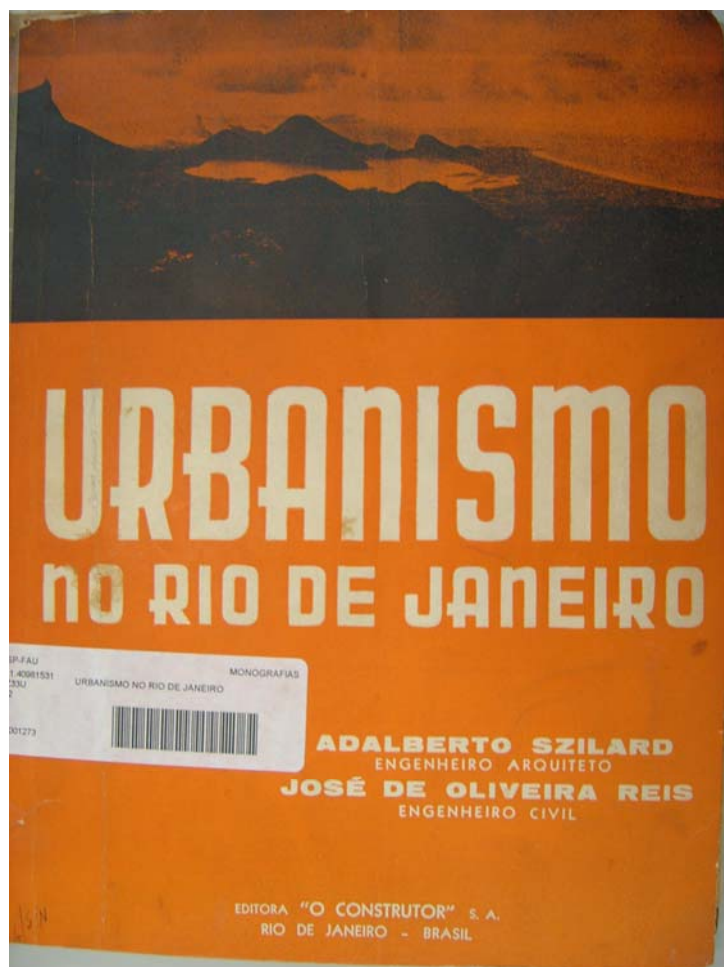
Corrobora com esse argumento do isolamento no setor de urbanismo do Distrito Federal, a lacuna de aproximadamente oito anos entre dois artigos publicados na Revista Municipal de Engenharia. O primeiro em julho de 1949 sobre a construção do Metropolitano no Rio de Janeiro, e o segundo em 1956, sobre o Serviço de Engenharia de Tráfego nas municipalidades. Justamente o período em que está totalmente isolado das funções e discussões sobre urbanismo, realizadas em determinados momentos por Eduardo Affonso Reidy, enquanto ocupava o cargo de Diretor de Urbanismo. Especialmente o isolamento que coincide com o período mais importante da atuação de Eduardo Affonso Reidy no Departamento, ou seja, entre 1948 e 1950.

Não que esse afastamento significasse um abandono dos estudos sobre as problemáticas urbanas na sua atividade profissional. Apenas lhe proporcionou um afastamento necessário e utilizado para aprofundar estudos sobre a temática dos transportes urbanos e, como mencionado, para estabelecer novas relações profissionais a partir de trabalhos realizados fora da cidade do Rio de Janeiro, ou mesmo fora da administração municipal carioca, como docente.

Os dois primeiros anos após sua exoneração do cargo de Diretor de Urbanismo, em fevereiro de 1948, foram focados no trabalho que resultou na tese de *Docência Livre da Cadeira de Urbanismo – Arquitetura Paisagística da Faculdade Nacional de Arquitetura da Universidade do Brasil*, apresentado em junho de 1950. Até mesmo o texto que marca o início do vazio de publicações de sua autoria na Revista Municipal de Engenharia, aquele de 1949 sobre a construção do Metropolitano foi incorporado na tese, demonstrando claramente a permanência, senão institucional, pela própria revista, pessoal, pela liberdade na execução do texto da Docência Livre.

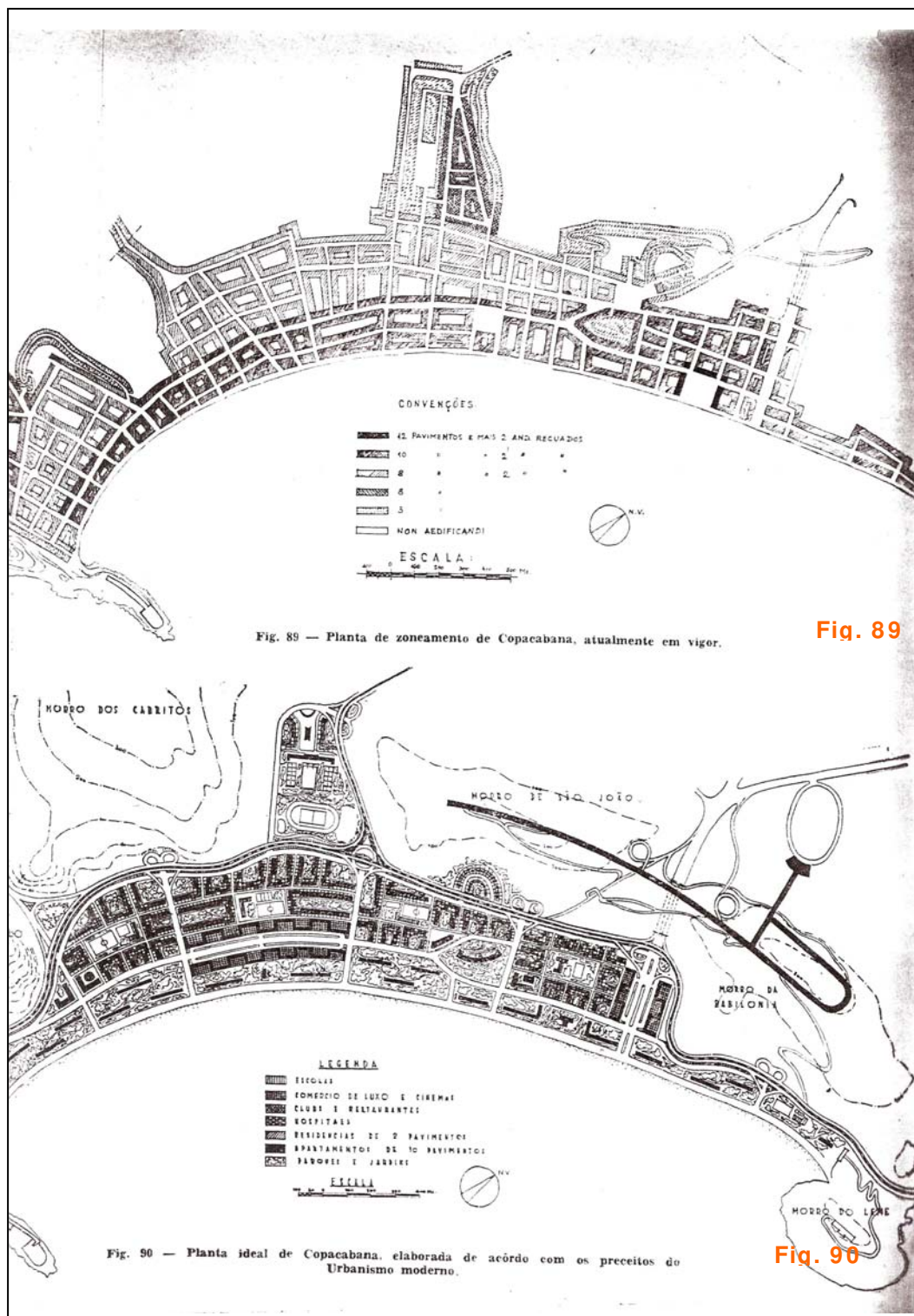
Aliás, seria essa temática e uma certa liberdade de deslocamento as responsáveis por proporcionar aproximação entre José de Oliveira Reis e o engenheiro-arquiteto Adalberto Szilard, que também realizou o concurso para Livre-docente na cadeira de Urbanismo? Ambos estavam trabalhando temas como Tráfego e Transporte Urbano na mesma época em que prestaram o concurso, cuja

ocorrência, segundo Adalberto Szilard, era anual e sempre no mês de junho. Ambos fizeram o concurso em datas distantes, separadas pela diferença de um ano: Adalberto Szilard em junho de 1949 e José de Oliveira Reis em junho de 1950 - ano em que publicaram conjuntamente o livro *Urbanismo no Rio de Janeiro* pela Editoria "O Construtor". Provável, portanto, que a aproximação seja anterior ao concurso e ao trabalho realizado na Faculdade Nacional de Arquitetura.



Frontispício do Livro *Urbanismo no Rio de Janeiro*. Exemplar da Biblioteca da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo

Na verdade um livro praticamente todo escrito pelo Engenheiro-Arquiteto Adalberto Szilard, ficando apenas o artigo denominado "*Sistema de vias arteriais do plano diretor do Rio de Janeiro*" como autoria do engenheiro José de Oliveira Reis. Um livro interessante pela forma como Szilard vai construindo seu argumento e apresentando propostas que, em alguns casos, são críticas ao trabalho desenvolvido pelo próprio amigo José de Oliveira Reis, como foi o caso do texto e projeto para o bairro de Copacabana.



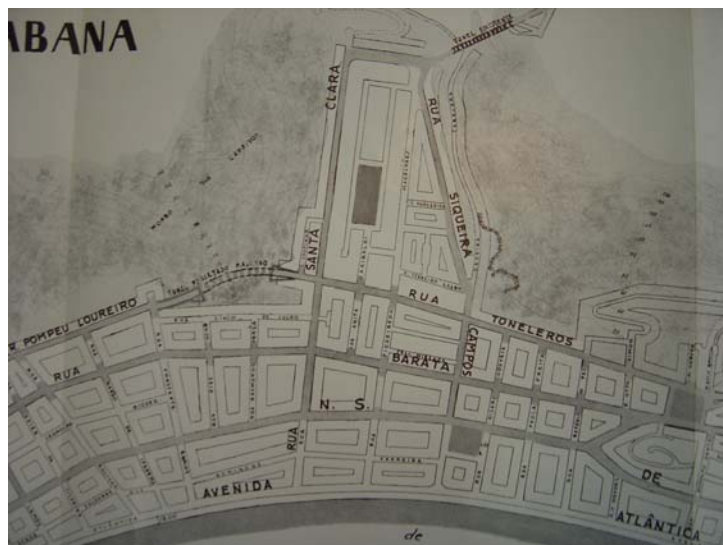
In: Urbanismo no Rio de Janeiro, 1950: 109. Exemplar da Biblioteca da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo

Segundo Adalberto Szilard, no capítulo VII – COPACABANA,

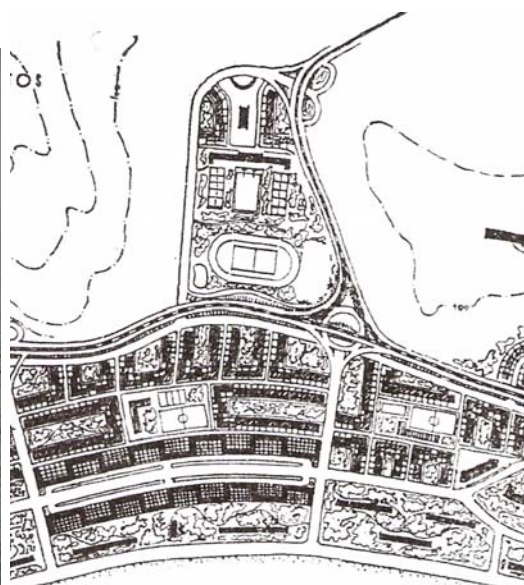
“uma bela manhã de setembro de 1945 os felizes proprietários em Copacabana acordaram com a notícia de que seus terrenos tinham

quadruplicado de valor outra vez, graças à benevolência e ignorância de regras urbanísticas do prefeito. O Dr. José de Oliveira Reis, querendo melhorar a situação reinante, conseguiu fazer aprovar uma planta de gabaritos, que consta na da fig. 89. A fig. 90 é uma planta elaborada para a mesma área, demonstrando como um urbanista moderno teria agido. Esta planta prevê apartamento de 10 pavimentos, casas comerciais, cinemas, escolas, hospitais, campos de recreio, vias arteriais e secundárias e, na zona de residências isoladas, pequenas vias de serviço e jardins de frente em “cul de sac” em cada grupo de residências” (Szilard e Reis, 1950: 107-110).

No âmbito da análise de Adalberto Szilard, nem mesmo o plano urbanístico do Bairro Peixoto elaborado por José de Oliveira Reis (talvez pela Comissão do Plano da Cidade) foi mantido na proposta apresentada no livro, cuja ocupação se daria com a Cidade Universitária de Copacabana.



Proposta de José de Oliveira Reis em 1938; à época Comissão do Plano da Cidade.



Proposta de Adalberto Szilard publicada no Livro.

E se o que está colocado pelo engenheiro-arquiteto Adalberto Szilard é uma crítica não restrita ao bairro de Copacabana, mas, a todo o urbanismo desenvolvido pelos profissionais da prefeitura, ela não implicou nenhum tipo de intransigência entre os dois, de divergências, como provavelmente ocorreu entre José de Oliveira Reis e Eduardo Affonso Reidy. Até porque, no caso da publicação, se existiu uma crítica explícita por parte de Adalberto Szilard ela não impossibilitaria a troca de experiência, de trabalho, de consulta entre ambos. Foi o que também ocorreu em um dos vários estudos e projetos para a Avenida Perimetral, coincidindo, também,

com um movimento de reaproximação de José de Oliveira Reis com a Secretaria Geral de Viação e Obras e o próprio Departamento de Urbanismo.

Depois do trabalho que passara executar na Secretaria Geral de Finanças, determinado pela Portaria 1321 do dia 26 de novembro de 1949, José de Oliveira Reis retornou à Secretaria Geral de Viação, muito provavelmente, após a criação do *Serviço Técnico Especial de Execução da Avenida Perimetral* (STEAP), pelo Decreto N. 11932 do dia 04 de fevereiro de 1953²⁵. Segundo o Decreto, o STEAP foi instituído com as seguintes atribuições:

- a- estudar e dirigir os trabalhos de execução da Avenida Perimetral e obras complementares;*
- b- efetuar, mediante autorização legal, contratos de serviços, de obras, de aquisição de materiais, dos equipamentos e dos aparelhamentos em geral;*
- c- efetuar mediante autorização ajustes a título precatório, para a realização de obras e, serviços sob o regime de tarefa.*

O decreto enfim colocava na ordem do dia a realização da avenida, que segundo José de Oliveira Reis, já estava determinada desde o Plano Agache, sem, no entanto, caracterizá-la incisivamente, mas, figurando-a como orla marítima na qual seriam implantados diversos ministérios. Ainda conforme José de Oliveira Reis,

“o primeiro projeto que realmente acentuava o traçado da avenida foi o de n. 2947 aprovado em 15 de abril de 1938 na administração Henrique Dodsworth.

*Posteriormente foi ele modificado por outros parciais de ns. 3085, de Urbanização da Esplanada do Castelo e Adjacências em 6 de dezembro de 1938, e da Avenida Presidente Vargas 3481 aprovado em 5 de dezembro de 1940 pelo Prefeito Henrique Dodsworth. Na administração do Prefeito Hildebrando de Góes, foi feita a unificação geral das diversas alterações resultando o projeto n. 4375 aprovado em 20 de agosto de 1946 que vigorou até pouco tempo, sendo substituído pelo de n. 6306, recentemente aprovado em 23 de março de 1954 pelo Prefeito Dulcídio Cardoso”.*²⁶

E é na condição de Chefe do Serviço da Avenida Perimetral que José de Oliveira Reis fará solicitação oficial, datada do dia 25 de fevereiro de 1953, para a retirada da linha de bondes das Ruas da Misericórdia e Santa Luzia, por impedir,

²⁵ O Decreto foi assinado pelo Prefeito Dulcídio Espírito Santo Cardoso, com a anuência do Secretário Geral de Viação e Obras à época, engenheiro Carlos Schwerin Filho.

²⁶ Texto manuscrito e de autoria do engenheiro José de Oliveira Reis. Consta assinatura e data de maio de 1954. Documento que integra os manuscritos de seu acervo doado ao Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.

naquele momento, a execução das obras da avenida. Por este documento é plausível considerar que José de Oliveira Reis tenha participado diretamente da substituição do projeto n.4375 – aprovado no dia 20 de agosto de 1946, numa época em que ainda dirigia o Departamento de Urbanismo -, pelo n.6305, para o qual enviou convite ao seu colega Adalberto Szilard para apresentar sugestões e críticas sobre o traçado da Avenida Perimetral.

Em resposta datada do dia 12 de maio de 1954, Szilard agradece a honra do convite, apresentando também uma série de proposições para o que ele denominou de “traçado da nova Avenida Perimetral”, colaboração que foi apresentada para o denominado Plano Térreo da Avenida Perimetral. No plano ocorreria a ligação entre a Avenida Beira-Mar e Avenida Rodrigues Alves, pela Praça Salgado Filho – localizada na frente do Aeroporto Santos Dumont, até a Praça Mauá. Um traçado que incorporaria várias outras praças da região central da cidade, entre elas, Marechal Âncora, Barão do Ladário, 15 de Novembro.

Articular-se-ia também a outros sistemas viários importantes, tais como a Avenida Presidente Vargas, a Avenida Nilo Peçanha e a Avenida Roosevelt, na área do Calabouço. Ainda segundo José de Oliveira Reis,

“a Avenida Perimetral ao longo do seu traçado interessa a urbanização de várias zonas. Assim, na área fronteira ao Aeroporto Santos Dumont, na região do aterro conseqüente das futuras obras de desmorte do Morro de Santo Antonio, ela se entrosa com o P.A. 6128, que estabelece as vias de tráfego na área de parque urbanizada. Em seguida, vem a região da antiga Ponta do Calabouço aterrada com o desmorte do Morro do Castelo e onde funcionou a Exposição do Centenário em 1922, bem como as Feiras de Amostras do Distrito Federal. Essa área está hoje quase toda edificada e obedece ao projeto de urbanização n. 3085 da Esplanada do Castelo e Adjacências, modificação do primitivo Plano Agache. A área fica compreendida de um lado, entre a Avenida Antonio Carlos e as Avenidas Marechal Câmara (que é o primeiro trecho da Avenida Perimetral) e General Justo, e, de outro, entre a Avenida Beira-Mar e Rua Santa Luzia, barrada pela Santa Casa (...) Finalmente a outra zona de influência da Avenida Perimetral é na sua confluência com a Avenida Presidente Vargas. Aí, além dos edifícios comerciais dessa Avenida, há edifícios públicos como do Banco do Brasil, Alfândega velha e futura sede do Departamento dos Correios e Telégrafos completando a urbanização”.²⁷

²⁷ Texto manuscrito e de autoria do engenheiro José de Oliveira Reis. Consta assinatura e data de maio de 1954. Documento que integra os manuscritos de seu acervo doado ao Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.

Especificamente o trecho de confluência da Avenida Presidente Vargas com Avenida Perimetral, foi considerado perfeito nas observações e proposições do engenheiro-arquiteto Adalberto Szilard. Para outras áreas, porém, Szilard apresentou proposições e alterações que considerou necessárias nas soluções definidas pelos engenheiros do Serviço Técnico Especial de Execução da Avenida Perimetral, por entender impróprias as que lhes foram encaminhadas. Entre outras proposições, o projeto da Praça Mauá como *“Place Carrefour” tipo L’Etoile* de Paris, justificando serem insuficientes as dimensões previstas, associado ao fato da desembocadura próxima da Avenida Rio Branco com a Avenida Perimetral acarretar a necessidade de articular um sistema capaz de promover a fluidez do projeto.

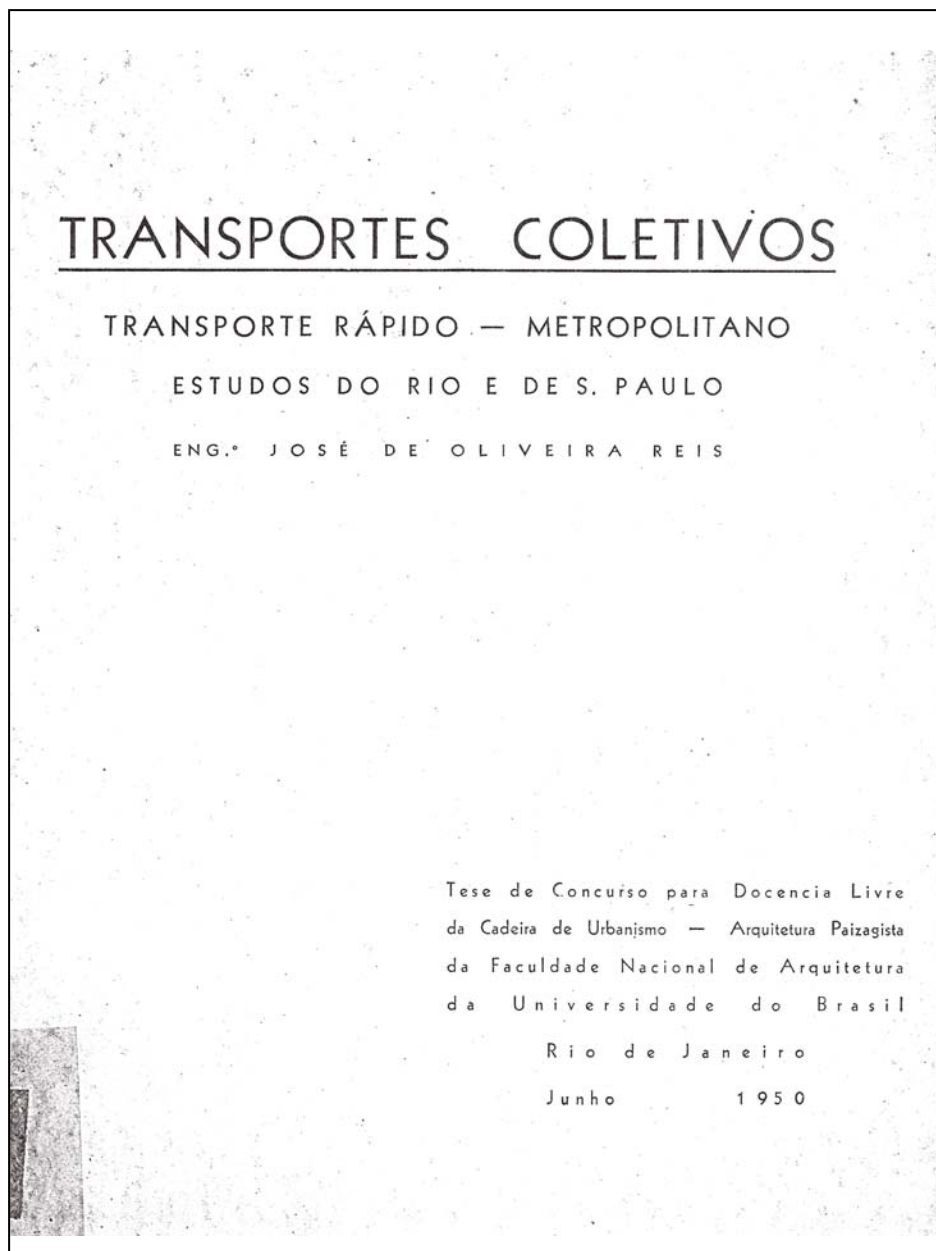
A relação cooperativa entre José de Oliveira Reis e Adalberto Szilard não duraria por muitos outros anos, em função do falecimento do segundo, ainda na década de 1950. Convém, nesse sentido, considerar quão produtiva essa aproximação pessoal-profissional, e mais ainda, a aproximação de temáticas de estudo entre os dois profissionais, foram importantes para aquela reaproximação de José de Oliveira Reis aos problemas urbanísticos em discussão no Departamento de Urbanismo do Distrito Federal.

É como se entre 1950 e 1953, quando reassumiu atividade diretiva na Secretaria Geral de Viação e Obras pelo cargo de chefe do Serviço Técnico da Avenida Perimetral, José de Oliveira Reis estivesse ampliando seu conhecimento sobre determinados problemas no âmbito da atuação urbanística; no caso, claramente o problema da engenharia de tráfego, do transporte na cidade.

A primeira demonstração desse possível movimento e introspecção profissional que antecedeu sua (re)aproximação foi apresentada na tese que elaborou para o concurso na Faculdade Nacional de Arquitetura. Em estudo que procurou empreender uma análise sobre os sistemas de transportes na cidade do Rio de Janeiro, não deixou de focar objetivamente a importância e alternativa para a circulação da população que o transporte coletivo possibilitaria. Lamenta, entretanto, a condição do transporte no Rio de Janeiro,

“onde, os serviços de transportes coletivos, a guisa de falta de material suficiente para atender às necessidades da população, aproveitam-se da situação para abusar e impor condições as mais variadas de prestações de

maus serviços, em flagrante desrespeitoso às finalidades precípuas de transporte coletivo”,



Frontispício da Tese de Docência Livre realizada pelo engenheiro José de Oliveira Reis para concurso na Cadeira de Urbanismo — Arquitetura Paisagística da Faculdade Nacional de Arquitetura da Universidade do Brasil. Junho de 1950. Exemplar do Acervo José de Oliveira Reis do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.
DB/ FJOR/ AGC-RJ

que ainda conforme José de Oliveira Reis, no Capítulo denominado GENERALIDADES,

“deverá ser valida para todas as situações da cidade, isto é, deverá permanecer no tempo e no espaço, a fim de que em nenhuma ocasião seja aventado o pretexto de exceção para se transformar de prestador de serviço em explorador dos seus habitantes (Reis, 1950: 3).

A segunda atividade ocorreu no estudo sobre transportes coletivos e tráfego nas cidades, durante a viagem que fez para participar do 2º Congresso da Federação Internacional de Habitação e Urbanismo, organizado pela União Internacional de Arquitetos. Não necessariamente o próprio congresso, realizado na cidade de Rabat no Marrocos, em setembro de 1951, mas, principalmente, a viagem que fez durante quatro meses após o congresso, para estudar o transporte coletivo de várias capitais européias. Entre setembro e dezembro de 1951 seu único objetivo foi levantar informações, registrar fotograficamente e elaborar um relatório sobre o transporte coletivo das cidades que percorreu na viagem, para apresentar na prefeitura do Distrito Federal como documento resultante do trabalho que desenvolveu na Europa.



Fotografias do 2º Congresso da Federação Internacional de Habitação e Urbanismo realizado em Rabat no Marrocos. Setembro de 1951. (à esquerda): No canto inferior direito três pessoas no primeiro plano. Dois de terno claro e um entre eles de terno escuro. O de terno escuro é José de Oliveira Reis; (à direita): Segunda fila de cadeiras está ocupada por três homens no canto esquerdo. José de Oliveira Reis é o do meio, com a mão posicionada no queixo escutando conversa do colega. Imagem reproduzida na Revista Municipal de Engenharia – edição especial, agosto de 1997.

Dessa viagem apenas vestígios fotográficos foram preservados, não constando em seu acervo cópia sobre o relatório apresentado.²⁸

²⁸ As fotografias elaboradas pelo engenheiro José de Oliveira Reis também integram seu acervo no Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, gerando uma quantidade enorme de registros de cidades européias, norte-americanas e também do Rio de Janeiro. A atual direção (ano de 2006) do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro estabeleceu uma política de utilização de imagens que permite para cada interessado em registros fotográficos a solicitação de três imagens. Se o interesse passar desse reduzido número de fotografias é necessário o pagamento de cada imagem individual segundo valores que estão mais apropriados ao mercado editorial. No caso do trabalho sobre o engenheiro José de Oliveira Reis, um trabalho acadêmico, sem interesses comerciais, o custo para solicitar as imagens é incompatível, inexplicável e incoerente com a realidade da pesquisa universitária no Brasil: R\$ 4.500,00 aproximadamente. Pensar que uma instituição pública municipal, mantida com recursos da

Por fim, o terceiro evento naquela (re)aproximação - que culminaria com seu retorno ao cargo de Diretor do Departamento de Urbanismo em 1954 -, ocorreu nos trabalhos do Serviço Técnico Especial de Execução da Avenida Perimetral (STEAP). Após ocupar o cargo de substituto do serviço de Topografia, assim como integrar a Comissão para instalação de núcleo agro-pecuário - entre outros prováveis trabalhos que desenvolveu no Distrito Federal de 1948 até 1950 -, a chefia do STEAP determinou um outro início de atividade institucional no Departamento de Urbanismo.

Um novo início, que precisa ser entendido dentro de um processo mais longo. Impossível restringi-lo, portanto, ao Decreto P. 279, publicado no Diário Oficial no dia 04 de março de 1954 definindo a nomeação, de José de Oliveira Reis pela segunda vez, ao cargo de Diretor do Departamento. A restrição é também inválida para os anos subseqüentes – e particularmente até 1960 -, do trabalho que José de Oliveira Reis desenvolveu na Prefeitura do Distrito Federal.

Ressalta-se ainda que se o argumento passar pela abordagem apenas jurídica, aquela definida por decretos e boletins da prefeitura do Rio de Janeiro, deve-se definir um conjunto de três passagens pelo Departamento de Urbanismo. No entanto, se quantitativamente pode ser utilizado como elemento de reflexão sobre a provável importância do engenheiro José de Oliveira Reis ao urbanismo no

sociedade está fazendo esse tipo de uso dos documentos postados e sob sua guarda, um uso aparentemente comercial e privado, só pode significar que ela está transferindo o ônus das suas obrigações públicas e institucionais aos pesquisadores brasileiros interessados na pesquisa histórica, no meu caso, a pesquisa sobre um profissional de extrema importância para a cidade do Rio de Janeiro e para o urbanismo brasileiro que transferiu em vida e integralmente seu acervo particular. Essa a justificativa da não utilização das imagens das viagens de José de Oliveira Reis. Convém esclarecer que essa política não é exclusiva do Arquivo Geral da Cidade, sendo imprescindível um debate urgente entre as instâncias oficiais, municipais, estaduais e federais, e entidades como ANPUH. Uma política produtiva e coerente está sendo desenvolvida pelo Museu da Imagem e do Som do Rio de Janeiro, na pessoa do Compositor e Maestro Edino Krieger, que entendendo o caráter acadêmico e histórico da pesquisa e autorizou o uso dos depoimentos realizados com o engenheiro José de Oliveira Reis, estabelecendo como contrapartida um exemplar dos trabalhos após a conclusão. Política que contribuirá inclusive com a criação de uma biblioteca de estudos que utilizaram o acervo do MIS-RJ como documento de pesquisa. Mestrandos e Doutorandos brasileiros não podem ser responsabilizados economicamente pela manutenção dos acervos postados em museus e arquivos. Essa é uma tarefa exclusiva e obrigatória dos poderes públicos. A pós-graduação já sofre demasiadamente com os reduzidos recursos financeiros enviados pelos governos e os valores das bolsas de estudos são incompatíveis com a cobrança de elevados valores para reprodução e utilização de documentos manuscritos ou visuais.

Rio de Janeiro, qualitativamente significa uma subtração e incompreensão do argumento construído no campo profissional.

Ao assumir o campo profissional como estrutura de análise, sem, no entanto, desconsiderar a instância que oficializa, legitima e confere autonomia no sistema administrativo, estou trabalhando com duas passagens pelo Departamento de Urbanismo; a primeira entre 1945 e 1948, e a segunda entre 1954 e 1960. Nesse sentido, o que aparentemente pode significar subtração, se a lógica passar exclusivamente pela dimensão jurídica, representa, por outro lado, a possibilidade de apreensão dos trabalhos orientado num espectro profissional complexo e diversificado.

Fundamentalmente três grandes temáticas conformaram e organizaram o trabalho de José de Oliveira Reis a partir de 1954: sistema viário, planejamento urbano-regional e engenharia de tráfego-transporte, todas pensadas no âmbito municipal. As duas primeiras estavam já diretamente associadas desde 1950, mediante articulação consubstanciada no âmbito do movimento municipalista. A terceira temática não surgiu, ou foi incorporada aos trabalhos de José de Oliveira Reis primeiramente pelo texto da Tese para o concurso na Faculdade Nacional de Arquitetura em junho de 1950. Até antes é possível constatar seu interesse no problema do tráfego e transporte, mesmo com sua indireta participação. Foi o caso dos trabalhos daquela Comissão de Transportes Coletivos instituída em 1939, pelo Prefeito Henrique Dodsworth, chefiada pelo engenheiro Edison Passos, à época, Secretário Geral de Viação e Obras.

No caso particular do engenheiro José de Oliveira Reis, a temática do tráfego e transporte na cidade esteve associada - além dos trabalhos discutidos no Rio de Janeiro -, aos estudos realizados pela *American Transit Association*, interesse explicitado e determinado pelo pedido de autorização para publicar a tradução que ele já realizara de um estudo sobre o movimento das massas nas grandes cidades, especialmente New York. Foi inclusive o próprio José de Oliveira Reis quem reafirmou a importância da tradução publicada na Revista Municipal de Engenharia, em julho de 1947, praticamente dez anos mais tarde, após participação como representante oficial do Clube de Engenharia, no 2º Congresso de Transportes, realizado em maio de 1956, na cidade de Porto Alegre.



PREFEITURA DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA GERAL DE VIAÇÃO E OBRAS
DEPARTAMENTO DE URBANISMO

Mr. Charles Gordon Rio de Janeiro, April 8, 1947.
Managing Director of
American Transit Association
292 Madison Ave.
New York City

Dear Sir

I received the booklet "Moving the Masses in Modern Cities" of your Association and I found it very interesting.

As I am a City Engineer of the Federal District of Brazil - as the Chief of the Department of Urbanism - I thought it would be important to diffuse the knowledge that this booklet contains. So I have translated it to Portuguese.

I am writing to you to ask authorization to publish the booklet in Portuguese in our technical magazine "Revista Municipal de Engenharia da Prefeitura do Distrito Federal".

I am sending the last issue of the latter magazine to you by mail, so you have an idea of what the magazine is about.

Kindly inform me of any further steps I must take to obtain the authorization.

Sincerely yours

My address:
J.O.Reis
Rua Ibitara 161-Cosme Velho
Rio de Janeiro - Brazil.

JOSÉ DE OLIVEIRA REIS

Mod. 0030

Carta
enviada ao
Mr.
Charles
Gordon.
Abril de
1947.
Documento
localizado
no Acervo
José de
Oliveira
Reis do
Arquivo
Geral da
Cidade.
DM/ FJOR/
AGC-RJ

Neste congresso José de Oliveira Reis apresentou a tese "*Problemas de Trânsito nas Grandes Cidades e a Engenharia de Tráfego*", focando seu argumento na necessidade premente de articulação entre os planos urbanísticos e o tráfego nas cidades. Segundo a tese por ele apresentada em Porto Alegre – também publicada na Revista Municipal de Engenharia, jan/dez de 1956, com o título "*Serviços de Engenharia de Tráfego nas Municipalidades*" -,

"as razões que se poderiam enumerar em favor dessa criação são várias, bastando atentar que do mesmo modo que os serviços normais de engenharia municipal cuidam do desenvolvimento e melhoramentos das zonas urbanas, suburbanas e rurais da cidade, quer na parte de planos e projetos e de obras quer na das respectivas execuções, bem como no planejamento geral estabelecendo as leis e códigos urbanísticos para a

futura expansão da cidade, também a parte relativa à circulação dos veículos e dos habitantes deve ser estudada, planejada, executada, disciplinada e policiada pelos órgãos competentes especializados em tal assunto".



CLUBE DE ENGENHARIA

AV. RIO BRANCO, 124

RIO DE JANEIRO - BRASIL, 11 de maio de 1956

C. nº 411/1956.S.

Ilmo.Sr.

Engº José de Oliveira Reis.

Tenho a satisfação de comunicar a V.S. que o Conselho Diretor deste Clube, resolveu, designá-lo para Delegado do Clube de Engenharia no " 2º Congresso Geral de Transportes " a se realizar em Pôrto Alegre de 20 a 26 do corrente.

Contando com o valioso concurso de V.S. sente-se a Diretoria também honrada com essa designação e agradece antecipadamente ao prezado consócio a colaboração que será certamente de grande valôr.

Atenciosamente

(Cesar Cantanhede)

1º Secretário.

Acervo José de Oliveira Reis no Arquivo Geral da Cidade.
DM/ FJOR/ AGC-RJ

Um argumento que coaduna com as análises presentes no artigo escrito pelo Mr. Charles Gordon, *Director of American Transit Association* – traduzido por José

de Oliveira Reis na edição de julho-1947 da Revista Municipal de Engenharia, p.161-174 -, ao afirmar que,

“um dos mais importantes, e igualmente um dos mais controvertidos e menos compreendidos problemas da cidade moderna, é o do melhoramento do seu sistema de transporte ou de circulação. Praticamente todos nós reconhecemos que o congestionamento das ruas, tornou-se de certo modo intolerável e urge que alguma coisa seja feita a esse respeito”.

Importância que José de Oliveira Reis enfatizaria na carta datada [ao “colega Armindo”] dia 23 de julho de 1956, após se desculpar pela demora no envio de um suposto “Regulamento” e mencionar o envio anexado, na carta, de uma lista bibliográfica sobre Engenharia de Tráfego; ele remete ao artigo traduzido em 1947, dizendo que o enviará também.

Ao mencionar a tradução do texto *“Moving the Masses in Modern Cities”*, fala da sua importância,

“cujos conceitos, sempre apostamos, devemos difundi-los o mais possível, afim de esclarecer dúvidas não só entre leigos como também entre colegas, sobre problemas de tráfego e de transporte coletivos”.

Interesses e estudos que desde a década de 1930 permeiam o trabalho de José de Oliveira Reis são aqui compreendidos como decisivos para sua atuação articulada entre o planejamento urbano, pelo Departamento de Urbanismo, e os sistemas de transporte e tráfego, pela Comissão Executiva do Metropolitano a partir de 1954, após seu retorno. Ou mesmo posteriormente, no início da década de 1960, ao responder, conforme Portaria n. 354 do Secretário Geral de Viação e Obras datada de 25 de junho de 1960, pela Divisão de Engenharia de Tráfego criada pelo Decreto n. 14.847 de 3 de dezembro de 1959, resultante, muito provavelmente, dos trabalhos direcionados à implementação dos Serviços de Engenharia de Tráfego; como já referido, o próprio artigo apresentado no Congresso de Transportes realizado em Porto Alegre²⁹.

²⁹ Segundo José de Oliveira Reis, o Serviço de Engenharia de Tráfego foi criado durante a administração do Prefeito Alim Pedro – entre 06 de setembro de 1954 e 11 de novembro de 1955 -, resultante de um convênio entre a Prefeitura do Distrito Federal e o Departamento Federal de Segurança Pública, colocada em prática apenas em 1959. in: Reis, 1965: 155-156.



PREFEITURA DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA GERAL DE VIAÇÃO E OBRAS
DEPARTAMENTO DE URBANISMO

Rio 23 de Julho de 1956.

Prezado Colega Armindo Reis

Saudações

Ha muito que estou para lhe
escrever afim de desobrigar-me do
compromisso que assumi consigo de
enviar-lhe o Regulamento da DFSP bem
como a relação bibliográfica de
trânsito sobre Engenharia de Tráfego (perda
de Trânsito, de acordo com a resolução do
Congresso). Somente hoje ~~é possível~~
é possível fazê-lo e por isso peço desculpas
por esse atraso.

Juntamente com o Regulamento e
a lista ^{de artigos} envio-lhe o número ^{esgotado} da
Revista da PDF - Julho de 1947, o qual traz uma
tradução que fez da publicação da "American
Transit Association" - "Moving the Masses in
Modern Cities", cujos conceitos, sempre oportunos,
devem ser difundidos o mais possível,

afim de esclarecer dúvidas não apenas de
engenheiros mas também entre colegas sobre o problema
de Tráfego e Transportes coletivos.

Prezado Colega
Armindo [?],
Saudações.

Há muito que estou
para lhe escrever afim
de desobrigar-me do
compromisso que
assumi consigo de
enviar-lhe o
Regulamento da DFSP
bem assim como a
relação bibliográfica
sobre Engenharia de
Tráfego(perdão), de
trânsito, de acordo
com as resoluções do
congresso). Somente
hoje é possível fazê-lo
e por isso peço
desculpas pelo atraso.
Juntamente com o
Regulamento e a lista,
resolvi enviar-lhe o
número esgotado da
Revista da PDF - julho
de 1947 - o qual traz
uma tradução que fiz
da publicação da
"American Transit
Association" -
"Moving the Masses in
Modern Cities", cujos
conceitos, sempre
oportunos, devem ser
difundidos o mais
possível.fim de
esclarecer dúvidas
não [somente] de
leigos mas também
entre colegas sobre o
problema de Tráfego e
Transporte Coletivo.
Acervo do engenheiro
José de Oliveira Reis
do Arquivo Geral da
Cidade.

DM/ FJOR/ AGC-RJ

Por fim, se até 1948 está caracterizado que ocorreram divergências substanciais entre José de Oliveira Reis e Affonso Eduardo Reidy capazes de processar o afastamento do primeiro do Departamento, a mesma situação parece se justificar a partir de 1954, produzindo um novo e muito breve afastamento de José de Oliveira Reis, provavelmente como resultante de prováveis desentendimentos ocorridos logo após o início da gestão Alim Pedro (1954-1955).

Mesmo não existindo em seu acervo qualquer tipo de informação sobre divergências profissionais, políticas ou administrativas vivenciadas pelo engenheiro que justifique sua segunda, ou qualquer outra saída do Departamento de Urbanismo, o fato é que elas se processaram em momentos ímpares, e sempre relacionados à presença de Affonso Reidy. Assim como as saídas deste estavam também associadas ao retorno de José de Oliveira Reis ao cargo de diretor. Não deve mesmo ser simples coincidência, especificamente um desses momentos, entre o início da referida administração do Prefeito Alim Pedro, no dia 06 de setembro de 1954, e a exoneração de José de Oliveira Reis do cargo de Diretor do Departamento de Urbanismo no dia 09 de setembro de 1954, pelo já mencionado Dec. E. 543, publicado no Diário Oficial no dia 10 de setembro.

Neste caso específico também não existe em seu acervo informação que forneça qualquer vestígio de possíveis divergências entre o Prefeito Alim Pedro - que também foi engenheiro municipal e Secretário Geral de Viação e Obras -, e José de Oliveira Reis. Refletir e empreender uma explicação pelo problema da divergência entre os dois funcionários públicos só pode, portanto e confirmando a hipótese apresentada, se sustentar quando perscrutadas no contexto do lugar profissional de cada um. Uma oportuna explicação pode inclusive ser construída como consequência mais imediata da relação entre os dois profissionais e suas atividades no Departamento de Urbanismo, ou seja, a contingência do trabalho de um em relação ao outro, pelas exonerações e (re)nomeações ao cargo de Diretor de Urbanismo.

Entendo, como comentado anteriormente, ser extremamente restritivo fechar a análise nessa atribulada relação profissional vivenciada pelos dois urbanistas como única justificativa para os trabalhos que continuaram a exercer como engenheiros da Prefeitura. São, ambos, antes de qualquer outro cargo ou função exercida, engenheiro municipais admitidos mediante concurso público. Estou determinando, nesse sentido, uma hipótese que procura entender um movimento próprio ao engenheiro José de Oliveira Reis pela estrutura organizacional da Secretaria Geral de Viação e Obras, para colaborar em diversos trabalhos durante a década de 1950. Não especificamente cada instância da estrutura administrativa, mas, os possíveis prejuízos que tamanha quantidade de tarefas dessas instâncias

acarretaram sobre o tempo disponível para exercê-las, principalmente a função de Diretor de Urbanismo.

O tempo entre seu retorno ao Departamento, no dia 04 de março de 1954, e seu deslocamento – em princípio sem deixar a direção do Departamento, que se daria oficialmente no dia 9 de setembro -, ainda em 1954, para assessorar a Comissão Executiva do Metropolitano, conforme Portaria n. 134 de 17 de março de 1954 (Processo n. 7006 004/54), e atuar na Comissão de levantamento do anteprojeto de aproveitamento da área a ser aterrada com o desmonte do Morro de Santo Antônio, conforme Portaria n. 171 de 06 de abril de 1954 (Processo n. 7000 091/54), seria insuficiente para o desenvolvimento de todas as atividades que lhe foram solicitadas, praticamente ao mesmo tempo. Não deixa de ser uma hipótese mais subjetiva e intimamente relacionada ao processo de interpretação aqui desenvolvido.

Também não deve excluir a força e preponderância explicativa do argumento sobre a incompatibilidade de trabalho entre ambos, especificamente associada aos seus lugares profissionais, e a conseqüente alternância dos dois profissionais no cargo de Diretor do Departamento de Urbanismo. No caso do engenheiro José de Oliveira Reis, num momento particular marcado por trabalhos condicionados por saídas estratégicas temporárias do seu lugar institucional no setor de urbanismo do município do Rio de Janeiro. Especialmente o tempo da saída determinada pelo Dec. E 543 do dia 09 de setembro de 1954, até o retorno ao mesmo lugar institucional auferido pelo Dec. P-8 de 11 de janeiro de 1956.

Trabalhos não restritos ao município do Rio de Janeiro ampliam o deslocamento institucional empreendido por José de Oliveira Reis, passando pelas instâncias internas, na própria Secretaria Geral de Viação e Obras, mas, em saídas estratégicas mediante atuação em consultorias públicas, consórcios técnicos e comissões profissionais para tratar de questões urbanísticas. São os casos da consultoria sobre o Plano Diretor de Ribeirão Preto realizada em 1955, e de dois importantes trabalhos com participação ativa do engenheiro José de Oliveira Reis: o plano urbanístico da Base Naval de Aratú na Bahia, e o plano urbanístico de Vera Cruz – Futura Capital do Brasil – cuja atuação ocorreu na *Sub-comissão de Planejamento Urbanístico* -, realizados, respectivamente, pela participação em um

consórcio e uma comissão, ambos envolvendo vários e distintos profissionais. Especificamente este último, o plano urbanístico de Vera Cruz, pela intrínseca relação entre sua extinção e o concurso para o plano piloto de Brasília, amarra o argumento das divergências entre José de Oliveira Reis e Eduardo Affonso Reidy ao lugar profissional de cada um, e de todos os demais profissionais do urbanismo no Brasil. Como já mencionado, os lugares profissionais da engenharia e da arquitetura moderna.

2.4 - O Urbanismo e as Municipalidades: as instituições-entidades de pesquisa, análise e construção sobre a cidade.

Dois importantes eventos da história contemporânea brasileira demarcam, expressivamente, toda atuação dos profissionais engenheiros e arquitetos envolvidos com as questões urbanísticas. Dois eventos que são resultantes de processos profissionais de discussão e proposição sobre os problemas urbanos mediante intervenção em áreas urbanas existentes, e planos de novas cidades: por exemplo, o plano de Belo Horizonte como o momento de inflexão e articulação inicial entre profissionais nessa área especializada de atuação.

O primeiro evento representa a consolidação das relações entre os profissionais brasileiros e os arquitetos modernos vinculados aos *Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna* (CIAM), especialmente Le Corbusier: o concurso para o Plano Urbanístico de Brasília e a construção da capital federal conforme o projeto de Lúcio Costa. E não exclusivamente a cidade construída de Brasília, mas, todo o debate e todos os planos urbanísticos apresentados no concurso para capital federal, tem uma relação direta, porém não só, com os trabalhos da *Sub-comissão de Planejamento Urbanístico de Vera Cruz*, justamente pelo que tais eventos proporcionaram e produziram de reflexão entre os profissionais brasileiros. Não só, pois, outra proposta para uma cidade capital do Brasil já tinha sido apresentada pela engenheira Carmem Portinho como tese do curso de pós-graduação em urbanismo que ela cursou entre 1934 e 1935 na antiga Universidade do Distrito Federal.

Publicado na Revista da Directoria de Engenharia do Distrito Federal, em maio de 1939, com o título “*Anteprojeto para a futura capital do Brasil no Planalto Central*”, se caracterizou, segundo Eline Caixeta, por um

“estudo exaustivo da região destinada ao novo Distrito Federal e, a partir dos relatórios realizados pela Comissão Exploradora do Planalto Central do Brasil, entre 1893 e 1896, definiu a localização da nova capital, exatamente na mesma área em que quase vinte anos depois foi construída Brasília”



Ante-projeto para Futura Capital do Brasil no Planalto Central. - 2ª Parte. Revista da Directoria de Engenharia da Prefeitura do Distrito Federal, maio de 1939.p.286

Estabelecidos os critérios para sua localização, o anteprojeto propõe uma cidade linear, “projetada segundo um imenso parque”, sentido que Lúcio retomará quase vinte anos depois, em Brasília. Setorizada em faixas definidas segundo usos e densidades diferenciadas (zona habitacional, centro de negócios, centro cívico, centro cultural, zona verde, zona de transporte, setor de hotéis e embaixadas e zona industrial), sua cidade possui um sistema viário hierarquizado composto por auto-estradas elevadas. A urbanista cria um sistema de superquadras de 700m por 200m para a zona residencial; divide a cidade em vários centros —centro de negócios, centro cívico, centro cultural— tratando-os segundo suas características específicas; propõe um centro de negócios monumental no

coração da cidade; propõe uma zona industrial em local apropriado, segundo os ventos dominantes; e faz um estudo detalhado do sistema de circulação, de transporte, de esgotos sanitários e pluviais (Caixeta, 2006).

O segundo daqueles eventos relacionados aos trabalhos dos profissionais engenheiros formados nas escolas politécnicas com os profissionais arquitetos formados nas faculdades de arquitetura e urbanismo, se concretizou na década de 1960, articulando a problemática da habitação com o urbanismo: o Serviço Federal de Habitação e Urbanismo, o SERFHAU. Segundo Sarah Feldman,

“com o SERFHAU, primeiro órgão federal com atribuição explícita de elaboração e coordenação da política nacional no campo do planejamento local integrado, criado e regulamentado durante o governo autoritário do regime militar instaurado em 1964, o planejamento como função de governo ganha um marco institucional federal que formaliza as condições para a criação de instituições estaduais, metropolitanas e municipais. Além disso, condiciona-se a concessão de recursos para elaboração de planos diretores de desenvolvimento integrado à criação de “órgãos permanentes de planejamento e desenvolvimento local” (Feldman, 2005).

Na pesquisa de Sarah Feldman encontramos a efetivação da relação dos profissionais arquitetos-urbanistas e sua inserção no campo profissional do urbanismo, atuando nas instituições públicas, privadas ou ainda em seus escritórios particulares. Conforme Feldman,

“a concepção que direciona regulamentação do SERFHAU é resultante de três movimentos intrínsecos à urbanização e crescimento industrial acelerados pelos quais passa o país entre os anos 1930 e os anos 1970: um primeiro, em que o território urbano em sua totalidade – cidades capitais e do interior – passa a ser reconhecido como objeto de atuação de urbanistas” (Feldman, 2005).³⁰

Não deve significar, no entanto, que o SERFHAU estava exclusivamente relacionado à atuação dos profissionais arquitetos no campo profissional do urbanismo. É inegável que em sua estrutura ocorreu uma predominância desse

³⁰ Os outros dois movimentos são, ainda segundo Feldman: “um segundo, que coloca o urbanismo e planejamento como um processo que envolve a abordagem abrangente a ‘todos os problemas urbanos’; e um terceiro, vinculado ao desenvolvimento da atividade de engenharia consultiva no gerenciamento e execução de grandes obras de desenvolvimento urbano. A estes três movimentos correspondem diferentes vertentes de atuação, que ampliam o campo profissional do urbanismo, tanto no que se refere ao nível da multidisciplinaridade que se realiza na elaboração de planos, como no que se refere aos tipos de instituições criadas”. In: O arranjo SERFHAU: Assistência Técnica aos Municípios / órgãos de Planejamento / Empresas de Engenharia Consultiva. Anais do XI ENA, Salvador, maio de 2005.

profissional cuja formação provinha das faculdades de arquitetura e urbanismo. Entretanto, convém salientar que as discussões e tentativas de proposição de um órgão nacional de urbanismo são recorrentes na década de 1950 com as sessões de urbanismo dos *Congressos Nacionais de Municípios Brasileiros*, ou antes, no *I Congresso Brasileiro de Urbanismo* em 1941, um período cuja predominância dos debates e das proposições ainda estava encerrada no campo profissional da engenharia.

Os dois eventos são, portanto, ponto nodal de todo o movimento iniciado na segunda metade do século XIX pelos profissionais brasileiros que atuaram, tanto na constituição do saber especializado do urbanismo, como na construção do lugar institucional de discussão desse saber nos órgãos públicos. Não podem ser pensados como processos isolados e fechados em suas temporalidades. Por esse sentido é que estão inscritos nos argumentos que perfazem a hipótese estrutural do trabalho sobre o que é o urbanismo brasileiro no século XX, pelo movimento circunscrito à suas particularidades e relações ao processo de inflexão na constituição do urbanismo ocorrido à época dos debates entre profissionais brasileiros, Le Corbusier e Alfred Agache, ou seja, final da década de 1920.

Brasília e SERFHAU não são, todavia, os únicos eventos que entre a Constituição Democrática de 1946 e a Ditadura Militar de 1964 se configuraram como ambientes de debates, trocas e construção de idéias sobre as cidades, os municípios, as regiões, os planos diretores, os planos urbanísticos modernistas e planos regionais. O que confere particularidade a essas duas experiências em relação às outras surgidas nas décadas de 1940 e 1950 é a vinculação com os poderes públicos, no caso, o Poder Executivo Federal Brasileiro. As demais experiências passaram necessariamente por outras instâncias institucionais, que decididamente demarcaram a ação da sociedade civil em suas diversas formas de representatividade política e profissional ao longo duas décadas e início de 1960.

Entre outras instâncias que possivelmente surgiram no país, salientamos algumas que tiveram abrangência intermunicipal ou nacional de análise e proposição: o *Centro de Estudos e Pesquisas Urbanísticas* em São Paulo, o *Centro de Pesquisas em Planejamento Urbano e Regional*, a *Sociedade de Análise Gráfica e Mecanográfica Aplicada a Complexos Sociais*, a *Associação Brasileira de Municípios*

(atualmente sediada em Brasília), o *Instituto Brasileiro de Administração Municipal* no Rio de Janeiro, e a *Associação Brasileira de Planejamento*. Entre estes, dois importantes ambientes foram criados no âmbito acadêmico: o *Centro de Estudos e Pesquisas Urbanísticas* – CEPEU –, na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São, no ano de 1955, orientado pelo professor Anhaia Mello e o *Centro de Pesquisas em Planejamento Urbano e Regional* - CEPUR –, na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Pernambuco, no ano de 1962; este organizado por Antonio Bezerra Baltar.³¹

Sobre a atuação desses Centros de Pesquisas no Brasil existe uma análise considerável que foi publicada na Revista Notícias Municipais, Ano VI, n.32, no ano de 1959:8, sobre a articulação entre eles e as instâncias municipais em relação às problemáticas da Planificação Urbana:

“No Brasil o único passo que sabemos tenha sido dado no sentido da colaboração das escolas com o poder municipal é o Centro de Estudos e

³¹ Seria possível falar em três ambientes, caracterizando como terceiro, o curso de Urbanismo no Rio de Janeiro; o engenheiro José de Oliveira Reis atuou como docente no curso. Em seu acervo no Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, não existe nenhuma referência sobre o curso, os professores, as disciplinas. Apenas dois documentos sobre sua participação em dois momentos distintos: primeiramente sua tese sobre Transportes Coletivos-Metropolitanos, apresentada no ano de 1950, para o concurso na Cadeira de Urbanismo da Faculdade Nacional de Arquitetura. O outro documento é uma Apostila elaborada por José de Oliveira Reis para o Curso Superior de Urbanismo da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro – Cadeira Administração Municipal e Serviços Públicos datado de 1965. Em duas tentativas de localização de documentos sobre os cursos, especialmente o segundo de 1965, com Docentes da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – PROURB/PROARQ – da UFRJ, fui informado que não existem documentos, atas de reuniões, organograma do curso, nomes dos docentes, entre outros. Por esse motivo não está incluído no texto como um terceiro ambiente de debates sobre o urbanismo. Uma única referência foi localizada na Revista Notícias Municipais, Ano VI, n.32 de 1959. Segundo texto sem autoria, que anexa passagem de um artigo publicado pelo Prof. Francis Violich – Professor e Diretor do Departamento de Planejamento Regional e Urbano da Universidade da Califórnia –, publicado no Boletim n.25 da Divisão de Habitação e Planejamento da União Pan-Americana, “o Brasil conta, pelo menos teoricamente, com quatro cursos de pós-graduação anexos às faculdades de Arquitetura. O da Universidade de Porto Alegre foi fundado em 1954 e está em início de funcionamento (por ocasião da visita do Prof. Violich, em 1956). A universidade do Brasil, no Rio de Janeiro, estabeleceu um curso em 1953, que depois de um início auspicioso até 1955, reduziu-se ao que se pode classificar de um programa superficial de extensão. O primeiro curso formou, em 1955, 25 estudantes e, em 1956 (ano da visita do Prof. Violich) só haviam 8 inscritos”. Em outro número da Revista Notícias Municipais os problemas do curso de urbanismo no Rio de Janeiro são também explicitados. Importante ressaltar que essa nova consideração da Revista foi publicada em seu n.22, Ano IV, de 1957. No texto existe uma consideração que afirma ser acertada a criação do CEPEU, por decreto promulgado pelo Governador do Estado de São Paulo, como fator preliminar de um Instituto de Urbanismo: “Tais preliminares surgiam como indispensáveis à criação de um clima propício à formação do urbanismo propriamente dito através de pós-graduação destinados a engenheiros e arquitetos – e seu acerto veio ficar demonstrado pelas próprias experiências negativas por que passaram outros centros de ensino do país. Nesse sentido é altamente elucidativa a experiência do Distrito Federal, onde o curso de urbanismo, desamparado de medidas correlatas à sua criação, atravessa dificuldades que ganharam o conhecimento do público e que chegam a ameaçar seriamente a sua vitalidade”.

Pesquisas de Urbanismo, da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, que celebrou convênios com o Governo para elaborar os Planos Diretores de uma série de estâncias balneárias e hidrominerais”.

Pelo ano da publicação da Revista o texto não considerou os trabalhos do CEPUR em Pernambuco, focando, por outro lado, toda a argumentação na atuação colaborativa do *Centro de Estudos e Pesquisas Urbanísticas* com governos municipais interessados no convênio. Também empreendeu uma explanação sobre o estatuto do Centro definindo-o como eixo estruturador das atividades desenvolvidas entre as municipalidades e a Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo.

No Estatuto estão delineadas as finalidades do Centro conforme o artigo 6º do Regulamento da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, que o criou anexo à cadeira de Urbanismo e sob a direção do professor responsável. Nos itens “I” e “II” do Artigo 6º estão claramente definidas tais finalidades, direcionadas, como apresentado pela revista, para a elaboração de planos diretores e planos urbanísticos aos municípios interessados. Apresenta, contudo, uma outra atribuição importante caracterizada no item “III” do mesmo artigo, que é *“realizar planos e estudos relativos à habitação, uso da terra, regulamentos e programas”*. Evidencia, nesse sentido, a necessidade de pensar o planejamento urbano articulado à problemática da moradia, assim como da configuração espacial relacionada aos deslocamentos das atividades econômicas a partir da década de 1950, em função do intenso processo de crescimento das atividades secundárias e terciárias em São Paulo. Uma constatação enunciada por Sarah Feldman, ao afirmar que

“a configuração metropolitana, o uso extensivo do espaço, a proliferação de arranha-céus, de industrial, do comércio, etc., ocupam o debate urbanístico de São Paulo no período imediatamente posterior à longa permanência de Prestes Maia como prefeito, de 1938 a 1945” (Feldman, 2005: 19).

Desse debate participariam profissionais estrangeiros, como o norte-americano Robert Moses e o francês Louis Joseph Lebreton, entidades civis como o *Instituto de Engenharia de São Paulo* e *Sociedade de Amigos da Cidade*, e as duas

faculdades de arquitetura da capital paulista: USP e Mackenzie (Feldman, 2005, p.19-20).

Não seria incorreto pensar, portanto, que o CEPEU esteve presente no intenso processo de discussão urbanística na cidade de São Paulo na década de 1950, minimamente vinculado aos debates na pessoa do próprio responsável pelo Centro e suas atividades, Prof. Anhaia Mello, que em 1955 apresentou o *“Plano Regional de São Paulo – Uma Contribuição da Universidade para o Estudo de um Código de Ocupação Lícita para do Solo”*.

Tratava-se de uma proposição pautada por interpretação crítica contundente sobre a problemática do uso e ocupação solo urbano na capital paulista, decorrente da intensa transformação ocorrida na década de 1950, considerada pelo próprio Anhaia Mello como transformação negativa. É o que se constata nas argumentações da *“Palestra sobre o panorama urbano de São Paulo”* por ele proferida:

“o paulistano tem justo orgulho de sua grande e bela cidade, mas se esquece que muito do seu tamanho e da sua prosperidade está construído sobre areia movediça dessa especulação intoxicante – intoxicação introduzida pela especulação – e não tem base econômica sólida e pode, por isso, desmoronar desastrosamente, a qualquer momento. Cuidemos, enquanto é tempo do Plano Regional da Região Industrial de São Paulo; vamos corrigir a macrocefalia, que é anomalia perigosa; vamos limitar o crescimento da conurbe; descentralizar a indústria; cuidar das zonas rurais; rearticular a massa amorfa de população, dando-lhe equipamento social digno, que a reconduza a uma vida comunitária real, cristã e criadora; em uma palavra, vamos fazer urbanismo positivo, humano, orgânico e não simples remendos, caríssimos e prejudiciais à finalidades real da cidade”.³²

“Macrocefalia, limitar o crescimento, urbanismo positivo e orgânico” nortearam o trabalho de Anhaia Mello ao longo dos anos, particularmente a preocupação com o crescimento da cidade na sua relação com o zoneamento da área urbana. Relação que demarcou claramente sua posição em relação à do engenheiro Prestes Maia, por este associar e pautar o crescimento da cidade de São Paulo pelo zoneamento, no caso de Anhaia Mello, circunscrito à necessária limitação do crescimento.

Não obstante as concepções urbanísticas propagadas por cada profissional em sua atuação - no caso de São Paulo pela oposição entre Anhaia Mello e Prestes Maia

³² Transcrita na Revista Notícias Municipais, Ano II, julho/agosto, n.1, 1955: 18-19.

sobre o crescimento da cidade -, no Rio de Janeiro, no Recife, em Porto Alegre ou outra cidade brasileira, uma variável é incorporada nas análises ao longo da década de 1950 como pressuposto imprescindível do planejamento urbano: a necessidade de pensar a escala municipal associada à escala regional. Essa associação comumente tratada como “cooperação municipal” está na base dos debates urbanísticos ocorridos nos Congressos Municipalistas Brasileiros ao longo da Década de 1950, estruturando também as reflexões e proposições de outro importante espaço de construção de idéias sobre a planificação municipal: o Instituto Brasileiro de Administração Municipal criado em 1952; perpassou também as ações da Sociedade de Análise Gráfica e Mecanográfica Aplicada a Complexos Sociais criada em 1947.

Em relação à SAGMACS, melhor que qualquer tentativa de reflexão sobre a importância e concepção das atividades coordenadas pelo Padre Lebrete no âmbito do Movimento Economia e Humanismo, é oportuno entendê-la sobre o prisma de quem a ela esteve vinculado, como estudante e profissional: Celso Monteiro Lamparelli.

Segundo Lamparelli,

*“a influência desse movimento se fez sentir através de uma tríplice atuação que o grupo francês empreendeu, no pós-guerra, em prol da concepção do processo de desenvolvimento: primeiramente, pela renovação da militância leiga dos movimentos católicos de jovens operários e estudantes; paralelamente, pela difusão do primado da política da solidariedade e do bem comum como princípios de atuação nos países do Terceiro Mundo; e finalmente, pelo desenvolvimento de uma metodologia de pesquisa empírica, como instrumento de análise científica para orientar a ação, visando o desenvolvimento pelo chamando l`aménagement du territoire”.*³³

³³ “Louis-Joseph Lebrete e a pesquisa urbano-regional no Brasil. Crônicas tardias ou história prematura”. In: Revista Espaço & Debates, Ano XIV, 1994, n. 37: 90-99. A revista Engenharia Municipal publicou na íntegra o texto do Relatório do Padre Lebrete, entre os números 38 e 55 da revista. A justificativa do Diretor da Revista para esta publicação aparece inicialmente no título do relato justificativo: “A verdade com relação a Pesquisa Lebrete”. A justificativa passa, segundo o diretor, pelo desconhecimento da própria “pesquisa Lebrete” e dos trabalhos realizados pelo Departamento de Urbanismo de São Paulo. Menciona um conjunto de trabalhos que, novamente conforme o diretor, foram realizados pelo Departamento, como a Divisão Territorial das Administrações, a Divisão Distrital do Município já realizado pelo arquiteto Carlos Lodi em 1955. Pelas palavras do diretor, “não pretendo, note-se bem, desmerecer o magnífico trabalho Lebrete, mas apenas lembrar que nem todas as propostas relativas ao planejamento do Município foram resultado do Relatório Lebrete, da mesma forma que nem todos os grandes quadros da renascença foram pintados por Leonardo Da Vinci”. Revista Engenharia Municipal, n.38.

A relação com o Brasil ocorreu já em sua primeira viagem, no ano de 1947, com a fundação em São Paulo do Movimento Economia e Humanismo e a SAGMACS, cuja atuação não esteve restrita ao território paulista, mas, coadunou articulações com outras regiões do país, como Belo Horizonte, em estudo sobre a Estrutura Urbana da capital mineira, ou Rio de Janeiro, num estudo sobre os Aspectos Sócio-econômicos das favelas da capital fluminense (Lamparelli, 1994).

No caso do IBAM, e diferentemente da SAGMACS cuja articulação intelectual passou pela pessoa do Padre Lebrecht, é necessário pensar em um debate mais diversificado; debate que também se estrutura no movimento criador de uma instituição anterior e ao mesmo tempo geradora do IBAM, que é a Associação Brasileira de Municípios - A.B.M.

A A.B.M. surgiu a partir dos trabalhos de uma Comissão Nacional designada em março de 1945 pela *Comissão Pan-Americana de Cooperação Municipal* da Junta Diretora do Congresso Interamericano de Municípios. No dia 15 de março de 1946³⁴ é instalada, no Rio de Janeiro, a Associação Brasileira dos Municípios, responsável decisiva pela rearticulação do Movimento Municipalista pós-1946 e pela implementação do Congresso Nacional dos Municípios Brasileiros, que em seu primeiro evento, na cidade de Petrópolis, define a associação como órgão oficial das municipalidades.

Nessa sua condição de representatividade oficialmente deliberada e determinada segundo o texto da *Reforma dos Estatutos da Associação Brasileira de Municípios*, publicado no Relatório do II Congresso Nacional dos Municípios Brasileiro – realizado em São Vicente no ano de 1952 -, a A.B.M. teria poderes e direitos para implementar no país o plano organizado e apresentado pela *Carta de Princípios, Direitos e Reivindicações Municipais*, denominada *Carta de Petrópolis*, resultante do I Congresso em 1950.

A proposta de Reforma Estatutária está justamente relacionada com realização, por parte da A.B.M., do referido plano instituído na Carta de Petrópolis, e com ela a própria criação do IBAM. Na verdade não pelas realizações, mas, justamente, pelas incoerências resultantes da própria estrutura organizacional e financeira da associação desde sua fundação. Em relação ao problema

³⁴ Conforme Ata do dia 30 de abril de 1946, publicada no site da A.B.M: www.abm.org.br

organizacional, o texto da Reforma mencionou a perda do contato dos membros diretores da entidade, pois habitantes em municípios distantes da sede no Rio de Janeiro. A problemática financeira foi causada pela falta de apoio dos municípios comprometidos com o desenvolvimento da A.B.M, ao mesmo tempo em que deveriam estar cientes dos custos que uma entidade de caráter nacional acarreta; ocorreu que, ainda conforme o texto, poucos foram os municípios que incluíram em seus orçamentos uma dotação direcionada para a A.B.M:

“Daí, haver o Congresso reformado seus Estatutos, para dar-lhe nova organização, mais consentânea com as exigências da técnica e da experiência adquirida nos seus 7 anos de funcionamento.

A A.B.M passou a constituir uma espécie de Conselho Nacional, ficando, assim, incumbida de orientar, nas suas linhas mestras, a política municipalista e traçar as diretrizes gerais dos planos de assistência às municipalidades de todo país.

Os encargos executivos foram confiados ao Instituto Brasileiro de Administração Municipal, recentemente criado”.³⁵

O IBAM foi reconhecido pelo Governo Federal como sociedade civil sem fins lucrativos e de utilidade pública com sede no Rio de Janeiro, após sua criação em 1952 no âmbito do II Congresso Nacional dos Municípios Brasileiros. Entre suas finalidades, o aperfeiçoamento da administração municipal brasileira mediante análise dos problemas das municipalidades, além da transmissão ao funcionalismo público ao poder executivo e legislativo de métodos e instrumentos de administração pública.

O cumprimento das finalidades estava oficialmente incluída na categoria “Objetivos” do seu Estatuto (Revista Notícias Municipais, Ano II, jan/fev, n. 14, 1955:2), que declara como função do IBAM:

I – Estudar a organização administrativa e o funcionamento dos serviços municipais, tendo em vista o seu constante aperfeiçoamento;

II – Promover a divulgação de idéias e práticas capazes de contribuir para o desenvolvimento progressivo da administração municipal;

III – Prestar aos Prefeitos e às Câmaras Municipais a assistência necessária, e promover intercâmbio de informações e experiências no âmbito da administração municipal;

IV – Articular-se com instituições especializadas, nacionais e estrangeiras, para efeito de solução de problemas específicos dos municípios;

³⁵ O relatório foi elaborado pelo Diretor Executivo do II Congresso Nacional de Municípios Brasileiros, Nador Rodrigues Manga. Contribuição da “Revista do Serviço Público” ao IV Congresso Interamericano de Municípios – Montevideu – Uruguai – fevereiro de 1953: 81-84.

V – Manter cursos de administração municipal e desenvolver outras atividades, visando a formação de profissionais competentes.

No conjunto, tais objetivos foram apresentados e debatidos na 4ª Comissão Técnica, *“Planejamento Municipal”*, do II Congresso de Municípios, especialmente pela sua 1ª Subcomissão denominada de *“Organização Administrativa”*. O Congresso de São Vicente representou, nesse sentido, não só um claro e definitivo interesse na relação entre a estrutura organizacional e econômica dos Municípios com o Urbanismo, como também foi importante para a manutenção e fortalecimento do municipalismo.

Uma importância justificada por limitar suas atividades ao campo específico das discussões técnicas e políticas entre seus membros, e obstar a dispersão desagregadora do Municipalismo e principalmente da A.B.M, como ocorreu após o Congresso de 1950 em Petrópolis. Sobretudo da A.B.M que acumulava funções ao mesmo tempo em que não recebia das próprias municipalidades os recursos para desenvolvimento do seu trabalho. Fatores que caracterizaram o II Congresso Nacional dos Municípios Brasileiros como inflexão necessária aos descaminhos verificados - por alguns membros da Comissão Executiva do Congresso de São Vicente denominado mesmo de “desinteresse” - aos pressupostos da Carta de Petrópolis.

Ainda segundo esta Comissão Executiva,

“cumpre, também, reconhecer que os Congressistas de 1950 se isolaram, perderam contato uns com os outros, regressaram aos respectivos municípios, mergulhando-se num isolamento de conseqüências nefastas, em virtude da falta de objetividade do Congresso de Quitandinha.

*O II Congresso demonstrou que urge reafirmar, corajosamente, os Princípios, Direitos e Reivindicações Municipais; fazer pressão sobre o Congresso, os líderes políticos e altas autoridades responsáveis no sentido do exato cumprimento das resoluções e recomendações aprovadas, bem como intensificar, de agora em diante, os trabalhos de articulação e vigilância entre os Municipalistas Vereadores e Prefeitos, a fim de que sejam realizadas as aspirações dos Municípios Brasileiros”.*³⁶

³⁶ O relatório foi elaborado pelo Diretor Executivo do II Congresso Nacional de Municípios Brasileiros, Nador Rodrigues Manga. Contribuição da “Revista do Serviço Público” ao IV Congresso Interamericano de Municípios – Montevidéu – Uruguai – fevereiro de 1953: 11.



Hotel Quitandinha na cidade de Petrópolis. Local de realização do I Congresso Nacional dos Municípios Brasileiros em 1950. Postal sem identificação de autor. Acervo Particular do autor

Tais circunstâncias foram decisivas na criação do IBAM, porque estabeleceram diretrizes que alteraram a forma jurídica da A.B.M, transformando-a em um Conselho Nacional, cuja resultante prática se caracterizou pela redução ou mudança de parte do trabalho por ela anteriormente realizado; uma situação que acarretou na transferência de atividades executivas ao Instituto que estava em processo de criação; aquelas definidas no estatuto de fundação do Instituto Brasileiro de Administração Municipal.

E já no primeiro ponto dos “Objetivos” do Estatuto do IBAM as atividades que foram transferidas para sua instância executiva foram explicitadas ao firmar que, entre outras das suas obrigações, deveria *“estudar a organização administrativa e o funcionamento dos serviços municipais, tendo em vista o seu constante aperfeiçoamento”* (Revista Notícias Municipais, Ano II, jan/fev, n. 14, 1955:2).

No próprio Congresso Municipalista de São Vicente essa preocupação com os serviços municipais e a organização administrativa pública foi amplamente debatida. Entre as teses apresentadas no Congresso, na Subcomissão *“Organização Administrativa”*, duas estão especificamente orientadas para aos trabalhos realizados nas prefeituras em áreas de atuação diretamente relacionadas com o

crescimento, infra-estruturação e melhoria das áreas urbanas: *“A eliminação da Burocracia na Concessão de Empréstimos aos Municípios”*, apresentada por Salim Salomão de Morro Agudo, e *“Os Aspectos Econômico-Financeiros da Administração Municipal nos Municípios Brasileiros”*, apresentada por Agrício Silva, João Fernandes e Joaquim Penteado, todos do Instituto de Administração do Estado de São Paulo - um encaminhamento dos debates e direcionamento dos assuntos norteadores do congresso também presente em outras sessões temáticas, que definiram Comissões Técnicas. Entre elas, a de “Planejamento Municipal” organizada em várias Subcomissões: “Organização Municipal”, “Planejamento Econômico, Financeiro e Social” e “Urbanismo”, constando desta última, teses como *“Problemas de Urbanismo e Saneamento de Belo Horizonte”*, *“Planos de Urbanização das Cidades Brasileiras”*, *“Laboratório de Saneamento”*, todos de autoria de Lincoln Continentino, ou ainda, *“Administração Municipal e Urbanismo”*, apresentado por Diego Pires de Campos, de São Vicente.

Por estas teses, seus autores expuseram claramente que a relação da problemática financeira dos municípios, e a necessidade propagada de elaboração de planos diretores e urbanísticos pressupunham a organização de uma estrutura administrativa eficiente, para organizar e gerir adequadamente os serviços municipais; estes, como numa engrenagem coesa, precisavam de funcionalismo municipal capacitado ao exercício das suas atividades. O equacionamento dessa relação e das supostas deficiências e aprimoramento técnico-administrativo do funcionalismo público foi justamente o que passou a ser de responsabilidade do IBAM. Por outro lado e como aspecto positivo, a intensidade qualitativa e quantitativa da temática urbanística e sua relação com o município no Brasil, perscrutou-se não somente no Congresso de São Vicente. No primeiro Congresso Municipalista, o que foi realizado em Petrópolis, em 1950, tal relação foi apontada e debatida em instâncias não necessariamente oficiais ao congresso. Especialmente uma contribuição de vários profissionais para o debate sobre a questão urbanística e as municipalidades, apresentada na Revista Brasileira dos Municípios, por uma outra associação distinta da A.B.M, que foi a Associação Brasileira de Planejamento, A.B.P.³⁷

³⁷ Revista Brasileira dos Municípios, Ano III, n.11, julho-setembro de 1950.

II Congresso Nacional dos Municípios

Temário



I - Direito Municipal

- a) Legislação Tributária
- b) o ensino do Direito e da Ciência da Administração
- c) Leis Orgânicas
- d) princípios, direitos e reivindicações municipais

II - Economia Municipal

- a) organização agrária
- b) organização racional da produção
- c) escoamento da produção
- d) armazéns reguladores e entrepostos agrícolas
- e) bancos municipais
- f) cooperativas
- g) energia elétrica
- h) imigração e colonização
- i) migrações internas
- j) exôdo rural

III - Assistência Social

- a) ensino primário
- b) ensino profissional rural
- c) assistência médica, dentária e farmacêutica
- d) habitações populares

IV - Planejamento Municipal

- a) organização administrativa
- b) planejamento econômico, financeiro e social
- c) Urbanismo
- d) planejamento e execução dos serviços públicos municipais
- e) convênios e acordos interadministrativos.

V - O Município e a Reforma Constitucional

Anais do II Congresso Nacional dos Municípios Brasileiros. Entre os Temários do Congresso, o IV - Planejamento Municipal demonstra as áreas de atuação: planejamento econômico, administrativo, serviços públicos e urbanismo. Acervo da Biblioteca do Instituto Brasileiro de Administração Municipal.

“Entidade integrada no grande movimento nacional pela revitalização do município, não quis deixar de levar ao Congresso a sua cooperação objetiva, através de alguns estudos em que se ressalta a importância, para as nossas Municipalidades, de um planejamento adequado e bem conduzido das atividades por que respondem, a serviço do bem público”,³⁸

³⁸ Revista Brasileira dos Municípios, Ano III, n.11, julho-setembro de 1950.

a A.B.P. publicou na Revista um conjunto de artigos organizados em duas partes: a primeira denominada “Doutrina” e a segunda de “Aplicação”.

Conforme o editorial da publicação, a primeira parte, composta pelos artigos *“Município e Planejamento: um golpe de vista”* e *“Técnica de Planejamento”*, representou um estudo sobre os pressupostos teóricos do planejamento. A segunda parte, organizada em cinco artigos, elaborou uma análise sobre *“os vários tipos de problemas municipais”*, que são, ainda segundo o editorial, *“políticos, econômico-financeiros, técnicos, sócio-culturais e administrativos”*. Importante também ressaltar que para a A.B.P, os problemas políticos, ou, o que foi denominado genericamente de *“alguns problemas de sentido político”* são inseparáveis de todos os outros problemas municipais, inclusive os urbanísticos, que foi analisado no quinto artigo, intitulado *“problemas técnicos”*, de autoria do engenheiro José de Oliveira Reis.

Logo no início do texto, José de Oliveira Reis delineou quais seriam, segundo sua análise, os problemas técnicos relacionados aos municípios: o urbanismo, as obras públicas e os serviços de utilidade pública. Enfatizou, nesse sentido, que o urbanismo deveria ser tratado como técnica e estruturado como conhecimento científico, por se caracterizar como um

“conjunto de assuntos relativos à cidade quanto ao seu crescimento, evolução, expansão, obedecendo a uma série de preceitos, disposições regulamentares, projetos, plantas, etc., no sentido de proporcionar as melhores condições de vida aos seus habitantes” (Reis, 1950:665).

Os outros dois problemas técnicos - obras públicas e os serviços de utilidade pública - não foram analisados com o mesmo nível de detalhamento que o problema técnico do urbanismo, que segundo José de Oliveira Reis, estaria associado – quando verdadeiramente pautado pela premissa do desenvolvimento da cidade e a qualidade de vida dos seus habitantes - às problemáticas da saúde pública, da circulação e da segurança.

Aspectos do cotidiano urbano que seriam equacionados mediante a implementação de um conjunto de *“elementos principais necessários à urbanização das cidades”*: Planta Topográfica e Cadastral, Plano Diretor, Zoneamento, Código de Obras, Parques, Jardins e Recreação (Reis, 1950: 665). Elementos com características distintas, formatos de elaboração e princípios também distintos, mas

que em sua totalidade possibilitariam a exeqüibilidade do planejamento de todo aquele desenvolvimento da cidade.

É importante também ressaltar, nessa argumentação do engenheiro José de Oliveira Reis, que os denominados “*elementos da urbanização das cidades*” significavam uma íntima relação entre a prática do planejamento com saberes especializados sobre a cidade em contínuo processo de aprimoramento. Menciona, por exemplo, o caso das Plantas Topográfica e Cadastral, que forneceriam informações específicas a determinado tipo de escala de análise – uma planta em escala 1:500 para o centro comercial e demais detalhes e outra em escala 1:20.000 para a planta geral do município estudado – previamente estabelecidas pelas necessidades e objetivos do planejamento, cuja elaboração seria de responsabilidade de profissionais especializados em diversas áreas de atuação profissional. Nesse intervalo de escalas, duas foram definidas por José de Oliveira Reis como preferenciais para a elaboração do Plano Diretor, por oferecerem a possibilidade de análise detalhada do centro comercial, zonas adjacentes (escala 1:1000) e zona residencial (escala 1:2000).

Se essa análise do engenheiro José de Oliveira Reis se constituiu num parâmetro teórico para os congressistas de Petrópolis em 1950, especialmente aqueles participantes das sessões de urbanismo e planejamento, foi, contudo, a única informação³⁹ sobre a A.B.P – pelo conjunto do artigo dele com os outros textos - e sobre a filiação do engenheiro José de Oliveira Reis a ela como membro criador ou qualquer outra categoria. Senão como associado, é provável que tenha atuado como convidado pela associação para elaborar o texto, pela experiência adquirida durante a chefia da Comissão do Plano da Cidade e do Departamento de Urbanismo, ambos no Rio de Janeiro. Porém, é impossível desconsiderar quão profundamente essas participações e colaborações estiveram associadas à continuada trajetória profissional de José de Oliveira Reis como urbanista, mediante reflexões em artigos e teses de Congressos sobre a questão urbanística e os municípios brasileiros.

Participações que além de explicitaram e fortaleceram sua incursão no âmbito do Movimento Municipalista pela participação nos Congressos Nacionais de

³⁹ Revista Brasileira dos Municípios, Ano III, n.11, julho-setembro de 1950.

Municípios Brasileiros e Congressos Interamericanos de Municípios, resultaram na apropriação das abordagens municipalistas nos trabalhos que desenvolveu na década de 1950. Exemplo desse movimento foi a já abordada consultoria que prestou ao município de Ribeirão Preto, em 1955 - sobre o Plano Diretor por ele mesmo desenvolvido em 1945. Na ocasião dessa segunda viagem profissional à sua cidade natal, também proferiu a palestra *“Urbanismo e sua Influência no Município”*. Sua fala foi enunciou quão importante seria *“conceituar o Urbanismo na sua acepção mais moderna na técnica do planejamento”*. E qual seria essa conceituação? Segundo suas palavras proferidas em Ribeirão Preto no mês de agosto de 1955,

“o planejamento nada mais é que a previsão organizada, a coordenação e a adaptação dos meios aos fins, estabelecendo a ligação entre a pesquisa e a realização. Hoje, mais do que nunca, é necessário planejar todos os atos da atividade humana. Por isso mesmo, o planejamento é, também, uma nova técnica social (...) é isso que se propõe o Urbanismo dentro da nova técnica de Planejamento Social. É mais do que dar um bonito plano de cidade no papel e cuja circulação muitas vezes fica na aspiração. Vê-se, então, que a arte de construir cidade na sua restrita concepção foi hoje ultrapassada para abranger todo o município e, ir além, extendendo-se por toda a região ecológica Com mais forte razão, a cidade sendo um organismo vivo, a necessidade do planejamento nos seus mais diferentes tipos: físico, econômico, social, cultural e de área se impõe para uma vida melhor aos seus habitantes” (Reis, 1955).

Uma conceituação certamente construída na confluência dos pressupostos Municipalistas, especialmente aqueles que nortearam os preceitos da Carta dos Municípios promulgada no III Congresso Nacional dos Municípios Brasileiros – realizado em 1954 na cidade de São Lourenço -, ao definir em seu primeiro princípio, que

“o Município é um grupo natural da Sociedade, constituído do um conjunto de famílias e organizado como unidade política primária”.⁴⁰

E como unidade política primária, segundo José de Oliveira Reis, é sobre ele que o planejamento deve instaurar aquelas noções de coordenação, adaptação e implementação de pesquisas para a realização do seu objetivo intrínseco, qual seja, *“uma vida melhor aos seus habitantes”* (Reis, 1955).

⁴⁰ Carta dos Municípios – III Congresso Nacional dos Municípios Brasileiros. Fonte: biblioteca do IBAM.

2.5 - José de Oliveira Reis entre o Departamento de Urbanismo e a Superintendência de Urbanização e Saneamento: *financiar para urbanizar o Plano de Realizações*

Poucos meses separaram a palestra *Urbanismo e sua Influência no Município*, proferida por José de Oliveira Reis em Ribeirão Preto no ano de 1955, e seu retorno ao cargo de Diretor de Urbanismo do Distrito Federal, pelo Decreto P-8 do dia 11 de janeiro de 1956. Por um período de quatro anos – a mais longa permanência no referido cargo – e até o último dia do mês em que o Rio de Janeiro fora regulamentado como Estado da Guanabara, ele foi responsável jurídico pelas atividades do Departamento; sua exoneração ocorreria pela Portaria 7000463 do dia 30 de abril de 1960.

Concretizada a transferência da Capital Federal do Rio de Janeiro – transformado em Estado da Guanabara - para Brasília no dia 21 de abril de 1960, completou-se um processo de discussões e reflexões urbanísticas muito particular no Brasil, iniciado com a criação da Companhia Urbanizadora da Nova Capital (NOVACAP) pela Lei Federal n. 2874 do dia 19 de setembro de 1956. O mesmo dia em que foi aprovado o edital do Concurso Nacional do Plano Piloto da Nova Capital do Brasil, publicado no Diário Oficial da União no dia 30 de setembro.

Salienta-se, entretanto, que, se por um lado a criação da NOVACAP e a aprovação do Edital do Concurso representaram uma oportunidade ímpar aos profissionais engenheiros e arquitetos brasileiros interessados nas questões urbanísticas - no caso o plano de uma nova capital federal -, por outro significou o fim de um processo já existente, que inclusive envolvia José de Oliveira Reis, cujo objetivo também era a elaboração de um plano urbanístico para uma capital brasileira: a *Comissão de Localização da Nova Capital Federal (C.L.N.C.F.)* e sua *Subcomissão de Planejamento Urbanístico*, responsável pelo plano de *Vera Cruz – Futura Capital do Brasil*.

Especificamente para José de Oliveira Reis, o final das atividades da Subcomissão de Planejamento Urbanístico de Vera Cruz representou, também, o fim de mais *um* processo de saída do seu lugar institucional do setor de urbanismo da administração municipal do Rio de Janeiro. Assim como a consultoria em 1955 ao

Plano Diretor de Ribeirão Preto, e a elaboração do Plano Urbanístico da Base Naval de Aratú pelo Consórcio Técnico de Planejamento a partir de 1952 – possível data da criação do Consórcio que teve José de Oliveira Reis como Superintendente a partir de 1953 -, os trabalhos no plano de Vera Cruz também ocorreram nos momentos posteriores às exonerações de José de Oliveira Reis do cargo de Diretor de Urbanismo do Rio de Janeiro.

Esse “novo” retorno ao Departamento de Urbanismo em janeiro de 1956, num momento em que a Comissão de Localização da Nova Capital Federal passava por crise política e profissional - nos meses iniciais desse mesmo ano -, ocasionada pela discordância de seu presidente, o Marechal José Pessoa Cavalcanti de Albuquerque, às intromissões de amigos de Juscelino Kubitschek sobre a transferência da capital, não se configura, nesse sentido, como uma simples coincidência. Longe, de nosso objetivo tentar impor qualquer tipo de determinismo aos vários fatos ocorridos em 1956 – entre eles o retorno de José de Oliveira Reis ao Departamento de Urbanismo -, correlacionando-os como aspectos de um processo natural.

São eventos cujas particularidades podem ser analisadas como fios de uma trama complexa de discussões jurídicas, políticas e urbanísticas que estiveram associados aos profissionais e governantes envolvidos com a criação de uma nova capital federal. Fundamental também considerar as inevitáveis mudanças que ocorreriam à cidade do Rio de Janeiro, após o desfecho do processo instaurado em 1956: da criação da NOVACAP, passando pela escolha do plano de Lucio Costa até a inauguração de Brasília.

Esse processo que envolveu vários profissionais urbanistas, no caso do Rio de Janeiro, que eram funcionários públicos do Distrito Federal, especificamente da Secretaria de Viação e Obras e atuantes no Departamento de Urbanismo. Particularmente José de Oliveira Reis que, nesse mesmo ano, não só assumiu pela última vez a direção do Departamento de Urbanismo, como finalizou sua participação na Subcomissão de Planejamento Urbanístico de Vera Cruz. Foi a única ocasião em que sua atuação como urbanista durante a década de 1950 esteve vinculada por um determinado período a dois lugares institucionais distintos - durante a atuação como consultor em Ribeirão Preto e na Superintendência do

Consórcio Técnico de Planejamento da Base Naval de Aratú essa sobreposição não ocorreu, por não estar nesses momentos vinculado ao Departamento de Urbanismo.

Aproximação e inserção que não significaram, entretanto, diminuição da intrínseca relação no pensamento urbanístico do engenheiro José de Oliveira Reis entre sistema viário e os planos urbanos, como por ele trabalhado à época da Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro.

No mesmo texto escrito para a Associação Brasileira de Planejamento, apresentado como colaboração ao I Congresso Nacional de Municípios, quando discorreu sobre outro daqueles *“elementos principais necessários à urbanização das cidades”* - o Plano Diretor -, o sistema viário foi apresentado como categoria de reflexão e intervenção de todo e qualquer plano urbano municipal. Conforme a explicação apresentada por José de Oliveira Reis,

“Tem por finalidade o plano diretor estabelecer um sistema de vias principais de tráfego, discriminar e limitar as diferentes zonas da cidade, regular o uso das suas habitações, orientar o desenvolvimento e expansão da cidade dentro de um programa preestabelecido (...) são, por conseguinte, inúmeros os elementos necessários ao estabelecimento do plano diretor. O conhecimento desses elementos é uma tarefa que se torna, desde o primeiro momento, indispensável ao bom termo desse estabelecimento” (Reis, 1950: 666).

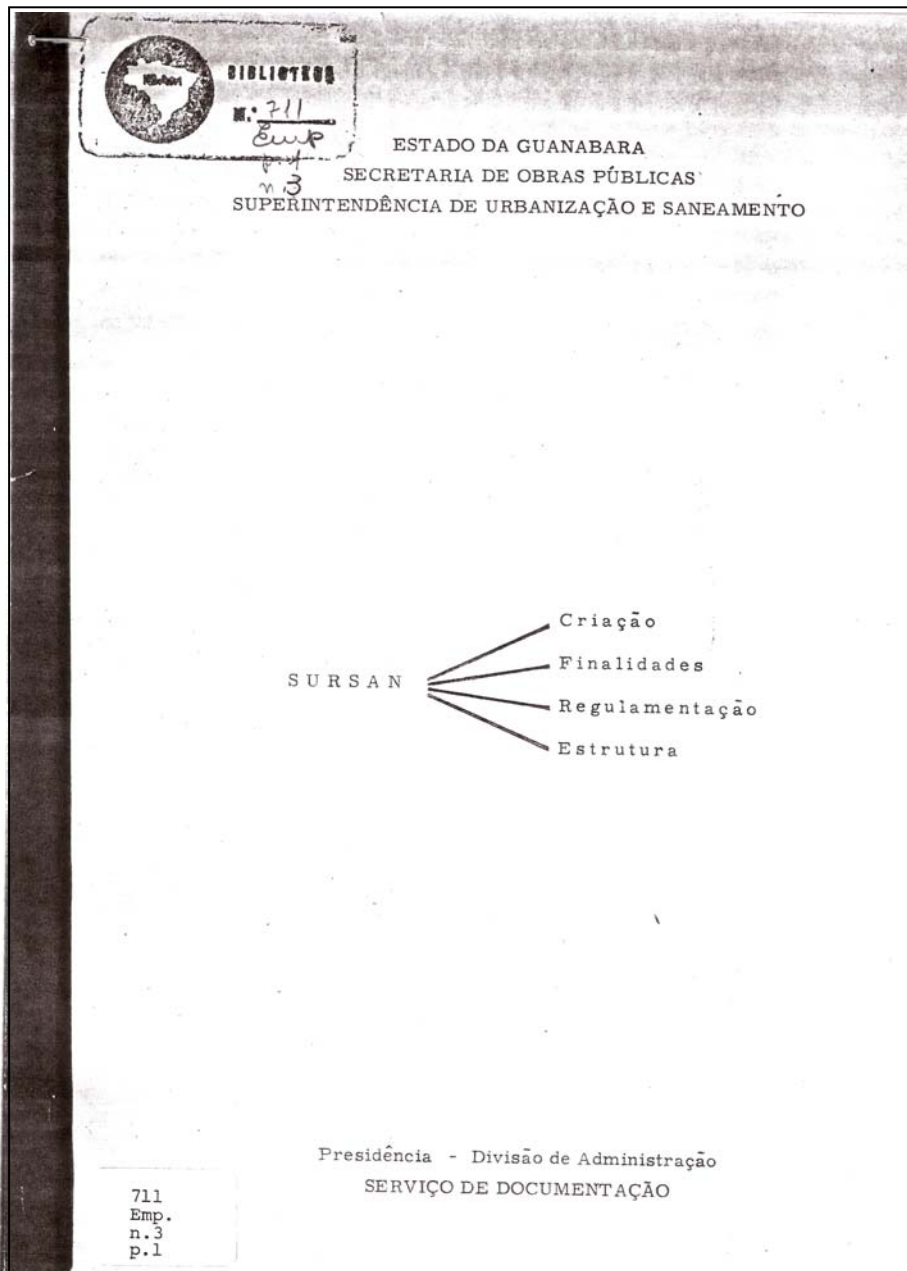
Uma finalidade mantida nos trabalhos do Departamento de Urbanismo após seu retorno ao cargo de Diretor, como ele mesmo apresentou, na carta enviada ao Secretário Geral de Viação e Obras no dia 19 de julho de 1956. Nesta carta José de Oliveira Reis submeteu

“a elevada apreciação de V. Excia. (o Secretário Geral de Viação e Obras), o programa de obras urbanas mais urgentes compreendida no Plano Diretor de Vias Arteriais”.

Ele fez ainda, uma explanação pública sobre o *Plano Diretor de Vias Arteriais* desenvolvido no Departamento de Urbanismo, ao publicar na edição N. 15 da Revista Engenharia Municipal – órgão oficial da Sociedade dos Engenheiros de São Paulo -, na qual atuava como correspondente no Distrito Federal, o artigo *“Notícia sobre as principais vias arteriais do plano diretor do Rio de Janeiro”*.⁴¹ Na maior

⁴¹ José de Oliveira Reis também escreveu o artigo “Engenharia de Tráfego – Convênio entre o Governo Federal e a Prefeitura Municipal” na Revista Engenharia Municipal. Artigo publicado na edição N. 2 de março de 1956. Faz uma referência à sua atuação como presidente da Comissão de Implantação de

parte do artigo José de Oliveira Reis se limita a indicar o nome das vias e seus respectivos P. A., seguido de uma descrição do percurso na cidade. A única informação apresentada que pode ser considerada de relevância está na parte final do texto, porém, surge sem maiores explicações ou detalhamentos. Ele se referiu à SURSAN: *Superintendência de Urbanização e Saneamento*.



Frontispício do texto que explicita a criação e atividades da Superintendência de Urbanização e Saneamento. Acervo José de Oliveira Reis do Arquivo Geral da Cidade. DM/ FJOR/ AGC-RJ

Engenharia de Tráfego criada pelo Prefeito Alim Pedro, cuja gestão ocorreu entre o dia 6 de setembro de 1954 e 11 de novembro de 1955.

Conforme a passagem na parte final do texto,

“a entrosagem dessas pistas no centro é ponto principal do plano de urbanização, pois o projeto aprovado prevê o tráfego contínuo sem cruzamento com as seguintes avenidas: Norte-Sul, Rio Branco, Antonio Carlos e Perimetral, por meio de elevados e passagens inferiores. Sem dúvida as obras de urbanização programadas e que vem sendo executadas pela SURSAN mudarão por completo o aspecto dessa parte da cidade” (carta enviada ao Secretário Geral de Viação e Obras no dia 19 de julho de 1956).

Contudo, a relevância da informação ultrapassa a menção da execução das obras pela SURSAN, ou mesma a constatação de que o *Plano Diretor de Vias Arteriais* passou da etapa da concepção para a sua realização efetiva. A relevância da informação passa necessariamente pela associação da SURSAN a outras deliberações do poder executivo e legislativo do Distrito Federal, definidas na Lei n. 899, de 28 de novembro de 1957, que,

“Institui um Fundo Especial de Obras Públicas, aprova o Plano de Realizações e cria uma Superintendência de Urbanização e Saneamento; altera a Legislação Tributária e estabelece normas para evitar a sonegação; autoriza a emissão de Bilhetes do Tesouro do Distrito Federal, a instituição e arrecadação da Contribuição de Melhoria; aprova o Código de Contabilidade Pública do Distrito Federal e autoriza a abertura de créditos”.

Por esta lei criada durante a gestão do Prefeito Negrão de Lima (1956-1958) articulou-se no Distrito Federal três intrínsecas dimensões de toda intervenção na cidade: o Plano Urbano, a Execução do Plano e os Recursos Financeiros para a intervenção. Entre as três, a que certamente significou um aprimoramento no processo de intervenção na cidade, objetivando melhorias em infra-estrutura, sistema viário, edificações, etc., foi a criação do Fundo Especial de Obras Públicas.

Essa criação recuperou um pressuposto considerado primário por vários profissionais, e pelo próprio Municipalismo Brasileiro, na solução dos problemas urbanos das municipalidades: *financiar para urbanizar*. Conforme o Art. 1º do CAPÍTULO I da Lei n. 899, *“fica instituído na Prefeitura do Distrito Federal, o Fundo Especial de Obras Públicas, destinado a prover e financiar a execução do Plano de Realizações”*. O Fundo Especial foi também uma alternativa à escassez orçamentária da prefeitura municipal, determinada, prioritariamente, pelos gastos com o

funcionalismo público; tendo sido esboçado como instrumento de geração de finanças ainda no ano de 1956. Segundo José de Oliveira Reis,

“(...) Uma vez que os recursos normais eram escassos e que com os mesmos nada poderia fazer, procurou o Prefeito Negrão de Lima uma fórmula para sair do impasse e que não implicasse na majoração dos impostos e afetasse a elevação do custo de vida. Foi o que realmente conseguiu através da Mensagem n. 77, de 3 de dezembro de 1956, na qual, justificando as mais prementes necessidades urbanísticas da cidade, para atender ao seu crescimento demográfico, e a um mínimo de obras figuradas no Plano Diretor da Cidade do Rio de Janeiro, propunha a conveniência da aprovação de um Plano de Realizações a ser custeado pelo Fundo Especial de Obras Públicas.

*Esse fundo seria obtido essencialmente pela venda dos terrenos urbanizados, e pela arrecadação da receita de um adicional a ser criado pelo prazo de dez anos sobre os impostos de vendas e consignações e transmissão de propriedade enter-vivos” (Reis, 1977: 145).*⁴²

A esses mecanismos de arrecadação de finanças, outras formas foram incorporadas a partir da regulamentação do Fundo, pela Lei n. 899. Vê-se no documento denominado *SURSAN: Criação, Finalidades, Regulamentação, Estrutura*, produzido pelo Serviço de *Documentação da Divisão de Administração da Secretaria de Obras* do Estado da Guanabara, em seu *Capítulo I – Da Finalidade*, o *Fundo Especial de Obras Públicas*, consta que será também constituído por,

- b- dotações orçamentárias ou subvenções constantes dos Orçamentos do Distrito Federal;*
- d- juros de depósitos bancários de disponibilidades do Fundo Especial;*
- e- dividendos e outras participações em sociedades de economia mista, relativos a capital formado com recursos do Fundo Especial;*
- f- produto da contribuição de melhoria e de pedágio ou de quaisquer outras taxas existentes ou que vierem a ser criadas, decorrentes das obras do Plano de Realizações, ou referentes a serviços incorporados nos termos desta lei;*
- g- operações de crédito a realizar, por antecipação das receitas do mesmo Plano.*

Por estas especificações do Fundo Especial de Obras Públicas, definindo sua implementação e respectivos instrumentos de arrecadação de divisas para financiar o Plano de Realizações, era de se esperar um encaminhamento imediato da etapa

⁴²Praticamente a mesma argumentação foi apresentada pelo engenheiro José de Oliveira Reis na Conferência “Os Prefeitos do Rio de Janeiro como Capital da República – de 1889 a 1960”, realizada no dia 26 de agosto de 1971, no auditório do Ministério de Educação e Cultura.

executória que caberia a SURSAN. Recai nesse ponto, entretanto, um problema gerado pelos próprios dispositivos da Lei n. 899, especialmente em seu *Art. 5º do Capítulo II – Da Administração*, ao determinar que *“A administração do Fundo Especial e a execução do Plano de Realizações referidas nesta Lei são delegadas à SURSAN”*.

Em verdade, nenhum tipo de problema está relacionado à delegação da SURSAN, como gerenciadora da captação de recursos e aplicação das verbas nas obras projetadas. Numa análise mais geral, a responsabilidade pela administração dos recursos financeiros concentrada no mesmo órgão executor da obras poderia significar maior agilidade no processo, diminuindo tramitações na própria administração pública. O problema passou pela SURSAN, sem caracterizar, no entanto, qualquer tipo de irregularidade em suas finalidades, mas na regulamentação dessas mesmas finalidades e da própria Superintendência.

Somente no dia 10 de setembro de 1958 – já na administração Sá Freire Alvin, iniciada em julho de 1957 -, pelo Decreto n. 14.054, praticamente um ano após aprovação da Lei n. 899, ocorrida em novembro de 1957, que a regulamentação definidora de toda a organização da SURSAN foi implementada. Conforme o Art. 1º do Decreto n. 14054,

“A Superintendência de Urbanização e Saneamento (SURSAN), autarquia com personalidade jurídica de direito público e autonomia financeira, criada pela Lei n. 899, de 28 de novembro de 1957, terá a seguinte organização:

ADMINISTRAÇÃO GERAL: I – Conselho de Administração; II – Presidência;

DEPARTAMENTOS ESPECIALIZADOS: III – Departamento de Urbanização; IV – Departamento de Esgotos Sanitários;

ÓRGÃOS DE CONTROLE: V – Junta de Controle; VI – Comissão Especial das Classes Contribuintes”.

Antes mesmo de adentrar na análise da própria estrutura da SURSAN, sobretudo do Departamento de Urbanização, pela relação imediata ao Departamento de Urbanismo que estava sendo dirigido por José de Oliveira Reis, convém elaborar uma pergunta: Se existiu essa disparidade temporal entre a Lei que criou (Lei n.899) e o Decreto que regulamentou a organização da Superintendência de Urbanização e Saneamento, não foram executadas as obras definidas no Plano de Realizações apresentado por José de Oliveira Reis ao

Secretario Geral de Viação e Obras, juntamente com carta do dia 19 de julho de 1956? Não eram poucas, ou de reduzidas dimensões, as obras apresentadas por José de Oliveira Reis no Plano de Realizações Urbanísticas - elaborado pelo Departamento de Urbanismo. Elas também foram, posteriormente à carta de 19 de julho de 1946, especificadas no *Art. 3º do CAPÍTULO I – Da Finalidade* da Lei n. 899, aprovada no dia 28 de novembro de 1957:

“O Plano de Realizações previsto no artigo 1º desta Lei abrangerá o início, prosseguimento ou término das seguintes obras:

a- Avenida Beira-Mar;

b- Avenida Norte-Sul;

c- Avenida Perimetral;

d- Avenida Presidente Vargas;

e- Avenida Radial-Oeste;

f- Avenida Radial-Sul;

g- Desmonte do Morro de Santo Antônio e conseqüente aterro da orla marítima do Flamengo e da Glória;

h- Ligação do Cais do Porto-Copacabana, através do Túnel Catumbi-Laranjeiras;

i- Saneamento e urbanização da zona suburbana do Distrito Federal e obras complementares, inclusive redes de abastecimento d’água e de esgoto sanitário;

j- Túnel General Glicério-Avenida Radial-Sul;

k- Túneis locais de Copacabana (Barata Ribeiro-Raul Pompéia, Toneleros-Pompoeu Loureiro e Sá Ferreira-Nascimento Silva”.

Somando às obras apresentadas pela Lei n. 899, na carta com o Plano de Realizações Urbanísticas que José de Oliveira Reis apresentou em 1956, constava ainda um programa de Industrialização do Lixo, e os custos das desapropriações e das obras de viação, com uma somatória total de \$ 7.630.000.000,00 de cruzeiros.

A resposta sobre o início da execução de todas essas obras, em função da problemática jurídica que regulamentava a SURSAN, perpassa outro dispositivo determinado pelo Prefeito Francisco Negrão de Lima. Segundo José de Oliveira Reis, o funcionamento da Superintendência de Urbanização e Saneamento foi autorizado pelo Decreto Municipal n. 13790 de 18 de janeiro de 1958 (Reis, 1977). Portanto, se realmente a SURSAN iniciou a execução das obras que constavam do Plano de Realizações Urbanísticas, isso ocorreu antes da regulamentação que estruturou administrativamente a autarquia, qual seja, Decreto Municipal n. 14054 do dia 10 de setembro de 1958, enunciado pelo prefeito que sucedeu Francisco Negrão de

Lima, José Joaquim de Sá Freire Alvim, cuja administração teve início no dia 4 de julho de 1958 – administrando o Distrito Federal até 21 de julho de 1960

Plano Urbanístico dos Túneis de Copacabana elaborado pelo Departamento de Urbanismo. Segundo José de Oliveira Reis “a primeira grande obra concluída e executada em tempo recorde foi o Túnel Barata Ribeirão-Raul Pompéia, inaugurado em 31 de janeiro de 1960 pelo Presidente Juscelino Kubitschek. Esse túnel recebeu, posteriormente, o nome de Sá Freire Alvim” (Reis, 1977.p.153). N. 1: Túnel Barata Ribeiro-Raul Pompéia; N. 2: Túnel Toneleros-Pompeu Loureiro; N. 3: Túnel Sá Ferreira-Nascimento Silva



Entretanto, ainda que exista o aspecto positivo da continuidade administrativa⁴³ que regulamentou toda a estrutura funcional da SURSAN, fica a

⁴³ O primeiro número da Revista Brasileira dos Municípios – Ano I, n. 1-2, jan/jun, 1948.p.49 - da Associação Brasileira dos Municípios já abordagem a problema da descontinuidade administrativa nas municipalidades brasileiras. Segundo o artigo A Administração Municipal, “Múltiplas são as funções de um Prefeito Municipal, dependendo o êxito de sua gestão: a) da organização criteriosa de um programa de trabalho; b) da execução firme do programa adoptado. Com relação ao primeiro item, duas hipóteses podem dar-se. Se o Prefeito encontra um programa deixado por seu antecessor, não deve, mesmo que se trate de um adversário político, mudá-lo de chofre, salvo se se tratar dum plano evidentemente absurdo. Deve, ao contrário, prosseguir-lo, enquanto lhe estuda as modificações e acréscimos. É que um programa menos perfeito, mas executado, como continuidade por Prefeitos sucessivos, traz mais benefícios ao Município do que uma série de programas muito bonitos, mas muito diversos, aos quais a relativa brevidade dos mandatos dos Prefeitos não permita dar execução. Um dos grandes males do Brasil tem sido a descontinuidade administrativa. Não raro, no afã de se notabilizarem, relegam os administradores ao abandono e, às vezes, até à destruição, as criações de seus antecessores. Nada mais mesquinho. É humano, e até útil, que cada administrador procure

dúvida sobre o próprio processo das ações que essa autarquia realizou entre janeiro e setembro de 1958, respectivamente, entre o início do seu funcionamento e sua estruturação interna. Até a criação da SURSAN pela Lei n. 899, tanto a elaboração dos projetos como a execução das obras estava sob a responsabilidade direta da Secretaria Geral de Viação e Obras, pelos seus Departamentos Técnicos, como de Urbanismo dirigido por José de Oliveira Reis.

Se foi esse o encaminhamento mantido naqueles meses de 1958, que efetivamente se mantinha desde 1945, quando o Departamento de Urbanismo foi criado, é certo que no âmbito administrativo interno da Secretaria ou mesmo externo, da execução das obras que vinham sendo estudadas e discutidas desde 1945, não ocorreram problemas que atrapalhassem o encaminhamento das obras. Um conjunto de realizações denominadas por José de Oliveira Reis chamou de *Plano Diretor de Vias Arteriais*, que na verdade é o mesmo Plano Diretor orientador dos trabalhos do Departamento de Urbanismo.

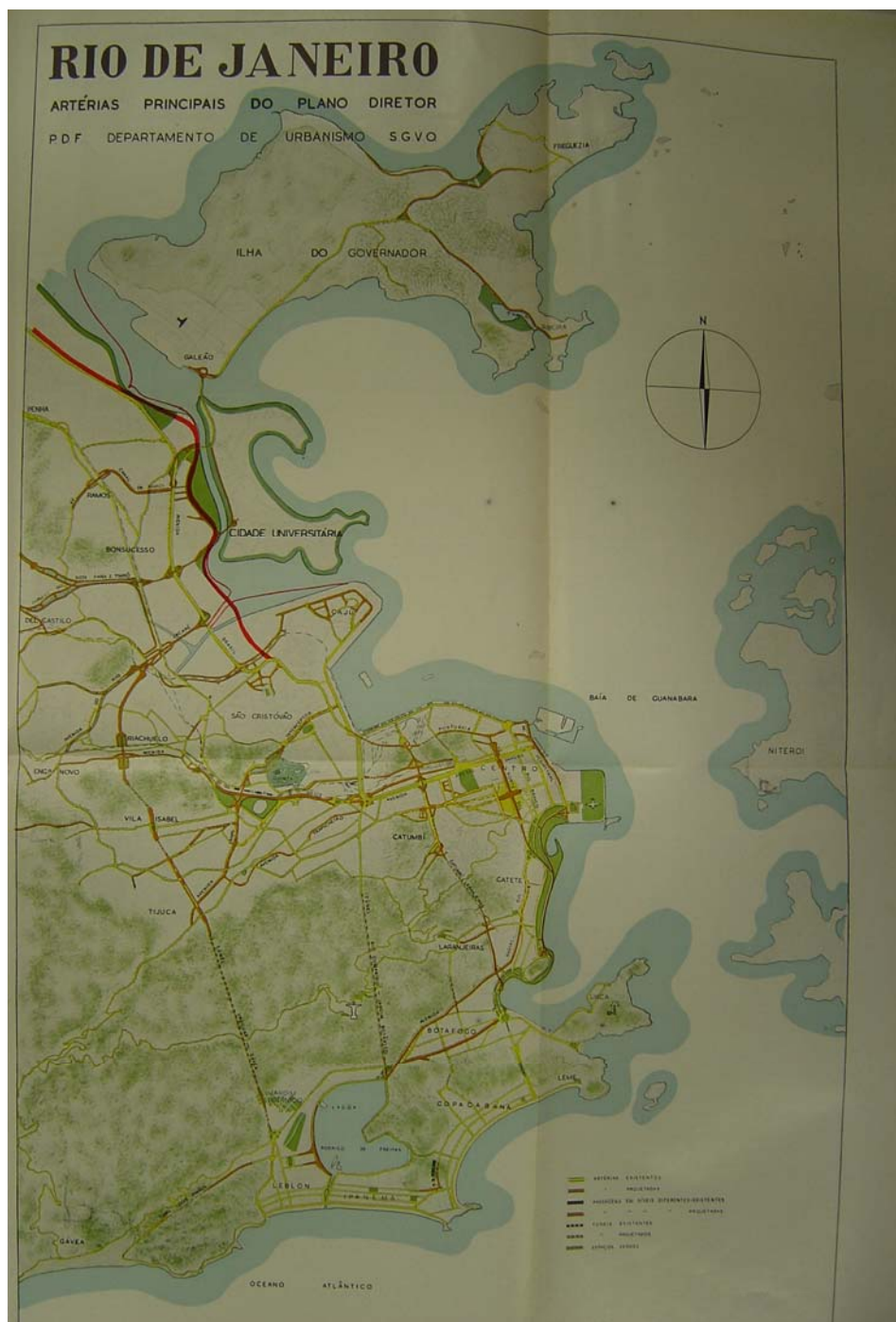
Tanto que é o próprio José de Oliveira Reis quem confirma serem tais obras apresentadas por ele no Plano de Realizações Urbanísticas, as mesmas que desde a criação do Departamento de Urbanismo e, porque não, desde os tempos da Comissão do Plano da Cidade, estavam sendo estudados pelos profissionais do setor de urbanismo. Conforme o documento *“Sínteses de Obras Necessárias à Urbanização da Cidade do Rio de Janeiro, Preparando para o 4º Centenário – 1965”*, apresentado por José de Oliveira Reis no dia 15 de outubro de 1956,

“somente serão consideradas as principais vias arteriais desse plano, muito embora figurem outras que, também necessárias dentro do planejamento de conjunto, poderão ter execução programada para futura mais remoto (...) Uma descrição mais detalhada do traçado dessas vias encontra-se na publicação “Urbanismo no Rio de Janeiro”-Capítulo VI – Sistema de Vias Arteriais do Plano do Rio de Janeiro – pg. 79 – Adalberto Szilard e José de Oliveira Reis – Editora “O Construtor S. A” – 1949”.

Ou seja, é praticamente o mesmo conjunto de obras que vinham sendo planejadas e que pautaram, a partir do Decreto n. 13790 de 18 de janeiro de 1958 – ou o Decreto n. 14054 de 10 de setembro de 1958 -, os trabalhos da SURSAN, cujos recursos financeiros foram solicitados na Mensagem n. 53 do dia 20 de

suplantar o antecessor, mas a maneira digna de o fazer nunca será destruir-lhe o trabalho senão aperfeiçoá-lo e acrescentar-lhe novas criações”.

setembro de 1957, enviado pelo Prefeito Francisco Negrão de Lima para a Câmara dos Vereadores, solicitando crédito de até \$ 3 bilhões de cruzeiros.



Como esta solicitação de recursos financeiros ocorreu ainda em 1957, portanto não somente antes da Lei n. 899, aprovada em novembro desse mesmo ano, como anterior ao Decreto que autorizou o funcionamento e o Decreto que

regulamentou a organização da SURSAN, ambos de 1958, certamente eles seriam – caso tenha sido liberado – aplicados pela Secretaria de Viação e Obras Públicas. Provável que até o encaminhamento e aprovação final para uso dos recursos solicitados da Mensagem n. 53, a definição dos valores tenha sido elaborada e administrada pela Superintendência do Financiamento Urbanístico (SFU), cuja finalidade, como anteriormente enunciado era

“estudar e preparar os meios de financiar a execução das obras urbanísticas da Cidade do Rio de Janeiro. (Reis, 1977: 123).

Devemos salientar que essa Superintendência do Financiamento Urbanístico – criada gestão do Prefeito Hildebrando de Góes (1946-1947) - estava subordinada à Secretaria Geral de Finanças, mesmo que ligada diretamente aos programas da Secretaria Geral de Viação e Obras por ser ela, segundo José de Oliveira Reis, a responsável pelos cálculos e pelos meios de implementação financeira para as obras públicas.

Uma característica estrutural que permite elaborar duas perguntas importantes e relacionadas ao Departamento de Urbanismo, à Superintendência de Urbanização e Saneamento e seu Departamento de Urbanização e, por fim, à Superintendência de Financiamento Urbanístico. Se já existia uma Superintendência responsável pela questão financeira para execução das obras do Plano Diretor elaborado pelo Departamento de Urbanismo, qual a justificativa de criação de uma autarquia, que além da administração orçamentária seria responsável pela execução das obras? A criação do Departamento de Urbanização na estrutura funcional da Superintendência de Urbanização e Saneamento, não poderia significar uma sobreposição de funções e conflitos na administração municipal com o Departamento de Urbanismo da Secretaria Geral de Viação e Obras?

Para uma resposta à primeira pergunta é necessário ampliar o espectro de análise e constatar, que não surgiram informações, sobre a destituição da Superintendência de Financiamento Urbanístico. Corroborar com essa premissa significa empreender uma interpretação que não passa pela noção de *oposição* de uma Superintendência em relação à outra, de destituição de uma instância funcional para a criação de outra com as mesmas funções, acrescidas de outras. A interpretação plausível passa pela noção de *aprimoramento* do funcionamento da

máquina administrativa pública, num processo que, por mais lento e truncado, sempre ocorreu nos setores de urbanismo das prefeituras municipais.

Partindo, portanto, dessa noção de aprimoramento podemos explicitar algumas particularidades que, se corretamente encaminhadas, representariam melhor exeqüibilidade do processo geral dos planos urbanos municipais: o processo da elaboração passando pela captação de recursos até a execução das obras. Uma primeira mudança que a criação da SURSAN acarretou, pois previamente definida na lei n. 899, foi definida como personalidade jurídica autárquica de direito público, portanto, autônoma em suas funções públicas. Outra característica distinta e certamente de primeira importância quando se trata de problemas urbanos, de intervenção na cidade, é a questão financeira. Também pela Lei n. 899, à SURSAN foi delegada autonomia financeira para a realização das suas atividades, no caso, com recursos advindos daquele Fundo Especial de Obras Públicas criado pela mesma Lei.

Particularidades que possivelmente não perfaziam as atividades da Superintendência de Financiamento Urbanismo, porque ela foi criada como instância administrativa subordinada à Secretaria Geral de Finanças. Não tinha, nesse sentido, nenhuma autonomia que um órgão autárquico tem na esfera administrativa, como também ficava atrelada financeiramente às determinações da Secretaria Geral de Finanças. É certo, porém, como apresentou José de Oliveira Reis, que a Superintendência de Financiamento Urbanístico era responsável apenas *estudar e preparar os meios de financiar a execução das obras urbanísticas da Cidade do Rio de Janeiro*, e que talvez a subordinação técnica e financeira não acarretariam maiores entraves para o encaminhamento do processo para o qual ela foi criada, o processo geral do plano urbano do município do Rio de Janeiro: e isso desde a elaboração do plano pelo Departamento de Urbanismo, passando pela captação de recursos orçamentários pela Superintendência do Financiamento Urbanístico, até a execução das obras pela Secretaria Geral de Viação e Obras Públicas.

Entretanto, se essa suposta inexistência da autonomia técnica e financeira não representava nenhum tipo de entrave ao processo do planejamento urbano no Rio de Janeiro, por que criar outra instância funcional autônoma técnica e

financeiramente da administração executiva? Uma possível resposta deve passar pelas discussões e encaminhamentos das Comissões Técnicas dos Congressos Nacionais de Municípios, especialmente aquelas que debatiam a intrínseca relação entre o urbanismo e os municípios, e mais genericamente ainda as discussões de todo Municipalismo Brasileiro.

A Superintendência de Financiamento Urbanístico foi criada na administração do Prefeito Hildebrando de Góes - entre janeiro de 1946 e junho de 1947 -, ou seja, antes do I Congresso Nacional dos Municípios realizado em Petrópolis, no ano de 1950. Portanto, dos vários pressupostos municipalistas, especialmente dois deles que fizeram parte dos debates já no I Congresso, não perfizeram a criação da Superintendência de Financiamento Urbanístico, por não estarem ainda profundamente difundidos entre as municipalidades: a autonomia *financeira e autonomia política, ambas explicitadas de diversas formas na Carta de Princípios, Direitos e Reivindicações Municipais* declarada pela Associação Brasileira dos Municípios. Diferentemente, a Superintendência de Urbanização e Saneamento que foi criada em 1957, no momento em que a autonomia financeira e política estavam na crista das reivindicações e anseios municipalistas intensamente discutidas em três Congressos Nacionais de Municípios: Petrópolis, São Vicente e São Lourenço.

Contudo, não é possível afirmar que o tema da autonomia política recairia diretamente na gestão administrativa da SURSAN, tornando-a totalmente independente dos encaminhamentos do poder executivo municipal. Nem mesmo pensar na existência de uma autonomia político-partidário da SURSAN ao mesmo poder público. O que parece oportuno relacionar aos debates Municipalistas dos Congressos Nacionais de Municípios, está focado no pressuposto da autonomia da gestão, no caso da SURSAN, uma autonomia técnica responsável pela administração do Fundo Especial de Obras Públicas e execução obras projetadas pelo Departamento de Urbanismo, que continuaria também autônomo em relação ao processo de discussão e elaboração do Plano Diretor do Rio de Janeiro.

O próprio José de Oliveira Reis reconheceria a importância da autonomia da SURSAN, independentemente da cautela ao mencionar uma total desvinculação dela com a Secretaria Geral de Viação e Obras pelo que ele definiu como “*subordinada tecnicamente*”:

“(...) Com o correr dos tempos, tornou-se esse fato [a autonomia da SURSAN pela transferência dos encargos pertinentes à Secretaria Geral de Viação e Obras] uma realidade e, embora subordinada tecnicamente à Secretaria de Viação, a autonomia de ação facultada à SURSAN, bem como os recursos financeiros também abundantes postos à sua disposição, permitiram a Administração resolver um dos angustiantes problemas da cidade, sem a burocracia emperradora da máquina funcional. De qualquer modo, o Prefeito Negrão de Lima prestou um inestimável serviço à Cidade do Rio de Janeiro, criando esse importante órgão da administração pública, através do qual foi possível obter-se uma soma de obras notáveis que vieram e virão beneficiar a população” (REIS, 1977: 146).

Assim a criação do Departamento de Urbanização na estrutura funcional da Superintendência de Urbanização e Saneamento não poderia significar uma sobreposição de funções e conflitos na administração municipal com o Departamento de Urbanismo da Secretaria Geral de Viação e Obras? Conforme José de Oliveira Reis,

“(...) São obras projetadas pelo Departamento de Urbanismo, incluídas no plano prioritário de execução para o atendimento imediato de problemas da cidade, e atribuídas, portanto, à SURSAN” (Reis, 1977: 153).

Uma outra parte da resposta está no Art. 4º do Decreto n. 14054 do dia 10 de setembro de 1958, que Baixou o Regulamento da Superintendência de Urbanização e Saneamento:

“O Departamento de Urbanização é órgão incumbido da execução das obras compreendidas no Plano de Realizações previsto no art. 3º da Lei n. 899, de 28 de novembro de 1957”.

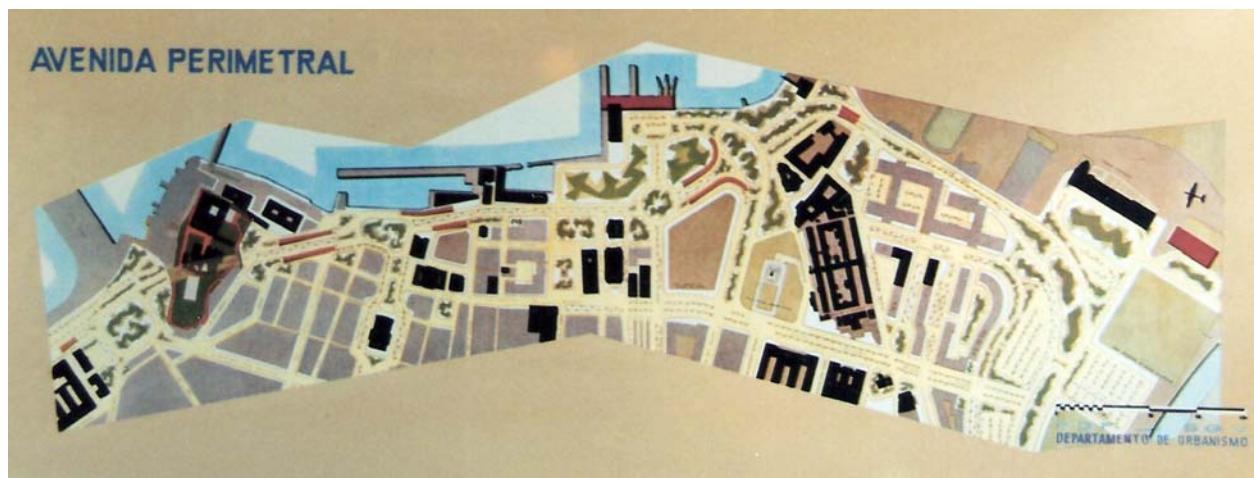
Estavam, assim, precisamente delimitadas as ações dos vários órgãos do setor de urbanismo da prefeitura municipal do Rio de Janeiro, conferindo total autonomia ao Departamento de Urbanismo na elaboração dos planos urbanísticos. Claramente um processo de especialização interna de todo o setor de urbanismo, com órgãos específicos desenvolvendo trabalhos característicos das suas exclusivas determinações, e que no conjunto atuavam no processo maior do planejamento urbano municipal. Entretanto, uma especialização que talvez gerasse, por um lado, um incipiente movimento de fragmentação do processo todo, ou, por outro, um melhor aproveitamento dos profissionais que passaram a atuar em suas áreas de

especialidades vinculadas aos órgãos públicos municipais situados entre o estudo e a concepção dos planos e projetos até a execução das obras.

Dentre essas obras - e que durante vários anos esteve presente nos trabalhos do Departamento de Urbanismo sem maiores soluções -, podemos destacar a da Avenida Perimetral. Um longo tempo sem solução em função de problemas gerados pelo Clube da Aeronáutica, o Lóide Brasileiro e o Mercado Municipal, que por questões específicas à cada entidade, obstruíam sua execução definitiva - Avenida Perimetral foi concluída após criação da SURSAN, chegando em sua extensão até a Avenida Presidente Vargas.

A Avenida Perimetral seria inda motivo de alteração da proposta que o Departamento de Urbanismo elaborou para a localização da Boca do Túnel Rio-Niterói. Este sistema de ligação entre as duas cidades separadas pela Bahia da Guanabara foi aprovado pela Lei Federal n. 1783-A, do dia 26 de dezembro de 1952. Segundo o engenheiro Mauro Vieira, representante do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, a Lei n. 1783-A autorizava

“(...) o Poder Executivo a abrir concorrência pública para os estudos e projetos de concessão da construção e exploração de um túnel submarino entre as cidades do Rio e Niterói”.



Plano Urbanístico da Avenida Perimetral elaborado pelo Departamento de Urbanismo. A execução já estava sob a responsabilidade da Superintendência de Urbanização e Saneamento. No canto direito superior o encontro da Avenida Perimetral com o Aeroporto Santos Dumont. PA n. 4375, 7642.

No relatório denominado de *“Julgamento da concorrência pública e exploração do túnel Rio-Niterói”*, apresentado no dia 7 de agosto de 1961 ao

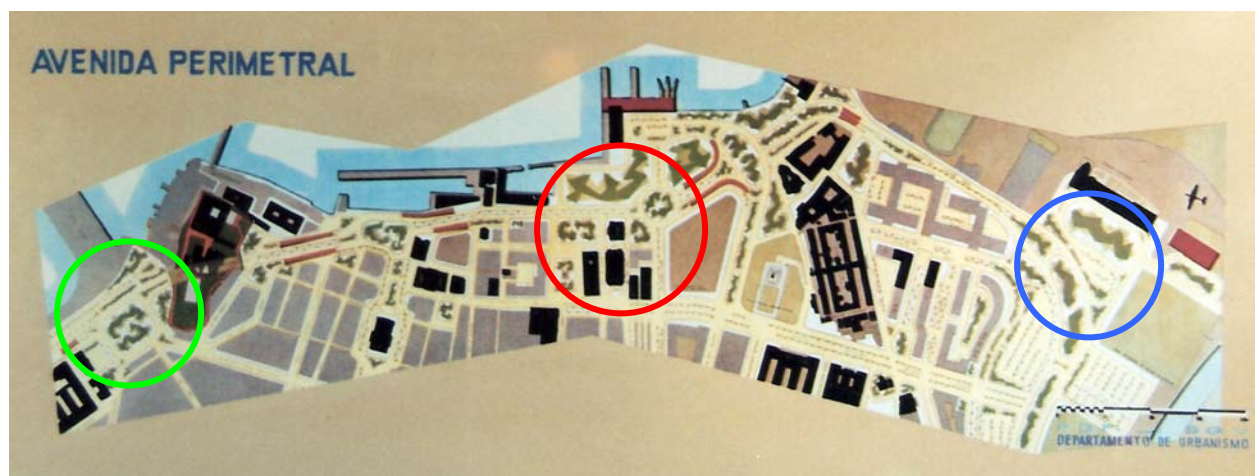
Presidente da Comissão de Concorrência Pública do Túnel, o engenheiro Mauro Vieira menciona também a existência do Decreto n. 47168 do dia 4 de novembro de 1959, em seu Art. 1º, que determinara a elaboração da implantação do sistema rodoviário e não ferroviário para o túnel. O Decreto foi expedido pelo Presidente Juscelino Kubitschek em decorrência da inexistência na Lei Federal n. 1783-A, de qualquer determinação sobre o sistema que deveria ser implantado: autopista ou ferrovia.

Pela dimensão das obras necessárias para abertura da boca do túnel no lado do Rio de Janeiro, assim como as interferências que esse projeto acarretaria nos planos elaborados pelo Departamento de Urbanismo, o seu diretor, engenheiro José de Oliveira Reis, encaminhou uma manifestação oficial ao Secretário Geral de Viação e Obras sobre o caso. No documento elaborado no dia 16 de junho de 1959, José de Oliveira Reis apresentou considerações exatamente sobre a localização da saída do túnel na cidade do Rio de Janeiro, na área do Calabouço, da Praça 15 ou Praça Mauá. Segundo o Diretor do Departamento de Urbanismo,

“(...) não é de hoje que e já há bastante tempo esse problema preocupa os serviços administrativos da Prefeitura e em particular o Departamento de Urbanismo que mais de uma vez tem se interessado pelo mesmo. Daí várias soluções terem sido focalizadas para a saída do túnel no Rio de Janeiro na orla marítima que vai do Calabouço à Praça Mauá. Todavia, novas condições urbanísticas surgiram no decorrer do tempo e que vieram modificar profundamente a concepção primitiva com relação à saída nessa orla marítima. Face a essas novas condições as quais figura a Avenida Perimetral com a pista elevada no eixo da mesma, e por, por outro lado, a necessidade de separação do tráfego rodoviário peculiar do túnel, do tráfego de veículos inerentes à cidade do Rio de Janeiro, tornou-se obrigatório encarar o problema de ligação Rio – Niterói através do túnel em termos diferentes do até então considerado, qual seja, de ser mesmo apenas um meio facilitador dos passageiros de barcas em substituição às mesmas”.

Essa posição do Departamento de Urbanismo, sobre a locação da boca do túnel, não foi desconsiderada naquele relatório - *“Julgamento da concorrência pública e exploração do túnel Rio-Niterói”* - apresentado pelo engenheiro Mauro Vieira em agosto de 1961. No entanto, ao abordar no relatório o posicionamento institucional do engenheiro José de Oliveira Reis sobre a proposta de locação da boca do túnel na Praça Salgado Filho, afirma que ele

“(...) discordou da sua implantação nesse local, apresentando justificativa que me escuso de cometa-las para não entrar em considerações que não cabem no julgamento da concorrência e, também, por desconhecer os planos urbanísticos e a situação atual e futura do tráfego no centro da cidade do Rio de Janeiro.”



Identificação das áreas consideradas que o Departamento de Urbanismos considerava inapropriadas para a localização da boca do túnel Rio-Niterói.



Praça Mauá



Praça XV



Praça Salgado Filho

O engenheiro Mauro Vieira certamente não teve nenhum interesse em envolver-se nas discussões sobre a interferência do túnel no planejamento urbanístico do Rio de Janeiro. Afinal, os motivos da discordância que escusou comentar já haviam sido apresentados por José de Oliveira Reis, na carta do dia 16 de junho de 1959, ao Secretário Geral de Viação e Obras. A discordância era mesmo do Departamento de Urbanismo, que segundo seu diretor, José de Oliveira Reis,

“(...) pelo projeto do DUR prevê-se a saída do túnel cerca de 400 metros além da Praça Mauá e, a via continua elevado por cima das linhas férreas do Cais do Porto, entre Avenida Venezuela e Avenida Rodrigues Alves, em direção ao pátio da Estação Marítima da Estrada de Ferro Central do Brasil (...) Desse modo, a Estação Pedro II que é o centro natural da irradiação de todos os transportes coletivos do Distrito Federal, ficará acrescido de mais essa ligação com Niterói (...) Em termos urbanísticos a solução proposta pelo DUR é a que melhor consulta os interesses da cidade do Rio de Janeiro e maioria dos passageiros de Niterói. E como a interdependência dos problemas obriga uma solução que abranja vários aspectos, não se pode adotar a solução simplista de colocar a boca do túnel seja no Calabouço ou na Praça 15 ou na Praça Mauá ou outro ponto de poucas possibilidades de espaço e ordenação e disciplina do tráfego, a

fim de que não produza o congestionamento na região ou mesmo dentro do túnel (...) Daí a insistência deste DUR na proposição de afastar a saída no Rio de Janeiro além da Praça Mauá que, pelas suas dimensões exíguas não comportaria o desafogo do tráfego complicado com a da própria cidade”.

Em vista da importância do cargo ao qual o engenheiro Mauro Vieira foi credenciado pelo Ofício DG/7961, de 19 de junho de 1961, do Sr. Diretor do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – sua função era acompanhar e auxiliar os trabalhos relativos aos anteprojetos concorrentes do túnel rodoviário submarino -, assumir a posição distanciada das polêmicas que certamente ocorreram não foi a melhor postura.

Sobretudo pelas justificativas por ele apresentadas, em especial a que afirma “desconhecer os planos urbanísticos e a situação atual futura do tráfego no centro da cidade do Rio de Janeiro”, demonstra desinteresse pelos problemas de tráfego que uma obra das dimensões de um túnel submarino acarretariam nas cidades interligadas. Talvez um desinteresse desprovido de intencionalidade conflituosa com o Departamento de Urbanismo, mas certamente significativo de uma limitação do olhar para com os problemas urbanos e suas estreitas relações com qualquer obra viária: um túnel, uma ponte, uma avenida, uma rotatório, entre outras.

Duas outras especificidades desse processo que envolvia o Departamento de Urbanismo, a ligação entre o Rio de Janeiro e Niterói e o próprio José de Oliveira Reis podem ampliar o desconforto da postura assumida pelo o engenheiro Mauro Vieira. A primeira estava diretamente relacionada ao tempo disponível para inteirar-se sobre planejamento urbanístico no Rio de Janeiro. Entre a carta do Diretor de Urbanismo, engenheiro José de Oliveira Reis – escrita no dia 16 de junho de 1959 -, e o relatório por ele apresentado no dia 7 de agosto de 1961, passaram-se praticamente dois anos.

Poder-se-ia argumentar que ele foi credenciado somente em junho de 1961 pelo Ofício DG/7961, e que isso o impossibilitou de maiores informações sobre o caso. Argumento pouco substancial, pois, como simplesmente assumir *desconhecer os planos urbanísticos e a situação atual e futura do tráfego no centro da cidade do Rio de Janeiro*, se os trabalhos que lhe foram confiados analisar, certamente apresentariam interferências importantes no centro do Rio de Janeiro? Melhor seria

então recusar o trabalho com uma justificativa profissional pautada em seu desconhecimento sobre as questões urbanísticas do Distrito Federal?

A segunda indagação está justamente atrelada ao profissional José de Oliveira Reis, Diretor do Departamento responsável por todos os planos urbanísticos do Rio de Janeiro, e que desde os anos de 1954 e 1955 estava envolvido justamente com os trabalhos, respectivamente, da Comissão Executiva do Metropolitano e Comissão de Engenharia de Tráfego. Portanto, diretamente envolvido com a problemática do tráfego na cidade, assim como, com os estudos sobre as interferências negativas da localização da boca do túnel. Estudos foram produzidos pelos profissionais do Departamento de Urbanismo e pelas duas Comissões, para os quais a referida localização provocaria problemas sérios ao tráfego da região central do Rio de Janeiro. Assim, a recusa de Mauro Vieira, caso tivesse ocorrido, não o colocaria em debate direto com quem estava absolutamente envolvido com o Engenharia de Tráfego no Rio de Janeiro: José de Oliveira Reis.

Por fim, considerando que o elevado da Avenida Perimetral foi inaugurado na administração do Prefeito José de Sá Freire Alvim – gestão ocorrida entre julho de 1957 e abril de 1960 – e que já em 1961, no dia 19 de junho, o Comandante Raul de Andrade Figueira apresentou o documento *“Ligação Rio-Niterói: um viaduto e duas pontes rotativas”*, certamente as discussões sobre a saída do túnel deixaram de ser consideradas, porque a alternativa para ligação entre as duas cidades não mais seria submarina. Segundo a justificativa do Comandante Raul de Andrade,

“a engenharia nacional domina com invejável capacidade as construções de qualquer espécie em concreto armado sendo a primeira no mundo conforme afirmação repetida dos maiores técnicos estrangeiros. Porque, então, dar concessão de 50 anos a uma firma Argentina para construir um túnel de 4.000 metros com duas pistas por cerca de 22 bilhões de cruzeiros quando podemos fazer a ponte com 6 a 8 pistas valendo por 3 a 4 túneis e por cerca de metade do preço? (...) Foi dentro desta sadia orientação que imaginamos um novo tipo de ligação toda em concreto armado protendido respeitando as leis e regulamentos da Aeronáutica, da Marinha de Guerra, do Exército, da Marinha Mercante, do Departamento de Portos, do Departamento de Urbanismo, do Departamento de Tráfego, da Sursan, etc, com apenas 6.500 a 6.700 metros.”

Portanto, tão importante quanto à justificativa do Comandante Raul de Andrade ter se pautado pela capacidade técnica da engenharia brasileira, foi a proposição de uma mudança no sistema de ligação entre o Rio de Janeiro e Niterói:

não mais um túnel, mas, uma ponte. Proposição também consubstanciada na referida capacidade técnica. Mas seriam apenas as variáveis construtivas responsáveis pela proposta de mudança no sistema de ligação? Considerando que não, seria o caso de ampliar as variáveis mediante incorporação das justificações e alegações do Departamento de Urbanismos e da Comissão de Engenharia de Tráfego? Justificativas que influenciaram na escolha, alterando a proposta de um túnel por um sistema elevado? Complementadas por outras variáveis, por exemplo, financeiras, são plausíveis considerações que tenham conjuntamente desarticulado as pessoas e entidades defensoras do sistema submarino.

Fato é que em documento do dia 08 de setembro de 1966, da Comissão Executiva para a Elaboração dos Projetos Definitivos da Ponte Rio-Niterói, está considerado a formação de um Consórcio determinado “*nos termos do AEQ da USAID*”, em que surgem os seguintes membros: SPL – Serviço de Planejamento Ltda; Themag Engenharia Ltda; José Luis Cardodo; Edwaldo Moreira de Vasconcellos; Cadima Engenharia e Planejamento S.A; José de Oliveira Reis.

Este documento que permite enunciar duas conclusões distintas, mas associadas à trajetória de José de Oliveira Reis: ocorreu a efetiva alteração do sistema submarino para o sistema elevado, inclusive com a participação de José de Oliveira Reis como membro do consórcio integrante da Comissão Executiva para a Elaboração dos Projetos Definitivos da Ponte Rio-Niterói. Uma constatação intimamente relacionada com suas atividades na Prefeitura do Rio de Janeiro após a exoneração do cargo de Diretor do Departamento de Urbanismo, pela Portaria do dia 30 de abril de 1960, publicada no Diário Oficial no dia 02 de maio do mesmo ano. José de Oliveira Reis assumiria a chefia da Divisão de Engenharia de Tráfego - criada pelo Decreto n. 14847 do dia 03 dezembro de 1959 -, conforme Portaria n. 354 do Boletim n. 99.

Seu vínculo com as instâncias administrativas públicas destinadas ao estudo do problema do tráfego urbano o acompanhava, e fazia parte do seu cotidiano profissional dentro da Prefeitura, ainda durante sua atuação como Diretor do Departamento de Urbanismo (como é possível verificar nos dois próximos documentos: o primeiro da Comissão de Viação, Obras e Urbanismo da Câmara do Distrito Federal, e o segundo do Departamento Federal de Segurança Pública).

BOLETIM Nº 99

ATOS DO SECRETARIO GERAL

Expediente de 25 de junho de 1960.

O Secretário Geral de Viação e Obras, usando das atribuições que lhe confere o art. 3º do Decreto nº 11.948 , de 26 de fevereiro de 1953, resolve:

Portarias:

Nº 354- Designar o Engenheiro padrão "R", mat. 28.808 - José de Oliveira Reis, para responder pela Divisão de Engenharia , de Tráfego, criada pelo Decreto nº 14.847, de 3 de dezembro.. de 1959, podendo tomar as providências relativas à sua implantação.

Existe, portanto, um processo complementar e associado entre essas atividades que o funcionário público José de Oliveira Reis desenvolveu e desenvolveria na própria máquina administrativa pública. Ou seja, mais um movimento que o empreendeu em sua trajetória pelos diversos órgãos públicos que trabalham com a intervenção na cidade.



Câmara do Distrito Federal

N.º 2 112

Em 14 de agosto de 1956

Senhor Presidente

Tenho a honra de transmitir a Vossa Senhoria e demais membros da Comissão de Engenharia do Tráfego, o convite formulado pelo Presidente da Comissão de Viação, Obras e Urbanismo, desta Câmara, para a reunião promovida por esta comissão e a realizar-se, no próximo dia 17 do corrente, às 17,30 horas, no auditório desta Casa Legislativa, para debates em torno do problema dos transportes coletivos nesta capital.

Sirvo-me do ensejo para renovar a Vossa Senhoria os meus protestos de elevado apreço e consideração.

Francisco Durso

Francisco Durso,

2º Secretário, no impedimento do 1º.

Ao Senhor DOUTOR JOSÉ DE OLIVEIRA REIS,

Ilustre Presidente da Comissão de Engenharia do Tráfego.

Documento que faz referência ao Cargo de Presidente da Comissão de Engenharia de Tráfego que José de Oliveira Reis ocupou. Acervo José de Oliveira Reis do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro. DM/ FJORJ/ AGC-RJ



MINISTÉRIO DA JUSTIÇA E NEGÓCIOS INTERIORES

DEPARTAMENTO FEDERAL DE SEGURANÇA PÚBLICA

SERVIÇO DE TRÂNSITO

RIO DE JANEIRO, D. F.

005150

Em 25 de junho de 1958.

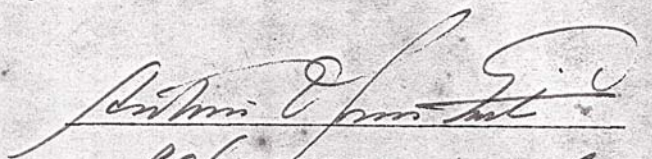
Do Diretor do Serviço de Trânsito.

Ao Ilm^o Senhor Dr. JOSÉ DE OLIVEIRA REIS, DD. Presidente da Comissão de Engenharia do Tráfego - Departamento de Urbanismo da P.D.F.
Assunto: Remete processo.

Ref. prot. 27261/58.

Valho-me do presente para remeter a essa Comissão o incluso processo, esclarecendo a V. S^a. que o mesmo foi encaminhado a este S. T. por equívoco.

Ao ensejo renovo a V. S^a. os protestos de minha estima e consideração.


DIRETOR

Documento que demonstra o longo tempo em que José de Oliveira Reis ocupou ao Cargo de Presidente da Comissão de Engenharia de Tráfego. No documento anterior a data é agosto de 1956. Neste a data é junho de 1958. Acervo José de Oliveira Reis do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro. DM/ FJORJ/ AGC-RJ

2.6 - O Urbanista e a Construção da Cidade entre a Engenharia de Tráfego e o Planejamento Urbano no Contexto Municipalista

A Divisão de Engenharia de Tráfego foi criada como unidade técnica e administrativa independente de qualquer departamento especializado da Secretaria de Viação e Obras, e sua organização interna definida pelo Art. 3º do Decreto n. 14847 com as seguintes áreas:

- “1- Serviço de Estudos e Projetos;
- 2- Serviço de Sinalização e Equipamento;
- 3- Serviço Eletromecânico;
- 4- Serviço de Estacionamento, Cargas e Descargas;
- 5- Serviço de Censo de Tráfego
- 6- Serviço de Sinais e Tráfego;
- 7- Serviço de Transporte e Oficina;
- 8- Serviço de Correspondência;
- 9- Setor de Pessoal;
- 10- Setor de Material;
- 11- Setor de Contratos;
- 12- Setor de Expediente”.

Entre estes serviços, o primeiro, de *Estudos e Projetos*, coaduna com a centralização da *execução* das obras na SURSAN, após serem elaborados os planos e projetos pelas diversas instâncias administrativas da Prefeitura. Ou seja, não foi organizado na Divisão de Engenharia de Tráfego um *Serviço de Execução* das obras estudadas e projetadas.

Outra determinação importante do Decreto que criou a Divisão foi a organização de uma Comissão de Coordenação, cuja finalidade, segundo José de Oliveira Reis, era

“conseguir um perfeito entrosamento entre os diversos órgãos da municipalidade e do Governo Federal. Integravam essa Comissão os diretores dos Departamento de Urbanismo, do Serviço de Trânsito, Departamento de Concessões, Departamento de Obras, Departamento de Estradas de Rodagem, Chefe da Divisão de Engenharia de Tráfego e Divisão de Planejamento, da Secretaria Geral de Viação e Obras” (Reis, 1977: 158).⁴⁴

⁴⁴ Ainda segundo José de Oliveira Reis, a preocupação em manter o entrosamento com o Governo Federal se justifica porque a criação da Divisão de Engenharia de Tráfego foi *“estabelecida pelo Convênio assinado entre a Prefeitura e o Serviço Federal de Segurança Pública pelo Prefeito Alim Pedro e o Cel. Geraldo de Meneses Cortes, então Chefe de Polícia”* (Reis, 1977 : 158).

Essa determinação jurídica implicaria a implementação de um processo importante ao planejamento urbano do Rio de Janeiro, pela articulação entre várias unidades administrativas sob a orientação da Comissão de Coordenação, particularmente entre José de Oliveira Reis, Chefe da Divisão de Engenharia e o engenheiro Francisco Marques Lopes, Diretor do Departamento de Urbanismo no final do ano de 1960. Nesta lógica, a possibilidade de os estudos e projetos que José de Oliveira Reis coordenou no Departamento de Urbanismo - até sua exoneração do cargo de Diretor no dia 30 abril de 1960 -, encontrarem um ponto de interlocução pela Divisão de Engenharia de Tráfego. Ou seja, por ele mesmo como o elo entre as duas esferas administrativas.

Já nas atribuições que o cargo de chefe pela Divisão de Engenharia de Tráfego determina, e cumprindo com as providências necessárias para implantar o serviço na municipalidade, enviou uma carta ao Secretário Geral de Viação, no dia 04 de julho de 1960, solicitando a transferência para a referida Secretaria, de um importante colaborador, o arquiteto Stelio de Moraes. Segundo o texto da carta,

“(...) é desnecessário encarecer os méritos do Arquiteto Stelio de Moraes que há vários anos vem colaborando continuamente com a Secretaria Geral de Viação, nos problemas relativos ao tráfego desta Capital. Agora mesmo, sua colaboração é prestada ao D.E.R e SURSAN, por solicitação do Serviço de na solução de vários problemas de tráfegos apresentados por aqueles órgãos.”

Mais que um significado profissional, obviamente pautado pelo argumento da capacidade técnica do arquiteto Stelio de Moraes nos assuntos do tráfego nas cidades, essa ação poderia representar uma reaproximação entre os dois profissionais. Uma reaproximação após eventuais problemas que porventura tenham surgido em decorrência dos trabalhos desenvolvidos pela URBA LTDA no Plano Urbanístico da Base Naval de Aratú, e pela Subcomissão de Planejamento Urbanístico de Vera Cruz. Sobretudo por não constar, e sem melhores explicações, o nome de Stelio entre os autores do Plano de Vera Cruz.

Entretanto, se a solicitação de transferência do arquiteto Stelio de Moraes foi aceita, e por quanto tempo, para atuar com José de Oliveira Reis na Divisão de Engenharia, não há vestígios em seu acervo para tal constatação. Confirmada é a designação de Stelio Moraes para ocupar outro cargo, o de Diretor do Serviço de Trânsito, no momento em que a situação do tráfego era caótica e este Serviço

também não dispunha de recursos, ou eram extremamente deficientes⁴⁵. Para José de Oliveira Reis,

*“(...) Somente a abnegação e entusiasmo do Prof. Stelio de Moraes e os profundos conhecimentos que tem sobre Engenharia de Tráfego e de Urbanismo, de cuja cadeira é professor na Faculdade Nacional de Arquitetura da Universidade do Brasil, somente a abnegação e entusiasmo repetimos, podem mantê-lo naquele posto, realmente de sacrifício”*⁴⁶

Ainda sobre a Divisão de Engenharia de Tráfego, é possível, por outro lado, mediante argumentação feita pelo próprio José de Oliveira Reis em uma nova carta enviada ao Secretário de Estado da Viação e Obras – do dia 2 de dezembro de 1961 -, considerar que não só não ocorreu qualquer incorporação de pessoal, como a Divisão permaneceu praticamente inoperante: mesmo criada pelo Decreto n. 14847 do dia 3 de dezembro de 1959, a Divisão não foi estruturada com instalações próprias, verbas, profissionais e materiais de trabalho.

Uma outra tentativa de implementação dos trabalhos pela Divisão ocorreu, ainda segundo José de Oliveira Reis, pelo Decreto n. 339 do dia 14 de janeiro de 1961, definindo a transferência da Divisão de Engenharia de Tráfego para o Departamento de Urbanismo. Tal condição não alterou em nada a situação da Divisão, pois, continuou durante todo o ano, desprovida de infra-estrutura material e orçamentária - uma estrutura considerada por ele como precária, e piorada pela inexistência de um engenheiro chefe da Divisão após sua nova nomeação ao cargo de Diretor de Urbanismo, em dezembro de 1961, já na administração Carlos Werneck de Lacerda do Estado da Guanabara.

José de Oliveira Reis considerou o Decreto n. 339 como instrumento desencadeador da mutilação das atribuições da Engenharia de Tráfego, ao transferir a Divisão de Planejamento e a Divisão de Engenharia de Tráfego para o

⁴⁵ Consideração realizada por José de Oliveira Reis no artigo “Engenharia de Tráfego e as Municipalidades – Caso do Rio de Janeiro”, publicado na Revista de Administração Municipal – IBAM – ANO IX – Set/Out de 1962. A consideração que desenvolveu sobre Stelio de Moraes só foi localizada pela permanência das duas vias que antecedem o texto final publicado na Revista. Uma particularidade muito comum no trabalho do engenheiro José de Oliveira que geralmente elabora uma primeira versão que sofrerá correções e acréscimos, uma segunda em que o texto está praticamente fechado e a última, que seria a versão impressa nos periódicos. No caso da referência ao arquiteto Stelio de Moraes a observação surgiu na primeira versão, não constando na segunda ou na versão impressa.

⁴⁶ Continuação da sua consideração sobre Stelio de Moraes e seu trabalho no Serviço de Tráfego, que não na versão publicada na Revista de Administração Municipal.

Departamento de Urbanismo, e passar para o Serviço de Trânsito, as funções da Engenharia de Tráfego relativas à *sinalização, mãos de direção e locais de estacionamento, paradas e carga e descarga*. Instrumento jurídico que reduziu *“aquela Divisão a um simples órgão de projetos, anexo ao Departamento de Urbanismo”*, e em nada contribuiu para a implantação definitiva do serviço responsável pelos problemas do tráfego na cidade. Conforme José de Oliveira Reis no artigo publicado em 1962, dois foram os motivos que impediam a implantação:

*“1º falta de verba específica na lei orçamentária;
2º falta de interesse real da alta administração que, por desconhecimento da importância desse elemento auxiliar, vem adiando sua efetiva”,*

concluindo pessimistamente que,

“as lamentáveis conseqüências sofridas pela cidade, no que diz respeito à sua circulação, estão aí gritantes, desafiando as nossas autoridades” (Reis, 1962: 364).

Em todas as outras possibilidades e oportunidades que José de Oliveira Reis teve para discorrer sobre os problemas da engenharia de tráfego e transporte na cidade do Rio de Janeiro, as constatações foram praticamente as mesmas: a inoperância, as dificuldades e a falta de interesse dos políticos e profissionais da engenharia sobre a temática. O artigo publicado na Revista de Administração Municipal em 1962 é um claro exemplo do interesse que tinha em debater o assunto, tal como ocorreu ainda em outubro de 1960, ao participar como palestrante da DTE de Transportes – Seção de Transportes Urbanos do Clube de Engenharia, assim como vários outros profissionais que também proferiram conferências.

Na ocasião desse ciclo de palestras realizadas no Clube de Engenharia entre os dias 16 de setembro e 27 de outubro de 1960, sete profissionais apresentaram estudos relacionados ao tráfego urbano e sistemas de transporte: *“O Automóvel e suas características no tráfego urbano”* do eng. Luiz Ribeiro Soares, *“O Auto Ônibus e suas características no tráfego urbano”* do eng. Mario Neves dos Santos, *“O Lotação e suas características no tráfego urbano”* do eng. Francisco da Costa Faria Junior, *“O Ônibus Elétrico e suas características no tráfego urbano”* do eng. Hilton J. Gadret, *“O Bonde e suas características no tráfego urbano”* do eng. Luiz Ribeiro Soares, *“Elementos para a Organização dos Transportes Urbanos”* do eng. Aydano

de Almeida Correa Filho e, por fim, na penúltima data, dia 21 de outubro de 1960, *“Observações sobre Engenharia de Tráfego e Transportes Coletivos em algumas cidades Européias”* do eng. José de Oliveira Reis.

O texto surgiu de uma viagem à Europa, logo após sua nomeação como responsável pela Divisão de Engenharia de Tráfego, pela Portaria n. 354 do dia 25 de junho de 1960.

“Foi uma viagem rápida e durou cerca de quarenta dias. Por esse motivo, não houve tempo para maiores indagações nas cidades visitadas. Acresce, que por motivo de força maior, demorei-me em Portugal mais tempo do que o previsto. Os países percorridos foram os seguintes, pela ordem de viagem: Portugal, Itália, Suíça, Alemanha e França. As cidades visitadas foram, respectivamente: Lisboa, Roma, Zürich, Frankfurt, Colônia, Bonn, Dusseldorf e finalmente, Paris”,

Na ocasião da palestra não deixou também de solicitar aos profissionais da área e governantes, e talvez até com mais instrumentos e exemplos - sobre situações por ele consideradas positivas, proporcionadas pela viagem às cidades européias - ,

“o maior interesse para esses dois grandes problemas que, neste momento, assobram o Rio de Janeiro: tráfego e transporte.

Diante da ocorrência de ciclos como este organizado no Clube de Engenharia, passando pelas discussões ocorridas ao longo da década de 1950 com a Comissão de Engenharia de Tráfego, posteriormente transformada em Divisão de Engenharia de Tráfego, é pertinente considerar que o assunto estava totalmente integrado aos debates urbanísticos do Rio de Janeiro. Os documentos enunciam a existência de um consenso entre profissionais que atuavam na Secretaria Geral de Viação e Obras, ou participavam de instituições como o Clube de Engenharia, sobre a importância de estudar e elaborar proposições para a o tráfego urbano. Entretanto, pouco se pronunciou sobre o que estava sendo denominado por esses mesmos profissionais de *“Engenharia de Tráfego”*. E mais ainda, existiria efetivamente uma relação direta entre Engenharia de Tráfego e Planejamento Urbano?

Se existe, convém saber qual é essa relação na compreensão do principal articulador e interlocutor dos assuntos inerentes à Engenharia de Tráfego no Rio de Janeiro: José de Oliveira Reis. Antes, no entanto, de explicitar essa relação, ele

apresentou referências consideradas importante para as formulações sobre Engenharia de Tráfego:

“(...) Para um volume sempre crescente de veículos, torna-se necessário que as Prefeituras cuidem, nas respectivas cidades, de providências mínimas para a disciplinação do tráfego e circulação de pedestres. Hoje, graças à experiências alheia, podemos contar com um bom número de regras e ensinamentos que facilitarão a nossa tarefa. É, pois, natural que busquemos esses ensinamentos onde eles mais se avolumaram pela enorme experiência que adquiriam face aos grandes problemas que tiveram de enfrentar em conseqüência, também, do seu fantástico progresso. Queremo-nos referir aos Estados Unidos da América onde a indústria automobilística despeja 5 milhões de carros por ano. É claro que para tão grande produção não há a absorção correspondente do seu mercado, principalmente interno. Como fazer circular esse fabuloso número de veículos que atingiu a casa de 52 milhões em 1961, senão por meio de sistema lógico, científico, baseado na sua longa experiência? Afastando-se do empirismo das soluções policiais, e, sobretudo, da improvisação que surge comumente na autoridade eventual ocupante de um cargo de direção, foi criada naquele país uma nova ciência, ramo da engenharia e que se denominou de Engenharia de Tráfego. Assim, como existem as diversas modalidades da engenharia especializada tais como de estrutura, eletricidade, ferroviária, rodoviária, etc., também surgiu com a necessidade, a especialização desse novo ramos que cuida da circulação do veículo e do pedestre no emaranhado das ruas da cidade” (Reis, 1962).⁴⁷

Entretanto, a referência é estritamente externa ao Brasil e aos problemas de circulação das cidades brasileiras, articulada aos processos urbanos das cidades Norte-Americanas. Nesse sentido é de se questionar sobre a existência de alguma produção realizada no próprio país, e mais ainda, quais profissionais, entidades ou órgãos que estiveram vinculados à implementação do serviço de tráfego. Segue assim o argumento de José de Oliveira Reis:

“Historicamente, cabe ao Rio de Janeiro a iniciativa da tentativa da criação do Departamento de Engenharia de Tráfego na antiga Prefeitura do Distrito Federal. Foi o Cel. Menezes Côrrea, hoje General e Deputado Federal pelo Estado da Guanabara, que em 1954, quando chefe de Polícia do Departamento Federal de Segurança Pública, propôs ao Prefeito Alim Pedro, em convênio assinado com aquele Departamento, a criação de um órgão na Prefeitura que cuidasse da Engenharia de Tráfego. Ao Serviço de Trânsito estava afeta a responsabilidade de resolver os problemas de tráfego da cidade embora não estivesse ele aparelhado, nem técnica e

⁴⁷ Versão manuscrita do artigo “Engenharia de Tráfego e as municipalidades – caso do Rio de Janeiro”. Publicado na Revista de Administração Municipal, IBAM – Ano IX, set-out, 1962. Neste caso as duas versões (manuscrita e impressa) são idênticas.

nem materialmente, para solucioná-los. O Gen. Côrtes baseado na experiência adquirida em anos anteriores como Diretor do Serviço de Trânsito, procurou por em prática aquilo que julgava da maior importância para a cidade do Rio de Janeiro. A sua passagem na direção do Serviço de Trânsito foi das mais proveitosas, resultando, em consequência, pela primeira vez em nosso País a introdução de métodos novos e científicos para a solução dos problemas do tráfego (...) Infelizmente, não pode o Gen. Côrtes completar a sua obra, por motivos independentes de sua vontade. Mas da semente lançada na sua administração resultou alguma coisa de útil para o País. Dos seus ensinamentos recolhemos as lições que se encontram no seu trabalho com o título “O Tráfego e sua Repercussão no Urbanismo” publicado na Revista do Serviço Público (do DASP) parceladamente nos números relativos aos meses de setembro, outubro e dezembro de 1953 e nos meses de janeiro, fevereiro, março, abril, junho, julho, agosto e setembro de 1954” (Reis, 1962).

Surge aqui uma compreensão que delimita mais especificamente a Engenharia de Tráfego, pois esclarece ser ela não apenas algum tipo de ação reguladora do transporte e do tráfego geral. Sua implementação passa necessariamente pela aplicação de “*métodos novos e científicos para a solução do tráfego*”, que o Cel. Menezes Côrrea preconizou em seu trabalho nos serviço público federal. Por fim, José de Oliveira Reis explicitou claramente quais eram os critérios, os procedimentos, enfim, os instrumentos necessários à organização e melhoria do tráfego no âmbito do Serviço de Engenharia de Tráfego. Ou seja, em que se estrutura a ação da Engenharia de Tráfego:

“(...) Somente com a observação constante dos fenômenos relativos ao comportamento do tráfego na cidade, podemos fazer alguma coisa de duradouro e benéfico para a população (...) Urge então a criação de um órgão nas Municipalidades que trate precipuamente, desse assunto (...) A sua implantação justifica-se nas cidades de certa importância, nas quais o número de veículos motorizados é elevado, do mesmo modo que a sua população. Para se ter uma referência com relação à população, admite-se que uma cidade com 100 mil habitantes e 2000 carros registrados comporta um órgão de engenharia de tráfego, a princípio modesto, que se vai ampliando com o crescimento da cidade em habitantes, carros e extensão de sua área.

Não obstante a população, a extensão e número de veículos, tanto o Rio de Janeiro como S. Paulo não possuem, até o momento, esse órgão especializado, preconizado e tão necessário ao comando da circulação urbana. As consequências dessa falta, observamos diariamente nos distúrbios do tráfego das grandes capitais brasileiras”(Reis, 1962).

Excluindo o tom quase profético sobre a situação da cidade de São Paulo, que neste início do século XXI sofre diariamente transtornos insuportáveis com o problema do tráfego, existe na análise de José de Oliveira Reis uma crítica indireta ao seu colega Prestes Maia?



Proposta de *parkway* no Plano Diretor de Ribeirão Preto, 1945. Estudo Preliminar.
Fonte: Fundo José de Oliveira Reis, Arquivo Público e Histórico de Ribeirão Preto.

A resposta para essa pergunta nunca foi explicitamente enunciada em seus estudos, seus artigos e os planos urbanos desenvolvidos. Podemos, talvez, localizar uma primeira contraposição à concepção da cidade de Prestes Maia, naquele Plano Diretor da cidade de Ribeirão Preto, elaborado em 1945. Neste trabalho José de Oliveira Reis propõe claramente uma estrutura de contenção do crescimento da malha viária com as propostas de criação de *parkways* no trajeto dos córregos situados no limite da área urbana.

Uma segunda contraposição está relacionada aos interlocutores que perpassaram seu trabalho profissional e, particularmente um deles, também pela contraposição ao engenheiro Prestes Maia, pode ser uma resposta positiva para a possível crítica a este: o engenheiro e professor Anhaia Mello. Na resposta sobre os

instrumentos para organização e melhoria do tráfego, a interlocução com o engenheiro Anhaia Mello é enunciada pelo interesse que ambos tinham no trabalho de um profissional Norte-Americano, autor de proposições para melhorar do tráfego nas cidades. Conforme o próprio José de Oliveira Reis,

“(...) a propósito da Engenharia de Tráfego, seria oportuno repetir os ensinamentos das maiores autoridades de âmbito mundial. Entre estes destacam-se as 14 proposições do Urbanista Prof. Harland Bartholomew que, no dizer do Prof. Luiz Anhaia Mello, é o “príncipe dos urbanistas norte-americanos”, professor da Universidade de Harvard, autor de inúmeros trabalhos de urbanização, entre os quais as cidades de Memphis e Saint Louis. Das observações colhidas pelo referido professor em várias cidades norte-americanas de tráfego intenso, chegou-se às conclusões gerais resumidas nas 14 proposições que visam melhorar as condições de tráfego no centro urbano, facilitando a circulação e evitando o congestionamento das vias centrais” (Reis, 1962: 365).⁴⁸

Entre as proposições, as três mais genéricas enunciadas interessam particularmente a essa possível e muito evidente interlocução com Anhaia Mello, resultando na contraposição ao pressuposto do crescimento da cidade presente nos trabalhos do engenheiro Prestes Maia. Especificamente as proposições de número 5 e 9 são complementares e, de certa forma, geralmente aceitas e propagadas por profissionais urbanistas, engenheiros e arquitetos como condição para o crescimento ordenado das cidades:

*“5ª - Toda cidade dever ter um plano de urbanização;
9ª - O plano de urbanização da cidade deve conter uma rede de vias arteriais principais, capaz de satisfazer a circulação entre todos os pontos e evitar concentrações excessivas”.⁴⁹*

Por outro lado, a proposição número 1 contém uma dimensão reguladora não explicitada, mas que certamente confere uma oposição aos pressupostos da cidade pensada exclusivamente pela problemática da circulação do automóvel: *“É IMPOSSÍVEL – obter espaço suficiente para todos os automóveis”*. Se

⁴⁸ “Engenharia de Tráfego e as municipalidades – caso do Rio de Janeiro”. Publicado na Revista de Administração Municipal, IBAM – Ano IX, set-out, 1962.

⁴⁹ In: “Engenharia de Tráfego e as municipalidades – caso do Rio de Janeiro”. Publicado na Revista de Administração Municipal, IBAM – Ano IX, set-out, 1962. As proposições também foram apresentadas no material do Curso de Especialização de Engenharia de Tráfego ministrado por José de Oliveira Reis para o Instituto de Pesquisas Rodoviárias – Presidência da República / Conselho Nacional de Pesquisa. O Curso ministrado tinha como tema o “Planejamento”: planejamento urbano e rural e suas relações com a Engenharia de Tráfego / Sistemas de vias arteriais do Rio de Janeiro. Segundo anotações do próprio engenheiro, o material foi lido em aula do dia 08 de março de 1966: 9.

argumentarmos que essa proposição pode produzir o entendimento da necessidade de contenção não só do número de automóveis, como da própria área urbana dos municípios, não existe dúvida sobre a sua contraposição às concepções do seu colega Prestes Maia. Contraposição que permite uma indagação: estaria presente nessa proposição (número 1) uma crítica ao argumento que propaga a ampliação do sistema de vias de circulação como alternativa para a liberação dos espaços, mais espaços, para os automóveis?

Se incorporássemos a 6ª proposição na premissa da 1ª, que menciona a impossibilidade de espaço para todos os automóveis, é possível chegar à conclusão de que a crítica existe:

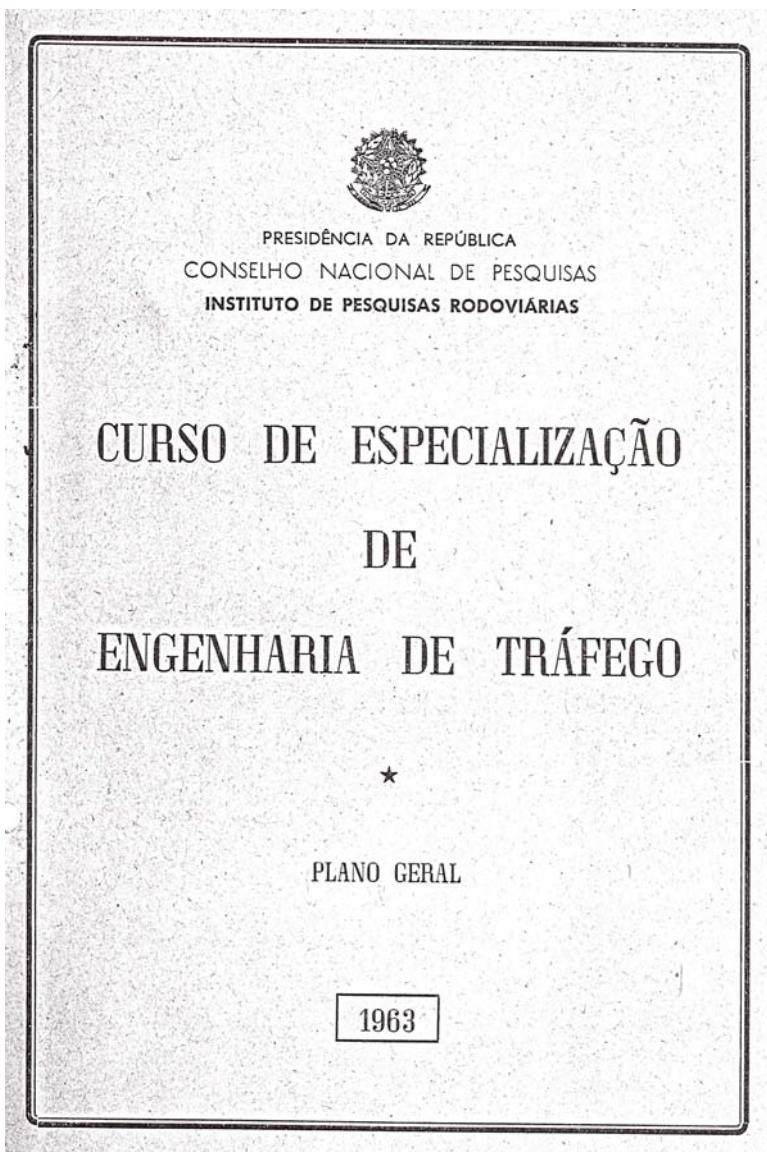
“6ª- O volume de tráfego deve ser reduzido pela exclusão do automóvel de passageiros de algumas ou de todas as ruas onde a congestão é aguda”.

A crítica pode ser ainda mais aguda, se a análise for organizada pela articulação da proposição em duas partes que se amalgamam pelo argumento da *“exclusão do automóvel de passageiros”*. A primeira parte ficaria assim: *“exclusão do automóvel de passageiros de algumas ou de todas as ruas onde a congestão é aguda”*. Organização que permite formular uma pergunta inerente à proposição: Quais os instrumentos necessários para produção dessa exclusão?

Muito provavelmente o argumento da restrição passaria pela aprovação de legislação de trânsito restringindo as áreas de estacionamento nas ruas congestionadas, determinação de horários específicos para a liberação do tráfego de automóveis, entre outras, que, no entanto, não resolveria a problemática explicitada na primeira proposição, sobre a impossibilidade de espaço para todos os automóveis. Não, pois não se estaria se produzindo uma política pública de transportes capaz de processar a diminuição dos automóveis, mas apenas um conjunto de restrições para circulação, não reduzindo o contingente de carros que a poderosa indústria automobilística já despeja anualmente.

Recai aí uma contraposição a outras duas proposições: *“Oferecer área de estacionamento nas ruas não é uma obrigação pública”* e *“O veículo estacionado deve ceder lugar ao veículo em movimento (o veículo estacionado reduz a*

capacidade da via de 36%)”, respectivamente, as proposições 2ª e 3ª. E foi o próprio José de Oliveira Reis que elaborou uma consideração sobre tal problemática, no texto – “Planejamento Urbano e Rural e suas relações com a Engenharia de Tráfego” - que escreveu para o Curso de Especialização de Engenharia de Tráfego do Instituto de Pesquisas Rodoviárias, realizado no dia 8 de março de 1966:



Frontispício do programa do curso de Especialização de Engenharia de Tráfego realizado em 1963. O texto “Planejamento Urbano e Rural e suas relações com a Engenharia de Tráfego” é do curso de 1963. Acervo José de Oliveira Reis do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.

“(...) a Engenharia de Tráfego não deve preocupar-se em querer dar vagas para todos os carros porque esse problema não tem solução. Poderá, isto sim, minorar as condições do estacionamento, na via pública, proporcionando o revezamento do carro estacionado, isto é, dando oportunidade de uma mesma vaga ser utilizada por vários automóveis no decorrer do dia, seja com a instalação de parkímetros, se com a cobrança por hora ou fração, tempo curto, e não apenas com o objetivo de produzir receita extra-orçamentária para custeio da repartição (...) se houvesse

um eficiente serviço de transporte coletivo, muitos desses carros deixariam de circular no centro comercial urbano, seja por economia, seja por comodidade, de vez que a procura de uma lugar para estacionar é, sem dúvida, bastante incômoda (...) As ruas tornaram-se indistintamente, no centro ou nos bairros, verdadeiros depósitos de automóveis. A indústria automobilística vomita carros e mais carros. A cidade não foi preparada para eles. O Planejamento falhou e as consequências são as mais lamentáveis. Procura-se, então, soluções de remendos” (Reis, 1966:6).

Diante da afirmação-constatação realizada por José de Oliveira Reis de que o Planejamento falhou, convém retomar nesse momento a análise da 6ª proposição do Prof. Harland Bartholomew, a partir daquela segunda parte resultante da separação determinada para a análise do problema do tráfego: *“O volume de tráfego deve ser reduzido pela exclusão do automóvel de passageiro”*

Oportuno recuperar uma questão feita ao engenheiro José de Oliveira Reis e que não foi suficientemente abordada: existe uma relação direta entre esta política pública de transporte, o planejamento urbano e a engenharia de tráfego na solução dos problemas dos transportes, dos sistemas viários, do crescimento das cidades?

A resposta não parte exclusivamente pelo engenheiro José de Oliveira Reis, mas, principalmente dos Cursos de Especialização de Engenharia de Tráfego que o Instituto de Pesquisas Rodoviárias do Conselho Nacional de Pesquisas passou a oferecer a partir de 1963, após receber, segundo o prospecto do primeiro curso, *“apelos que nesse sentido lhe foram formulados pela VII RAR em Brasília e pelo Seminário promovido pelo CENDEPLAN da PUC-RJ”*.

Entretanto, não somente o referido Curso iniciado em 1963, mas, em 1962, com a criação do *Centro de Estudos de Planejamento / CENDEPLAN*, na Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, ou antes, ainda, nas *Recomendações do II Congresso Brasileiro de Urbanismo*, realizado em Recife entre os dias 6 e 12 de dezembro de 1961. Particularmente na sessão temática *Tráfego e Comunicação* que apresentou, entre outras, a seguinte recomendação:

“Que nos governos estaduais sejam criadas órgãos de Engenharia de Tráfego, para o planejamento, execução e fiscalização do trânsito, bem como para estacionamento de veículos em áreas próprias, com a finalidade também de fornecer subsídios aos estudos e planejamento dos Planos Diretores das cidades, ficando estabelecido que: a) os órgãos estaduais darão orientação e auxílio aos municípios, visando a uniformização da estrutura do tráfego; b) os órgãos estaduais, por sua

*vez, receberão subsídios e orientação do órgão federal, para o planejamento, padronização e sinalização do tráfego em todo o território nacional”.*⁵⁰

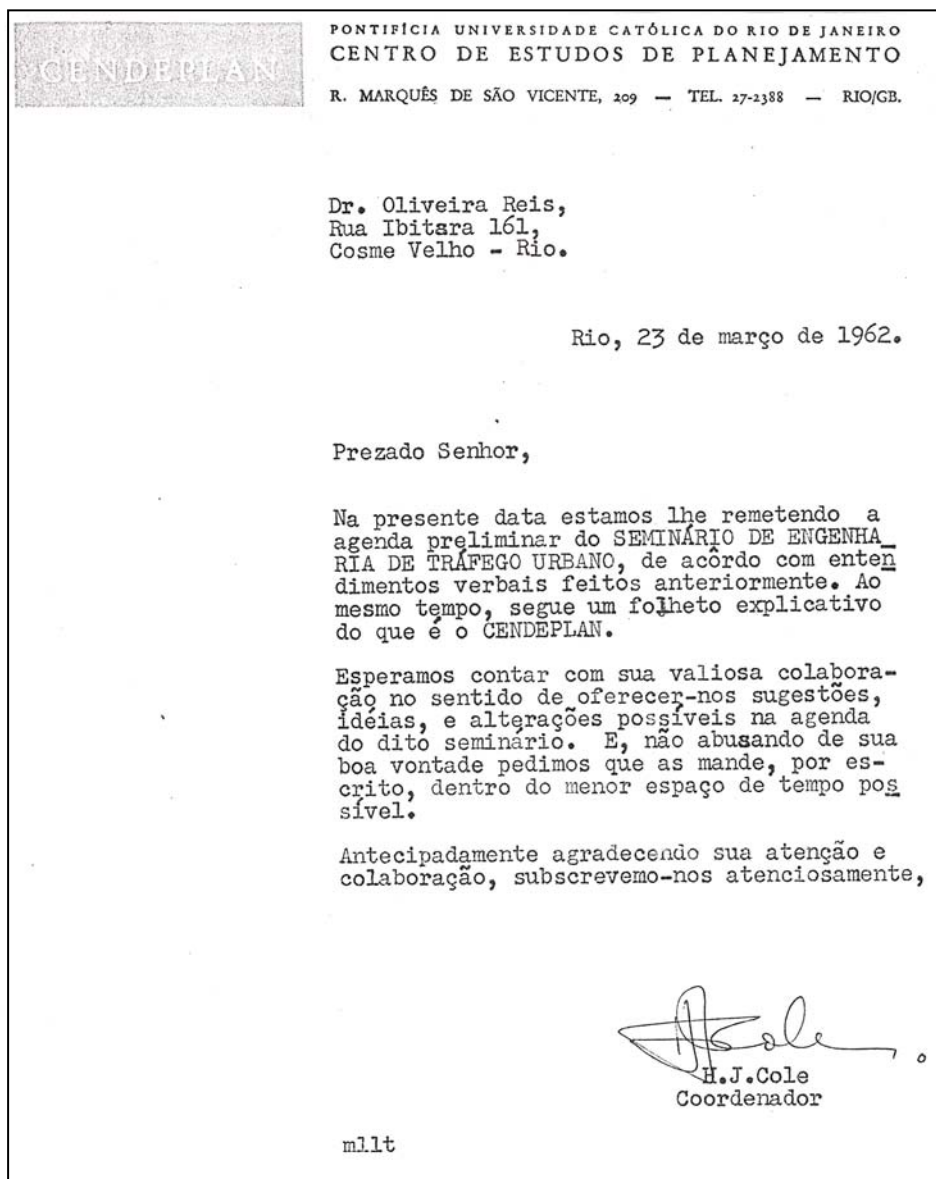
Além da constatação pelo documento, do encaminhamento em nível nacional sobre a importância dos órgãos de Engenharia de Tráfego para a solução das questões viárias nas municipalidades, é importante consignar a criação de um órgão estadual subsidiado, no caso, por órgão federal. No entanto, nestas mesmas recomendações do Congresso não aparece menção a nenhum órgão federal para orientar os trabalhos sobre engenharia de tráfego.

No Rio de Janeiro, não apenas a Divisão de Engenharia de Tráfego havia sido criada dois anos antes, pelo Decreto n. 14847, do dia 03 dezembro de 1959 como essa discussão estava presente desde a Comissão de Engenharia de Tráfego presidida por José de Oliveira Reis desde 1956. Uma especificidade do Rio de Janeiro pautada nos estudos dos profissionais que atuavam nos departamentos especializados da Secretaria Geral de Viação e Obras, que certamente contribuiu tanto para essa antecipação, como para encaminhamentos posteriores, tal como a proposta do Seminário por entidades também recém criadas como o CENDEPLAN. E segundo folheto explicativo enviado ao engenheiro José de Oliveira Reis, juntamente com o convite para colaborar com o *SEMINÁRIO DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO URBANO*, realizado no Rio de Janeiro entre 27 de agosto e 1º de setembro de 1962, o urbanista H. J. Cole – coordenador do CENDEPLAN – esclarece sucintamente a origem e os interesses do centro:

“Há alguns anos atrás um grupo de pessoas ligadas ao planejamento em diversos setores da administração pública teve a idéia de fundar um Centro de Estudos que permitisse alcançar uma visão de conjunto dos problemas do planejamento físico. Nesse intuito foram realizadas 15 reuniões em que tomavam parte urbanistas, geógrafos, engenheiros, economistas, especialistas em administração, sanitaristas, sociólogos, etc. (...) A idéia que estamos promovendo é a do estabelecimento do CENDEPLAN como unidade universitária, ligada à Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro. Conta inicialmente, para seu sustento, com

⁵⁰ Revista do Clube de Engenharia, n. 309-Vol. 25- maio de 1962.

alguns contratos de planejamento regional, dos quais o primeiro, para três cidades satélite do novo Distrito Federal, já foi assinado



A carta enviada por H. J. Cole, coordenador do CENDEPLAN integra os documentos do acervo do engenheiro José de Oliveira Reis que estão no Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro. O folheto também integra os documentos do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.

(...) Nosso programa prevê alguns pontos que nos parecem de grande oportunidade, e para os quais chamamos atenção:

- 1 - O aperfeiçoamento de administradores públicos num sentido completamente novo;*
- 2 - A utilização da Universidade como órgão de assistência técnica no planejamento governamental ou de comunidade*

3 – Colaboração com outras Instituições de Planejamento;

Na sessão inaugural deste Seminário organizado pelo CENDEPLAN, o arquiteto Stelio de Moraes, que à época ocupava o cargo de Diretor do Serviço de Trânsito do Estado da Guanabara, proferiu a conferência *“Criação de um Organismo de Engenharia de Tráfego no Estado da Guanabara”*, não constando, porém, o nome do engenheiro José de Oliveira Reis entre um dos os conferencistas. Possivelmente limitou-se ao que lhe foi solicitado na carta de H. Cole, ou seja, oferecer sugestões, idéias e alterações ao seminário⁵¹. Talvez a inclusão do próprio nome do colega Stelio Moraes, que tantos elogios de José de Oliveira Reis já havia recebido quando daquela solicitação de transferência, tenha sido uma dessas sugestões.

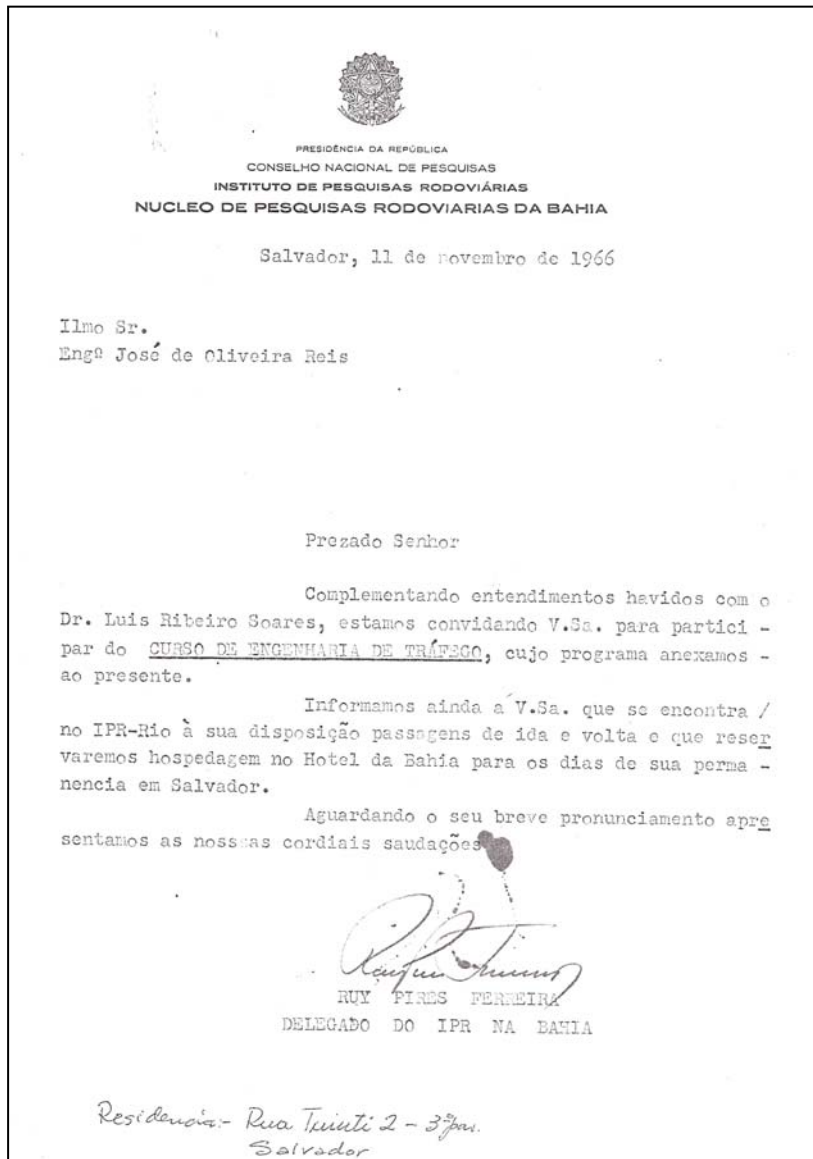
Entretanto, se no caso do Seminário organizado pela CENDEPLAN José de Oliveira Reis esteve possivelmente limitado ao papel de ouvinte e colaborador externo da organização, nos Cursos de Especialização de Engenharia de Tráfego sua participação foi constante e direta. Pelos documentos do seu acervo é possível identificar sua participação no primeiro curso, realizado no Rio de Janeiro, em 1963, e um outro também no Rio de Janeiro, em 1966. Constam ainda dois convites para atuar como docente no mesmo curso, nos Núcleos do IPR (Instituto de Pesquisas Rodoviárias) de Salvador e Brasília, respectivamente em 1966 e 1967, cuja participação pode ser constatada em carta enviada para Fernando Luiz Ramos Dias, agradecendo as gentilezas da estadia que ele e sua esposa, Senhora Georgette, receberam no Distrito Federal – já é a cidade de Brasília.

Entre os cursos em que atuou, especificamente o de 1966 é importante pelos dois textos produzidos (que formam a apostila do curso) para ministrar aula na 7ª Parte: PLANEJAMENTO, no dia 8 de março de 1966, uma terça-feira, no auditório do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem: *“Planejamento Urbano e Rural e suas Relações com a Engenharia de Tráfego”* e *“Síntese das vias arteriais do Rio de Janeiro”*. Sobretudo o primeiro, pois a reflexão nele desenvolvida perpassa a indagação sobre as relações, como o próprio título apresenta, entre planejamento e

⁵¹ O título da conferência de Stelio de Moraes enfatiza aquela recomendação do II Congresso Brasileiro de Urbanismo sobre o órgão Estadual de Engenharia de Tráfego. Constatação importante da amplitude dos estudos e interesses de profissionais sobre esse órgão público e os serviços da sua área de especialidade.

engenharia de tráfego. O texto todo foi pautado pela análise sobre as questões urbanísticas desde o século XIX - naquela mesma crítica que fez na palestra proferida em Ribeirão Preto em 1955: *“Urbanismo e sua Influência no Município”* -, passando pela necessidade de pensar o planejamento urbano,

“abrangendo tanto à área urbana, como a suburbana e rural”, mediante incorporação nos Planos Diretores de “um elemento altamente perturbador do antigo e sossegado burgo (...) o automóvel” (Reis, 1966).



Instituto de Pesquisas Rodoviárias – Convite para José de Oliveira Reis participar do Curso de Engenharia de Tráfego em Salvador. Fonte: DM/ FJOR/ AGC-RJ

Conforme José de Oliveira Reis, o advento do automóvel produzirá, na medida em *“comanda o sistema viário de circulação da cidade”*, uma transformação

na forma de pensar a cidade, já que sua interferência não constava ainda dos planos realizados no século XIX ou início do século XX – como no Plano Agache, segundo o engenheiro -, pois, “*não havia ainda um problema*” gerado pelo número de veículos em circulação.

PRESIDENCIA DA REPUBLICA CONSELHO NACIONAL DE PESQUISAS INSTITUTO DE PESQUISAS RODOVIARIAS <u>OFICIO CIRCULAR</u> Brasília, <i>11</i> de <i>outubro</i> de 1967 DO: NUCLEO DO DISTRITO FEDERAL AO <i>ENGº JOSÉ DE OLIVEIRA REIS</i> <u>REFERENCIA: C O N V I T E</u> Prezado Senhor Tenho o prazer de comunicar-lhe que este Instituto realizará através do NUCLEO DO DISTRITO FEDERAL o "CURSO DE ENGENHARIA DE TRAFEGO", com início previsto para o dia <i>23</i> do mês de <i>outubro</i> do corrente ano e duração de cerca de dois meses. Sua orientação obedecerá ao ante-projeto do "PLANO-GERAL", em anexo. A fim de que o CURSO atenda às suas finalidades e às nossas aspirações, estamos procurando escolher um corpo docente dentre as mais capacitadas autoridades nas matérias a serem ministradas. Assim sendo, temos imensa honra em convidar-lhe para proferir aula(s) ou palestra(s) sobre os item(s) <i>25, 26 e 27</i> do "PLANO-GERAL", no(s) dia(s) <i>16, 17 e 18</i> do mês de <i>novembro</i> do corrente ano. Essas aulas ou palestras, sempre que possível, deverão ser complementadas com filmes ou projeções de slides. Certo de podermos contar com a sua valiosa colaboração, gostaríamos em tempo hábil, de receber uma confirmação e sugestões julgadas oportunas. Atenciosamente, <i>Fernando L.</i> ENGº FERNANDO LUIZ RAMOS PIAS Diretor do Curso

Instituto de Pesquisas Rodoviárias – Convite para José de Oliveira Reis participar do Curso de Engenharia de Tráfego em Brasília.
Fonte: DM/ FJOR/ AGC-RJ

Pela análise que integra o texto, a situação nas cidades mudou radicalmente a forma de pensar as cidades e, por isso,

“(...) o urbanismo contemplativo é atropelado pelo veículo. Ele tem que se movimentar. Deixou de ser estático para tornar-se dinâmico, estende-se além dos limites urbanos, entra pela área suburbana expalha-se pela rural. É o Planejamento Urbano-Rural, que não podendo parar, expande-se para o Planejamento Regional (...) Entre outras condições que o Planejamento Urbano deve satisfazer destacam-se as relativas ao tráfego. É indiscutível que o tráfego urbano tem um influência marcante na elaboração do Plano Diretor do Sistema de Vias Arteriais da Cidade” (Reis, 1966: 3).

Importante ressaltar que a concepção denominada por José de Oliveira Reis, de *“urbanismo contemplativo”* passa, conforme mencionado, pela referência utilizada na palestra em Ribeirão Preto. No texto do curso de 1966, surge identificado aos planos limitados aos projetos isolados de algumas ruas ou avenidas, interessados no efeito monumental e arquitetural das perspectivas convergentes aos pontos focais, identificados ou produzidos na cidade. A incorporação do automóvel define uma outra transformação:

“o monumental, o arquitetural de efeito cenográfico cede lugar ao utilitário (...) O plano diretor da cidade abrange uma gama de assuntos até então não considerados. O problema se complica e a complexidade aumenta” (Reis, 1966: 2).

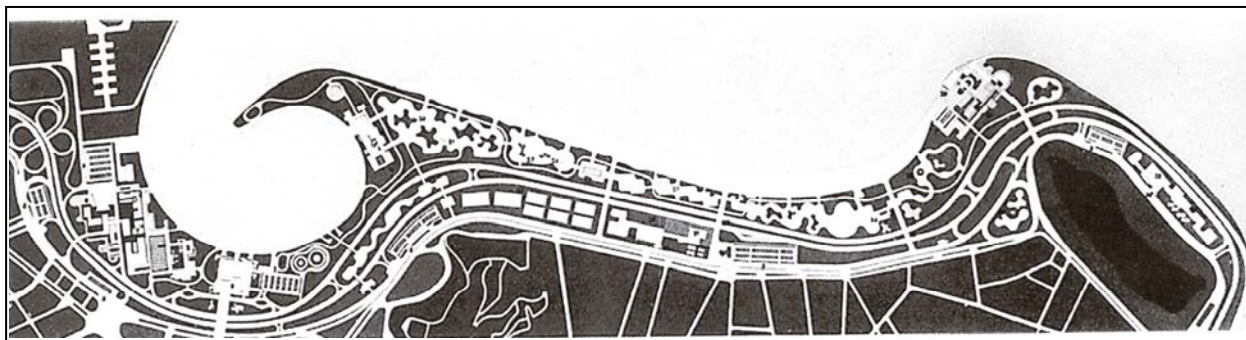
E foi nessa direção que José de Oliveira Reis deferiu a principal, ou, talvez, única crítica por ele considerada pertinente ao trabalho de Alfred Agache no *Plano de Remodelação, Extensão e Embelezamento da Cidade do Rio de Janeiro*. Sem receios das análises favoráveis que durante toda sua vida profissional proferiu ao Plano elaborado por Alfred Agache, desde os trabalhos da Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro, chegando nas atividades de historiógrafo das administrações municipais, foi taxativo no seguinte argumento:

“(...) a análise crítica do Plano Agache mostra que houve mais preocupação com a parte estética da cidade, dando ênfase ao monumental e à parte arquitetônica que propriamente a de circulação. Deveria ser dada maior facilidade de escoamento do tráfego, no centro da cidade, para as diferentes zonas e isto não foi atendido no plano. Nota-se nesse plano uma influência parisiense bastante acentuada. As praças rótulos, tipo “Etoile” e os cruzamentos oblíquos são projetados com certa prodigalidade” (Reis, 1966: 5-6).

A crítica, por outro lado, não deixou de contextualizar, segundo seu olhar, as determinantes que orientaram o plano na ênfase monumental, pois, através dessa prodigalidade das praças e cruzamentos,

“evidencia-se que na década de 1920 – 1930 o automóvel não influenciava o plano, ele ainda não se constituía o problemas em que mais tarde se tornou. Plano Agache foi elaborado entre os anos de 1927 e 1930 quando foi entregue à Prefeitura (...) Naquela época, tinha o Rio de Janeiro a população de 1.157873 habitantes em 1º de setembro de 1920 (...) Nesse ano o número de veículos automotores registrados era de 4.425 (...) A citação dos números vale, no entanto, para mostrar a pouca importância que eles [os automóveis] tinham então (...) Não havia ainda um problema” (Reis, 1966, p.6)

Se houve esta crítica importante de José de Oliveira Reis ao plano elaborado por Alfred Agache, permeada, no entanto, por uma certa compreensibilidade sobre as determinações em relação ao plano viário e os automóveis, a mesma posição não ocorreu na análise de outro importante plano urbano para a cidade do Rio de Janeiro: *“Urbanização da Área do Aterro conquistada ao mar entre o Aeroporto Santos Dumont até Botafogo”* (Reis, 1979).



Projeto Definitivo do Aterro do Flamengo (Mota, 1984, p.21). Comissão Especial para Execução do Projeto coordenada por Lota de Macedo Soares. PA n. 7815 (Reis, 1979, p.15).

A crítica neste caso está no texto *“As Pistas do Aterro do Flamengo”* (1963) que José de Oliveira Reis elaborou em resposta ao artigo *“A Urbanização do Aterro Gloria-Flamengo”* de autoria de Maria Carlota Soares, publicado na Revista de Engenharia do Estado da Guanabara – vol. XXIX, n. 1/4, janeiro-dezembro de 1962. No texto, provavelmente não publicado em nenhuma revista especializada, José de Oliveira Reis refutou veementemente as considerações que a Coordenadora da Comissão Especial para Execução do Aterro apresentou como justificativa para o

projeto definitivo (PA n. 7815 –, que substituiu o plano desenvolvido pelo Departamento de Urbanismo, o PA n.7172).

A crítica recaiu particularmente no problema do sistema viário-automóvel e de modo geral na própria posição do parque elaborado pelos profissionais da Comissão Especial, entre eles,

“Reidy, Jorge Machado Moreira, Helio Mamede e Roberto Burle Marx. Posteriormente, foram a ela agregados os arquitetos, Helio Modesto, Carlos Werneck de Carvalho, Cláudio Marinho de A. Cavalcanti, Ulisses P. Burlamaqui, C. P. Motta e J.D. Ortega; a engenheira, Betha C. Leitchic e o botânico Luiz Emyglío de Mello Filho” (Caixeta, 2007).



Projeto para urbanização da área do aterro conquistada ao mar entre o Aeroporto Santos Dumont até Botafogo. Departamento de Urbanismo, PA n. 7172. (Reis, 1977).

Segundo José de Oliveira Reis,

“primeiramente investe-se contra o automóvel. No Entanto ele é uma fatalidade do progresso e do conforto, devendo ser considerado e não desprezado, em todo plano moderno de urbanização. Nestas Condições o que se tem de fazer é equacionar o problema automóvel e pedestre, dosando convenientemente um e outro no caso, para a devida solução. Também é sem sentido a generalização, feita pela autora, de que todos os planos de urbanização despessoalizam a cidade fazendo-a parecer cada vez mais com os subúrbios de Los Angeles. Além do que a injustiça de imaginar que os que planejam não se interessam pelos pedestres e só vêem o problema do trânsito no seu aspecto mais simples. Quanto ao problema do transporte parece desconhecer o que tem sido feito nas grandes cidades, de vez que afirma até hoje em nenhum país do mundo foi ele tratado com a importância que merece e os erros, os mais evidentes continuam a ser cometidos nas pequenas e grandes cidades.

Aliás, é comum as pessoas leigas confundirem tráfego com transporte coletivo, e daí esse equívoco provável. Para confirmar o desconhecimento dos problemas relativos à cidade do Rio de Janeiro, no que diz respeito ao seu Plano Diretor das Principais Vias Arteriais, basta atentar, com que desenvoltura expende opinião as mais disparatadas, sobre o que ignora; e, o que é pior, induz a Administração Superior a cometer graves erros. Mais tarde esses erros irão custar aos cofres estaduais grandes somas para a sua correção” (Reis, 1963).

Salientemos que a referida Administração Superior enunciada por José de Oliveira Reis é a do Governador do Estado da Guanabara, Carlos Lacerda, e que o Chefe do Departamento de Urbanismo, no momento da criação da Comissão Especial em 1962, era ele próprio. Neste breve e último retorno ao cargo de Diretor, ocorrido entre 1962 e 1963, refutar como fez às argumentações de Maria Carlota sobre os encaminhamentos do Departamento de Urbanismo, passava, na sua compreensão, pela exigência do posicionamento de funcionário público atuante em cargo de confiança diretivo. Uma posição que necessariamente deveria estar aberto às críticas e sugestões decorrentes das ações propostas e implementadas, porém, embebida de uma confiabilidade absoluta nos pressupostos da argumentação técnica que sempre justificou seu trabalho.

E José de Oliveira Reis assim o fez, numa crítica dura e direta às considerações da Comissão Especial do Aterro, cuja conclusão só pode ser uma: a Presidente da Comissão Especial não tem conhecimento dos trabalhos desenvolvidos pelo Departamento de Urbanismo, como também desconhece os problemas da engenharia de tráfego, dos sistemas viários, do transporte coletivo e do tráfego. Uma conclusão que fornece indícios para realizar duas perguntas interessantes: Como então presidia essa Comissão? A resposta poderia passar pelo campo das relações políticas no Rio de Janeiro?

Se ampliarmos o espectro de abrangência das considerações feitas por José de Oliveira Reis, para o conjunto dos profissionais envolvidos na Comissão Especial - afinal, entre seus membros alguns eram funcionários públicos que tinham atuado ou atuavam no Departamento de Urbanismo -, surgem contornos que revelam polêmicas complexas entre os profissionais. Nesse sentido, aceitando a possibilidade dessa ampliação, para nela tentar localizar contradições, disputas e associações entre os profissionais, convém a pergunta: José de Oliveira Reis estaria fazendo

uma crítica aos seus colegas de Departamento de Urbanismo, especialmente Eduardo Affonso Reidy, Hélio Modesto e Hélio Mamede, na atuação na Comissão Especial do Plano do Aterro, como responsáveis pelo que explanou a respectiva Presidente, Maria Carlota de Macedo Soares? Fundamentalmente pela alteração que esses seus colegas estavam implementando no plano urbanístico-viário que a equipe que atuava no Departamento elaborara, o PA n. 7172, aprovado em 1958 pela Prefeitura?

Um possível caminho foi apresentado pelo próprio José de Oliveira Reis no texto sobre as pistas do aterro do Flamengo. O caminho por ele indicado é extremamente volátil e não aborda a escolha, pelo poder público, do PA n. 7815 que substituiu o PA n.7172. Segundo José de Oliveira Reis,

“As obras do aterro com os jardins projetados, concebidos pelo paisagista Roberto Burle Marx, de há muito conhecedor dos vários projetos elaborados para aquela área, podem igualmente ser encaixados e perfeitamente solucionados com as quatro pistas em vez de duas. Não há incompatibilidade de solução, como a primeira vista pode aparecer com a leitura do artigo citado de D. Maria Carlota de Macedo Soares. Talvez por questões de ponto de vista pessoais e não técnicos é que prevaleceu a execução do projeto atual (PA 7815)” (Reis, 1963).

Quem seria, então, o emissor de opinião pessoal tão decisiva na escolha de um projeto elaborado por uma Comissão que acabara de ser criada, em detrimento de estudos em desenvolvimento desde o ano de 1946, quando o Departamento de Urbanismo foi criado, e nele atuaram profissionais como Eduardo Affonso Reidy? O próprio Eduardo Affonso Reidy pode representar o ponto de inflexão para aprovação e execução do plano da Comissão Especial do Aterro. Aí, talvez, a resposta para decisão pautada pelo que José de Oliveira Reis chamou de *“ponto de vista pessoal”* configurando, enfim, indícios de desentendimentos e discordâncias sérias entre ambos. Reafirmo, discordâncias instituídas pela compreensão de cidade associada aos seus lugares profissionais.

Atuando na Comissão Especial do Aterro, Eduardo Affonso Reidy teve, enfim, a oportunidade de realização, senão na totalidade da proposta original, de novos estudos cuja concepção espacial estava centrado em parte importante do plano urbanístico que elaborou ainda em 1948 - quando propôs o Centro Cívico com o Museu projetado por Le Corbusier -, e que segundo Eline Caixeta

“apresenta uma via no sentido norte-sul, que corta a urbanização ao meio e conecta-se a duas auto-pistas localizadas na área do Aterro, sinalizando a construção de uma grande área verde neste local” (Caixeta, 2007).

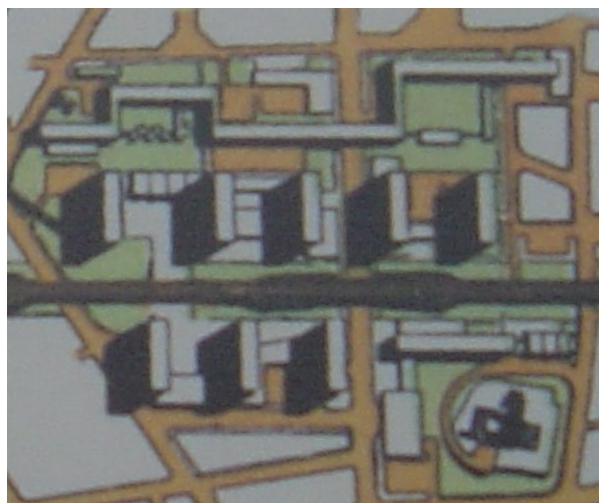


Croquis do Plano Urbanístico de 1948 norteado pelo Centro Cívico e Museu - Imagem reproduzida em: Affonso Eduardo Reidy – Arquitetos Brasileiros. Nabil Bonduki (org). Editorial Blau / Instituto Lina Bo e P.M. Bardi, 2000.

Ou seja, o PA n. 7815 foi a concretização de uma oportunidade surgida mediante atuação na Comissão Especial do Aterro - que segundo José de Oliveira Reis passou pela decisão pessoal e não técnica –, e que certamente significou a retomada dos estudos que vinha desenvolvendo. Isso, mesmo que nesse processo de elaboração de propostas, o estudo de 1949 tenha sido norteado pelos interesses da administração pública, ao determinar a inclusão no projeto de um conjunto edificado de apartamento na área destinada ao aterro. A situação obrigou Affonso Reidy abandonar a proposta da área verde com as vias em toda a extensão do Flamengo, realizando outro projeto (o de 1949) centrado na ampliação da área edificada na área aterrada. No âmbito das discussões que os artigos de Maria Carlota de Macedo Soares e José de Oliveira Reis explicitaram, o mais absoluto é a oposição de um plano em relação ao outro.



Plano Urbanístico para Esplanada de Santo Antônio de 1948.



Plano Urbanístico para Esplanada de Santo Antônio de 1949.



Plano Urbanístico para área resultante do desmonte do Morro de Santo Antônio. Proposta de 1949 com os edifícios de apartamentos na área do Flamengo marcados pelo círculo verde. Bonduki, 2000.

Uma situação que pode conferir, enfim, densidade documental aos argumentos presentes na historiografia do urbanismo no Rio de Janeiro sobre os desentendimentos entre José de Oliveira Reis e Eduardo Affonso Reidy. No entanto, uma densidade até tardia se considerarmos que estes argumentos buscaram *construir* tais desentendimentos desde a criação do Departamento de Urbanismo.

Aqui considerada tardia em relação ao ano de criação do Departamento de Urbanismo (1946), pois, somente pelos trabalhos da Comissão Especial do Aterro a partir de 1962, foi possível localizar vestígio substantivo sobre aquele desentendimento. As vias de circulação no Aterro foram o ponto nodal da longa e detalhada crítica que José de Oliveira Reis apresentou, após desconsiderar categoricamente a opinião de Maria Carlota de Macedo Soares sobre as questões viárias no mesmo texto *“As Pistas do Aterro do Flamengo”*:

“Vejamos o caso das pistas do aterro da Gloria-Flamengo. Façamos uma ligeira comparação entre o projeto anterior, aprovado sob o n° 7172, e o atual de n° 7815.

Mostraremos que o primeiro atendia melhor à segurança dos pedestres. É excusado dizer que também do ponto de vista do



Plano Urbanístico para área do desmonte do morro de Santo Antônio. Avenida Norte-Sul cortando (linha central horizontal) a nova área edificada em direção às pistas do Aterro do Flamengo conforme o projeto PA n.7172. do Departamento de Urbanismo.

tráfego, o projeto primitivo consulta muito mais os interesses da cidade que o substitutivo. No primeiro projeto, P.A. 7172, sente-se que a área aterrada está intimamente vinculada à área urbanizada da esplanada do Morro de Santo Antônio.

Explica-se: era desde muitos anos sentida a necessidade de desmontar o morro (...) A deposição da terra proveniente do morro, somente poderia ser, por várias, na enseada da Glória, extendendo-se pela praia do Flamengo. Vê-se que o aterrado é simplesmente uma consequência do desmonte do morro, cuja área a ser urbanizada era a de importância vital para o sistema viário do centro urbano. Do estudo desse sistema viário, ligado intimamente ao morro, surgiu a Av. Norte Sul, que se destina a desempenhar um papel impar no escoamento do tráfego da parte central da cidade, uma vez que a Av. Rio Branco, já não comporta mais aumento de volume de veículos nas horas do rush. Assim a Av. Norte-Sul destinada a desafogar o tráfego da área central fará com a Av. Rio Branco, o sistema paralelo preconizado pela Engenharia de Tráfego, em que duas grandes artérias, atravessando o centro comercial, permitirão a ligação para as Zonas Norte e Sul.

A Av. Norte-Sul tem sua continuidade prevista para a zona não só através da área do aterrado, como igualmente pela Rua do Catete, que seria alargada e continuada pela Av. Radial Sul em direção à Lagoa Rodrigo de Freitas.

A ligação da Av. Norte-Sul tanto para as pistas do aterrado como para a Rua do Catete, seria feita por um viaduto sobre o Largo da Glória, no qual, várias rampas de acesso convenientemente estudadas, permitiriam aos veículos se dirigirem para diversas direções, como se pode ver no citado projeto P.A. 7172 (...) Vê-se que há lógica nas intercomunicações, e os estudos foram feitos, não como simples projetos de alargamentos isolados, como aparentemente possam parecer. Voltando à zona do aterrado, sentimos que há necessidade de dar continuação à Avenida Norte-Sul para a Zona Sul. Esta somente ocorre logicamente pela área conquistada ao mar, o que foi feito com duas avenidas totalizando quatro pistas.

Não há dúvida que depõe contra a engenharia municipal a execução do projeto substituto, como está sendo orientado. Depois da obra inaugurada, todos os erros recairão sobre os engenheiros que construíram e jamais contra os administradores, que ordenaram assim o fizessem a despeito das explicações, esclarecimentos técnicos daqueles que por obrigação procuram mostrar antecipadamente tais erros. Mas febre das inundações não respeita nem mesmo os que se julgam imunes a tais cometimentos” (Reis, 1963).

Na parte final do mesmo artigo, José de Oliveira Reis ampliou sua crítica ao relacionar o problema do tráfego na cidade com a própria concepção da área verde do projeto definitivo. Ao mencionar a inexorabilidade da existência do automóvel na vida urbana, identificando-o como uma “fatalidade social urbana” sugere que,

qualquer solução deve prever e não afastar esse sistema de transporte. Para José de Oliveira Reis o parque existente no projeto definitivo da Comissão Especial do Aterro determina justamente o afastamento como solução do problema, quando tomou, segundo o engenheiro, “o *acidental pelo principal*”, ou seja, o parque como o eixo estruturador da ocupação da área com as terras do desmonte.

Segundo José de Oliveira Reis,

“sem dúvida, é mais agradável, mais poético, mais bucólico projetar áreas de parque necessárias à população, principalmente para aquelas que precisam, do que projetar pistas para automóvel. Entretanto, enquanto que no P.A. 7172, foi prevista uma faixa para recreação ativa, destinada sobretudo à população ribeirinha da Glória, Flamengo, Catete e parte do Centro Comercial, sem desprezar a função primacial das pistas destinadas ao desafogo do tráfego, no projeto substitutivo foi tomado o acidental como principal. A solução do problema foi invertida. Considerar-se a área aterrada destinada unicamente à construção de um bosque para recreação da população, e eventualmente, como intempestiva, a passagem de duas pistas pela referida área, para ligação do centro à zona sul, é o que pode haver de mais esdrúxulo. Na verdade a população precisa de parques. Mas onde se faz necessário principalmente é na zona norte.”

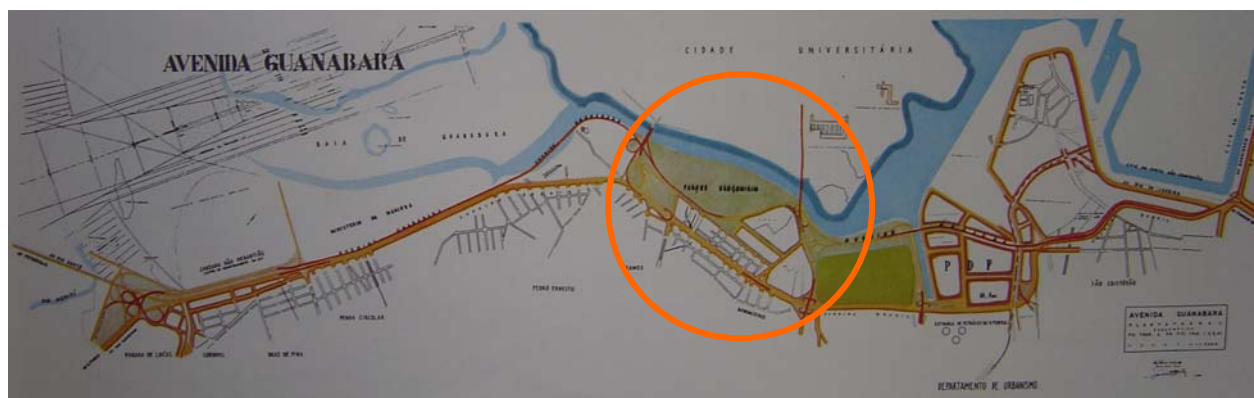


Imagem acima: Departamento de Urbanismo do Distrito Federal - Projeto Urbanístico da Avenida Guanabara - PA 7069 e PA 7171. No círculo a demarcação da área do Parque Uruçumirim defronte a Cidade Universitária. In: Reis, 1977.

No entanto, nesta zona, foi inutilizada a única área disponível, destinada a parque, que teria contato com o mar, conforme projeto 7171 (Avenida Guanabara), que foi revogado. Com a revogação desse projeto a construção de favela foi intensificada e a área foi liberada para instalação de indústria.⁵² Quer dizer que a população suburbana, tão ressentida de áreas de recreação, ficou prejudicada por mais esta atitude da atual administração” (Reis, 1963).

⁵² Nesse ponto José de Oliveira Reis faz uma anotação manual: “Parque Uruçumirim defronte à Cidade Universitária”.



Imagem acima: Departamento de Urbanismo do Distrito Federal - Projeto Urbanístico da Avenida Guanabara - PA 7069 e PA 7171. Detalhe ampliado da área do Parque Urucumirim defronte a Cidade Universitária. In: Reis, 1977.

Com um olhar distanciado do momento em que José de Oliveira Reis discorreu sua crítica aos trabalhos da Comissão Especial do Aterro do Flamengo, em especial aquela última sobre a concepção do projeto que valorizou substancialmente o parque público, podemos afirmar que a resultante não tem a dimensão negativa por ele enunciado. Isso porque o Parque do Flamengo é certamente um dos melhores exemplos de área pública de uso livre e integral, passível da sobreposição de diferenças sociais e culturais, integrado na cidade que se entremeia à ele pelas pistas que o delineiam e pelas passarelas que as transpõe do mar ao bairro do Flamengo. Pelo parque que se processa a transição entre a horizontalidade natural do oceano e a verticalidade artificial da cidade, emoldurado pelo aeroporto Santos Dumont e a Bahia de Botafogo com o Morro da Urca e o Pão de Açúcar; entretanto, fundamental reafirmar que é um olhar constituído com o conforto do afastamento da contemporaneidade daquele debate.

Por outro lado, sua crítica enunciou uma opção do poder público pela ocupação industrial de uma área que considerava importante e, talvez, a última

possível para a implementação de um parque em região carente de espaços públicos qualificados, dentro da lógica dissonante que os setores públicos de urbanismo no Rio de Janeiro impuseram para as zonas norte e sul da cidade. Crítica que permite empreender uma pergunta que passa inteiramente pelo profissional José de Oliveira Reis: estaria ele apontando para a centralização das prioridades urbanísticas na área mais nobre da cidade do Rio de Janeiro, a zona sul a partir da Glória? Ou, por outro lado, seria apenas um descontentamento com as profundas alterações no plano de intervenção por ele coordenado como diretor do Departamento de Urbanismo?

A primeira pergunta pode ser respondida mediante a constatação atual do contraste ambiental-urbanístico-habitacional-viário-social que perfaz as duas regiões da mesma cidade, divididas pela área central. No caso, com o mesmo e confortável recurso do afastamento do momento das críticas que empreendeu à Comissão Especial do Aterro e ao Governo da Guanabara, é possível entender e constatar os aspectos negativos da opção da Administração do Estado da Guanabara pela revogação do projeto do Parque Uruçumirim.

Ao criticar, segundo seus parâmetros urbanísticos, a opção principal pelo projeto do Parque do Flamengo, e não pela implementação das quatro pistas associadas à proposta de uma área para recreação ativa do entorno, como previsto no plano do Departamento de Urbanismo (PA n. 7172), José de Oliveira Reis focou seu argumento na inexorabilidade da relação entre o planejamento urbano e a engenharia de tráfego, incluindo aí os projetos urbanísticos. Entendeu inexistir essa compreensão nos trabalhos da Comissão Especial do Aterro, e por isso a opção em refutar o projeto mediante explícito descontentamento sobre o que considerou equivocado na proposta. Tal entendimento responde a segunda pergunta, e ao mesmo tempo realiza outra mais complexa: por quê José de Oliveira Reis, como diretor do setor da prefeitura que vinha estudando e propondo intervenções para a área que seria aterrada, não se envolveu com a Comissão Especial presidida por Maria Carlota de Macedo?

Para esta pergunta o argumento por ele apresentado sobre o *“ponto de vista pessoal e não técnico”* para a escolha do projeto que seria executado, parece justificar sua ausência entre os profissionais que atuaram na Comissão Especial;

considerando, para a aceitação do argumento, que alguns dos profissionais integrantes da Comissão Especial trabalharam com ele em outras atividades do próprio Departamento de Urbanismo, como Hélio Mamede e Helio Modesto, e por que não, Eduardo Affonso Reidy.

Obviamente desentendimentos pessoais e profissionais entre colegas de formação, e atuação, podiam ocorrer em décadas de discussão sobre os problemas da cidade. Porém, novamente um caminho explicativo extremamente reduzido à extremidade do problema⁵³, e que pouco acrescenta à compreensão do movimento urbanístico brasileiro entre a engenharia e a arquitetura moderna.

A importância da análise pode ser substantivada se a pergunta for ampliada para o embate entre esse dois lugares institucionais, ou seja, para a definição e execução de um projeto elaborado por um lugar institucional recém-criado (Comissão Especial do Aterro) em detrimento do projeto do outro lugar institucional que desde 1946 – Departamento de Urbanismo - integrava oficialmente a máquina administrativa. Sobretudo porque essa ampliação, nesse caso, possibilita entender numa perspectiva temporal retroativa, como o problema do plano urbanístico do aterro é absolutamente delineado pelo próprio processo de contínua construção do campo disciplinar do urbanismo no Rio de Janeiro, e por que não, no Brasil.

O Departamento de Urbanismo, ainda dirigido entre 1962 e 1963 pelo engenheiro José de Oliveira Reis, e a Comissão Presidida pela paisagista Maria Carlota de Macedo, eram, respectivamente, uma representação clara do lugar da engenharia e do lugar da arquitetura moderna no urbanismo brasileiro. Não sem justificativa, a afirmação já apresentada sobre a condição de Eduardo Affonso Reidy como elemento de inflexão na concepção urbanística modernista do plano final - concepção que ela já trabalhara desde 1948 no plano urbanístico da área da região de Santo Antonio.

No movimento contínuo de construção do urbanismo brasileiro, o caso do Parque do Aterro do Flamengo representou a consolidação da proposição urbanística modernista iniciada, tanto com os estudos de Le Corbusier para o Rio de Janeiro na

⁵³ Como diria Paul Veyne, *“uma falsa situação em que nos tínhamos metido, por termos tomado o problema por suas extremidades e não pelo meio, como diz Deleuze”*. Ainda segundo Veyne, para escapar aos perigos das análises construídas pelas extremidades é necessário que *“situamos, pois, essa filosofia do objeto tomado como um fim ou como causa por uma filosofia da relação e encaremos o problema pelo meio, pela prática ou pelo discurso”* (Veyne, 1998: 256-259).

década de 1920, quanto o Projeto do Ministério de Educação e Cultura na década de 1930. No parque construído com as terras do desmonte de Santo Antônio, a arquitetura moderna consolidou definitivamente a construção do campo disciplinar urbanístico brasileiro. Um projeto entremeado nos planos urbanísticos do concurso para o Plano Piloto de Brasília, realizado por alguns engenheiros, mas, fundamentalmente por arquitetos formados nas Escolas de Arquitetura e Urbanismo. Entretanto, engenheiros que em sua trajetória profissional, aproximaram-se da concepção arquitetônica moderna *corbuseriana* já no final da década de 1920, entre eles, particularmente Carmen Portinho e Eduardo Affonso Reidy, no Rio de Janeiro.

José de Oliveira Reis, diplomado engenheiro politécnico e funcionário público com longa atuação no setor de urbanismo, ainda representava em sua última passagem como diretor do Departamento (1962-1963), a genealogia urbanística brasileira construída pela engenharia desde os tempos de Aarão Reis com o Plano de Belo Horizonte.

Sua trajetória, assim como a de outros profissionais que partilharam a formação politécnica no início do século XX, foi encaminhada por concepções e aproximações diversas, construídas mediante movimentos relacionais inerentes aos diversos lugares institucionais de atuação: seja na Comissão de Obras Novas de Abastecimento de Água de São Paulo, na Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro, no Departamento de Urbanismo do Rio de Janeiro, a Divisão de Engenharia de Tráfego, no Consórcio Técnico de Planejamento, na Associação Brasileira dos Municípios, no Departamento de Urbanismo do Centro Carioca, na Associação Brasileira de Planejamento, no Comitê Nacional de Urbanismo, na Sub-comissão de Planejamento Urbanístico de Vera Cruz.

Para outros profissionais, outros lugares institucionais marcaram as concepções e as aproximações, ou ainda, em determinados momentos, o mesmo lugar institucional. Especialmente a Secretaria Geral de Viação e Obras, que englobava tanto o Departamento de Urbanismo como o Departamento de Habitação Popular, respectivos lugares institucionais de José de Oliveira e Carmen Portinho. Portanto, a explicação para o não envolvimento de José de Oliveira Reis com a Comissão Especial do Aterro passa por estes deslocamentos institucionais e

profissionais que perfizeram a construção do urbanismo no Brasil. No seu caso, um deslocamento ocorrido em sua quase totalidade no próprio lugar profissional da engenharia, e não pelo lugar profissional da arquitetura moderna. O que não deve significar a impossibilidade de compreender seu trânsito entre concepções urbanísticas diversas, encerrando-o exclusivamente nos pressupostos urbanísticos estruturados no campo disciplinar da engenharia politécnica.

Exemplo claro desta aproximação de José de Oliveira Reis com a arquitetura moderna - pelo que foi possível levantar em toda a documentação do seu acervo -, ocorreu na concepção do Plano Urbanístico da Base Naval de Aratú, elaborado pelo Consórcio Técnico de Planejamento. Neste trabalho, cuja atuação estava circunscrita ao cargo de Superintendente do Consórcio Técnico e sócio da URBA LTDA – parte do consórcio responsável pelo plano urbanístico -, sua atuação dentro do lugar profissional da arquitetura moderna é explicitado na referência à Carta de Atenas elaborada por Le Corbusier. Como consta no *“Relatório sobre Urbanismo – Plano da Cidade Anexa à Base na Península do Paripe”*,

*“no seu conjunto, o plano de urbanização procurou realizar as quatro funções primordiais da cidade, preconizadas na Carta de Atenas (CIAM – Atenas – 29 de julho a 13 de agosto) que são: 1 – Habitar; 2 – Trabalhar; 3 – Recrear; 4 – Transportar.”*⁵⁴

Esse movimento demarca sua efetiva aproximação com a arquitetura e o urbanismo modernos, sem, no entanto, abdicar de sua trajetória profissional como urbanista formado no exercício cotidiano da engenharia municipal. São interlocuções e deslocamentos entre engenheiros e arquitetos interessados nas questões urbanísticas que ocorreram nas administrações municipais, nos congressos⁵⁵, nas revistas especializadas, nas Faculdades e em Comissões como a do Aterro do Flamengo. Em todas estas instâncias coletivas e não necessariamente nacionais de discussão, o pressuposto da circulação das idéias geriu instrumentos de concepção

⁵⁴ Integra a documentação sobre a Base Naval de Aratú que consta do acervo do engenheiro no Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.

⁵⁵ Congressos Panamericanos de Arquitetos, Congressos Brasileiros de Urbanismo, Congressos Nacionais de Municípios Brasileiros, Congressos Interamericanos de Municípios, Seminário Internacional sobre Cidades Novas (realizado no Rio de Janeiro em outubro de 1958. Editorial da Revista de Administração Municipal. N. 31, Ano V, nov-dez, 1958), Primer Seminário Interamericano de Estudios Municipales, realizado na cidade de São Paulo em novembro de 1958, como parte das atividades do VII Congresso Interamericanos de Municípios que ocorreu no Rio de Janeiro, no mesmo ano, entre vários outros.

e intervenção que foram transformados e incorporados aos processos individuais e locais de atuação no campo disciplinar do urbanismo. Essa é uma característica fundamental do processo de construção e institucionalização do urbanismo no Brasil.

Sua discordância ao plano definitivo do Aterro do Flamengo demarcou claramente um ponto de vista pautado, naquele momento, pelos pressupostos da Engenharia de Tráfego. A discordância não recaiu sobre a concepção urbanística modernista do plano, na articulação das áreas verdes livres e as edificadas – por exemplo, o Museu de Arte Moderna projetado por Eduardo Affonso Reidy - que seriam executadas conforme projeto definitivo para o Aterro do Flamengo. Toda a crítica foi fundamentada nos pressupostos da Engenharia de Tráfego sobre a solução apresentada pelo projeto definitivo que reduziu o sistema de circulação viário.



Aterro do Flamengo. Postal do Aterro com o MAM e o Centro da Cidade ao fundo. Parte do plano em que a interação da área edificada com a área livre é mais expressiva. Acervo do autor.



Postal do Aterro com foco nas duas pistas do projeto definitivo com a Baía de Botafogo ao Fundo. Acervo do autor.

José de Oliveira Reis reconheceu a importância das áreas livres, definindo-as para essa área, conforme o plano do Departamento de Urbanismo, de “*faixa de recreação ativa*”, que em sua dimensão e qualidade espacial certamente não seriam as mesmas que as do projeto definitivo. Até porque, pela perspectiva da Engenharia de Tráfego sabia que não tinha parâmetros ou instrumentos para discorrer sobre a área livre, mas que teria sobre o problema do tráfego que seria gerado pela redução de quatro para duas pistas para automóveis. Qual a atual opinião do povo carioca? Naquele momento, o eixo do seu pensamento passava pela estreita relação entre o planejamento urbano e a engenharia de tráfego, pois, marcada pelos estudos e discussões interessados na solução de *um problema* que se tornava recorrente na cidade: o automóvel.

Mediante essa estreita relação determinada por um objeto de estudo preciso, o automóvel, seria possível concordar com José de Oliveira Reis na definição da Engenharia de Tráfego como uma ciência, construída profissionalmente a partir da constatação-reflexão-problematização-proposição de medidas que viriam a

solucionar tal *problema*? Muito distante da própria constituição de qualquer campo disciplinar, no caso, o urbanismo, enunciado ao longo do século XIX pelos pressupostos sanitaristas inseridos num contexto urbano marcado pela presença de *“muita gente, sujeira, doença, a pobreza abjeta, mercadorias circulando por todos os lados e em todas as direções”* (Bresciani, 1991: 10) ?. Estaria a Engenharia de Tráfego organizada e articulada como a ciência da cidade (o urbanismo), para a qual, segundo Christian Topalov (1991: 29),

“qualquer que seja a forma como é caracterizado o mal de que a ciência deverá se ocupar, tratar-se-á sempre de recolocar as coisas em seus lugares”?

A Engenharia de Tráfego poderia ser pensada como um outro saber sobre a cidade, ou o que está se definindo como o seu objeto - o automóvel, o tráfego de um modo geral -, são apenas uma categoria dos problemas urbanos?

José de Oliveira Reis não chegou a caracterizar assim a Engenharia de Tráfego, mesmo considerando-a, no texto do curso de especialização de 1966, como uma nova ciência. Porém, no artigo *“Planejamento Urbano e Planejamento Regional – Sua Interligação”* apresentado no TEMA III – SERVIÇOS PÚBLICOS E MUNICIPAIS da VII REUNIÃO DO CONGRESSO INTERAMERICANO DE MUNICÍPIOS, realizado no Rio de Janeiro em novembro de 1958, José de Oliveira Reis identificou o *“tráfego, trânsito, transportes coletivos”* como um dos conjuntos de dados, *“com o qual se procura definir com clareza e precisão a cidade, tanto no seu aspecto físico como no funcional”*. Tais dados, assim como vários outros enunciados pelo engenheiro, integrariam a 1ª Fase, das quatro existentes, do Planejamento Urbano. Segundo o engenheiro,

“(...) Do mesmo modo que no Planejamento Regional, de acordo com Lewis Mumford, distinguimos 4 fases; também o Planejamento Urbano pode ser distribuído em 4 fases”, que, nas suas linhas gerais, se resumem nas seguintes:

1ª Fase – Definição; 2ª Fase – Análise; 3ª Fase – Elaboração do Plano Urbano; 4ª Fase – Execução (Reis, 1958).

Reforça, portanto, pelos dois artigos, *“Planejamento Urbano e Planejamento Regional – Sua Interligação”* (1957) e *“Planejamento Urbano e Rural e suas Relações com a Engenharia de Tráfego”* (1966 - elaborado para o curso de especialização), que a relação entre a engenharia de tráfego e o planejamento

urbano é fundamental para a intervenção na cidade, esclarecendo ainda que no estudo e proposição das *“vias arteriais a engenharia de tráfego entra com a sua colaboração bastante acentuada no projeto de detalhes das mesmas”* (Reis, 1966).

Uma colaboração ainda mais diretamente relacionada com as 3ª e 4ª fases do Planejamento Urbano, respectivamente, aquela que cuida *“do início da elaboração do plano de desenvolvimento e expansão da cidade”*, e da *“execução propriamente dita”*; esta última precedida das etapas de *programação* do tempo de execução das propostas - no caso da relação com a engenharia de tráfego, execução das obras de sistemas viário, sinalizações, estacionamentos, entre outras -, e de *aprovação* pelas autoridades públicas.

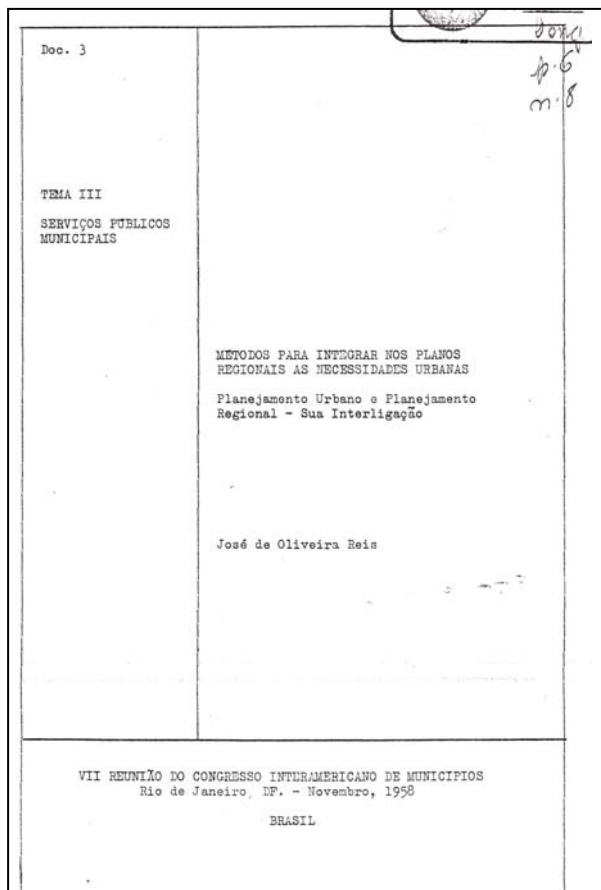
Quando, no entanto, se pensa na relação que José de Oliveira Reis também estabeleceu nesses estudos, a dimensão e conjuntura da análise-objeto deve ser ampliada, não redutível ao problema do sistema viário e do tráfego nas cidades. O que pode dificultar, de certa forma, uma compreensão totalmente autônoma das atividades da Engenharia de Tráfego, mesmo que se faça necessário, como argumentava José de Oliveira Reis, sua institucionalização específica na administração pública como órgão independente.

No caso de José de Oliveira Reis, a interconexão entre o sistema viário e o tráfego, o planejamento urbano e o planejamento regional, começou ser construída nos argumentos que desenvolveu no texto da palestra *“Urbanismo e sua Influência no Município”*, proferida na cidade de Ribeirão, em 1955, passando ainda pelo artigo *“Planejamento Urbano e Planejamento Regional – Sua Interligação”*, apresentado na VII Reunião dos Congressos Interamericanos de Municípios ocorrida em 1958 e, por fim, na apostila *“Administração Municipal e Serviços de Utilidade Pública”*, por ele desenvolvida para a disciplina de *Administração Municipal* do Curso Superior de Urbanismo da Faculdade Nacional de Arquitetura.⁵⁶

Especialmente nos dois artigos (1955 e 1958), pois ambos estão estruturados pela identificação do que ele chamou de *“cinco tipos de planejamento”*: físico, econômico, social, cultural e de área. Entre os cinco tipos, particularmente o

⁵⁶ A referência ao curso consta no breve currículo do engenheiro José de Oliveira Reis que foi publicado na Revista de Administração Municipal do Instituto Brasileiro de Administração Municipal, Ano IX, set/out de 1962. Nessa edição foi publicado o artigo *“Engenharia de Tráfego e as Municipalidades – caso do Rio de Janeiro”* que José de Oliveira Reis escreveu, segundo nota da Seção *Planejamento & Urbanismo*, especialmente para a Revista do IBAM.

“planejamento de área”, por agrupar em seu escopo o planejamento urbano, o planejamento regional e o planejamento nacional, particularizados em função da abrangência das várias atividades humanas sobre uma determinada extensão do território.



Frontispício do Texto de José de Oliveira Reis para o Tema Serviços Públicos Municipais e dos Anais da VII Reunião do Congresso Interamericano de Municípios. Rio de Janeiro, novembro de 1958. Acervo da Biblioteca do Instituto Brasileiro de Administração Municipal.

Em sua concepção,

“O planejamento urbano é conhecido, principalmente, com o nome de urbanismo. É um planejamento local, com todas as suas variantes. É também o mais antigo dos planejamentos, que, inicialmente se preocupava mais com os aspectos materiais da cidade e, de preferência, os estéticos. No conceito moderno, entretanto, o urbanismo evoluiu para o âmbito mais geral, abrangendo todas as atividade num entrosamento perfeito das forças físicas, sociais, econômicas, políticas e administrativas, visando propiciar um Plano Diretor para a cidade, pelo qual a comunidade terá um guia e um roteiro para seu desenvolvimento e expansão, com o objetivo de dar aos seus habitantes uma vida melhor. Com esse novo

conceito, o Urbanismo transformou-se em planejamento e, como tal, as responsabilidades cresceram para as municipalidades, para as organizações particulares, enfim, para todos os habitantes da cidade que não podem ficar alheios ou isolados na obra comum de organização de uma vida melhor para a comunidade (...)

Abrangendo um campo territorial mais vasto, o planejamento regional é mais do que um simples mapa ou coleção de mapas e gráficos. É, além disso, um programa, um guia (...) deve o plano regional fixar as diretrizes gerais ao alcance dos programas públicos e privados, sem, contudo, incluir os detalhes específicos de cada programa (...) Deve, isto sim, fazer previsões para o futuro, deixando, entretanto, que as soluções sejam decididas com acerto, mais tarde, nas oportunidades respectivas, afim de que, desse modo o planejamento possa corresponder às exigências da coletividade” (Reis, 1958).

Diante dessa longa argumentação, é oportuno iluminar considerações que ficaram em segundo plano. Na definição de planejamento urbano, apontou-se para a participação dos habitantes da cidade, dos administradores públicos e de organizações particulares em relação às problemáticas que esse planejamento deveria realizar para a efetivação de uma vida melhor para a comunidade.

Ainda é possível concluir que essa responsabilidade está atrelada ao que José de Oliveira Reis denominou de transformação do urbanismo moderno em planejamento. Consideração essa pautada pela ampliação das problemáticas que o urbanismo abordara até então, possibilitando também maior envolvimento dos diversos grupos sociais nos problemas das cidades; uma ampliação que romperia com a lógica exclusivista de discussão sobre os problemas urbanos entre especialistas, os urbanistas.

No caso do planejamento urbano pode-se apontar para a necessidade de as políticas públicas estarem direcionadas às comunidades da região, nitidamente enfatizada pela importância da cooperação intermunicipal, como enunciado no artigo *“Urbanismo e sua influência no Município”*. Nesse sentido, ao se argumentar, conforme José de Oliveira Reis, que, se os problemas que interferem nas cidades estendem-se aos municípios, uma eventual desarticulação dessa proposta de cooperação afetaria não somente uma municipalidade, em função dos possíveis problemas concernentes à sua área urbana e, mesmo rural, mas, o conjunto de municípios agregados num mesmo território regional.

Nesse sentido, pela lógica interna do artigo de 1958, a reversão dos problemas municipais pela cooperação intermunicipal – eliminando também eventuais problemas provenientes de barreiras impostas por limitações jurídicas das áreas administrativas -, poderia passar pela criação de

“uma comissão mista de planejamento de um grupo de municipalidade ou entre estas e o Estado, abrangendo uma ou várias regiões do mesmo Estado ou Estados vizinhos (...) Os resultados dessas comissões mistas são as mais animadoras pelo entendimento e compreensão dos problemas mútuos das regiões abrangidas. A cooperação municipal e interestadual somente pode beneficiar a nação com um todo” (Reis, 1958).

Todas essas concepções enunciadas pelo engenheiro e urbanista José de Oliveira Reis seriam amplamente reforçadas já no início da década de 1960, no âmbito do polêmico *II Congresso Brasileiro de Urbanismo*, realizado na cidade do Recife entre os dias 06 e 13 de dezembro de 1961; na ocasião José de Oliveira Reis integrou, como membro do Comitê Nacional de Urbanismo, a Comissão Executiva que foi presidida pelo engenheiro Francisco Saturnino de Brito Filho.⁵⁷

Especialmente duas *Recomendações da Plenária Final do II Congresso Brasileiro de Urbanismo* podem ser consideradas importantes ao conjunto das análises que desenvolveu até então, assim como para os trabalhos desenvolvidos a partir de 1961; especialmente a clara relação com os artigos de 1955 e 1958. A

⁵⁷ Entre os integrantes do Comitê Nacional de Urbanismo, os seguintes atuaram na Comissão Executiva: Felix Von Ranke, Victor Hugo da Costa, Durval Lobo, Jeronymo Cavalcanti, Leizer Lerner, José Jayme Oliveira da Silva, Eduardo Burle Gomes, Antonio Hugo Guimarães, Jayme Cunha da Gama, Aristides Wittgen, José Octacílio de Sabóia Ribeiro, Luiz Emygdio de Melo Filho, Luiz Rodolpho Cavalcanti de Albuquerque Filho, F. V. Miranda Carvalho, José de Oliveira Reis, Adilson Coutinho Seroa da Mota, Waldemar Paranhos de Mendonça, Hugo Regis dos Reis, Leda Matos Reis, Manoel Rego Barros, Luiz Augusto Duprat, César de Lima, Affonso da Costa Mendonça, Caio Brito Guerra, Wanildo de Carvalho.

A listagem foi mencionada pelo engenheiro Francisco Baptista de Oliveira, Presidente do Comitê Nacional de Urbanismo. Foi apresentada no artigo “Considerações sobre o II Congresso Brasileiro de Urbanismo”, publicado na Revista do Clube de Engenharia, n.309-Vol. 25- maio de 1962,p.129. A polêmica foi gerada após uma carta apresentada na 1ª Sessão Plenária por Icaro de Castro Mello, Presidente do Instituto de Arquitetos do Brasil. Entre outras considerações a carta faz a seguinte ressalva: “além dessas condições desfavoráveis e da completa falta de perspectiva para os trabalhos, causou-nos estranheza a ausência, praticamente total dos organizadores do Conclave. De outra parte, dois membros do Comitê Organizador do Congresso retiraram-se por discordarem da aplicação dos termos de acordo estabelecido entre o I.A.B. e o Comitê Nacional de Urbanismo. Criou-se, assim, para os arquitetos, situação de constrangimento, clima de desconfiança e desinteresse, que impossibilitavam nível eficiente de colaboração e trabalho.” A carta também consta do artigo escrito por Francisco Baptista de Oliveira, ao se justificar pela ausência no Congresso.

primeira Recomendação consta no item 14º do Tema PLANEJAMENTO, determinando que

“(...) se promovam coordenação e consulta permanentes entre os diversos órgãos encarregados dos planejamentos regionais e urbanos, de modo a se obter o máximo de eficiência e homogeneidade nesses trabalhos, admitindo que tais planejamentos esteja sempre subordinados ao planejamento nacional;”

No caso dessa recomendação do Tema PLANEJAMENTO, a passagem interligada nas reflexões presentes nos artigos *“Urbanismo e sua Influência no Urbanismo”* e *“Planejamento Urbano e Planejamento Regional – sua interligação”*, está relacionada com a existência do planejamento nacional. Nos dois artigos, entretanto, José de Oliveira Reis não chegou à necessidade de estarem – o planejamento urbano e o planejamento regional -, *“sempre subordinados ao planejamento nacional”*.

Em seus artigos construiu-se uma relação supostamente menos hierarquizada, sem, no entanto desconsiderar que a construção de um plano nacional deve passar pelas relações entre o local e o regional. Segundo José de Oliveira Reis,

“a de haver somado às escalas locais e regionais, a necessidade de operar com questões relativas à macro-escalas territoriais e à integração supranacional, com ou sem continuidade espacial” (Reis, 1958).

A segunda consideração apresentada nas *Recomendações* da Plenária do II Congresso Brasileiro de Urbanismo apresenta uma relação diretamente associada à atividade docente que José de Oliveira Reis, desenvolvia na cadeira de Administração Municipal, do Curso Superior de Urbanismo da Faculdade Nacional de Arquitetura. No tema *ADEQUAÇÃO DO ENSINO DE URBANISMO* a Plenária aprovou quatro tópicos importantes:

“48ª - Que seja fomentado o ensino de urbanismo através da criação de cursos de pós-graduação, destinados a profissionais de nível superior oriundos das escolas de Engenharia, Arquitetura e Agronomia;

49ª - Que os Curso de Arquitetura e de Engenharia Civil mantenham cátedras de Urbanismo, a fim de ser proporcionado aos estudantes visão global do planejamento urbano;

50ª - Que o ensino de Urbanismo leve em conta as peculiaridades do meio brasileiro;

51ª - Que se criem junto às Universidade órgãos de pesquisas urbanológicas;”

Seria, esta última recomendação a responsável pela criação da CENDEPLAN, o *Centro de Estudos em Planejamento* vinculado à Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro? Criado em 1962, é sim muito provável que a recomendação tenha gerado interesse e movimentação dos profissionais vinculados a PUC-RJ. No caso específico do engenheiro José de Oliveira Reis, é também pertinente de constatação, a relação entre as recomendações que apontam a necessidade de criação dos cursos de Urbanismo, tanto de pós-graduação, como cadeiras da disciplina na graduação. A apostila que elaborou em 1965 – para o curso *Administração Municipal e Serviços de Utilidade Pública* - para a cadeira de Urbanismo da Faculdade Nacional de Arquitetura coadunava explicitamente com 49ª Recomendação, pois, no conjunto, apresenta uma visão geral do planejamento urbano e sua importância para os Municípios.

Na verdade, o eixo do curso é o Município, desde um estudo da *História Geral do Município* – desde o município romano -, da *Constituição, o Município e sua Organização* – pelas leis constitucionais republicanas a partir de 1891 -, do *Planejamento e Urbanismo* – definições, tipos, influências no município -, do *Municipalismo* – pelos Congressos Nacionais -, encerrando com uma análise do Município na América e Europa – pelo estudo das formas de governo: city manager, city commission; os municípios ibéricos, assim como, na França, Inglaterra, Alemanha e Itália.

Também pela apostila é possível identificar a importância que os livros sobre urbanismo e planejamento urbano da sua biblioteca, adquiridos nas várias viagens que fez pelo Brasil e por outros países, tiveram na construção do seu pensamento urbanístico, portanto, na construção do seu próprio curso. Entre os livros, o que recebeu um destaque acentuado na elaboração do curso foi *The Planning of Modern City*, autoria de Harold Maclean Lewis, numa edição, segundo consta na apostila, de 1923. O livro foi assinado e datado por José de Oliveira Reis em 1951, mesmo ano da sua participação no Congresso da Federação Internacional de Habitação e Urbanismo, realizado na cidade de Rabat, no Marrocos.

Sem desconsiderar outros interlocutores como Gaston Bardet, Raymond Urwin, Anhaia Mello, Thomaz Adams, Francisco Burkinski e Edward Bassett – este definido por José de Oliveira Reis como a maior autoridade americana em

Zoneamento -, buscou no referido livro, entre as definições por ele mesmo selecionadas, uma que congrega as categorias do seu pensamento urbanístico:

“Urbanismo significa a antecipação do desenvolvimento da cidade armando-a legislativamente, socialmente e financeiramente, antes que um aumento de população torne proibitivo o custo das cousas. O contrário é exemplificado na congestão da população e tráfego, inadequados e retardados serviços públicos e um antieconômico financiamento nas cidades que faltavam a previsão do urbanismo”.⁵⁸

Antecipação, desenvolvimento da cidade, legislação, orçamento, tráfego, demografia, serviços públicos foram tópicos com que José de Oliveira Reis trabalhou diretamente a partir da sua nomeação como Chefe da Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro em 1937-38. Temáticas que não perfizeram sua formação como Engenheiro Geógrafo e Civil pela Escola Politécnica do Rio de Janeiro. Tornar-se-iam assunto do seu cotidiano, mesmo ainda incipiente com seu trabalho na Comissão de Obras Novas de Abastecimento de Águas de São Paulo entre 1926 e 1928.

Sua admissão em 1933, por concurso público, para o cargo de engenheiro civil na prefeitura do Rio de Janeiro, significou o início do processo de aproximação com o urbanismo, ciência da cidade, saber erudito restrito às especialistas. Um processo de formação como urbanista. Até 1965-66, quando se aposentou do funcionalismo público, a cidade foi seu objeto ininterrupto de reflexão, de problematização, instância material transformada pelos planos urbanísticos e obras que coordenou e executou. Não se esquivou da compreensão de que na cidade existem moradores, habitantes, ou como sempre surgiu em seus textos, “a população”.

Instância social que, no limite da sua compreensão sobre as significações do próprio termo, perpassou seus planos, porém, na maioria das vezes, como objeto e não como interlocutor. Como especialista do urbanismo, pressupunha portar a capacidade e os instrumentos necessários para produzir a melhor transformação dessa instância social, entretanto, como resultante da transformação da instância material, ordenada racionalmente pelos planos projetados nos gabinetes públicos e privados.

⁵⁸ Fragmento transcrito na Apostila do Curso de Administração Municipal e Serviços de Utilidade Pública.

Em 1965 iniciou um outro processo profissional que lhe permitiu continuar transformando a cidade. O trabalho de Historiógrafo - mencionado na introdução do trabalho -, não pode ser considerado deslocado do trabalho como urbanista, pois, o historiógrafo construiu reflexões, críticas, posicionamentos. O instrumento de construção mudou. As palavras têm as suas particularidades, distintas dos desenhos, mas, ambas, são instrumentos de transformação. Os suportes desses instrumentos também são distintos: para as palavras, geralmente as páginas dos livros ou das revistas; para os desenhos, as pranchas de papel branco organizadas em escalas específicas.

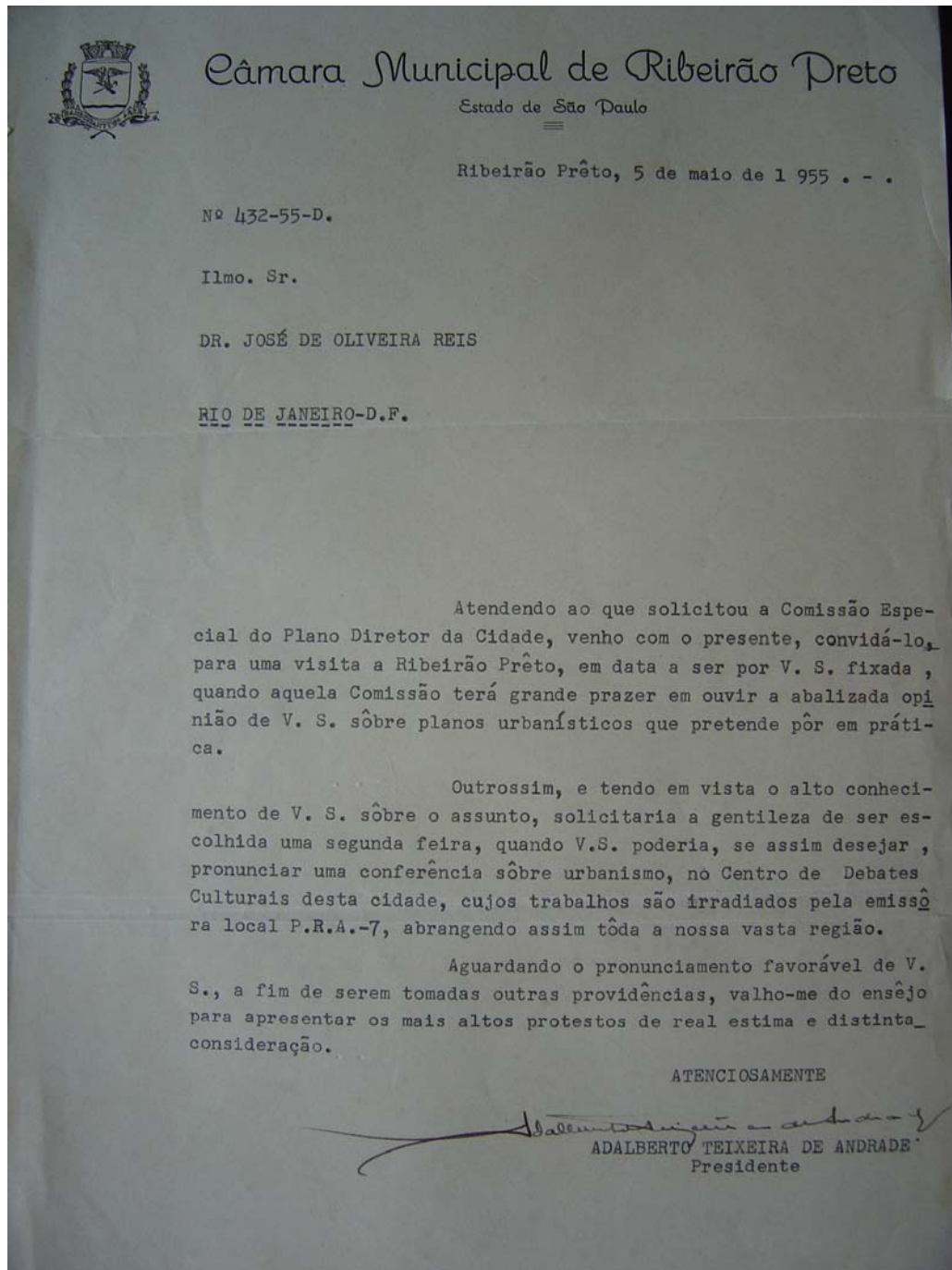
Não são diversos em um ponto: ambos instrumentos são representações profissionais sobre a cidade, que processam intervenções sobre a cidade organizada em códigos também profissionais, legíveis em lugares profissionais específicos. Existe uma cidade sendo construída nos desenhos e nas palavras, nos planos e nas descrições dos planos. José de Oliveira Reis trabalhou com ambos instrumentos, em suas divergências e convergências, especialmente a convergência que perpassa a construção da cidade. Um processo fundamental na sua construção como urbanista.

Procurou entender que a prática histórica é também uma prática construtiva, e que a cidade não pode ser pensada, problematizada somente pelo olhar do urbanismo, do urbanista. Instituído desse entendimento continuou transformando a cidade em seu trabalho de historiógrafo, continuou construindo a cidade, certamente uma construção interessada e muitas vezes imbuída de parcialidades irredutíveis. Suas certezas eram geralmente absolutas, expondo-as sem receios dos debates que gerariam. Como definir esta sua característica? Eu apresento a seguinte definição: um profissional que acreditava nos pressupostos que norteavam seu trabalho como urbanista. Característica intrínseca à sua trajetória profissional como funcionário público municipal no Rio de Janeiro.

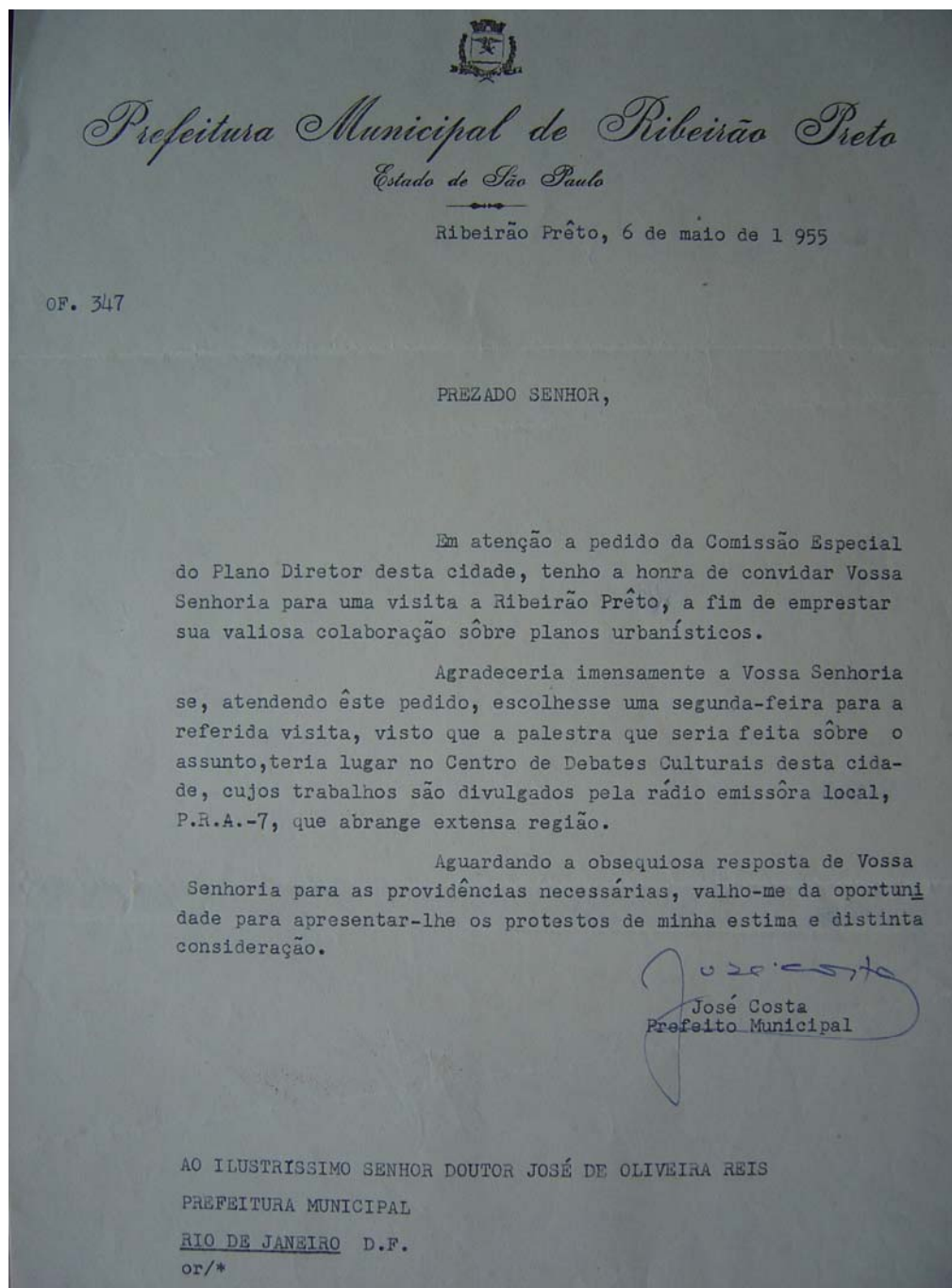
PARTE B . Capítulo 3



3.1 - O urbanismo e sua influência no município, o urbanista e sua atuação no município: polêmicas e contradições entre a Prefeitura Municipal e a Comissão do Plano Diretor de Ribeirão Preto



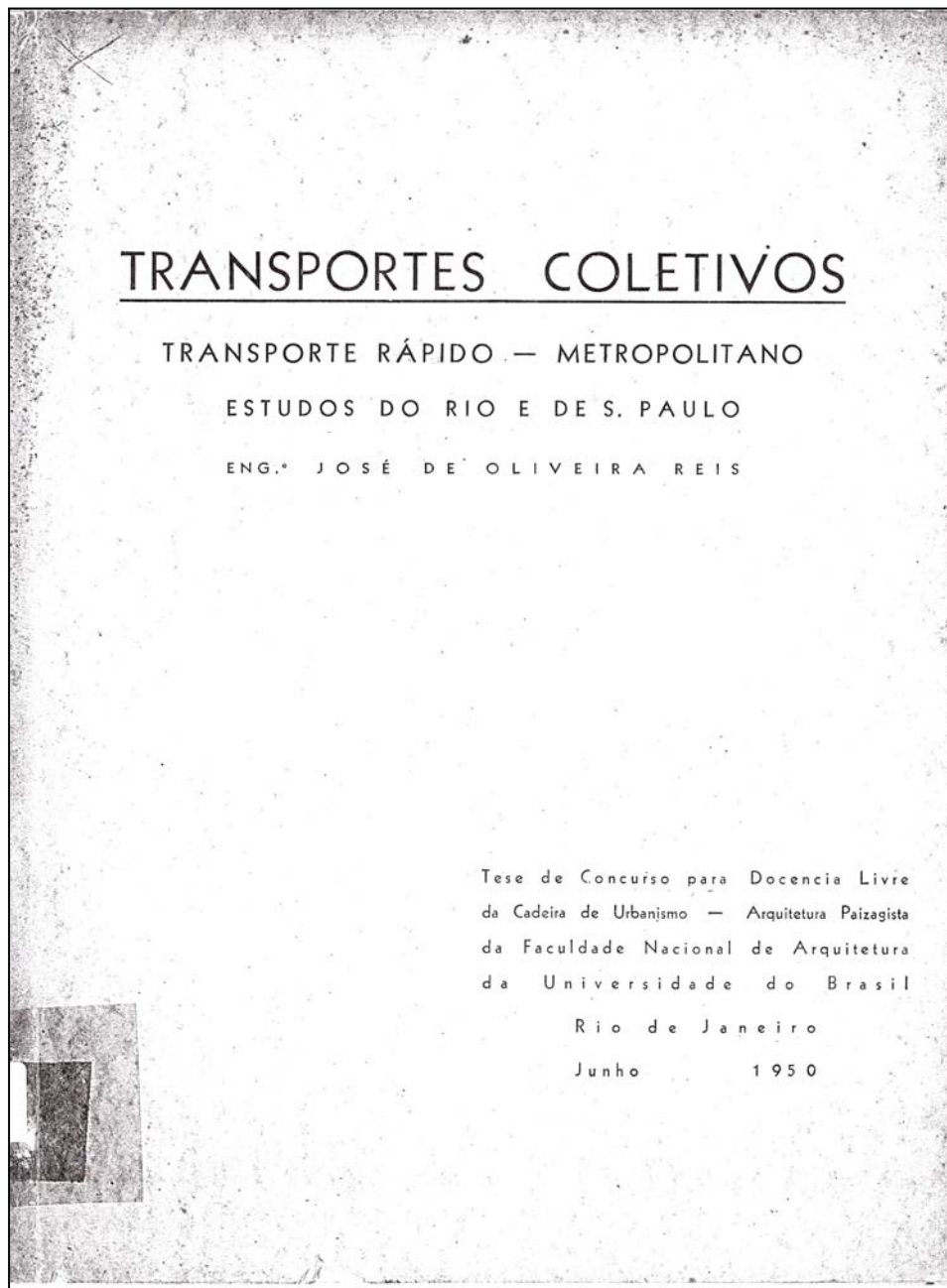
Documento localizado entre as outras cartas integrantes do Fundo José de Oliveira Reis do Arquivo Público e Histórico de Ribeirão Preto. Convite da Câmara Municipal de Ribeirão Preto.



Documento
 localizado
 entre as
 outras
 cartas
 integrantes
 do Fundo
 José de
 Oliveira Reis
 do Arquivo
 Público e
 Histórico de
 Ribeirão
 Preto.
 Convite da
 Prefeitura
 Municipal de
 Ribeirão
 Preto.

Em resposta datada no dia 30 de maio de 1955 ao convite oficial que lhe fora feito pelo Prefeito Municipal e Presidente da Câmara de Vereadores de Ribeirão Preto, José de Oliveira Reis pediu desculpas por não ser possível comparecer nos dias previamente definidos para o mês de julho. Alegou impossibilidade de deslocamento do Distrito Federal, em função da atividade docente no curso de Urbanismo. Aprovado por Concurso para Docente Livre da Cadeira de Urbanismo –

Arquitetura Paisagística da Universidade do Brasil com a Tese “Transportes Coletivos: Transporte Rápido – Metropolitano . Estudos do Rio de Janeiro e São Paulo”, atuava desde o ano de 1950 na Faculdade Nacional de Arquitetura do Rio de Janeiro.



Frontispício da Tese de José de Oliveira Reis para Docente da Cadeira de Urbanismo — Arquitetura Paisagística da Faculdade Nacional de Arquitetura da Universidade do Brasil. Acervo do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro,

Esta e outras inserções institucionais que José de Oliveira Reis empreendeu nos anos subseqüentes ao final do Estado Novo - perpetradas até sua aposentadoria como engenheiro da Guanabara em 1966 -, estiveram delineadas por momentos adversos da sua trajetória profissional como funcionário público municipal do setor

de urbanismo do Rio de Janeiro. Portanto, coincidentes, tanto com o momento de criação, quanto de atuação do Departamento de Urbanismo no Distrito Federal ao longo de duas décadas, ou seja, entre 1945 e 1963, quando foi exonerado pela última vez do cargo de Diretor do referido setor municipal.

Foram inserções distanciadas do Setor de Urbanismo caracterizadas por uma especificidade: ocorreram nos momentos em que José de Oliveira Reis não atuava como Diretor do Departamento de Urbanismo. Em alguns casos coincidentes com sua locação em setores da administração municipal que pouca, ou nenhuma relação tiveram com sua atuação nas questões urbanísticas. Principalmente o período entre sua primeira exoneração do cargo em 1948 e breve retorno no ano de 1954, quando foi deslocado para atuar na Comissão de Concorrência Pública (Bol. 49 de 18/3/1948), Comissão de Instalação do 1º Núcleo agro-pecuário do Distrito Federal (Portaria 2476 de 12/10/1948), e Substituto do Titular no Serviço de Topografia (Bol. 27 de 14/2/1949).

Como anteriormente analisado no trabalho, um conjunto de deslocamentos impostos ao engenheiro José de Oliveira Reis foram contemporâneos ao importante período de atuação de Eduardo Affonso Reidy na direção do Departamento de Urbanismo; uma situação parecida e também vivenciada por outro importante engenheiro municipal à época dos debates sobre a proposta do plano elaborado por Alfred Agache para o Rio de Janeiro: Armando de Godoy. Segundo seu próprio relato,

“O meu primeiro contato com o Dr. Bergamini deu-se quando dias após assumir o governo da cidade, o primeiro prefeito da revolução visitou o escritório em que se encontravam os elementos do denominado “Plano Agache”, escritório cuja chefia me foi confiada logo depois da explosão revolucionária, quando foi feita a minha transferência da divisão longínqua, onde trabalhava. Lembraram-se de mim, por ser o único engenheiro da Prefeitura que escrevera sobre o assunto, e desejava como nenhum outro um plano que atendesse a todas as faces do problema urbano (...) Pus de lado minhas magoas e ressentimentos e procurei justificar tal resultado da administração Prado (...) Respondi-lhe que o maior castigo por me aplicar era remover-me para Santa Cruz e Guaratiba (...) Depois acrescentei que, se o chefe do governo municipal estava de fato animado de bons propósitos, e era digno da missão que a Ditadura lhe confiara, haveria por certo de dar melhor interpretação às palavras que com a maior insuspeição pronunciara em favor de uma situação decaída e de um administrador que se achava na prisão” (Godoy, 1943: 326.).

No caso do engenheiro José de Oliveira Reis não existiu relação imposta pelo sistema político nacional e suas interfaces no regime municipal, como no caso do Estado Novo para Armando de Godoy, até porque, seus afastamentos ocorreram em tempos democráticos pós-1946. Improvável, portanto, que seu movimento na administração municipal não passasse pelas relações profissionais na esfera pública, especialmente aquelas com Eduardo Affonso Reidy.

Reafirmamos, no entanto, ser muito mais importante para a compreensão do processo de construção do urbanismo no Brasil, iluminar um caminho que perpassasse as articulações e as disputas dos campos profissionais da engenharia e da arquitetura moderna. Obviamente os campos profissionais são construídos e vivenciados, por personagens interessados na propagação das idéias que perfazem toda a estrutura disciplinar interna ao seu lugar profissional. Por isso recai neste aspecto a possibilidade de entendimento da alternância que particularmente vivenciou-se no setor público de urbanismo do Distrito Federal, pois nele, estão configurados os instrumentos, as concepções e realizações do Departamento de Urbanismo, delineados pelos seus dois principais diretores – José de Oliveira Reis e Eduardo Affonso Reidy - até 1963.

Nestes deslocamentos e distintas inserções institucionais, os dois profissionais certamente ampliaram conhecimentos nas áreas de interesse que marcariam suas trajetórias, cujo eixo central sempre foi o de engenheiros da prefeitura municipal do Rio de Janeiro. Eduardo Affonso Reidy encaminhou sua atuação como um dos principais - talvez um dos mais completos em termos espaciais, estruturais e urbanísticos -, arquitetos modernos brasileiros, pela elaboração de projetos como os Conjunto Residenciais Pedregulho e Marques de São Vicente.

José de Oliveira Reis estruturou seu trabalho em dois grandes eixos: o dos *transportes-engenharia de tráfego-sistema viário*, e o da *administração municipal-serviços públicos-urbanismo-planejamento urbano*, participando dos planos urbanísticos de Vera Cruz e Base Naval de Aratú, na Consultoria ao Plano Diretor de Ribeirão em 1955, nas Comissões do Metropolitano e Engenharia de Tráfego e como docente na Faculdade Nacional de Arquitetura, ou em cursos como o de Especialização em Engenharia de Tráfego.

Em relação àquele eixo central – o de engenheiros da prefeitura municipal -, e especificamente para José de Oliveira Reis, tais inserções se constituíram como “saídas estratégicas”, “deslocamentos interessados”, do lugar institucional responsável pelas questões urbanísticas no Rio de Janeiro. Funcionaram como mecanismos de permanência do profissional em atividades semelhantes, porém fora da Prefeitura. Em alguns casos, no entanto, as atividades desenvolvidas por José de Oliveira Reis em instâncias institucionais exteriores à Prefeitura do Distrito Federal, se sobrepuseram umas em relações as outras, situação que o obrigava equacionar seu tempo entre a contínua atividade que sua categoria de funcionário público municipal impunha, e as “saídas” que realizou.

Não existem maiores informações, mas, certamente, passou os dois anos entre a exoneração - ocorrida em fevereiro de 1948 -, e o concurso para a Cadeira de *Urbanismo – Arquitetura Paisagística* da Faculdade Nacional de Arquitetura, realizando paralelamente às atividades na prefeitura (Topografia, Núcleo agro-pecuário e comissão de concorrência pública), e o estudo que gerou a tese sobre os “Transportes Coletivos”. Inquestionavelmente o embrião dos estudos e trabalhos que José de Oliveira Reis desenvolveria por aproximadamente duas décadas a partir de 1950, passando pelo ensino na Faculdade Nacional de Arquitetura, a atuação nas Comissões do Metropolitano e Tráfego do Rio de Janeiro, artigos para revistas de engenharia e administração municipal, Congressos e cursos de Especialização.

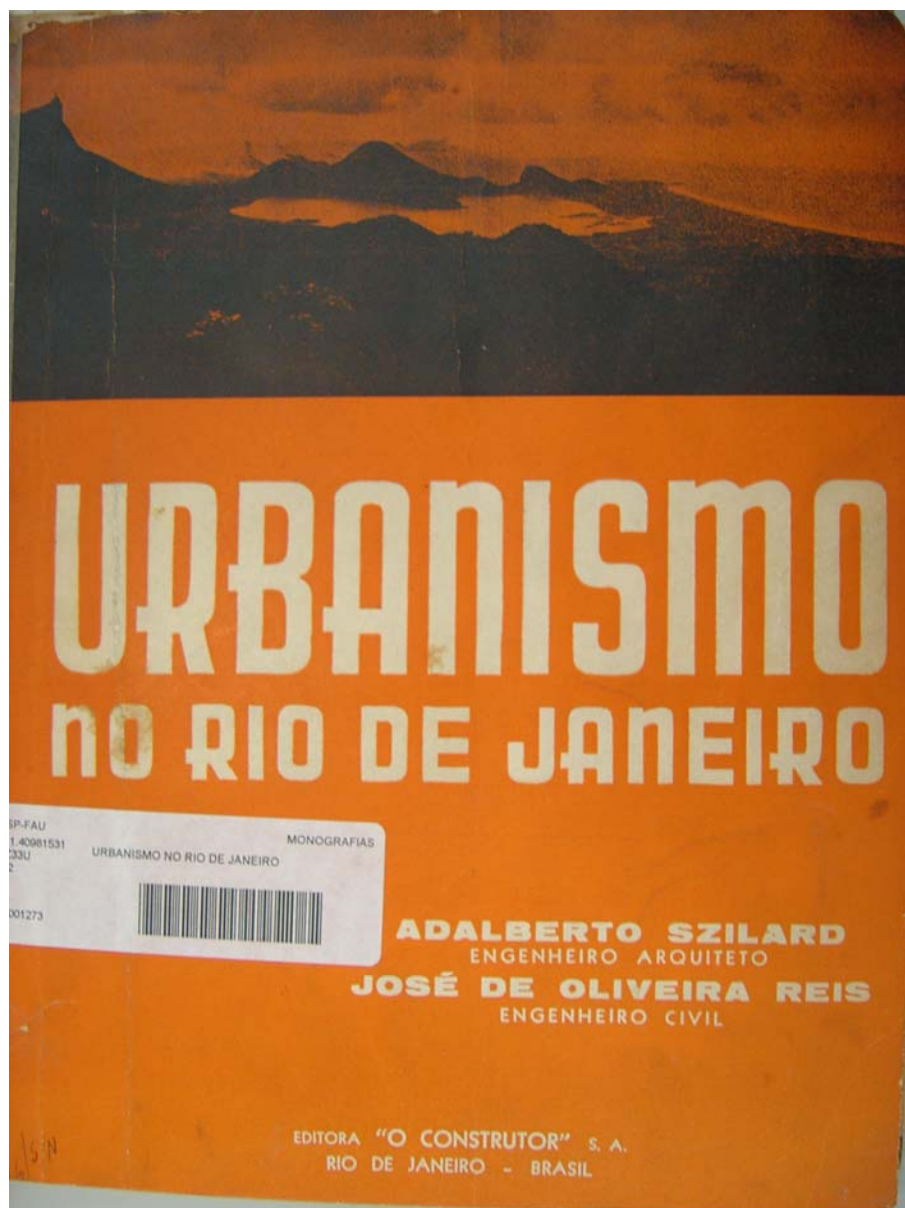
Seu crescente interesse por essa área dos estudos urbanos foi também explicitado na viagem que realizou em 1951, inicialmente para participar do 2º *Congresso da Federação Internacional de Habitação e Urbanismo*, que ocorreu em setembro, na cidade de Rabat no Marrocos. Porém, mais importante que o congresso que participou, no contexto da ampliação dos estudos sobre transportes coletivos que desenvolvera na Tese, foi a mencionada viagem realizada após o congresso para estudar os serviços de transportes coletivos das principais capitais européias. Conforme mencionado, infelizmente o relatório dessa viagem, que José de Oliveira Reis deveria ter apresentado imediatamente após seu retorno ao Brasil, não foi localizado entre seus documentos. Essa lacuna impossibilitou uma interpretação precisa sobre o que mais especificamente interessou-lhe durante os meses da viagem, se o sistema de circulação, os tipos de veículos, a abrangência

territorial do sistema de transporte, entre outras variáveis. Contudo, e apesar desse vazio provocado pela inexistência do relatório entres seus documentos, podemos pinçar no texto da Tese, ainda que em seu caráter extremamente técnico e estatístico, uma passagem que certamente norteou suas observações. Segundo José de Oliveira Reis,

“pode-se concluir que no planejamento do transporte coletivo devemos considerar os quatro tipos de veículos: bonde, ônibus, trolleybus e o trem, como os elementos essenciais na solução dos transportes das massas e que uma estreita colaboração entre eles deverá existir. Nenhuma solução, entretanto, poderá ser satisfatória se não for previamente estabelecido um plano de vias arteriais adequado para resolver o tráfego superficial adequado para resolver o tráfego superficial e convenientemente articulado com o sistema de transporte coletivo. O sistema de vias arteriais constituindo a base da circulação da cidade terá a responsabilidade dupla das soluções do tráfego superficial e do transporte rápido metropolitano qualquer que seja o tipo: subterrâneo, em corte ao céu, superficial de nível ou em elevado” (Reis, 1950: 20-21).

Essa importância da prévia elaboração de um plano de vias arteriais, como mencionado na tese, para equacionamento dos transportes e do tráfego de superfície foi também enfatizado em outro importante trabalho. No caso, o *livro “Urbanismo no Rio de Janeiro”* - publicado no mesmo ano do concurso para a Cadeira de Urbanismo, em 1950 -, de autoria principal do engenheiro-arquiteto Adalberto Szilard, com colaboração de José de Oliveira Reis, que na única parte do livro sob sua responsabilidade, apresentou, ou ainda, reapresentou seus estudo sobre as vias arteriais: *“Sistema de Vias Arteriais do Plano Diretor do Rio de Janeiro”*.

No mesmo ano de 1950, José de Oliveira Reis participou de outra importante publicação coletiva, por onde é possível construir uma amarração entre os argumentos sobre os transportes e os planos das vias arteriais com os Planos Diretores. No texto *“Problemas Técnicos”*, escrito por José de Oliveira Reis como uma das contribuições da *Associação Brasileira de Planejamento (ABP)* ao *I Congresso Nacional de Municípios Brasileiros*, ao afirmar que o Plano Diretor tem como finalidade *“estabelecer uma sistema de vias principais de tráfego”* (Reis, 1950: 666), orientou seu pensamento à intrínseca e necessária condução dos problemas de transporte, como uma categoria do plano diretor relacionado ao plano das vias arteriais.



Frontispício do livro *Urbanismo no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Editora O Construtor, 1950. Fonte: Biblioteca da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo.

Todavia, não restringiria sua análise sobre o planejamento do transporte e o plano de vias arteriais às questões relacionadas ao crescimento ordenado de uma *única* cidade pelo seu plano diretor. A dimensão regional de análise delineou seus argumentos na palestra que proferiu em Ribeirão Preto no ano de 1955, entre outras atividades da consultoria ao Plano Diretor de Ribeirão Preto, a partir do dia 06 de agosto:

“(...) os problemas de circulação numa cidade estão ligados ao da região e por consequência a de outras cidades. É uma precípua das municipalidades cooperar com o plano rodoviário, quer estadual, quer nacional. O plano rodoviário marcará as diretrizes do sistema de

circulação regional ao qual o plano diretor da cidade deverá estar jungido” (Reis, 1955: 99).

Foi também nesta palestra que José de Oliveira Reis fez uma menção ao plano diretor que apresentou em 1945, especificamente ao ponto relacionado com o processo de expansão da cidade de Ribeirão Preto. Um assunto que desde o início das atividades legislativas da Câmara Municipal, naquele ano de 1955, movimentou as sessões plenárias e as atividades da Comissão Especial do Plano Diretor, para aprovação do Projeto de Lei 19-1955, o PL 19-55. Segundo o engenheiro,

“Outro pormenor do esquema que provavelmente seria profundamente alterado é o que diz respeito às novas áreas de expansão, cujos arruamentos não mais obedeceriam a pragmática dos traçados habituais de simples prolongamentos dos logradouros existentes, a observância rígida de suas respectivas continuidades” (Reis, 1955: 101).



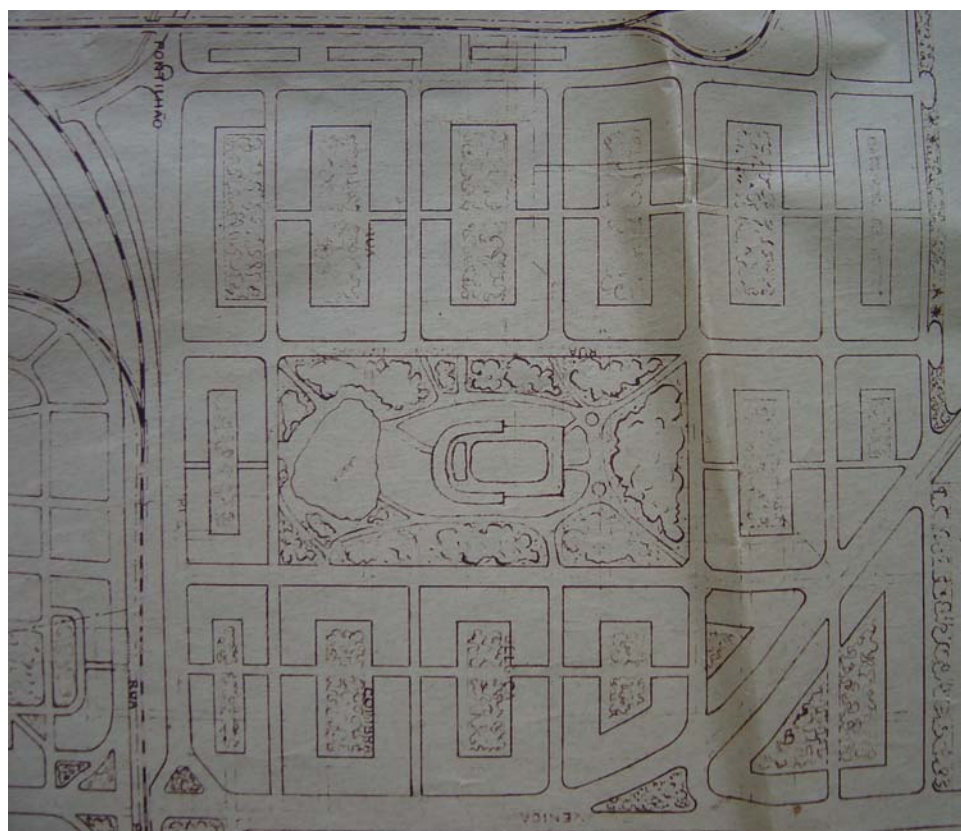
Detalhe do desenho urbanístico das áreas de expansão existentes no Esquema do Plano Diretor de Ribeirão Preto elaborado por José de Oliveira Reis em 1945. No canto superior direito da imagem aparece o sistema reticulado em quadriculas que define o traçado da cidade; Nas áreas em expansão, além do rompimento espacial em relação à quadricula, existe a incorporação de áreas verdes internas e ao longo das “super quadras” que o engenheiro mencionou na palestra. Fonte: Plano Diretor de Ribeirão Preto. Fundo José de Oliveira Reis – Arquivo Público e Histórico de Ribeirão Preto.

No argumento pautado pela necessidade de pensar o plano diretor articulado ao plano regional, e pela relação de crescimento das áreas urbanas em direção à área suburbana e rural dos municípios que perfazem a região de Ribeirão Preto, falou sobre a necessidade premente de criação de

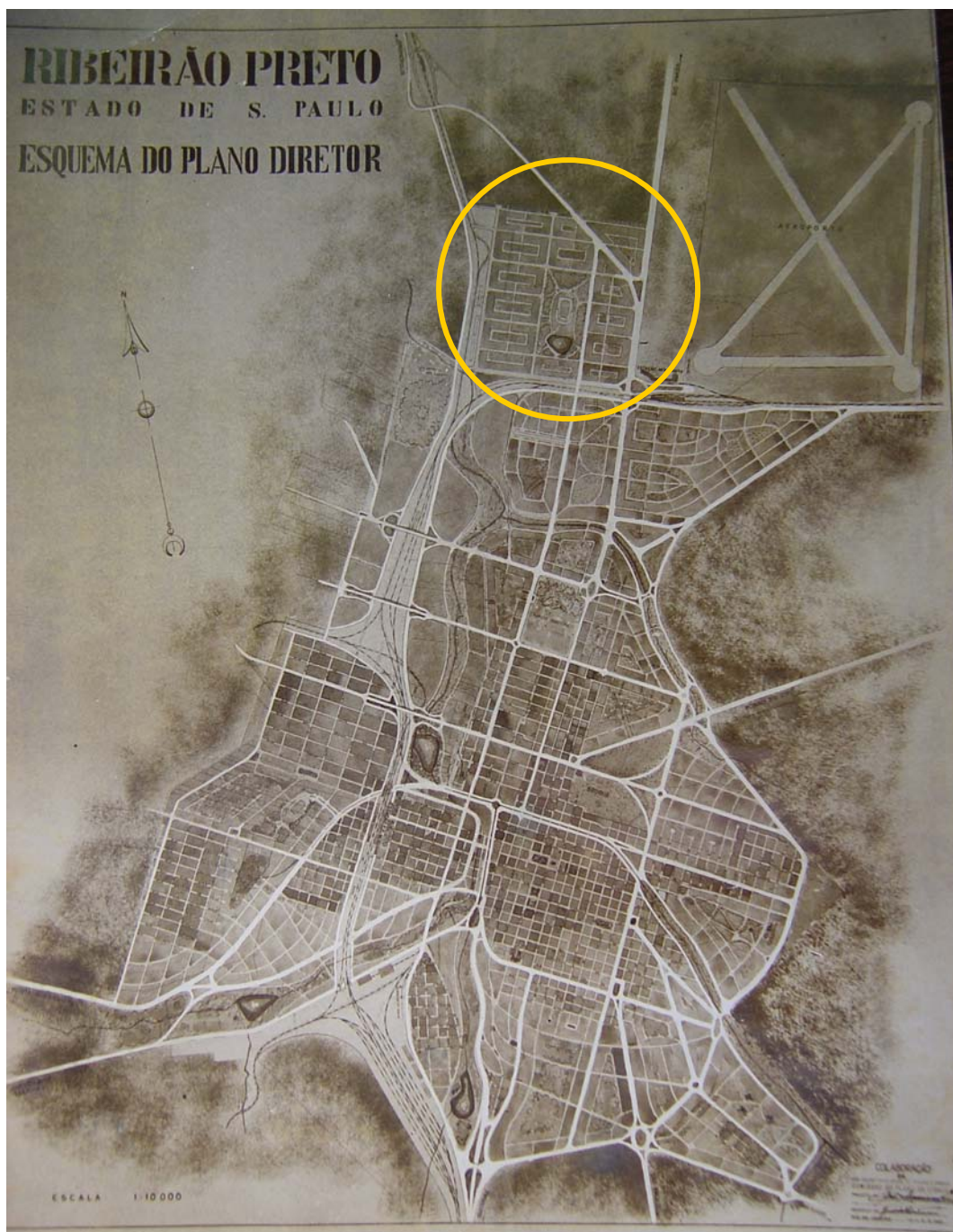
“órgão técnico ou departamento na municipalidade, para iniciar os estudos de planejamento no Município de Ribeirão Preto (...) afim de dotar este próspero município de um plano regional e de um plano diretor urbano que regulem o crescimento e a expansão da cidade e município dentro das boas normas do Urbanismo” (Reis, 1955: 100).

Ainda segundo a referência que o engenheiro fez ao *“Esquema do Plano Diretor de Ribeirão Preto”* - através do texto da palestra -, sobre a regulação do crescimento e expansão da cidade pelo plano diretor,

“hoje procurar-se-ia estabelecer um sistema de vias arteriais e de caráter periférico às super quadras, dentro das quais seriam projetadas as Unidades de Vizinhança (Neighborhood Unit – Unité de Voisinage), cujas populações de 5 ou 6 mil habitantes gozariam das mais amplas vantagens que oferecem estes tipos celulares da cidade moderna” (Reis, 1955: 101)



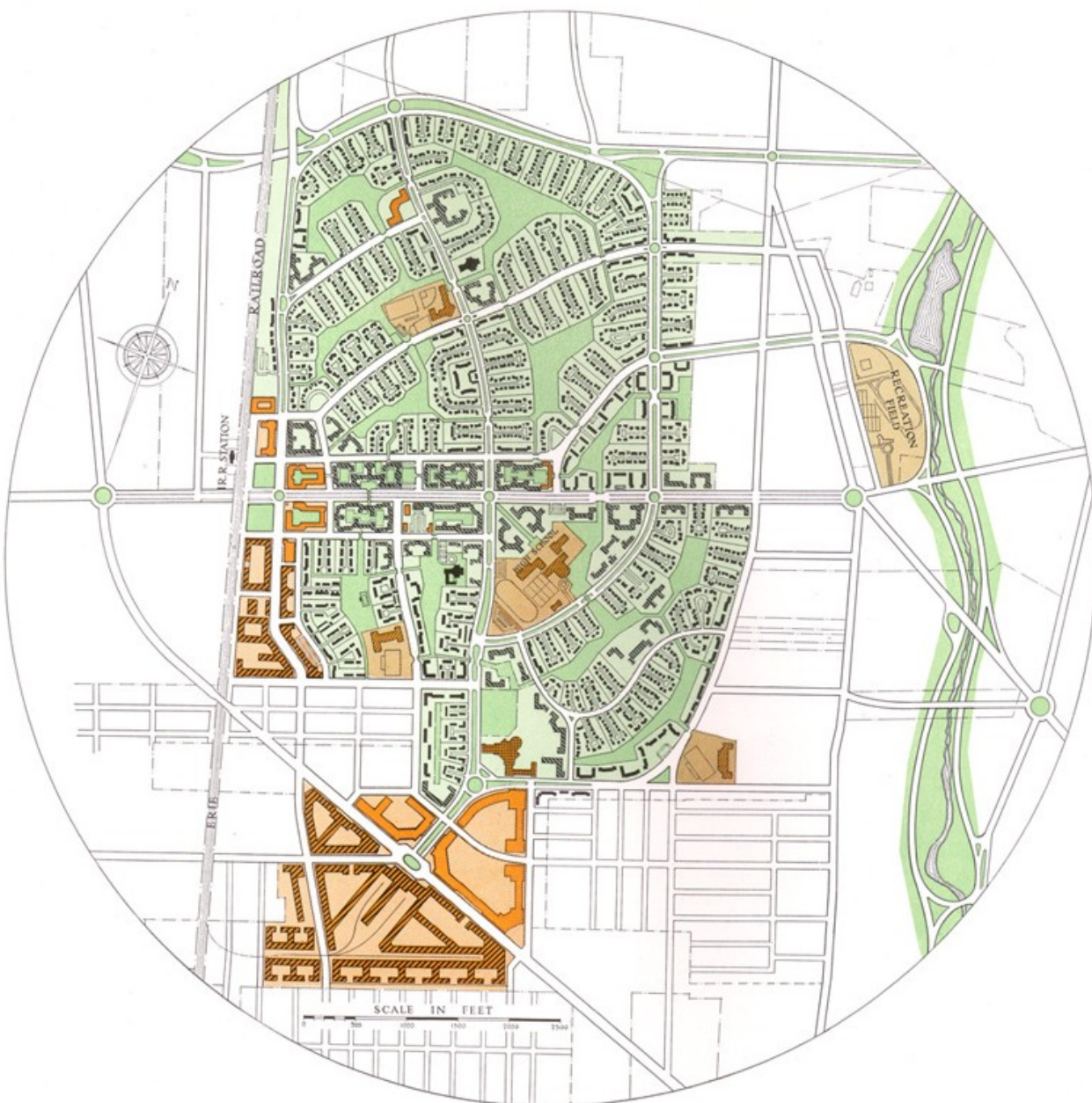
Detalhe de uma Unidade de Vizinhança. No centro da imagem uma área verde, talvez um parque ou uma grande praça pública juntamente com algum equipamento urbano de uso coletivo; recuada de vias de maior dimensão e tráfego por um sistema interno de circulação. Fonte: Plano Diretor de Ribeirão Preto. Fundo José de Oliveira Reis – Arquivo Público e Histórico de Ribeirão preto.



Locação (círculo amarelo) da Unidade de Vizinhança projetada por José de Oliveira Reis no Plano Diretor de 1945. Zona Norte da Cidade ao lado do Aeroporto. Fundo José de Oliveira Reis – Arquivo Público e Histórico de Ribeirão Preto.

Importante salientar que no texto de detalhamento do *Esquema do Plano Diretor de Ribeirão Preto* não existe referência clara sobre a implantação de Unidades de Vizinhança. Surgiu somente no texto da palestra como justificativa

para a implantação de um desenho que não deveria manter “a *pragmática dos traçados habituais de simples prolongamentos dos logradouros existentes*”. Impossível, porém, não reconhecer no desenho proposto em 1945, para a expansão da zona norte da cidade, uma intrínseca relação conceitual com as primeiras proposições de Unidades de Vizinhança nos Estados Unidos, particularmente no plano de Radburn em New Jersey, elaborado por Clarence Stein e Henry Wright.



Town Plan of Radburn. In: www.rpa.org - Regional Plan Association – Spotlight on the Region. Vol.3 N.22, Oct, 2004 /

Entretanto, se conceitualmente a relação era com a noção de *Neighborhood Unit* preconizada por Clarence Arthur Perry já no *Regional Plan of New York*¹ - que surgiu como elemento estruturante da concepção urbanística do plano de Radburn - , a proposta de José de Oliveira Reis para Ribeirão Preto define-se por uma organização racionalista mediante implantação de “super quadras” retangulares delineadas por áreas verdes internas. Portanto, em diálogo mais profícuo com a concepção espacial do projeto definitivo de Chandigarh, elaborado por Le Corbusier seis anos após o Plano Diretor de Ribeirão Preto, em 1951.

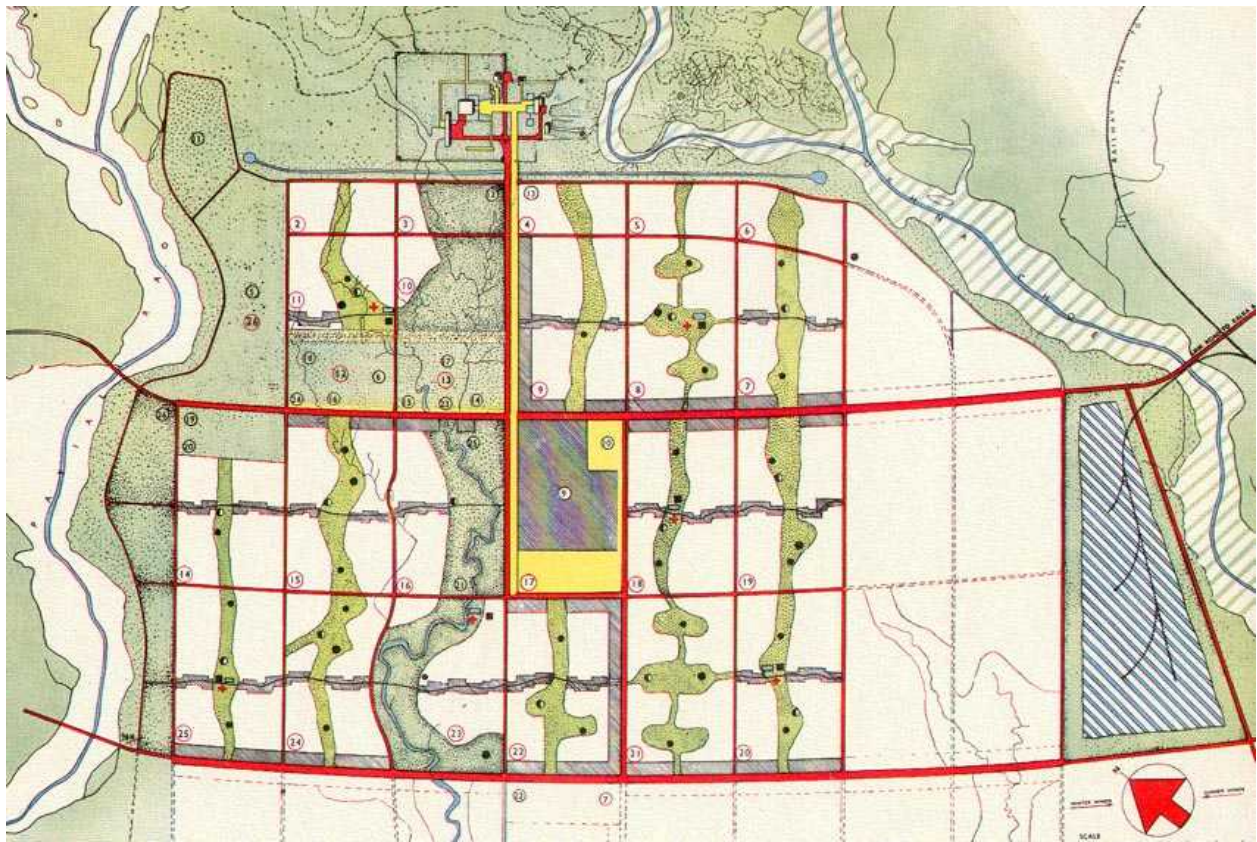
Segundo o estudo elaborado por Vicente Barcelos,

“Em Chandigarh, a UV (Unidade de Vizinhança) seria definida a partir de uma estrutura em xadrez de grandes vias hierarquizadas e pensadas para um trânsito rápido e mecanizado. O “setor”, como prefere se referir Le Corbusier, foi estabelecido com dimensões variando em torno de 800x1.000 metros, servido por um sistema interno de vias de circulação de veículos e dividido por uma via ao longo da qual se encontra o comércio, via esta que corta uma faixa de espaços livres que atravessa a cidade, onde estão as escolas e demais equipamentos comunitários, numa situação que sugere certa semelhança com as soluções adotadas em Brasília.

Deve-se considerar, contudo, que a inserção da concepção urbanística de Unidade de Vizinhança no plano de Ribeirão Preto elaborado por José de Oliveira Reis é distinto tanto de Radburn quanto de Chandigarh, em um ponto fundamental, qual seja, o da delimitação de um processo de expansão de uma cidade existente.

¹ Conforme a tradução do texto desenvolvido em 1929 por Clarence Perry, elaborado por Vicente Quintella Barcelos no estudo “Unidade de Vizinhança: Notas sobre sua Origem, Desenvolvimento e Introdução no Brasil”, as concepções de Unidade de Vizinhança são as seguintes:

1. *“Tamanho. Uma unidade de vizinhança deve prover habitações para aquela população a qual a escola elementar é comumente requerida, sua área depende da densidade populacional.*
2. *Limites. A unidade de vizinhança deve ser limitada por todos os lados por ruas suficientemente largas para facilitar o tráfego, ao invés de ser penetrada pelo tráfego de passagem.*
3. *Espaços Públicos. Um sistema de pequenos parques e espaços de recreação, planejados para o encontro e para as necessidades particulares da unidade de vizinhança devem ser providenciados.*
4. *Áreas Institucionais. Locais para escola e outras instituições tendo a esfera de serviço coincidindo com os limites da unidade de vizinhança, devem ser adequadamente agrupadas em lugar central e comum.*
5. *Comércio Local. Um ou mais locais de comércio adequados à população devem ser oferecidos, de preferência na junção das ruas de tráfego e adjacente a outro similar comércio de outra unidade de vizinhança.*
6. *Sistema Interno de Ruas. A unidade deve ser provida de um sistema especial de ruas, sendo cada uma delas proporcional à provável carga de tráfego. A rede de ruas deve ser desenhada como um todo, para facilitar a circulação interior e desencorajar o tráfego de passagem.”. in: http://www.unb.br/fau/pos_graduacao/cadernos_eletronicos/unidade/unidade.htm*



Plano Urbanístico de Chandigarh elaborado por Le Corbusier em 1951. Um projeto inicial foi elaborado por Albert Mayer em 1950. in: Barcellos, Vicente Quintella. [http:// www.unb.br/ fau/ pos_graduacao/ cadernos_eletronicos/ unidade/ unidade.htm](http://www.unb.br/fau/pos_graduacao/cadernos_eletronicos/unidade/unidade.htm)

Um processo que segundo Barcellos ocorrera nos Estados Unidos como a repercussão das concepções de Unidade de Vizinhança após o plano de Radburn, “nas expansões urbanas que passaram a ser conhecidas como as cidades *greenbelt*”.

No caso específico de Ribeirão Preto, segundo as considerações apresentadas por José de Oliveira Reis em 1945,

“o Plano Direto cuida de preferência da extensão progressiva da cidade, à medida do seu desenvolvimento. Trata, antes de mais nada, de prevenir o crescimento ordenado, dentro de um programa preestabelecido, em vez de deixá-lo livre, ao sabor dos interesses particulares isolados, de difícil e antieconômica solução posterior. Como se disse, ele conserva a parte atual existente, não lhe alternando quase nada, para dedicar-se às zonas adjacentes de possível expansão da cidade n’um futura não muito remoto” (Reis, 1945).

Esta solução espacial adotada pelo engenheiro José de Oliveira Reis para gerar um crescimento ordenado das áreas de expansão da zona urbana de Ribeirão Preto, é inquestionavelmente um indício da sua interlocução com o debate urbanístico nos Estados Unidos. Porém, uma noção de interlocução que não corrobora com a noção de “*transposição*”, apresentada por Vicente Barcellos no seu estudo sobre as Unidades de Vizinhança no Brasil.

Segundo seu argumento no texto “*Unidades de Vizinhança: Notas sobre sua Origem, Desenvolvimento e Introdução no Brasil*”,

“A transposição de teorias e experiências surgidas em outros contextos, se dá conforme Lamparelli (1994:37) da seguinte maneira: primeiro, pela importação direta de métodos, práticas e profissionais de outros países; segundo, pela transposição difusa que se processa pela absorção de idéias, teorias, métodos e soluções captadas por pessoas e instituições que exercem influência dispersa e incremental e por último, pelo surgimento de situações problemáticas inéditas que exigem soluções a partir do confronto de paradigmas concorrentes.

Pode-se supor que o processo de introdução das idéias de UV no Brasil, pelos menos inicialmente, se encaixa na segunda maneira de transposição sugerida por Lamparelli (op. Cit.). Entretanto, no âmbito do presente trabalho não se pretende a confirmação dessa hipótese, já que para tal seria preciso uma pesquisa mais aprofundada. Nesse sentido, o que fazemos aqui são especulações sobre os processos de transposição das idéias de UV para o Brasil.

Diferentemente, a interlocução aqui está associada ao diálogo relacional que no caso de José de Oliveira Reis foi iniciado, sobretudo, a partir daquela viagem que fez como Chefe da Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro em 1939. Não significa, entretanto, que a interlocução não possa ter ocorrido mediante outros processos, como as publicações em revistas e livros.

Destas interlocuções empreendidas entre José de Oliveira Reis e outros profissionais, surgiram resultados que passam por planos como o de Ribeirão Preto, mas, e porque não, por uma realização que antecede sua viagem, reforçando assim, a interlocução pelas idéias expressas em documentos escritos e desenhos de planos. Precisamente o caso do Bairro Peixoto em Copacabana, projetado em 1938, um ano antes da viagem aos Estados Unidos.

de Vizinhança, como de Radburn, mas, uma genealogia conceitual mediante (re)construção dos pressupostos definidos por Clarence Perry.



Imagens atuais (verão de 2006) do Bairro Peixoto em Copacabana. Imagem esquerda com a estrutura arquitetônica definida por um gabarito uniforme e uma relação de continuidade volumétrica entre os edifícios. Imagem direita a área verde central com detalhe da área do lazer ativo infantil. Uma rápida passagem pelo local permite constatar quão intensas são as relações de vizinhança entre os moradores e como a “dimensão interna” da ocupação da área pelo plano urbanístico alcança os preceitos de Unidade de Vizinhança definida por um sistema de circulação periférico intenso e um sistema de circulação local. Fonte: Foto do autor / arquivo do autor.

Tanto o plano do Bairro Peixoto quanto o plano de Ribeirão Preto, ambos trabalhos considerados de autoria pessoal, passando pelo plano urbanístico de Vera Cruz (que foi um trabalho coletivo), estão pautados pelas determinações conceituais do que seria uma Unidade de Vizinhança.

Não operam, nesse sentido, a transposição, a reprodução, a importação de um *modelo* de Unidade de Vizinhança, pois conferem àqueles pressupostos elaborados Clarence Perry uma outra leitura espacial, cujo diálogo está muito mais encaminhado na direção do plano urbanístico de Chandigarh. Poderíamos então perguntar: seria o caso da constatação de uma transposição, de uma importação, de uma reprodução da unidade espacial de Chandigarh para Vera Cruz? Pressuposto pouco consistente.

Chandigarh, Vera Cruz, Ribeirão Preto, Brasília, entre outras realizações são interlocuções relacionais que operaram uma transformação inerente ao processo de circulação dos conceitos, das idéias, das realizações dos que trabalharam com a Unidade de Vizinhança; o próprio plano de Radburn deve representar uma transformação necessariamente resultante do processo interpretativo de seus

autores - Clarence Stein e Henry Wright – sobre os conceitos elaborados para o Regional Plan of New York por Clarence Perry.

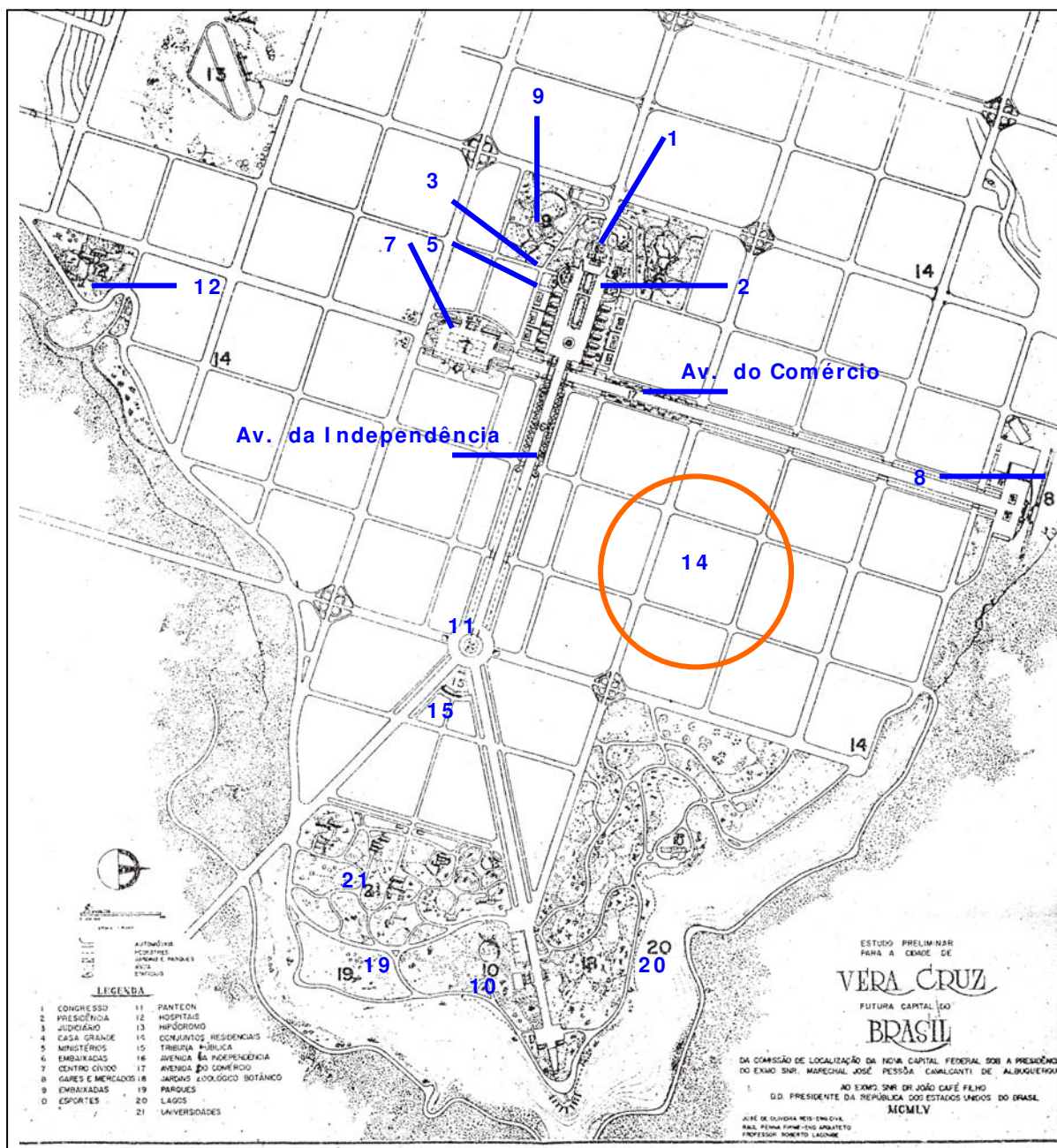
Pelos três mencionados planos do engenheiro José de Oliveira Reis, é possível, portanto, determinar uma genealogia espacial de Unidade de Vizinhança, cuja produção está também associada a uma transformação por ele mesmo empreendida e que não se configura como modelo. O que existem são particularidades espaciais internas e de uso e ocupação das diversas proposições de Unidade de Vizinhança, cuja organização perpassa uma genealogia espacial quadrangular definidora dos planos elaborados. Porém, todas as proposições estão pautadas pela determinação do habitar, o que pressupõe uma conceituação de Unidade de Vizinhança.

Entre as proposições, a definição mais elaborada sobre o habitar, sem, no entanto, ser projetada, ocorreu em Vera Cruz, conforme define o *Memorial do Estudo Preliminar para a Cidade de Vera Cruz, Futura Capital do Brasil*:

“Os espaços residenciais são constituídos de grande quadras de um quilômetro de superfície, aproximadamente, subdivididos em loteamentos especiais, servidos por uma rede de circulação ao abrigo do tráfego intensivo, reservado-se espaços livres para escolas, jardins, recreação e pequenos comércios (unités de voisinage). Cada quadra corresponde a oitocentos lotes (5.000 habitantes)” (in: Nova Metrópole do Brasil: relatório geral de sua localização. Rio de Janeiro: Imprensa do Exército, 1958: 189-190).

No caso do Plano Urbanístico de Vera Cruz, as Unidades de Vizinhança são limitadas em grande parte da sua extensão pelo contorno verde ocupado com área educacional (a Universidade), área esportiva e o próprio Lago, definindo assim uma possível limitação da expansão da área urbana que pudesse ocorrer mediante implantação de outras unidades. Solução distinta do Plano Diretor de Ribeirão Preto, que utiliza a própria unidade de vizinhança e as novas áreas definidas no plano – aquelas que rompem a unidade quadriculada de crescimento da área urbana -, como elementos de contenção da expansão, ou de uma expansão muito bem controlada. Não foram elas limitadas pela organização de um sistema verde que contorna o plano da cidade, como também não estão acondicionadas ao relevo natural, como no plano do Bairro Peixoto.

Particularmente no Esquema do Plano Diretor de Ribeirão Preto, elaborado em 1945, a proposição passou pela intencionalidade daquela contenção, não sendo, todavia, observada sua implementação.



Círculo (14) identifica uma Unidade de Vizinhança definida pelo memorial elaborado pela Subcomissão de Planejamento Urbanístico formado por José de Oliveira Reis, Roberto Lacombe e Raul Penna Firme. Legenda: 20: Lagos; 19: Parques; 21: Universidades; 10: Esportes; 15: Tribuna Pública; 8: Mercado; 9: Embaixadas; 7: Centro Cívico; 12: Hospitais; 5: Ministérios; 11: Panteon; 2: Presidência; 1: Congresso; 3: Judiciário.

Tanto que o próprio José de Oliveira Reis enfatizou, na breve análise do plano por ele elaborado, durante a palestra que proferiu em 1955, a não observância da organização controlada da expansão:

“Pela nova planta na escala de 1:10.000 da cidade que recentemente recebi do Sr. Prefeito José da Costa verifico que houve uma expansão bem grande de novos loteamentos neste espaço de dez anos, além, dos limites urbanos. Urbanisticamente seria de desejar que tal loteamento fosse mais restrito” (Reis, 1955: 101).

Um argumento determinado pelo pressuposto restritivo para novos loteamentos que coadunava com as discussões e implementações da Comissão Especial do Plano Diretor de Ribeirão, especialmente aquelas do Projeto de Lei 19-1955, o PL 19-55, que definia em seu Art. 1º que *“Fica suspensa qualquer aprovação de loteamento até que estejam concluídos os trabalhos do plano diretor da cidade”*; projeto de Lei discutido intensamente antes mesmo do convite que lhe fizeram para a consultoria ao Plano Diretor de Ribeirão Preto.

Na continuação dos seus argumentos durante a palestra em 1955, José de Oliveira Reis não deixou de apresentar a principal justificativa para a continuação do processo de expansão pela implementação dos novos loteamentos, ao afirmar que *“é fácil explicar, pois, os mesmos visaram antes de mais nada o sucesso financeiro em detrimento do lado urbanístico”* (Reis, 1955: 101). De certa forma o reconhecimento de que o PL 19-55 determinaria algo necessário para a implementação do Plano Diretor, mesmo que nada tendo sido realizado desde 1945:

“Contudo, não é para se desesperar porquanto muita coisa ainda pode ser salva e corrigida (...) Procuremos formar uma sadia mentalidade da urgente necessidade de um plano de urbanização para Ribeirão Preto, estendendo para todo o Município e se transformando no Plano Regional da Capital do Oeste abrangendo toda a zona de influência nos municípios vizinhos” (Reis, 1955: 101).

O Projeto de Lei 19-1955 certamente comporia em sua concepção essa mentalidade sadia de um plano de urbanização, cuja elaboração pelos vereadores da Câmara Municipal de Ribeirão Preto, apresentava principalmente duas considerações importantes: a primeira relacionada à necessidade da Câmara Municipal participar dos problemas gerados pelo crescimento físico da cidade, a partir do desmantelamento da zona rural do município para executar novos loteamentos, que, segundo o texto do PL 19-55, *“permanecem anos abandonados e*

sem nenhuma condição urbanismo"; a segunda consideração estaria relacionada diretamente aos trabalhos da Comissão Especial do Plano Diretor da Cidade, pois afirma *"que os problemas urbanísticos se agravam, cada vez mais, porque o município não tem condições para resolvê-los nem na parte já loteada"*. Situação particularmente séria e negativa, pois, nem mesmo na parte já loteada e provavelmente ocupada por moradores os problemas urbanísticos são resolvidos.

Não especifica, porém, quais problemas urbanísticos continuavam sem solução, explicitando, talvez, o que seria resultante de uma possível ineficiência da Comissão do Plano Diretor de Ribeirão Preto, que apresentou justificativa sobre os problemas dos loteamentos em documento elaborado no dia 30 de abril de 1955:

"A COMISSÃO DO PLANO DIRETOR DA CIDADE DE RIBEIRÃO PRETO, reunida em sessão, deliberou, por unanimidade, representar a Egrégia Câmara sobre o seguinte:

A Comissão do Plano Diretor, já tendo iniciado os seus trabalhos, considera difícil, senão impossível, a elaboração do mesmo plano, enquanto persistirem os sucessivos loteamentos de imóveis, por toda a periferia da cidade.

Esses loteamentos – pelo menos os novos – deveriam ser suspensos temporariamente; ninguém pretende a extinção de tais negócios, mas o desenvolvimento do município exige a elaboração urgente de um plano diretor, objetivando fixar rumos para o futuro, corrigindo os defeitos do município, possibilitando um progresso ordenado através de processos modernos e inteligentes (...) Os loteamentos sucessivos, quase todos com finalidade exclusivamente lucrativas, retalhando em pedacinhos, grandes extensões de imóveis, devem ser suspensos, temporariamente, a fim de que, quando voltarem, já encontrem aprovado o plano diretor – que será um prejuízo para os loteadores (quatro ou cinco pessoas) mas em benefício dos cem mil habitantes atuais e dos quinhentos ou seiscentos mil do futuro.

A Comissão do Plano Diretor solicita a suspensão desses novos loteamentos, apenas como medida de racionalização dos trabalhos técnicos; todavia, se fossemos examinar o aspecto legal do problema, tem-se a impressão de que bem duvidosa é a legalidade da aprovação, por parte da prefeitura, de tais loteamentos, quando situados em zonas rurais, tributadas pelo Estado".

A dimensão crítica apresentada pela Comissão do Plano Diretor sobre o caráter lucrativo dos loteamentos e as conseqüências produzidas por loteamentos dispersos, não respondeu àquela observação sobre a incapacidade do município em resolver os problemas urbanísticos dos loteamentos já existentes. Também não consta no texto da Comissão do Plano qualquer menção sobre sua eventual

responsabilidade sobre o que já existia na cidade, transferindo assim a responsabilidade aos loteadores e à inexistência do plano diretor.

Não é, da mesma forma, a única instância oficial do Poder Legislativo Municipal a se pronunciar sobre esses problemas “produzidos” pelos loteamentos com solicitação de aprovação e registro na prefeitura. No mesmo dia 30 de abril de 1955 foi intensa a movimentação na Câmara Municipal de Ribeirão Preto, com todas as comissões e também vereadores independentes discutindo e emitindo conclusões e novas solicitações à Presidência Legislativa.

Somente a Comissão de Justiça e Redação, presidida pelo Vereador Álvaro Cardoso, composta ainda, entre outros, pelo vereador Marques Ferreira – o presidente da Comissão Especial do Plano Diretor -, se pronunciou mediante apresentação de três documentos levados ao plenário. No primeiro, o *Requerimento n. 162*, solicita urgência ao PL 19-55, por considerar que sua tramitação atravancada estava dificultando os trabalhos da Comissão do Plano Diretor.

Em um segundo documento, agora o *Parecer n. 68* que a Câmara solicitou a todas as outras Comissões, a Comissão de Justiça e Redação afirmou não existir inconstitucionalidade no referido projeto de lei, transferindo a responsabilidade da sua aprovação à soberania do plenário. Por fim, pelo *Parecer n. 69*, menciona que a

“CAMARA MUNICIPAL, NA FORMA DA LEI, DECRETA: Art. 1º - Fica suspensa, até dia 31 de dezembro de 1955, a aprovação de novos loteamentos”.²

Por este parecer constata-se que a solicitação rígida do PL 19-55, proibindo novos loteamentos até a conclusão dos trabalhos de elaboração do plano diretor da cidade, sofrera alteração proposta pela própria Comissão do Plano Diretor, ao apresentar, na correria e calor dos debates do dia 30 de abril, um substitutivo ao PL 19-55. Talvez, até por pressão e no contexto das disputas travadas naquele dia 30 de abril, o Substitutivo representou um afrouxamento da rigidez inicial do PL 19-55, declarando, segundo seu Art. 1º que,

“ficam suspensos até dia 31 de dezembro de 1955 a aprovação de novos loteamentos.

§ 1º - A Comissão do Plano Diretor da Cidade de Ribeirão Preto remeterá, dentro de 90 dias, à Câmara Municipal de Ribeirão Preto, um ante-projeto de lei estabelecendo as normas gerais para a aprovação de loteamentos”.

² Documentos Manuscritos que integram o acervo da Biblioteca da Câmara Municipal de Ribeirão Preto.

Este Substitutivo foi, portanto, o mesmo argumento utilizado pela Comissão de Justiça e Redação no texto daquele terceiro documento produzido no dia 30 - o *Parecer n. 69* -, demonstrando estreita atuação entre os seus membros e os da Comissão do Plano Diretor, principalmente pela participação do vereador Marques Ferreira nas duas comissões.

A Comissão de Obras e Serviços Públicos não pretendeu, por outro lado, assumir posição declarada nos debates, afirmando pelo *Parecer n. 8*, também do dia 30 de abril, que “*não tem conhecimento quantos loteamentos já estão aprovados, sua localização e quantos estão em andamento*”. Sugeriu a solicitação e organização da relação dos loteamentos e sua localização em mapas, transferindo ao plenário o dever da decisão; deliberações que certamente proporcionam algumas perguntas.

Estaria aí declarada uma oposição entre os partidos políticos? Talvez. Alguma relação dos vereadores da Comissão de Obras com os loteadores ao elaborar um Parecer que em nada contribuiu com os debates? Talvez, mas uma possibilidade atraente até os dias atuais. Até porque a solicitação dos loteamentos aprovados já tinha sido realizada pela Comissão de Justiça e Redação, pelo *Parecer n. 62* do dia 20 de abril de 1955. Qual o motivo, então, da apresentação de uma parecer tão inócuo como o da Comissão de Obras pedindo documentos já solicitados?

Se pouca coisa foi apresentada por esta Comissão, não significou que novas solicitações tenham sido encaminhadas, como no caso da Emenda ao Projeto de Lei 19-55 do dia 30 de abril, apresentada e assinada individualmente pelo Vereador Antônio Botelho. Em nítido interesse pelas considerações da Comissão de Justiça e Comissão do Plano Diretor, Botelho afirmou que “*onde Couber, excetuam-se os loteamentos cuja aprovação já tenha sido requerida nesta data*”. Pelo *Requerimento n. 161* do Vereador Álvaro Cardoso, solicitando a colocação em pauta do PL 19-55 por já transcorrido o prazo regimental para as Comissões elaborarem seus pareceres, o Projeto de Lei foi votado, aprovado e publicado no dia 03 de maio de 1955.

No texto final aprovado e encaminhado ao Prefeito José Costa, é possível perceber uma articulação entre o texto Substitutivo da Comissão do Plano Diretor, e a Emenda do Vereador Antônio Botelho sobre a aprovação dos loteamentos em tramitação na prefeitura. Segundo documento assinado pela Secretária da Sessão,

Vereadora Evangelina C. de C. Passig, especialmente o § 2º apresenta articulação, já que o § 1º se mantém como no texto da Comissão de Justiça:

“A CAMARA MUNICIPAL DE RIBEIRÃO PRETO, NA FORMA DA LEI, DECRETA:

Art. 1º - Fica suspensa, até dia 31 de dezembro de 1955, a aprovação de novos loteamentos.

§ 2º - A juízo do Prefeito Municipal, os loteamentos que já estão em trânsito no Departamento de Engenharia, poderão ser aprovados. Por solicitação do Prefeitura Municipal, a Comissão Especial do Plano Diretor da Cidade de Ribeirão Preto, poderá emitir parecer”

Oficialmente encaminhado ao Prefeito no dia 03 de maio de 1955 para sua apreciação e demais considerações, referendando ou vetando o PL 19-55, seguiu para análise do Departamento Jurídico da Prefeitura Municipal, na pessoa do seu Diretor, Vereador Alcides de A. Sampaio; o mesmo que representava, na ocasião, a Ordem dos Advogados do Brasil na Comissão do Plano Diretor, assinando conjuntamente com seus colegas de Comissão do Plano Diretor, o texto que solicitava a suspensão dos loteamentos.

Até o dia 12 de maio de 1955, quando Alcides Sampaio apresentou seu Parecer ao Processo N. 3218/1955 (Projeto de Lei 19-55), os trabalhos sobre o Plano Diretor ficaram suspensos, assim como as discussões que voltaram a partir 14 de maio de 1955. O único e importante trabalho da Comissão do Plano Diretor foi solicitar ao Prefeito, e ao Presidente da Câmara, o envio de carta com convite oficial ao engenheiro José de Oliveira Reis para visitar a cidade e novamente colaborar com o Plano Diretor.

No entanto, não só as duas cartas oficiais com o convite para colaborar nas discussões do Plano Diretor e proferir uma palestra chegaram em suas mãos no Rio de Janeiro. Uma outra carta foi enviada no dia 10 de maio de 1955, por uma pessoa identificada como “primo torto” do engenheiro, muito provavelmente do Sr. Luiz Rocha, que também era membro da Comissão Especial do Plano Diretor, representando a Associação Comercial e Industrial de Ribeirão Preto.

Na carta enviada poucos dias depois após o convite oficial encaminhado dia 06 de maio, constava a informação sobre a aprovação na Câmara Municipal do PL 19-55, proibindo aprovação de novos loteamentos até dia 31 de dezembro daquele ano. O único problema, entretanto, foi a conclusão apresentada pelo Departamento

Jurídico Municipal em data posterior aos convites e essa carta, sobre o mesmo Projeto de Lei.

Para surpresa do Sr. Luiz Rocha e todos os demais membros da Comissão do Plano Diretor, o parecer do Diretor do Departamento Jurídico da Prefeitura, Sr. Alcides de A. Sampaio, ofereceu argumentos para o Prefeito José Costa vetar o Projeto de Lei. O argumento apresentado no dia 12 de maio pelo advogado Alcides Sampaio foi claro e decisivo, sem deixar, no entanto, de provocar muitas discussões e agressões entre os vereadores:

“Dada a matéria consubstanciada na presente lei, sou de parecer que a mesma seja vetada, pela seguinte razão:

A competência para Legislar sobre o direito de propriedade, (direito civil) como se infere do artigo 5º, n. XV da Constituição Federal, é privativo da União, não podendo o Município restringi-lo por normas próprias”

Diante da consideração apresentada pelo jurídico municipal, o Prefeito devolveu no dia 14 de maio a solicitação da Câmara Municipal sobre o PL 19-55 com a determinação que ninguém esperava:

“embora reconheça a alta finalidade do autógrafo do projeto de lei nº 19-55, com fundamento nos artigos 32, § 2º e 52, n. III da Lei Orgânica dos Municípios, com meu veto total, sou compelido a devolvê-lo a Vossa Excelência”.

A reação ao veto total foi praticamente imediata, acalorada ainda mais pela incompreensão dos vereadores favoráveis ao PL 19-55, da dúbia interpretação do referido projeto, pelo Sr. Alcides Sampaio, pois, como membro da Comissão do Plano Diretor assinou favoravelmente ao mesmo, e como Diretor do Departamento Jurídico da Prefeitura apresentou, nas formas da lei, a necessidade de vetar o PL. O veto do Prefeito José Costa entraria em discussão plenária no dia 28 de maio de 1955. Até esta data a movimentação foi grande entre as Comissões da Câmara, por considerarem equivocada a análise sobre o PL 19-55 e sobre o memorial elaborado pela Comissão do Plano Diretor.

Pelo *Requerimento N. 189* do dia 24 de maio de 1955, o Vereador Álvaro Cardoso, Presidente da Comissão de Justiça e Redação, solicitou vista por cindo dias, do Projeto de Lei 19-55. No dia seguinte, após reuniões sobre a ocorrência do veto municipal orientado pelo Departamento Jurídico, a mesma Comissão se pronunciou sobre o caso pelo *Parecer n. 87*:

“Cumpra à Comissão de Justiça e Redação dar, neste parecer, sua interpretação sobre a legislação do veto aposto pelo Sr. Prefeito Municipal ao Projeto de Lei nº 19-55 (...) Esta mesma comissão ao dar parecer no projeto de lei que originou ou veto, não viu nenhuma inconstitucionalidade e agora mantém sua interpretação.

Quanto ao parecer dado pelo sr. Consultor Jurídico da Prefeitura Municipal, única peça em que se baseou o Chefe do Executivo para vetar, não nos parece acertado aceitar como válido e é muito fácil demonstrar porque. Basta rápido exame no memorial da Comissão do Plano Diretor, para se verificar que a Câmara procurou atender a necessidade urgente de se suspender os loteamentos para que se faça o plano diretor.

Assinaram esse parecer além de outros técnicos, o próprio Sr. Consultor Jurídico da Prefeitura, que nessa comissão representava a Ordem dos Advogados do Brasil. Aprovada a Lei, como se explica que o mesmo Consultor que aconselhou a Câmara vá ao Executivo dizer que a lei é inconstitucional? Basta um confronto dos dois documentos para se verificar que não assiste ao Executivo o direito de vetar a lei, sustentado por um parecer tão contraditório”.

A dimensão da crítica da Comissão de Justiça e Redação, ao questionar a contradição interpretativa do Sr. Alcides Sampaio, demarcou o início da polêmica enriquecida com acusações, críticas, e a votação definitiva do veto, culminando com o desmantelamento da Comissão do Plano Diretor da Cidade após pedido de demissão apresentado por alguns membros.

Respeitado o prazo regulamentar ao pedido de vista apresentado pelo Presidente da Comissão de Justiça e Redação pelo Requerimento 189, o veto total do prefeito entrou em discussão plenária na Sessão 210º do dia 28 de maio. Na tribuna da Câmara Municipal o Vereador Marques Ferreira fez a primeira crítica e acusação ao processo do veto municipal, anunciando como causa do veto, a ação dos loteadores mediante ameaças ao Prefeito Municipal para ele vetar o projeto.

Para alguns uma acusação grave, para outros uma incompreensão do Vereador Marques Ferreira sobre a justificativa do veto. Entre estes, principalmente os partidários ao veto total do projeto, os Vereadores Arthur Franklin Almeida que afirmou não existir nenhuma ameaça ou intimação ao Prefeito José Costa, e Romero Barbosa, cuja consideração gerou o pedido de renúncia de alguns membros da Comissão do Plano Diretor. Segundo o Relator da Sessão do dia 28 de maio,

“o Sr. Romero afirma reconhecer e respeitar o trabalho dos membros da Comissão do Plano, porém, como vereador não admitirá a interferência daquela Comissão que pretende mesmo cercear a liberdade dos trabalhos do legislativo. Reconhece também a necessidade de elaboração do Plano

Diretor, e mais ainda, a necessária colaboração de um urbanista, pois os elementos da Comissão do Plano Diretor, respeitando a competência de cada um, não são urbanistas. Termina seu pronunciamento na tribuna dizendo não permitir que elementos estranhos ao legislativo, como a Comissão do Plano Diretor, venham interferir no direito de cada vereador”.

Às 17:45 hs, ainda na 210ª Sessão da Câmara, o Vereador Adalberto Teixeira afirma a urgência em discutir e votar o veto total ao PL 19-55, para fins de regulamentação da proibição dos novos loteamentos até que seja concluído o Plano Diretor da Cidade, cuja colaboração já tinha sido solicitada por carta ao urbanista da Prefeitura do Distrito Federal, Dr. José de Oliveira Reis. Encerrado os trabalhos pelo Presidente da Câmara Adalberto Teixeira, o mesmo convoca uma Sessão Extraordinária para o dia 01 de junho de 1955. Após um longo dia de intrigas e novas acusações proferidas pelo Presidente da Comissão do Plano Diretor, Vereador Marques Ferreira, o veto total foi aprovado já na madrugada do dia 02 de junho.

Aberta a 211ª Sessão da Câmara no dia 01 de junho de 1955, com seu caráter Extraordinário definido na Sessão anterior, vários vereadores defenderam novamente o veto total do prefeito, entre eles, Romero Barbosa, Moreno de Alagão. Indignado com as considerações contrárias ao PL 19-55, o Vereador Marques Ferreira ocupou a tribuna para novamente questionar o prefeito - que o havia desmentido mediante uma carta no dia 31 de maio, ao afirmar que a informação prestada pelo Vereador foi afoita e sem procedência -, e proferir acusação de corrupção passiva entre os funcionários do Departamento de Engenharia. Segundo as palavras do Vereador, existe uma “*boca pequena*” caracterizada pela distribuição de lotes aos funcionários do Departamento, nos loteamentos aprovados pela prefeitura. Encerrou seu discurso solicitando a abertura de uma Comissão de Inquérito para investigar os funcionários que ele citará nominalmente.

Após uma pausa iniciada às 20:15 horas, a Sessão é reaberta e feita a troca da Presidência, que às 23:50 passa ao Vereador Marques Ferreira, que continua seus argumentos, dizendo,

“que se aprovado o veto, novas situações serão criadas ao Legislativo e Executivo, com mandado de segurança, além de outras conseqüências que poderá advir-lhe”.

Sem especificar claramente quais situações seriam, o vereador passa novamente o cargo de Presidente da Câmara ao Vereador Adalberto Teixeira, que encerra a Sessão às 00:45 horas com aprovação do veto em votação secreta, com 11 vereadores favoráveis e 6 que pediam sua anulação. restava à Comissão do Plano Diretor aguardar a visita do engenheiro José de Oliveira Reis, que aceitou o convite em resposta enviada ao Prefeito e ao Presidente da Câmara Municipal no dia 30 de maio. José de Oliveira Reis apenas pedia desculpas por não ser possível comparecer nos dias previamente definidos, no mês de julho, pois estaria em atividade docente no curso de Urbanismo.

Os problemas, porém, não terminaram para a Comissão do Plano Diretor, e por consequência, ao próprio Plano Diretor da Cidade. Na 212ª Sessão da Câmara realizada no dia 04 de junho, o Sr. Gavino Virdes apresentou à Presidência da Casa seu pedido de renúncia, alegando que a Câmara não corresponde aos trabalhos da Comissão do Plano Diretor e que as palavras de Romero Barbosa o fizeram deixar o cargo. Estava assim iniciado o processo de desmantelamento da Comissão do Plano Diretor de Ribeirão Preto, como relatado ao engenheiro José de Oliveira Reis por aquele seu “primo torto” em carta enviada no dia 13 de junho.

Segundo Luiz Rocha ao seu primo torto,

“a Comissão Especial do Plano Diretor está no momento sem ação, de vez que a maioria dos membros solicitaram demissão, inclusive eu, pelo fato do Prefeito continuar a aprovação de loteamentos indiscriminadamente na cidade em terrenos rurais, vindo, por conseguinte prejudicar o trabalho de elaboração do Plano”.

Tais descaminhos considerados negativos pelos membros da Comissão do Plano Diretor, assim como o seu desmantelamento, não implicaram no cancelamento da visita do engenheiro. Após acerto da data definitiva, José de Oliveira Reis desembarcou em Ribeirão Preto, como noticiou o Jornal Diário da Manhã, no dia 06 de agosto de 1955 para proferir a palestra por ele denominada “*Urbanismo e sua Influência no Município*”, além de algumas considerações sobre o Plano Diretor de 1945. Evento que demarcou nitidamente uma importante transformação-ampliação das considerações do profissional José de Oliveira Reis sobre a problemática urbanística no município.



Luiz Rocha

RIBEIRÃO PRETO - RUA AMADOR BUENO N.º 646 - conj. 14 - FONE. 1955
SÃO PAULO - RUA JOÃO ADOLFO, 115-2.º andar, 9/33 - FONE. 35 5056

Ribeirão Preto, 13 de junho de 1955.

Prezado José:

Saúde a você e a todos os seus.

Recebi sua obsequiosa carta datada de 30 do mês p. passado, da qual destaquei as missivas dirigidas ao prefeito José Costa e ao presidente da Câmara, Dr. Adalberto Teixeira de Andrade.

A carta dirigida ao prefeito foi transcrita em todos os jornais locais. Houve grande receptividade e agrado geral a sua resposta afirmativa.

Para que você, desde já, possa ir delineando os horários, dou abaixo o que está programado:

- sábado às 12,30 horas - dia 30 - almoço a V. oferecido pelo Rotary Club (em virtude da minha situação de presidente dessa entidade, o convite já fica feito).
- programa que lhe será fornecido após o almoço está a cargo da prefeitura. Sei que a Câmara se reunirá no mesmo sábado e, certamente, V. lá estará;
- na segunda-feira, isto é, dia 1.º de agosto, às 20,30 - o microfone da P.R.A.7 ficará a seu cargo para ocupar a tribuna dos relatores do Centro de Debates Culturais. Haverá perguntas e respostas após a conferência que nunca ultrapassará às 23 horas.
- Segundo informou-me o Marques Ferreira, vereador, as despesas de viagem correrão por conta da Prefeitura.

Junto à presente um recorte do Diário da Manhã, sobre a sua estada. A redação da notícia foi por mim feita, na qual tomei a liberdade de "descer o pau" no departamento especializado que até o momento não deu resposta a V. das perguntas formuladas, e, ao mesmo tempo adverti os nossos enciclopédicos vereadores.

A Comissão Especial do Plano Diretor, está no momento sem ação, de vez que a maioria dos membros solicitaram demissão, inclusive eu, pelo fato do prefeito continuar a aprovação de loteamentos indiscriminados na cidade em terrenos rurais, vindo, por conseguinte, prejudicar o trabalho da elaboração do plano. Alegou o prefeito que a medida era inconstitucional. Enfim, não me cabe aqui entrar no mérito jurídico. Alias, essa comissão do plano diretor, não tem autonomia razão por que, com ou sem ela, tais problemas estão afetos diretamente à Câmara e ao Prefeito.

Na próxima semana estarei em Niterói, afim de prestar os exames de Junho. Nessa ocasião falarei com você pessoalmente.

Sem mais, muito grato pelas gentilezas e atenções recebidas de sua parte, aqui fica um abraço do primo e amigo,

Carta de Luiz Rocha enviada para José de Oliveira Reis. 13 de janeiro de 1955. Fonte: FJOR/ Arquiv o Público e Histórico de Ribeirão Preto.

Se em 1945, quando elaborou o referido *Esquema do Plano Diretor de Ribeirão Preto* - na ocasião ainda era Chefe da Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro - seu trabalho estava fortemente orientado pelas questões viárias, enfatizadas pela criação de um modelo constituído por avenidas radiais e perimetrais de contorno externo e circuito interno, tendo como função a distribuição

do tráfego nas diversas regiões do perímetro urbano de Ribeirão Preto, em 1955, suas considerações sobre os problemas urbanos, especialmente os municipais, demonstram, por exemplo, uma ampliação da escala de reflexão, a escala regional.



Diário da Manhã, 06 de agosto de 1955. O exemplar integra os documentos do Fundo José de Oliveira Reis do Arquivo Público e Histórico de Ribeirão Preto.

Numa crítica ao que ele denominou de *fase primário do urbanismo*, caracterizada exclusivamente pelo desenho das cidades, a palestra de 1955 apontava a necessidade de pensar no âmbito do planejamento, para além dos limites da cidade, incluindo reflexões sobre o campo, sobre a região, sobre o Estado e sobre a Nação. Nessa ampliação da escala de estudo, importante, sobretudo, para o desenvolvimento do planejamento regional no Brasil - já enfatizado desde o I Congresso Brasileiro de Urbanismo -, não se deveria restringir à ampliação da dimensão territorial-espacial de análise.

Significava, opondo-se ao urbanismo por ele denominado de primário, pensar o urbanismo como uma moderna técnica de planejamento, caracterizado pela necessidade de

“planejar todos os atos da atividade humana. Por isso mesmo, o planejamento é, também, uma nova técnica social (...) é isso que o Urbanismo dentro da nova técnica de Planejamento Social. É mais do que dar uma bonito plano de cidade no papel e cuja circulação fica muitas vezes na aspiração. Vê-se, então, que a arte de construir cidade na sua restrita concepção foi hoje ultrapassada para abranger todo o município e, ir além, estendendo-se por toda a região ecológica” (Reis, 1955:98).

Como moderna técnica de planejamento ou nova técnica de planejamento social, definira uma oposição aos planos urbanísticos preocupados exclusivamente com efeitos artísticos, paisagístico ou arquitetônico, organizados em traçados instauradores de perspectivas monumentais. Preceitos que caracterizam, segundo essa sua interpretação, um prejuízo da estrutura topográfica existente, como no caso de Belo Horizonte, ou pela uniformização da organização espacial no crescimento físico, como Ribeirão Preto, toda amarrada numa estruturação rígida e ortodoxa da modulação em xadrez.

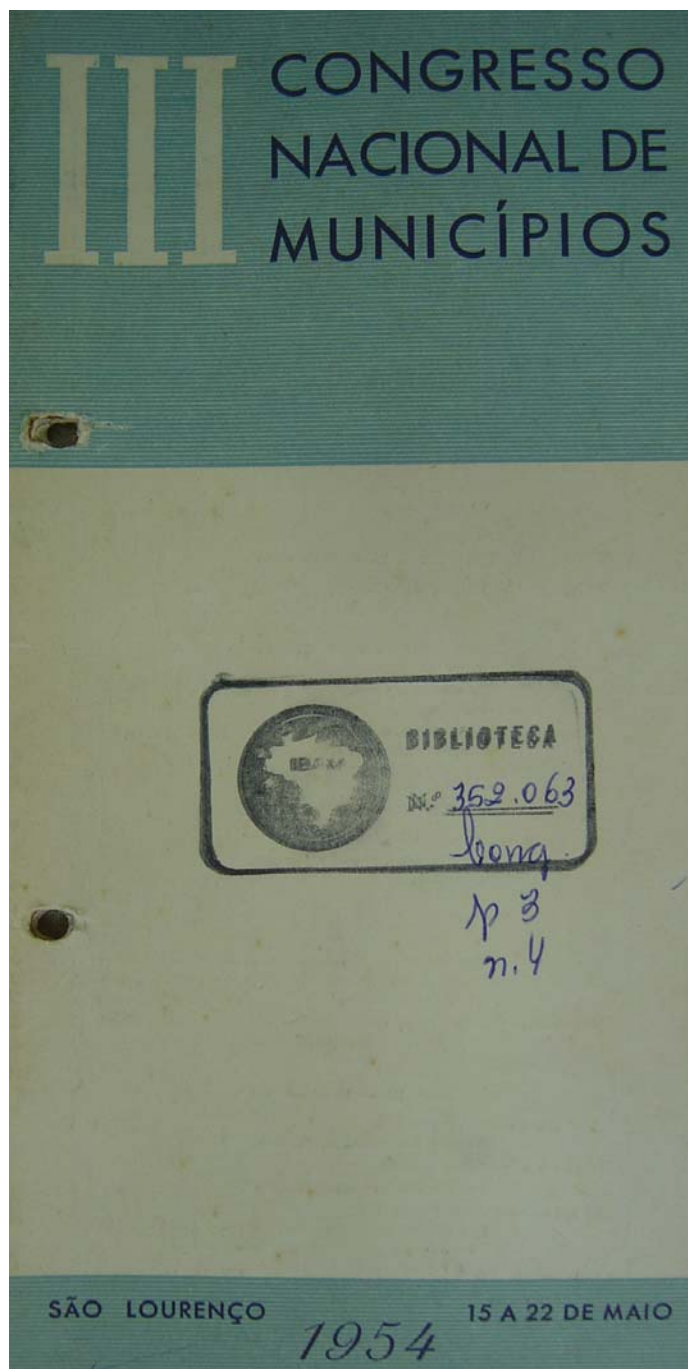
Oportuno ressaltar que a abrangência da análise desenvolvida por José de Oliveira Reis para todo o Município está em confluência com a Carta dos Municípios promulgada pelo III Congresso Nacional dos Municípios Brasileiros – realizado em São Lourenço no ano de 1954 - ao definir em seu princípio primeiro que *“o Município é um grupo natural da Sociedade. Constituído por um conjunto de famílias e organizado como unidade política primária”*.

Como unidade política primária é sobre ele que o planejamento deve instaurar, segundo José de Oliveira Reis, as noções de coordenação, adaptação e implantação de pesquisas e sua realização. Da mesma forma, os já referidos³ cinco tipos de planejamento apresentados nos estudos – físicos, econômicos, sociais, culturais e de área – devem ser coordenados e adaptados para toda essa unidade, em especial o planejamento de área, nos seus seguintes tipos:

“(...) Local, urbano, regional e nacional, situando-se cada tipo nas suas respectivas limitações, isto é, o local abrangendo pequena área da cidade, tal como os loteamentos particulares ou públicos, o urbano no que se

³ No artigo “Problemas Técnicos” que foi apresentado como contribuição da Associação Brasileira de Planejamento ao I Congresso Nacional dos Municípios Brasileiros.

refere à área urbana da cidade, o regional extendendo-se por todas as zonas limítrofes de mesma condições físicas, geográficas, sociais, agrícolas e, finalmente, o nacional abrangendo a nação como um todo" (Reis, 1955: 98).



Frontispício dos Anais do III Congresso Nacional de Municípios Brasileiros. Rio de Janeiro, novembro de 1958. Acervo da Biblioteca do Instituto Brasileiro de Administração Municipal.

Tais considerações apontam para dois fatores considerados por José de Oliveira Reis como importantes. Um primeiro aborda a necessária independência das questões político-partidárias em relação às urbanísticas, especificamente aquelas

relacionadas aos planos diretores, foi enunciado no artigo “Problemas Técnicos”, escrito para o I Congresso Nacional de Municípios Brasileiros. José de Oliveira Reis reforçou tal enunciado no artigo de *Urbanismo e sua Influência no Município*, apontando o imperativo necessário nas administrações Municipais de compreensão dessa independência; condição que promoveria a boa influência do urbanismo no município.

Um segundo fator aponta para problemáticas específicas do planejamento regional, passando pela necessária união entre as municipalidades. União e interação tratada também pelo conjunto dos princípios da Carta dos Municípios, ao determinar em seu artigo V, que a

“a cooperação interadministrativa deve ser estimulada. Como fórmula mais adequada à solução dos problemas de interesse comum dos diferentes níveis de governo, que constituem as organizações políticas de natureza federativa”.

Um conjunto de princípios que também salientou a necessidade dessa cooperação intermunicipal associada à de elaboração dos planos diretores e criação de conselhos municipais de urbanismo – respectivamente as recomendações XLIV e XLVII. Nesse sentido, ainda segundo José de Oliveira Reis,

“já vimos que a extrapolação do urbanismo de sua concepção primária para outra mais ampla estendendo-se pela região, do City Planning para o Regional Planning e deste para o National Planning, é uma conquista superada. Os problemas que afetam as cidades estendem-se aos Municípios” (Reis, 1955: 99).

No entanto, praticamente nada foi realizado na área urbana, nenhuma proposição para pensar o Município de Ribeirão Preto e, por fim, a região não foi minimamente discutida entre os membros da Comissão Especial do Plano Diretor, ou entre qualquer outra instância pública ou privada interessada nas questões urbanísticas. A única realização direcionada à compreensão da região ocorreu duas décadas após a visita de José de Oliveira Reis, no Plano Regional de Ribeirão Preto realizado pela Secretaria de Economia e Planejamento do Estado de São Paulo, sob a Coordenação de Ação Regional de Maria Adélia A. de Souza. Um plano inserido na Política de Desenvolvimento Urbano e Regional (PDUR), aprovado no dia 23 de janeiro de 1946 pelo Conselho do Governo,

“cujos objetivos básicos são o controle do crescimento e a recuperação de qualidade de vida da Região Metropolitana e a atenuação dos desequilíbrios regionais no território paulista”.



Frontispício do Plano Regional de Ribeirão Preto - Secretaria de Economia e Planejamento do Estado de São Paulo - Coordenação de Ação Regional, 1978. Fonte: acervo particular do autor.

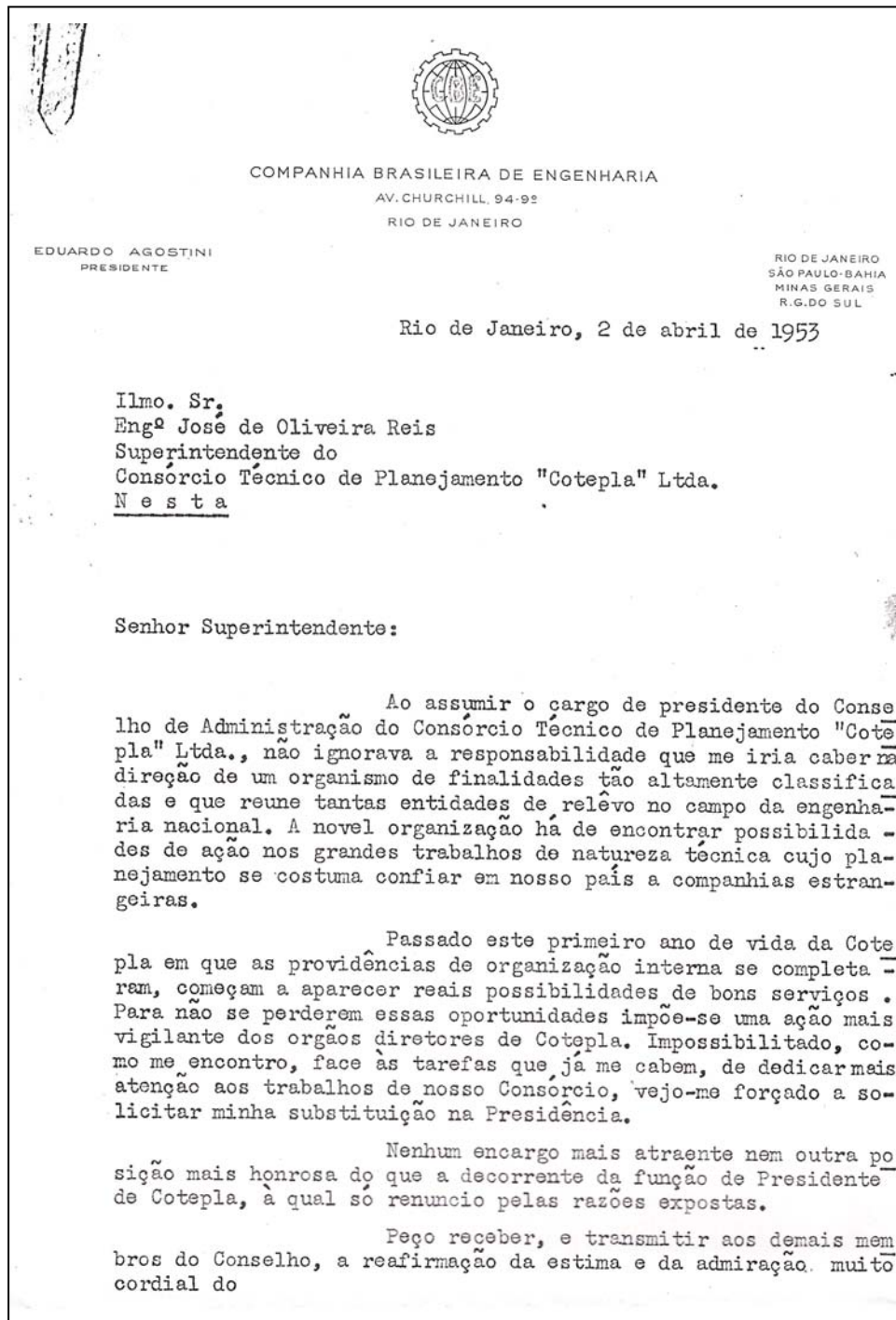
A experiência do engenheiro José de Oliveira Reis nos assuntos urbanísticos, explicitados na palestra *Urbanismo e sua Influência no Município* e na consultoria ao Plano Diretor, não foi suficiente para reverter o processo de destituição da Comissão do Plano Diretor em Ribeirão Preto, muito menos ainda de inércia nos debates urbanísticos na cidade. Um profissional que somente naqueles anos iniciais da década de 1950 participara de importantes experiências urbanísticas, como o Plano Urbanístico da Base Naval de Aratú e o Plano Urbanístico de Vera Cruz – Futura Capital do Brasil, sem mencionar ainda a atuação no Departamento de Urbanismo do Distrito Federal entre 1945 e 1948.

A importância das ponderações sobre o urbanismo e o município por ele apresentadas na palestra, particularmente aquela que perpassou pela necessidade

de compreensão da região, não serviu para iniciar um movimento municipal pela implementação de políticas urbanas, e que até os dias atuais inexistem no Município de Ribeirão Preto. Exemplos da inexistência não faltam: enchentes na região central da cidade, proliferação de sub-moradias, projetos urbanos inacabados e abandonados como o *Vale dos Rios*, entre outros. O argumento final delineado por José de Oliveira Reis na palestra de 1955 não alterou o descaso municipal com os problemas urbanos:

Procuremos formar uma sadia mentalidade da urgente necessidade de um plano de urbanização para Ribeirão Preto, estendendo para todo o Município e se transformando no Plano Regional da Capital do Oeste abrangendo toda a zona de influência nos municípios vizinhos” (Reis, 1955: 101).

3.2 - O Urbanista em outros deslocamentos institucionais: entre o Consórcio Técnico de Planejamento, a Subcomissão de Planejamento Urbanístico de Vera Cruz e Faculdade Nacional de Arquitetura.



Na carta que engenheiro Eduardo Agostini enviou para José de Oliveira Reis, renunciando ao cargo de Presidente do Consórcio Técnico de Planejamento

(COTEPLA – LTDA), apresentou uma informação que permite constatar o ano de criação do referido Consórcio: 1952. Desta criação José de Oliveira Reis não só participou, como ocupou o cargo de Diretor-Superintendência Geral e representante de uma das empresas consorciadas, a *Urba Sociedade de Urbanismo e Arquitetura Ltda.*

A constatação da criação no ano de 1952 surge em duas das cópias (uma delas do dia 07 e outro do dia 08, ambas de maio de 1952) do conjunto dos documentos sobre a COTEPLA que integram o acervo do engenheiro José de Oliveira Reis: “*Contrato de Constituição de uma Sociedade por Quotas de Responsabilidade*”, “*Regimento Interno do Consórcio Técnico de Planejamento*” e “*Contrato Relativos à Construção da Base Naval de Aratú*”.

O primeiro documento organizou a área de atuação das empresas consorciadas, o segundo definiu as esferas administrativas e obrigações destas empresas, e o terceiro apresentou o primeiro contrato de construção da Base, ainda sob a responsabilidade única da *Sociedade Brasileira de Engenharia*; entidade cujo representante no consórcio foi o engenheiro Eduardo Agostini, o mesmo que renunciou em 1953.

Segundo o documento que aborda a organização do consórcio - datado e rubricado por José de Oliveira Reis -, a criação do COTEPLA se deu nos seguintes termos:

“Contrato de Constituição de uma Sociedade por quotas de responsabilidade limitada, denominada “CONSÓRCIO TÉCNICO DE PLANEJAMENTO – COTEPLA LTDA”, que entre si fazem firmas e indivíduos seguintes:

- 1- Santiago de Mello, engenheiro – representado por Santiago de Mello;*
- 2- “URBA LTDA” – representada por José de Oliveira Reis;*
- 3- “GEOTÉCNICA LTDA” – representada por Odair Grillo;*
- 4- “ESCRITÓRIO DE ENGENHARIA ANTONIO ALVES DE NORONHA” – representado por Antonio Alves de Noronha;*
- 5- “ESCRITÓRIO SATURNINO DE BRITO” – representado por Francisco Saturnino de Brito Filho;*
- 6- “COMPANHIA BRASILEIRA DE ENGENHARIA – CBE” – representada por Eduardo Agostini;*
- 7- S/A. PHILLIPS DO BRASIL – representada por Rodolfo Beicht”.⁴*

⁴ Este e todos os outros documentos sobre a Base Naval de Aratú, o COTEPLA, a URBA Ltda. integram o acervo de José de Oliveira Reis no Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro. As referências constam no próprio texto, não sendo repetidas em nota de rodapé.

Sediada na Avenida Churchill nº 94 - 9º andar, Rio de Janeiro, o COTEPLA tinha por finalidade realizar estudos e planejamentos de obras e serviços de engenharia e arquitetura, especificamente os que foram determinados na Cláusula Segunda do contrato de *Constituição de uma Sociedade por Quotas de Responsabilidade*:

- 1- *Serviços de Topografia – Estrada de Ferro e de Rodagem.*
- 2- *Investigações Geotécnicas.*
- 3- *Fundações – Obras de Terra – Tratamentos Geotécnicos*
- 4- *Urbanismo*
- 5- *Arquitetura*
- 6- *Obras de Saneamento, de Irrigação e de Drenagem.*
- 7- *Obras Hidráulicas*
- 8- *Obras de Concreto e de Concreto Armado*
- 9- *Obras Marítimas e Portuárias*
- 10- *Organização Técnica de Serviços*
- 11- *Instalações Industriais e de Oficinas*
- 12- *Produção e distribuição de Eletricidade*
- 13- *Aplicação de Eletricidade*
- 14- *Obras para Fins Militares*
- 15- *Organização Administrativa das cidades*
- 16- *Organização Industrial*
- 17- *Planos Econômicos*

Pela cláusula terceira do contrato, o que complementa a organização e área de atuação, o COTEPLA tinha também como objetivo orientar e fiscalizar a execução das obras planejadas pelas empresas consorciadas. Responderia ainda pela elaboração dos custos dos serviços e pelo controle da condução dos mesmos, ambos pautados “*em bases econômicas*”.

No conjunto, uma estrutura organizacional e funcional certamente direcionada para atuar no campo do desenvolvimento urbano, nas mais diversas áreas entre o planejamento e a infra-estruturação do território. Porém, uma estrutura organizacional privada que não atuou isoladamente no Brasil, principalmente a partir do final da década de 1950, quando da constituição de empresas de engenharia que “*que passam a ser contratadas pelas prefeituras para elaboração de planos diretores*” (Feldman, 2005: 10).

Nos estudos que Sarah Feldman desenvolve sobre o “arranjo SERFHAU”, ao analisar a o processo de regulação do Serviço Federal de Habitação e Urbanismo, define a criação e inserção destas empresas de engenharia no campo do

desenvolvimento urbano como o terceiro movimento intrínseco à urbanização e ao crescimento industrial que conforma o Brasil entre 1930 e 1970. Nesse contexto brasileiro, o primeiro movimento estaria associado ao reconhecimento de que as cidades são objetos de atuação de urbanistas, e o segundo, aquele em *que “coloca o urbanismo e o planejamento como um processo que envolve a abordagem abrangente a todos os problemas urbanos”*.

Ainda segundo Feldman,

“a possibilidade de contratação de planos colocada na regulamentação do SERFHAU é parte do processo de introdução das empresas de engenharia no setor que se convencionou chamar de ‘desenvolvimento urbano’, que envolve desde a elaboração de planos diretores até a construção de rodovias, alavancado com a criação do BNH – Banco Nacional de Habitação, ao qual o SERFHAU é subordinado” (Feldman, 2005: 10).

A regulação mencionada por Sarah Feldman é o *Artigo 27*, que define a possibilidade de uso, por parte de órgãos regionais, interestaduais, municipais, do *Fundo de Financiamento de Planos de Desenvolvimento Local Integrado* para contratação dos planos de desenvolvimento local.⁵ Eram, nesse sentido, empresas atuantes nos trabalhos de execução de obras públicas e que ampliaram sua atuação para o campo do planejamento urbano após a regulamentação do SERFHAU.

No caso particular do COTEPLA, que certamente também atuou na execução de obras públicas, a especificidade recai na incorporação dos trabalhos da área do urbanismo entre suas atividades, desde a sua criação em 1952; antes, portanto, da criação da maioria das outras empresas privadas, e da regulação do *Artigo 27*, que permitia a contratação para elaboração dos planos de desenvolvimento local integrado.

E não só a área de atuação urbanística do COTEPLA determinou uma certa “antecipação” em relação às empresas que se formaram somente no final da década de 1950. Quando colocadas em paralelo com as atividades de uma importante empresa de engenharia, a *Hidroservice*, criada em 1958, demarcam em algumas áreas uma certa uniformidade e continuidade de atuação nos diversos ramos da infra-estruturação do território. Conforme anúncio da Hidroservice Engenharia de

⁵ Sarah Feldman menciona as seguintes empresas: Hidroservice, criada em 1958; o CNEC – Consórcio Nacional de Engenheiros Consultores S.A – e SERETE, ambas criadas em 1959; PROMON, criada em 1960.

Projetos Ltda (Feldman, 2005a: 231), os “Campos de Atividades” da empresa são os seguintes:

Barragens, Usinas Elétricas, Linhas de Transmissão, Redes de Distribuição, Desenvolvimento Regional, Economia, Agricultura, Eletrificação, Controle de Enchentes, Transportes, Estradas, Pontes, Túneis, Aeroportos, Portos, Obras Marítimas, Cidades, Indústrias e Obras Subterrâneas, Hidrologia, Geologia, Geotécnica, Fundações, Sistemas de Abastecimento.

Ressalta-se, contudo, que as noções de uniformidade e continuidade das áreas de atuação entre o COTEPLA e a HIDROSERVICE, devem ser analisadas no contexto nacional apresentado por Sarah Feldman, ou seja, *“intrínseco à urbanização e ao crescimento industrial acelerados pelos quais passa o país entre 1930 e 1970”*. Não são variáveis isoladas e internas das empresas ou consórcios, mas variáveis definidas no âmbito sócio-econômico-urbano do Brasil.

As áreas de atuação das empresas são, nesse sentido, conformadas no processo de industrialização, metropolização, periferização habitacional, infra-estruturação de circulação viário-aérea-energética-fluvial-marítima do território nacional. Todas elas estavam respondendo tecnicamente como prestadores de serviços em engenharia e planejamento urbano, às demandas geradas pela intensa urbanização brasileira a partir das décadas de 1940-1950; e no caso da área do planejamento urbano, uma atuação concentrada principalmente após a regulação do SERFHAU.

Conforme Sarah Feldman,

“Ao longo dos anos 1960, devido à grande expansão de investimentos do Estado em infra-estrutura, a engenharia consultiva se afirma como setor empresarial. O nível de especialização exigido no planejamento e execução de obras de engenharia, iniciado com o Plano de Metas do período 1956-1961, favorece o surgimento de escritórios que integram diferentes competências e especialidades [...] Apenas 20% se constituíram antes da criação do BNH e do SERFHAU” (Feldman, 2005b, p.11).

Em relação à identificação das empresas como sendo de “engenharia consultiva”, o mesmo não ocorreu com o COTEPLA. Também não surge a mesma denominação “consultiva” em nenhuma das empresas consorciadas. Esse fato não descaracterizou a sua atuação como sendo de uma empresa de “engenharia

consultiva”, já que estas “*se caracterizam pela atuação à escala nacional e em atividades diversificadas*” (Feldman, 2005a: 229).

A atuação do Consórcio Técnico de Planejamento – COTEPLA – ocorreu na mesma escala nacional e em atividades também diversificadas, no caso, constatado no único trabalho que integra os documentos do engenheiro José de Oliveira Reis: a Base Naval de Aratú e a Cidade Naval anexa à Base. Uma atuação que pelo formato do regulamento de criação do Consórcio, pode sugerir uma interpretação que considere válido o desmembramento em duas atividades: uma de *estudos e planejamento* e outra de *execução das obras*, conforme duas Cláusulas mencionadas anteriormente: a SEGUNDA e a TERCEIRA. Isso, porque, não consta no documento de criação do Consórcio, a obrigatoriedade da atuação tanto na esfera dos estudos e planejamento quanto na execução das obras para o mesmo trabalho.

Entretanto, seria questionável na conformação do Consórcio pela categoria jurídica de um Consórcio de Empresas, a realização de apenas um tipo de atividade, ou seja, de estudo-planejamento ou execução de obras. Tal opção acarretaria em certo desequilíbrio entre as empresas consorciadas, na atuação e na incorporação dos rendimentos advindos dos trabalhos contratados pelo Presidente do Conselho de Administração e pelo Diretor-Superintendente.

Como o capital social do COTEPLA foi organizado em sete cotas iguais de Cr\$ 20.000,00 (vinte mil cruzeiros) entre cada empresa, totalizando um capital social de Cr\$ 140.000,00 (cento e quarenta mil cruzeiros), é possível considerar que os trabalhos deveriam perpassar igualitariamente e conjuntamente a atuação-foco de cada uma das empresas; a especificidade na realização das atividades contratadas com o COTEPLA foi definida na deliberação de uma outra cláusula, ao determinar a responsabilidade particular de cada empresa pela sua área de atuação (a numeração das áreas são aquelas identificadas na Cláusula Segunda): conforme a Cláusula Quinta do *Contrato de Constituição de uma Sociedade por Quotas de Responsabilidade*,

“Os sócios da COTEPLA terão, respectivamente, a incumbência de elaboração dos projetos e fiscalização da sua execução, especificados nos itens da Cláusula Quarta, cabendo a cada um dos sócios, particularmente, a responsabilidade daqueles registros e fiscalização para se enquadrarem

na especialidade do setor ou setores a seu cargo, distribuídos da seguinte maneira:

- 1- SANTIAGO DE MELLO, ENGENHEIRO – se encarregará do setor 1;*
- 2- URBA LTDA. – se encarregará dos setores 4,5,11, 14 e 15;*
- 3- GEOTÉCNICA LTDA. – se encarregará dos setores 2 e 3;*
- 4- ESCITÓRIO DE ENGENHARIA ANTONIO ALVES DE NORONHA. – se encarregará dos setores 7 e 8;*
- 5- ESCRITÓRIO SATURNINO DE BRITO. – se encarregará dos setores 6 e 7;*
- 6- COMPANHIA BRASILEIRA DE ENGENHARIA – CBE. – se encarregará dos setores 10,16 e 17;*
- 7- S/A PHILLIPS DO BRASIL. – se encarregará dos setores 12 e 13.*

Porém, um outro “desequilíbrio” é explicitado na concentração dos setores de atividades em duas das empresas consorciadas: A URBA Ltda. e a Companhia Brasileira de Engenharia (CBE), empresas representadas, respectivamente, pelo Diretor-Superintendente e pelo Presidente do Conselho Administrativo do COTEPLA, ou seja, José de Oliveira Reis e Eduardo Agostini.

Dos dezessete setores de atividades do Consórcio Técnico de Planejamento, a URBA e a CEB definiram-se como responsáveis por oito setores, o que certamente reforça um certo desajuste na relação entre capital social e responsabilidades executivas. No caso, um desajuste que pende para dois lados distintos: por um lado, a divisão igualitária deste capital social e organização centralizada dos setores de atividades, acarretando maiores responsabilidades técnicas às duas empresas (URBA e CBE), independentemente da mesma alocação financeira no Consórcio; por outro, o mesmo aumento das responsabilidades técnicas associadas à centralização administrativa-política do Consórcio pela URBA e pela CBE; naturalmente uma centralização alternada entre José de Oliveira Reis e Eduardo Agostini. Essa situação permite questionar se esta centralização administrativa acarretava também uma certa centralização dos contratos com órgãos públicos ou privados, direcionados para os setores de atividades de ambas as empresas.

Respostas para esta pergunta e para aqueles desajustes-desequilíbrios entre as empresas consorciadas podem ser formuladas mediante análise do conjunto de documentos denominados de *Regimento Interno do Consórcio Técnico de Planejamento*. São na verdade um único conjunto de documentos que permitem a verificação do processo de construção do regimento interno, pois, perfazem as

anotações e alterações que ocorreram no mesmo documento ao longo de três reuniões entre os membros do Conselho Administrativo. Possivelmente um conjunto de informações que foram produzidas após a constituição do Consórcio Técnico de Planejamento, segundo aquele documento denominado de *“Contrato de Constituição de uma Sociedade por Quotas de Responsabilidade Limitada”*.

Das três versões produzidas do *Regimento Interno* nas reuniões entre os representantes das empresas consorciadas, as duas primeiras apresentam a única informação que consubstancia a área de atuação do COTEPLA, e que representa aquela “antecipação” das atividades que as empresas de engenharia consultiva estruturaram no final da década de 1950. Tanto a versão do dia 07/05/1952 quando dia 08/05/1952 enunciaram a mesma informação em seu Artigo 1º: *“A sociedade tem por fim a realização de trabalhos de planejamento e Condução Técnica de Serviços de Engenharia”*.

A terceira e, provável última versão do *Regimento Interno*, suprimiu o texto apresentado no Artigo 1º das versões anteriores, reforçando, porém, as instâncias principais de interesse para elaboração de contratos e prestação de serviços pelo Consórcio: pelo Artigo 6º,

“COTEPLA, de acordo com as propostas de cada setor, aprovadas pelo CA, fará o Contrato com a entidade governamental ou civil para a elaboração de projetos ou orientação e fiscalização da execução das obras respectivas.”

O foco da terceira versão do Regimento Interno do Consórcio Técnico de Planejamento – não consta o dia da reunião, mas o ano é 1952 - está direcionado para as relações de responsabilidades das empresas pelos contratos realizados pelo COTEPLA. Responsabilidades técnicas de elaboração dos projetos e execução das obras, responsabilidades financeiras e responsabilidades jurídicas das empresas e de seus representantes legais, conforme um conjunto de Artigos do texto final.

Pelo Artigo 3º,

“As vantagens e os ônus de cada contrato de serviços a cargo do COTEPLA caberão exclusivamente ao sócio responsável pelo setor ou setores em que se enquadrem as atividades e obrigações técnicas do Contrato”;

Pelo Artigo 4º,

“Cabe a cada sócio elaborar as propostas para execução de serviços relativos ao setor ou aos setores que lhe correspondam, nos termos das Cláusulas do Contrato Social”;

Pelo Artigo 5º,

“Cabe a cada sócio providenciar as atividades e responsabilizar-se pela boa execução técnica das tarefas de cada contrato, que se enquadre no setor ou setores que lhe correspondam, autorizadas desde já a administração da Sociedade a cobrar de cada Contrato de serviços uma percentagem para fazer face às despesas de manutenção do COTEPLA”;

Pelo Artigo 7º,

“Cada setor funcionará independentemente, correndo todas as despesas por conta dos respectivos contratos, não cabendo aos demais sócios na participação ou responsabilidade pelos lucros ou prejuízos que possam ter”.

No conjunto, conformam uma única orientação geral: a individualização dos contratos, das responsabilidades, dos custos e dos lucros. Sobre aquele mencionado desequilíbrio entre as empresas consorciadas na atuação e na incorporação dos rendimentos advindos dos trabalhos contratados, os Artigos 3º e 7º são explícitos ao demarcarem tanto a independência de atuação de cada setor do COTEPLA, como a exclusiva responsabilidade e direito, respectivamente, por despesas que eventuais serviços acarretariam e por lucros advindos da atividade contratada.

Nesse sentido, como os rendimentos são particularizados entre as empresas, aquele suposto desequilíbrio da atuação consorciada restrita ao estudo e planejamento ou execução das obras não somente, não ocorre, como a atividade não precisa ser conjunta entre as empresas, pois, assim definido no Artigo 6º: *“COTEPLA fará o Contrato [...] para a elaboração de projetos ou orientação e fiscalização da execução das obras respectivas”*; obviamente que as duas atividades poderiam também ocorrer conjuntamente. Definição reforçada pelos Artigos 4º e 5º, por determinarem a responsabilidade individual das empresas consorciadas na elaboração das propostas para execução dos serviços, e pela *“boa execução técnica de cada contrato”*. Esta lógica organizacional pode, portanto, gerar a resposta para a pergunta relacionada à centralização administrativa nas duas empresas com maior atuação nos setores do COETPLA (URBA e CBE). Com essa ênfase na atuação individualizada delibera no *Contrato de Constituição* e no *Regimento Interno do*

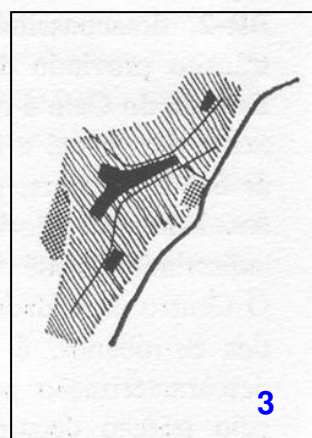
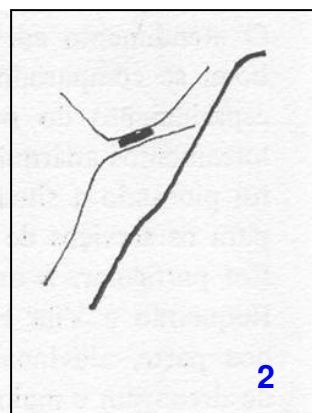
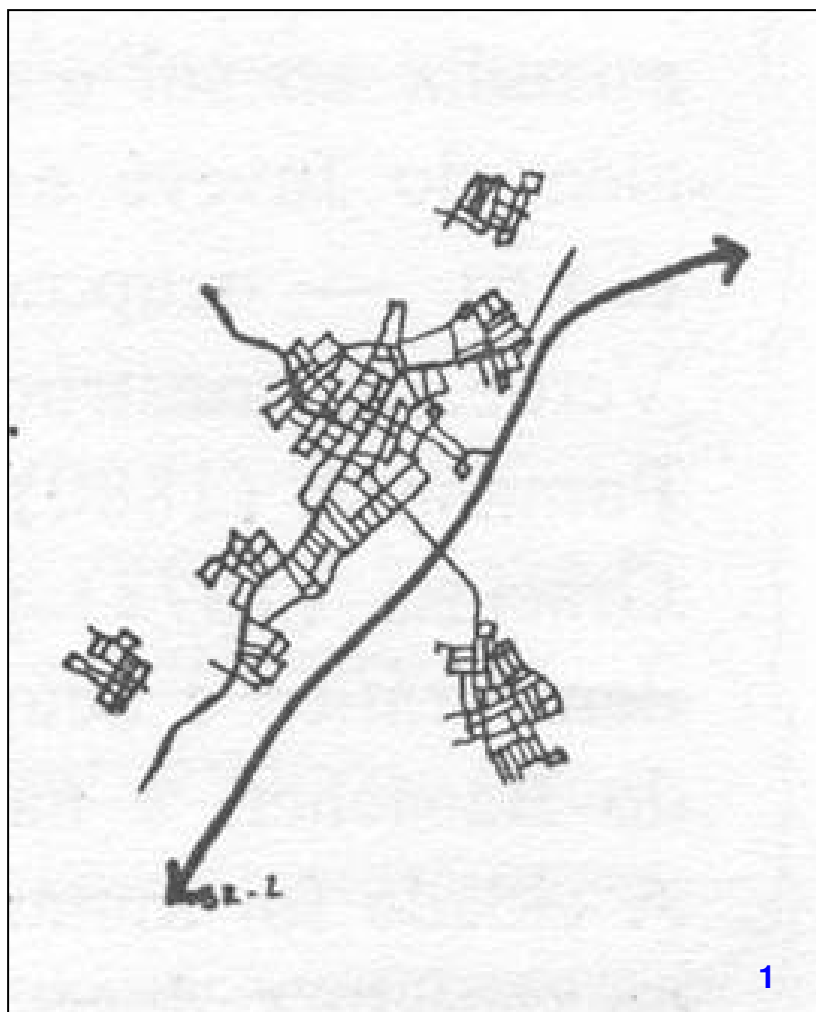
Consórcio, a possibilidade de implementação de contratos com qualquer “*entidade governamental ou civil*” - Artigo 6º - ficaria favorecida pela ampliada incorporação de setores de atividades por ambas, especificamente no caso da URBA Ltda, responsável por cinco setores.

E não somente pela ampla área de atuação, mas, pelo seu próprio representante, o engenheiro José de Oliveira Reis, em função dos cargos que ocupava no setor de urbanismo do Distrito Federal, das atividades profissionais no Clube de Engenharia, da docência na Faculdade Nacional de Arquitetura, gerando-lhe importante trânsito em círculos sócio-profissionais diversificados e amplos. Situação que o colocava em uma condição privilegiada para empreender diálogo sobre o desenvolvimento urbano com as mais diversas instâncias decisórias, públicas e privadas, respectivamente política e econômica; respaldado é claro, por todo um conhecimento construído ao longo de sua trajetória profissional no setor público de urbanismo.

No entanto, sua importância não deve ser interpretada apenas em relação à empresa criada para atuar na área do planejamento urbanístico do COTEPLA. Deve necessariamente ser considerado como elemento central na hipótese da “antecipação” da atuação na área do urbanismo e planejamento urbano, pelo Consórcio Técnico de Planejamento no início dos anos de 1950. Uma antecipação em relação ao processo de criação das empresas de engenharia consultiva no final dos anos 1950, que também atuavam no campo do urbanismo, como foi o caso, por exemplo, da SERETE (1959), que associada ao arquiteto Jorge Wilhein, desenvolveu o Plano Preliminar de Urbanismo de Curitiba (PPUC) de 1965.⁶

Por outro lado, se o COTEPLA pode ser entendido como “geratriz” de um processo de atuação diversificado das empresas de engenharia, prestando serviços que vão da infra-estrutura a aos planos urbanísticos, sua organização fragmentada em núcleos, com autonomia independente de atuação, não corporificava, ainda, a organização das empresas de engenharia consultiva do final da década de 1950.

⁶ Segundo Feldman, “nos anos de 1960, escritórios de arquitetura se cadastraram como empresas consultoras junto ao Finep, e chegam a se constituir como empresas de planejamento, como, por exemplo, o escritório Jorge Wilhein (Finep, 1946)” (Feldman, 2005a: 230).



Estudos para implantação dos Sistemas Estruturais de Circulação (Eixos Estruturais) do Plano de Urbanismo de Curitiba, desenvolvido pelo escritório do arquiteto Jorge Wilhelm. **Imagem-1:** processo de expansão de Curitiba anterior ao PPUC com a delimitação da Rodovia BR entre a área urbana central e os novos loteamentos. **Imagem-2:** Definição dos dois Eixos Estruturais tangencialmente organizados em relação à Rodovia BR para orientar outro processo de expansão da área urbana. **Imagem-3:** Estudo do processo de expansão de Curitiba que seria delineado com a organização espacial do PPUC.

O COTEPLA, mesmo que organizado por um consorciado de empresas, não conformava uma unidade de atuação que se diversificaria pelos setores técnicos de especialização, dentro da mesma empresa. No COTEPLA, são empresas distintas e especializadas em determinados campos profissionais, da engenharia ao urbanismo, que juridicamente conformaram uma unidade prestadora de serviços.

Diferentemente, portanto, das empresas de engenharia consultiva que se estruturam entre o final da década de 1950 e regulação do SERFHAU em 1966 – o Decreto 59 917 de 30.12.1966 -, e cuja diversificação estava centrada nos setores

de atuação dentro da mesma empresa, como o já mencionado exemplo da HIDROSERVICE – Engenharia de Projetos Ltda. Condição possível de constatação em anúncio publicado no Jornal Folha de São Paulo em 1967,

“A HIDROSERVICE possui em seu quadro permanente uma equipe de engenheiros civis, eletricitas, mecânicos, arquitetos, agrônomos, hidráulicos, geólogos, hidrólogos, economistas, projetistas, desenhistas, hidrometristas, laboratoristas, topógrafos e outros técnicos, num total de 320 pessoas que representa a maior soma d experiências em projetos específicos ou globais de desenvolvimento até hoje reunida por uma empresa genuinamente brasileira”.

Engenharia Consultiva Global em Projetos de Desenvolvimento
















Investigações • Estudos Preliminares de Avaliação • Planejamento e Planos Diretores • Ante-Projetos, Projetos Básicos e Projetos Executivos • Supervisão da Construção e Montagem • Assistência Técnica na Operação e Manutenção de Projetos • Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Financeira • Assessoria em Problemas Especiais.

A HIDROSERVICE possui em seu quadro permanente uma equipe de engenheiros civis, eletricitas, mecânicos, arquitetos, agrônomos, hidráulicos, geólogos, hidrólogos, economistas, projetistas, desenhistas, hidrometristas, laboratoristas, topógrafos e outros técnicos, num total de 320 pessoas que representa a maior soma de experiência em projetos específicos ou globais de desenvolvimento até hoje reunida por uma empresa genuinamente brasileira.

Campos de Atividades:
 Barragens • Usinas Elétricas • Linhas de Transmissão • Redes de Distribuição • Desenvolvimento Regional • Economia • Agricultura • Irrigação • Eletrificação Rural • Controle de Enchentes • Transportes • Estradas • Pontes • Túneis • Aeroportos • Portos e Obras Marítimas • Cidades • Indústrias • Obras Subterrâneas • Recursos Naturais • Hidrologia • Geologia • Geotécnica • Fundações • Sistemas de Abastecimento.

O Grande São Paulo no ano 2.000. (Em cinza escuro, a área habitada atual. Em cinza claro, uma estimativa dessa área para o ano 2.000.)



Planejamento global das bacias do Alto Tietê e Cubatão. Um dos trabalhos de responsabilidade da Hidroservice

HIDROSERVICE

Engenharia de Projetos Ltda.
(Engenheiros consultores)

Escritório Central:
Av. Paulista, 738 - 12.º, 16.º e 17.º Andares
Fones: 32.6387 e 31-6914 e 31-0968 - S. PAULO

Escritórios Regionais:
 RIO DE JANEIRO: Rua México, 11 - Grupo 1.701 - Fone: 32-3448
 SÃO PAULO: Praça Independência, 29 - 17.º Andar - Conjunto 1.701 e 1704 - Fone: 6-0346

Anúncio da Hidroservice Engenharia de Projetos Ltda.
Fonte: Suplementos Especiais Grande São Paulo, “Desafio do Ano 2000”, em Folha de São Paulo, set-out.1967 apud Feldman, 2005a: 231.

Sem nem mesmo avançar na análise da importância do quadro profissional diversificado da HIDROSERVICE - para aquele momento do processo de construção do urbanismo no Brasil -, que aloca na mesma instituição diversas formações profissionais atuando no planejamento e execução das obras, deve-se considerar que essa organização não perfazia o COTEPLA, estruturado praticamente por um único lugar profissional de formação, o da engenharia. Não significa, contudo, que a organização do COTEPLA não possa ser entendida como um movimento incipiente e importante na conformação das empresas de engenharia, principalmente pela incorporação, por estas empresas, do urbanismo como área de consultoria. Apenas que, em sua organização, a área do urbanismo, ou qualquer outra área de atuação, não estava articulada ao conjunto das empresas, mas, em setores independentes representados por especialistas; e no caso do COTEPLA, o especialista em urbanismo era o engenheiro José de Oliveira Reis, juntamente com seu amigo e também engenheiro, Stelio de Moraes, ambos da URBA Ltda.

Inicialmente denominada URBA Sociedade de Urbanismo e Arquitetura Ltda. – conforme anotação realizada por José de Oliveira Reis em uma das cópias do *Contrato de Constituição de uma Sociedade por Quotas de Responsabilidade Limitada* – foi responsável por cinco importantes setores de atuação do COTEPLA, três dos quais voltados para as questões urbanístico-arquitetônicas das cidades: setor de urbanismo, setor de arquitetura, setor de Instalações Industriais e de Oficinas, setor de obras para fins militares e setor de organização administrativa de cidades. Os setores foram assim definidos:

Urbanismo: Estudos e elaboração de planos de urbanização de novas áreas. Planos de Extensão e de remodelação de cidades. Planos regionais. Arruamentos e loteamentos. Estudos de zoneamento. Pareceres e análises das condições urbanas existentes. Arquitetura paisagística.

Arquitetura: Estudo e elaboração de projetos arquitetônicos completos, isolados ou de conjuntos residenciais, comerciais, industriais, administrativos, esportivos, escolares, hospitalares, de estações rodoviárias, ferroviárias, etc. Organização e análise de programas referentes à arquitetura.

Instalações Industriais e de Oficinas: Estudos e elaboração de projetos relativos a oficinas, fábricas, depósitos, armazéns gerais, reservatório de inflamáveis, etc.

Obras para fins militares: Estudos e projetos relativos a instalação para fins militares: localização e projeto de quartéis, centros de instrução, centros de comando, etc.

Organização Administrativa de Cidades: Estudos relativos à administração de cidades. Elaboração de códigos de posturas. Regulamentação de posturas municipais. Processos de arrecadação de impostos e taxas. Casos de núcleos residenciais autônomos e estabelecimento de sub-prefeituras administrativas.

Entre esses setores do COTEPLA, os de *Urbanismo* e *Organização Administrativa de Cidades*, faziam parte do cotidiano profissional de José de Oliveira Reis na Prefeitura do Distrito Federal. Organização Administrativa de Cidades estava também vinculado ao trabalho como docente no curso de Urbanismo na Faculdade Nacional de Arquitetura. Entretanto, é de um setor pouco relacionado ao seu trabalho como funcionário público, que emerge informações sobre o processo de concepção da Cidade anexa à Base: o setor de Arquitetura. Entre os documentos sobre a Base Naval de Aratú, um é explicitamente direcionado para a questão habitacional, e por onde três concepções de projetos urbanísticos foram apresentadas por José de Oliveira Reis e Stelio Moraes. No relatório “*O PROBLEMA DA HABITAÇÃO DO PESSOAL CIVIL E MILITAR DA BASE NAVAL DE ARATÚ*”, os dois profissionais desenvolveram análises detalhadas, inclusive estatisticamente, sobre as melhores soluções para uma população média de 40.000 habitantes.

Outra também importante informação é apresentada em parte supostamente “anexa” desse relatório, em que constam informações detalhadas sobre áreas totais habitacionais e verdes, densidade populacional, zonas administrativas, entre outras. Contudo, não especificamente as delimitações numéricas do projeto, mas a informação apresentada na introdução, assim descreve:

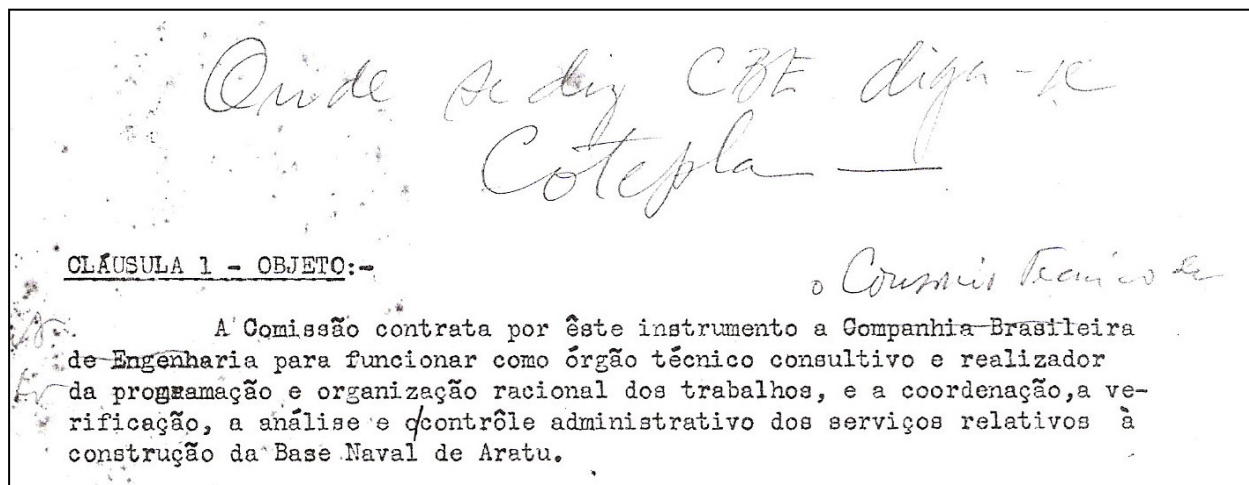
“Dados numéricos gerais e comparativos relacionados com o – Esquema Geral do Plano Diretor -, desenho N. 1. 01, apresentado pelos Urbanistas José de Oliveira Reis e Stelio Moraes ao Chefe da Comissão Construtora da Base Naval de Aratú, Capitão de Mar e Guerra (S) Rubens Vianna Neiva, em 1 de Novembro de 1951”.

Ou seja, um “*Esquema Geral de Plano Diretor*” fora apresentado à Comissão Construtora da Base Naval antes mesmo da criação do Consórcio Técnico de Planejamento - COTEPLA -, que segundo as datas anotadas nos documentos,

ocorreu, como enunciado, em 1952. A introdução também não faz referência a URBA Ltda, mas, apenas, aos profissionais José de Oliveira Reis e Stelio Moraes, ambos denominados “urbanistas”. Por essa dupla constatação e, principalmente, a sugestão do ano de elaboração do “Esquema do Plano Diretor” anterior à criação do COTEPLA, surge uma pergunta importante: qual empresa ou que profissional era responsável pelos trabalhos de construção da Base Naval de Aratú antes do COTEPLA?

Uma resposta está em outro documento, do conjunto dos documentos sobre a Base Naval integrantes do acervo do engenheiro José de Oliveira Reis. O documento é um contrato entre a Comissão Construtora da Base Naval de Aratú chefiada pelo Capitão de Mar e Guerra, Rubens Vianna Neiva, e a Companhia Brasileira de Engenharia, para esta

“funcionar como órgão técnico consultivo e realizador da programação e organização racional dos trabalhos, e a coordenação, a verificação, a análise e controle administrativo dos serviços relativos à construção da Base Naval de Aratú”.



Muito provavelmente a Companhia Brasileira de Engenharia foi empresa inicialmente contratada para realizar os trabalhos, sendo, da mesma forma, a empresa que geriu o processo de criação do COTEPLA, para continuar os trabalhos estabelecidos no contrato. No entanto, os motivos da criação do COTEPLA, se para atuar especificamente na construção da Base Naval, ou outra empreitada qualquer, não constam nos documentos. Nem mesmo se por uma suposta incapacidade técnica da Companhia Brasileira de Engenharia para atuar em áreas que não

perfaziam ser perfil de atuação. Certo é que no lugar da Companhia Brasileira de Engenharia, ficou o COTEPLA responsável por desenvolver os trabalhos na Base de Aratú.

A constatação da criação do COTEPLA para desenvolver os trabalhos da Base Naval de Aratú no lugar da Companhia Brasileira de Engenharia, não explica a existência da URBA Ltda anterior ao Consórcio. Da mesma forma, não responde se José de Oliveira Reis e Stelio Moraes foram contratados pela Companhia Brasileira de Engenharia para elaborar o “Esquema do Plano Diretor” apresentado em 1951. É uma hipótese que não pode ser desprezada em meio aos evasivos vestígios sobre os trabalhos de construção da Base Naval de Aratú, pois, conforme a Cláusula 2 – RESPONSÁVEL E COLABORADORES, do Contrato entre a Comissão de Construção da Base e a Companhia Brasileira de Engenharia,

“a CBE apresentará, igualmente por escrito, o nome do colaborador principal e de outros colaboradores que agirão como representantes legais do responsável em todos os seus impedimentos, sendo sempre considerados como tidos diretamente com o responsável todos os entendimentos havidos com esses colaboradores”.

Corroborando com essa hipótese de atuação de José de Oliveira Reis e Stelio Moraes na Companhia Brasileira de Engenharia para desenvolver o “Esquema do Plano Diretor”, a existência de uma Divisão de Urbanismo e Municipalismo na estrutura organizacional da Companhia, ao qual ambos poderiam ser incorporados como consultores, pela longa experiência profissional na área do urbanismo.⁷

Contudo, uma hipótese também pouco substantiva pela pouca quantidade de informações sobre os profissionais envolvidos, sobre os trabalhos executados; tal como previa a Cláusula 8 – SIGILO, do Contrato inicial com a Companhia Brasileira de Engenharia e mantida no contrato com o Consórcio Técnico de Planejamento:

“A CBE obriga-se, por si, seus prepostos e empregados, a manter o necessário sigilo em relação aos trabalhos em andamento, sempre que tal lhe for indicado pela Comissão [a Comissão Construtora da Base Naval de Aratú chefiada pelo Capitão de Mar e Guerra, Rubens Vianna Neiva],

⁷ A informação sobre existência da Divisão de Urbanismo e Municipalismo da Companhia de Engenharia Brasileira consta na assinatura de um artigo escrito por Stelio de Alencar Roxo e José Theodoro da Silva, respectivamente, como Assistente da Divisão de Urbanismo e Municipalismo E Consultor-Técnico da Divisão de Urbanismo e Municipalismo. O artigo “Como Situar o Urbanismo dos Municípios” foi publicado na Revista Brasileira dos Municípios, Ano III, n. 10, abril/junho, 1950. O artigo foi uma contribuição ao I Congresso Nacional dos Municípios Brasileiros.

sendo a inobservância desta cláusula motivo de rescisão do contrato por culpa da CBE, independentemente da responsabilidade judicial cabível”.

Por outro lado, se poucas informações constam nos diversos tipos documentais sobre o processo de contratação das empresas e dos profissionais, entre o relatório *“O PROBLEMA DA HABITAÇÃO DO PESSOAL CIVIL E MILITAR DA BASE NAVAL DE ARATÚ”* e um outro relatório, denominado de *URBANISMO – PLANO DA CIDADE ANEXA À BASE*, surgem elementos consistentes para compreender o processo de elaboração do plano urbanístico da Cidade anexa à Base Naval.

No primeiro relatório - *“O PROBLEMA DA HABITAÇÃO DO PESSOAL CIVIL E MILITAR DA BASE NAVAL DE ARATÚ”* –, constam três proposições urbanísticas específicas e relacionadas às moradias militares e civis, que foram elaboradas em função de cinco condições previamente determinadas: Proximidade coma Base, Atratividade das Habitações, Defesa Passiva da População, Facilidade de Aquisição dos Terrenos e Economia.

Condições que abordam desde a necessidade de locar os grupos operários próximos da área de trabalho, passando pela preocupação com eventuais ataques em caso de guerra, e redução dos custos do empreendimento caso ocorra a compra de terrenos para construção das habitações, definiram os três projetos: o primeiro denominado de Concentração numa “Cidade Naval”, o segundo denominado Dispersão na Cidade de Salvador, e o terceiro denominado Dispersão ao longo das vias de acesso. No caso da primeira solução, a Concentração numa Cidade Naval, o relatório apresentado por José de Oliveira Reis e Stelio Moraes apresenta a seguinte consideração:

“No atendimento da 1ª Condição, isto é Proximidade da Base, a solução preconizada pelo urbanismo é a da “Cidade Obreira” ou “Cidade Operária” nas qual os artífices se localizam nas proximidades da indústria. No caso presente, sendo naval a indústria, nas suas modalidades de reparação e construção de navios de guerra ou mercantes no tempo de paz, para a manutenção e adestramento do pessoal operário especializado, a aglomeração residencial constituirá, por analogia, a Cidade Naval”.⁸

Esta proposta foi pautada no pressuposto da condição econômica pela possibilidade de execução do plano em terrenos pertencentes à Marinha do Brasil, atendendo, nesse sentido aos seguintes objetivos traçados a priori: menor distância

⁸ Relatório “O problema da habitação do pessoal civil e militar da Base Naval de Aratú”.

entre habitação e local de trabalho, economia administrativa dos serviços públicos centralizados, economia de tempo para ingresso e regresso do trabalho e para a recreação. Incluiu-se, ainda, um argumento urbanístico que denota um processo aberto de construção do pensamento urbanístico de José de Oliveira Reis, que ao longo de sua trajetória profissional até a década de 1950, esteve focado pelos diálogos com a as concepções de Alfred Agache pelo Plano de *Remodelação, Extensão e Embelezamento do Rio de Janeiro*:

“urbanisticamente se enquadra dentro das princípios da Carta de Atenas que estabelece a última ligação entre: habitação, trabalho, circulação e recreação.”

Ou seja, urbanisticamente José de Oliveira Reis está apresentando seu diálogo e aproximação com o pensamento urbanístico modernista, pautado nos pressupostos dos Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna (CIAMs) e, particularmente, do arquiteto Le Corbusier, autor do texto da Carta de Atenas.

Para uma segunda proposta de construção da Cidade, após constatação de problemas relativos à Defesa Passiva da População e dos custos elevados que seriam alocados exclusivamente pela Marinha, além da transferência para os militares, a responsabilidade de prestação de serviços administrativos e públicos - considerados despropositados à atribuições industrial-militares da Base de Aratú – que a cidade demandaria, os dois urbanistas – José de Oliveira Reis e Stelio Moraes - apresentaram as seguintes considerações:

“Não sendo a Cidade Naval construída nos moldes da primeira idéia, isto é, a base de grande adensamento junto ao centro de atividades, uma outra solução teria que ser no sentido oposto - a dispersão. É evidente que a transposição pura e simples da Cidade Naval, no seu complexo urbanístico, para outro local não seria a solução correta. A maioria dos problemas até então surgidos não encontraria respostas adequadas, agravando ainda com outros novos tais como a condução da massa operária através de grandes distâncias, a desapropriação total de novo local escolhido, sem mencionar a dificuldade de seleção de um novo sítio que pudesse comportar uma Cidade inteira, dada a topografia extremamente acidentada da região. Não se deve perder de vista o fato extremamente da terceira condição, a defesa passiva, dado o raio sempre crescente da área de destruição dos bombardeiros aéreos, o que veio determinar um novo modo de localização da população [...] Assim, eliminada a idéia de uma nova concentração urbana, restaria uma solução mais conservadora e mais simples que possivelmente constituirá a

*resposta ao problema. A nova população passaria a ser localizada na própria cidade de Salvador”.*⁹

No entanto, os dois profissionais consideraram “a solução por demais simplista” e com pouco eficiente para os propósitos do projeto, caso não fossem consideradas as condições do núcleo urbano da cidade de Salvador àquela época. Ao mesmo tempo em que cogitaram a ocupação de Salvador com a “Cidade Naval”, apresentaram argumentos que, se não inviabilizaria o projeto urbanístico, acarretaria sérios problemas aos futuros moradores, assim como aos moradores da própria cidade de Salvador após a execução das obras e ocupação por moradores.

Justificaram a exclusão desta segunda proposta, pautados na preocupação em relação aos problemas urbanos que decorreriam de um adensamento tão intenso para uma área urbana como a de Salvador: “*abastecimento de água e luz, os esgotos, o transporte interno e, talvez, o mais sério deles, a falta de habitação*”.

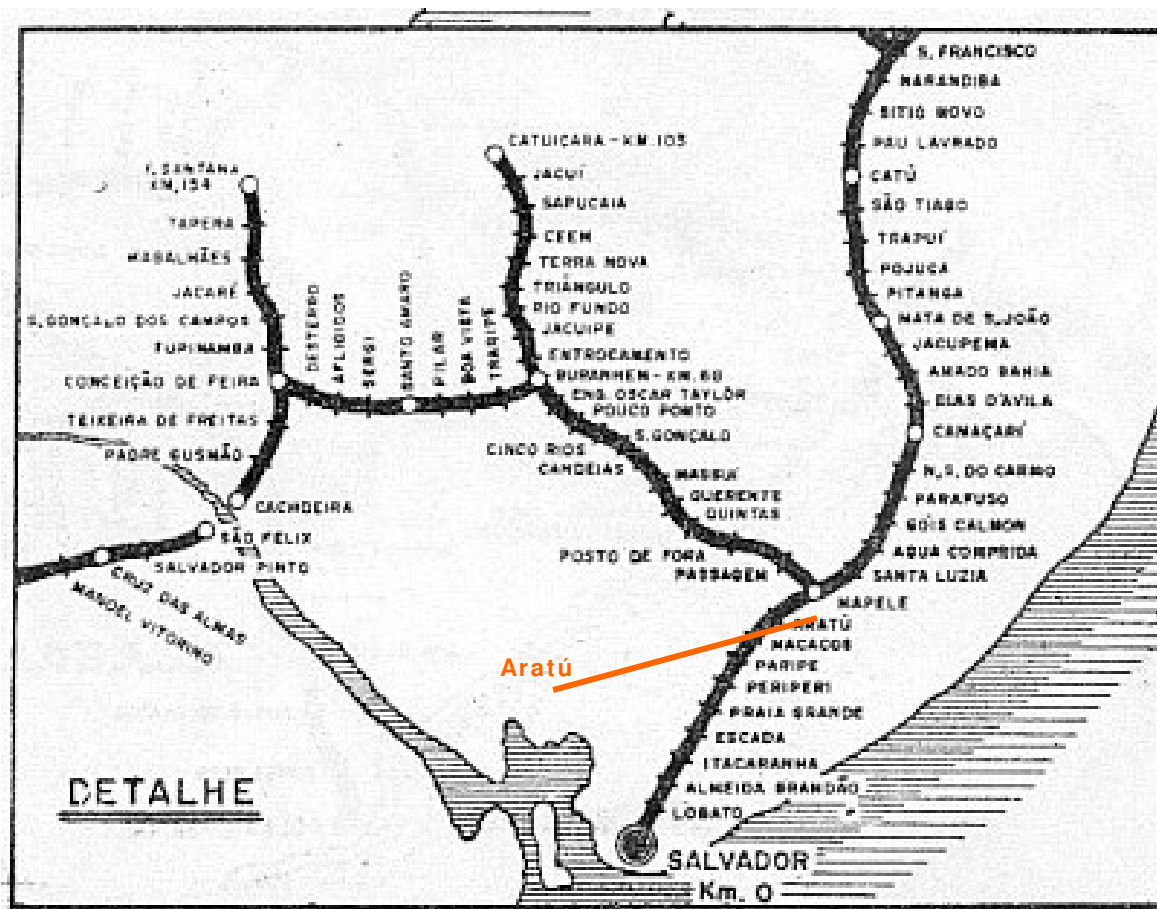
Por fim, a terceira proposta decorreu de uma análise realizada por José de Oliveira Reis e Stelio Moraes, sobre a implantação de estradas de ferro nas cidades brasileiras, realizada, no entanto, “*sem o preparo e as cautelas devidas*”. No caso, a referência é sobre a V.F.F.L.B (Viação Férrea Federal Leste Brasileiro)¹⁰, que foi implantada em uma faixa litorânea linear, por onde se constituíram, segundo os dois urbanistas, uma “*série de nódulos constituídos em sua maioria de habitações, formando o que se convencionou chamar de ‘subúrbios’ da cidade*”.

Conforme o relatório “O PROBLEMA DA HABITAÇÃO DO PESSOAL CIVIL E MILITAR DA BASE NAVAL DE ARATÚ”, sobre essa terceira solução,

“esta faixa quase que linear ao longo da Leste-Brasileiro, por motivos óbvios, passou a constituir uma série de núcleos de habitação, de extrema pobreza e inteiramente afastado das preocupações da Municipalidade. É pois, zona pobre, com gente de recursos mínimos,

⁹ Relatório “O problema da habitação do pessoal civil e militar da Base Naval de Aratú”.

¹⁰ Segundo o sítio eletrônico http://www.estacoesferroviarias.com.br/ce_sobral/camocim.htm, V.F.F.LB era a Viação Férrea Federal Leste Brasileiro. Ainda segundo o sítio eletrônico, “A linha que ligou efetivamente a estação de São Francisco, em Alagoinhas, ao rio São Francisco, em Juazeiro, foi aberta entre 1880 e 1896 pelo Governo brasileiro, que deu a concessão a, segundo algumas fontes, Miguel Argolo. Em bitola métrica, seus trens partiam da estação de São Francisco, onde chegava uma linha em bitola larga (1m60), a E. F. Bahia ao São Francisco. Em 1911, essa linha teve a bitola reduzida e as duas linhas foram unidas sob a concessão dos franceses da Cia. Chemins de Fer Federaux du L'Est Brésilien. Em 1935, tudo virou parte da VFFLB, estatal, e a linha passou a se chamar Linha Centro. Em 1957, foi uma das formadoras da RFFSA. Em 1975, deixou de existir o nome VFFLB. Ainda circulavam trens de passageiros entre Alagoinhas e Senhor do Bonfim até 1989. Em 1996, passou a ser concessão da Ferrovia Centro-Atlântica. Tem tráfego de cargueiros até hoje”.



Detalhe ampliado da Viação Férrea Federal Leste Brasileiro. Detalhe; in: [http:// www.estacoesferroviarias.com.br/ ce_sobral/ camocim.htm](http://www.estacoesferroviarias.com.br/ce_sobral/camocim.htm)

aparentando uns quase nula à Municipalidade e como consequência nenhum desenvolvimento organizado. Devido justamente a esse último fator, existem grandes áreas subdesenvolvidas ao longo da estrada de ferro, inaproveitadas e de muito pouco valor, que não trazem benefício algum, sequer esperança de melhoria tanto aos seus proprietários quanto à Municipalidade. Essa terceira solução, a que nos parece a mais viável, seria então localizar a população civil e militar da Nova Base Naval num sistema linear quase linear, nas zonas as mais próximas possíveis desta, e conhecidas como Peri Peri e Paripe, servidas por estradas de ferro a serem conectadas por estradas secundárias ao ramal rodoviário mencionado no início desse Relatório” - referência, segundo o relatório, ao “ramal rodoviário de primeira classe da estrada federal Bahia-Feira (BR-28) que reduzirá a distância para apenas 27 km de estrada pavimentada em toda a sua extensão”.

O projeto urbanístico previa a seleção inicial de cinco ou seis áreas localizadas na região entre Salvador e a Base Naval de Aratú, que deveriam ser escolhidas segundo critérios de localização, facilidade de acesso e comunicação, condição topográfica adequada para a implantação dos núcleos habitacionais, para abrigar entre 6.000 e 10.000 habitantes.

Salienta-se, contudo, que tais áreas eram de propriedade particular e que caberia à Marinha do Brasil adquirir as mesmas para iniciar o processo de implantação dos núcleos habitacionais. Essa situação acarretava um problema econômico em função da necessidade de desapropriação de áreas, e que contrariava um dos cinco princípios para a elaboração e execução do projeto: justamente o princípio da Economia; e independentemente do baixo valor dos terrenos inseridos em área periférica sem infra-estrutura, pois, no conjunto e dimensão necessários, o valor seria demasiadamente elevado.

Para equacionar os problemas econômicos que os custos das desapropriações implicariam, José de Oliveira Reis e Stelio Moraes apresentaram como solução a instauração de uma modalidade de cessão de terras, segundo os dois urbanistas, conhecida como “LEX ADICKES”, que foi promulgada pelo Prefeito de Frankfurt-am-Mein, Alemanha, Dr. Frank Adickes, em 1902. Uma solução que a Comissão Construtora da Base Naval de Aratú desenvolveria juntamente com a Prefeitura Municipal de Salvador e os Proprietários das terras na região definida pelo plano urbanístico, sendo assim apresentada:

“nas grandes áreas vacantes, deixadas dentro da Cidade, ou situadas na sua periferia e que, por falta de uma urbanização adequada não progrediram, deixando de trazer benefícios à Cidade por falta de sua utilização, era facultada a intervenção da Municipalidade, desde que pelo menos metade das terras em apreço dessem o seu consentimento; a Municipalidade chamava a si toda a terra, urbanizava a área, dando-lhe um sistema adequado de vias e de espaços livres; a seguir, baseada em uma decisão equânime, a Municipalidade redistribuía a terra loteada entre os seus antigos possuidores, de modo a dar a estes lotes [correspondentes] às áreas entregues anteriormente, deduzidos 40% destinados às ruas, praças, jardins, etc., pelos quais a Municipalidade nada pagava; essa política teve imenso sucesso, assegurando continuidade de plano urbano, crescimento imediato dos valores imobiliários e, por meio das parcelas que cabiam à Municipalidade, um

controle direto e efetivo que impedia a especulação por parte dos proprietários ou dos corretores imobiliários”.¹¹

Na proposta apresentada pelos dois urbanistas, os proprietários fariam imediata cessão das áreas de maior interesse à Comissão Construtora da Base Naval de Aratú para elaboração de projetos parciais de urbanização, das quais, 60% seriam devolvidas aos proprietários, adequadamente demarcadas e loteadas. A Municipalidade de Salvador ficaria com os 40% restantes das áreas utilizadas pela Comissão, todas na forma de novas ruas, praças, parques e avenidas onde seriam construídos diversos tipos de equipamentos urbanos, tais como as escolas primárias.

Na interpretação que fizeram sobre as vantagens da aplicação do referido instrumento urbanístico, o argumento da rentabilidade da ação para os três agentes envolvidos - a Marinha do Brasil, o Município de Salvador e os Proprietários de terras -, compensaria sobremaneira seus interesses individuais. O poder público municipal como futuro proprietário de um sistema de arruamento “moderno”, ampliando inclusive o sistema de arrecadação de recursos com imposto predial de áreas que seriam ocupadas ao longo das novas vias. Para os proprietários das terras que até então não tinham nenhum valor imobiliário, os benefícios resultantes da importante valorização dos seus lotes para futuras negociações de troca ou venda, sem que isso lhes acarretasse qualquer tipo de investimento anterior. Conforme o relatório,

“o simples fato da construção dos núcleos residenciais da Marinha nos lotes correspondentes à parte citada anteriormente trará por certo uma enorme procura por parte dos interessados nas várias atividades que se processam em torno de uma grande Base e de novos núcleos de população”.¹²

No caso específico da Marinha do Brasil, a principal interessada na efetivação do acordo entre o Município de Salvador e os proprietários das terras, seria isenta dos custos de aquisição de terrenos, ou ainda, das dificuldades jurídicas de um eventual processo de desapropriações. Seria, no entanto, pela Comissão

¹¹ Relatório “O problema da habitação do pessoal civil e militar da Base Naval de Aratú”.

¹² Relatório “O problema da habitação do pessoal civil e militar da Base Naval de Aratú”.

Construtora da Base Naval de Aratú, a responsável pela urbanização de todas as áreas selecionadas, cujos investimentos financeiros seriam compensados

*“com a venda dos lotes ao pessoal civil e militar da Base, nos moldes estabelecidos pela Lei n. 188, de 15 de janeiro de 1936 que criou a Caixa de Construção de Casas para Pessoal da Ministério da Marinha, e regulamentada pelo Decreto n. 23 403 de 26 de julho de 1947”.*¹³

Estaria então definido o processo de elaboração das obras dos núcleos habitacionais pela Comissão Construtora da Base Naval de Aratú? Surpreendentemente a resposta é negativa, e o referido processo não foi encerrado com o relatório apresentado por José de Oliveira Reis e Stelio Moraes com as três soluções urbanísticas. É preciso inserir na interpretação desse processo o outro relatório, denominado de *“URBANISMO – PLANO DA CIDADE ANEXA À BASE, NA PENÍNSULA DO PARIPE”*. Um segundo documento em que José de Oliveira Reis não assina o documento como urbanista autônomo, mas como representante da URBA Ltda. Portanto, um relatório elaborado a partir da vigência do Consórcio Técnico de Planejamento, o COTEPLA, que substituiu a Companhia Brasileira de Engenharia nos trabalhos da Base Naval, incorporando-a como uma das empresas consorciadas.

Na primeira folha do relatório apresentado pela URBA Ltda, aquela terceira solução do relatório de 1951 não surge como referência ao projeto urbanístico final. Nenhuma referência existe em relação à articulação da Comissão Construtora da Base Naval com a Municipalidade de Salvador e os proprietários de terras ao longo da via férrea. Também não existem informações ou justificativas para o abandono daquela solução, se uma mudança estratégico-militar da própria Marinha, ou eventual desentendimento entre as partes envolvidas no processo de urbanização das áreas existentes no subúrbio de Salvador.

Na proposta final apresentada pela URBA Ltda, a solução pautou-se pela elaboração do *“plano urbanístico de uma cidade anexa à base de Aratú, na área da Península do Paripe”*, cujo critério inicial do projeto adotado foi o *“da construção da cidade próxima à Base”*, com parte dos terrenos

¹³ Relatório “O problema da habitação do pessoal civil e militar da Base Naval de Aratú”.

“adquiridos pela marinha, parte por adquirir e, finalmente, parte a ser conquistada com terraplanagem das áreas da marinha circundantes à península do Paripe”.¹⁴

Por este critério inicial de elaboração, a proposta definitiva recuperava aquela primeira solução do Relatório de 1951, denominada de “Concentração numa Cidade Naval”, e que foi pautada pela condição da “Proximidade da Base”. Até mesmo o que foi considerado um sério problema na proposta da “Concentração numa Cidade Naval”, qual seja, o da “Defesa Passiva da População”, integrou o plano urbanístico final com implementação de um sistema de circulação interno à base, mediante construção de um túnel de 750 m sob o maciço montanhoso existente na Península. Conforme o relatório *“URBANISMO – PLANO DA CIDADE ANEXA À BASE, NA PENÍNSULA DO PARIPE”*,

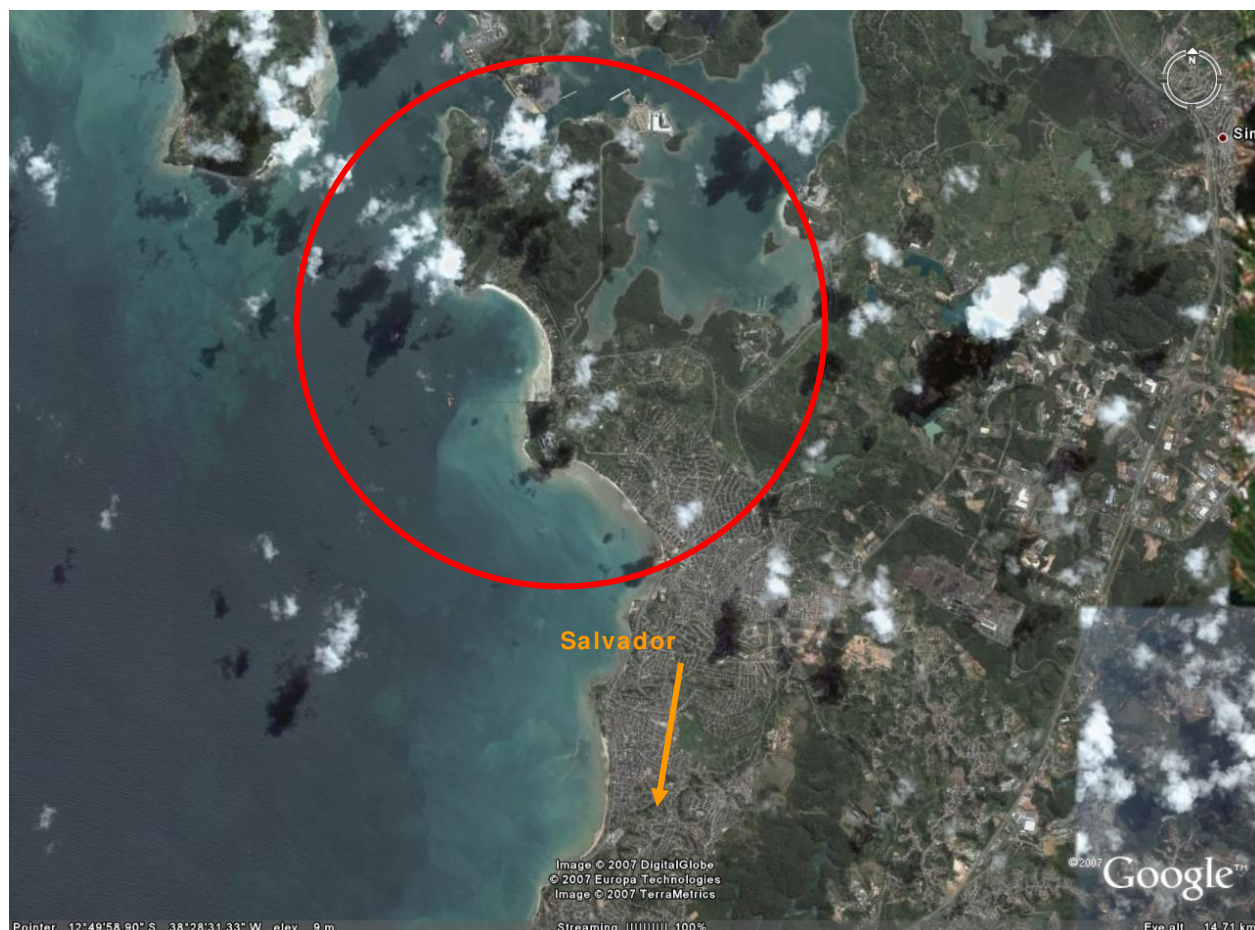
“o túnel foi projetado em “double-deck”, o deck superior para a rodovia e pedestres e o inferior para a ferrovia. Constitui o túnel uma das características mais acentuadas do Plano de Urbanização. Além do encurtamento das distâncias, seja ferroviária seja rodoviária, há, sobretudo, o aspecto estratégico, de segurança e abrigo da população, em caso de bombardeiro”.

No conjunto o *Plano de Urbanização da Base Naval de Aratú* foi organizado em três fases específicas: Esboço Geral do Plano Diretor, Ante-Projeto e Projeto Definitivo. Um trabalho detalhado em vinte tópicos específicos de análises e considerações que resultaram na elaboração de oitenta e seis (86) pranchas de 0.50 x 1.00 m, um Álbum do Esboço Geral do Plano Diretor com mais cinco (5) desenhos ilustrativos, um (1) Painel para destacar o zoneamento no Esboço Geral do Plano Diretor, e um conjunto de perspectivas ilustradas, respectivamente, do Centro Administrativo, Centro Esportivo, Centro Rodoviário (Estações Ferroviária e Rodoviária) e o Centro Escolar.

Todos os estudos, os croquis iniciais, o anteprojeto urbano-arquitetônico e o plano urbanístico propriamente dito, apresentado em cada uma das pranchas mencionadas, foram delineados na articulação entre as características do território natural e o território que seria produzido para implementar a Base: uma área aterrada. Conforme informação do tópico *“ÁREA URBANIZADA”* do *Plano de Urbanização da Base Naval de Aratú*,

¹⁴ Relatório “Urbanismo – plano da cidade anexa à Base, na Península do Paripe”.

a área total urbanizada abrangeu a área plana disponível, a área montanhosa e a área de aterro necessária à parte industrial (...) em função dos elementos estabelecidos pelas diferentes contingências da urbanização, essa área total atingiu a 8.960.000m² de superfície”.



Península do Paripe (círculo branco).Salvador-Bahia. Local de Implantação e construção do Plano Urbanístico da Base Naval de Aratú. Não foi possível realizar nenhuma pesquisa no local por ser área de Militar. Não foi possível confirmar a execução completa conforme o plano. Nos documento de José de Oliveira Reis não existem desenhos. Apenas a descrição das áreas no memorial, com a sobreposição nas imagens do sítio eletrônico *google-maps*, possibilitou alguma identificação das áreas e usos.

Uma situação geográfica decisiva ao processo de implementação da Base Naval que foi, em função desta situação, foi organizada em duas grandes áreas: uma Naval ou Industrial, com 2.200.00 m² (24.6%), e outra Civil ou da Cidade, como 6.760.000 m² (75.4%) do total da área urbanizada, considerando nesta última, uma sub-divisão em outras duas, quais sejam, a Área Urbana e a Reserva Florestal. No entanto, a concepção geral do plano urbanístico de Aratú não foi orientada exclusivamente pela variável geográfica, certamente uma premissa inicial

que foi considerada no plano de massa geral de implantação, ao instrumentalizar a organização da Base nas áreas Naval e Urbana.



Imagem da Área Naval ou Industrial da Base Naval de Aratú separada da Área Urbana ou da Cidade pelo maciço montanhoso central por onde, segundo o plano urbanístico da URBA Ltda deveria passar um túnel rodo-ferroviário de ligação com a área urbana; seria também utilizado como equipamento de segurança da população. Como não tivemos acesso a nenhuma informação da Marinha sobre o projeto executado, não foi possível confirmar a existência ou não do túnel. Imagem : www.google.com/maps

Critérios viários, arquitetônicos, de acesso à Base e à Cidade, uso e ocupação do solo, segurança, organização espacial, densidade populacional foram também decisivos para a concepção desenvolvida pela URBA Ltda, e estão assim definidos no *Plano de Urbanização da Base Naval de Aratú*:

- a) *Construção da cidade próxima à Base;*
- b) *População total prevista de 40.000 habitantes;*
- c) *Habitações coletivas para oficiais e para operários;*
- d) *Acessibilidade por estradas de ferro e de rodagem;*
- e) *Distribuição da população em dois centros autônomos;*
- f) *Cada centro com os respectivos elementos funcionais;*
- g) *Interligação entre os dois centros;*

- h) *Um centro esportivo geral e outros menores de recreação local;*
- i) *Um centro hospitalar;*
- j) *Separação dos grades ferroviário e rodoviário*

E particularmente os critérios relacionados à organização da população em “centros autônomos”, interligados por sistemas de circulação e por algumas áreas de usos coletivos, como a esportiva, estão no cerne da concepção da Cidade anexa à Base. Proposição apresentada no tópico denominado “*Considerações Gerais à Margem do Plano de Urbanização*” do *Plano de Urbanização da Base Naval de Aratú*, assim descrita:

“o Plano de Urbanização elaborado seguiu a norma estabelecida para as cidades modernas, nas quais os blocos de habitação ficam situados em superquadras e são orientados independentemente das direções das ruas e avenidas (...) No seu conjunto, o plano de urbanização procurou realizar as quatro funções primordiais da cidade, preconizadas na Carta de Atenas (CIAM – Atenas – 29 de julho a 13 de agosto de 1933) que são: 1 – Habitar; 2 – Trabalhar; 3 – Recrear; 4 – Transportar.

A organização da Cidade anexa à Base segundo os princípios definidos na Carta de Atenas possibilitaria, segundo José de Oliveira Reis e Stelio Moraes, agregar ao local uma série de vantagens advindas, principalmente, da implantação dos blocos de habitação em superquadras: ampliação das áreas verdes nas zonas habitacionais, redução de área pavimentada pela considerável redução de arruamentos e facilidade de instalação de serviços de utilidade pública que estariam concentrados.

Na compreensão dos dois profissionais, “*a aproximação do tipo mais recomendável de urbanização que é o NEIGHBORGOOD UNITÉ ou UNITÉ DE VOISINAGE, seja o BAIRRO AUTÔNOMO*”, determinaria aquele conjunto de vantagens pelo controle dos serviços e necessidades locais, que a limitação das aglomerações imprimiria aos três bairros definidos como “semi-autônomos”. Bairros que continham, além das edificações habitacionais, escolas primárias, cooperativas de consumo, ambulatórios e creches organizados em torno de um raio de acessibilidade máximo de 600 metros entre tais serviços e as habitações. Apenas uma outra zona de habitações foi incorporada ao plano urbanístico da Cidade anexa à Base, exclusivamente destinada aos “funcionários de categoria e oficiais

superiores” (muito provavelmente a área atual denominada de Vila Naval de Inema).



No círculo verde a demarcação da zona residencial dos oficiais da marinha brasileira. Área atualmente denominada de Vila Naval de Inema. Fonte: www.google.com/maps

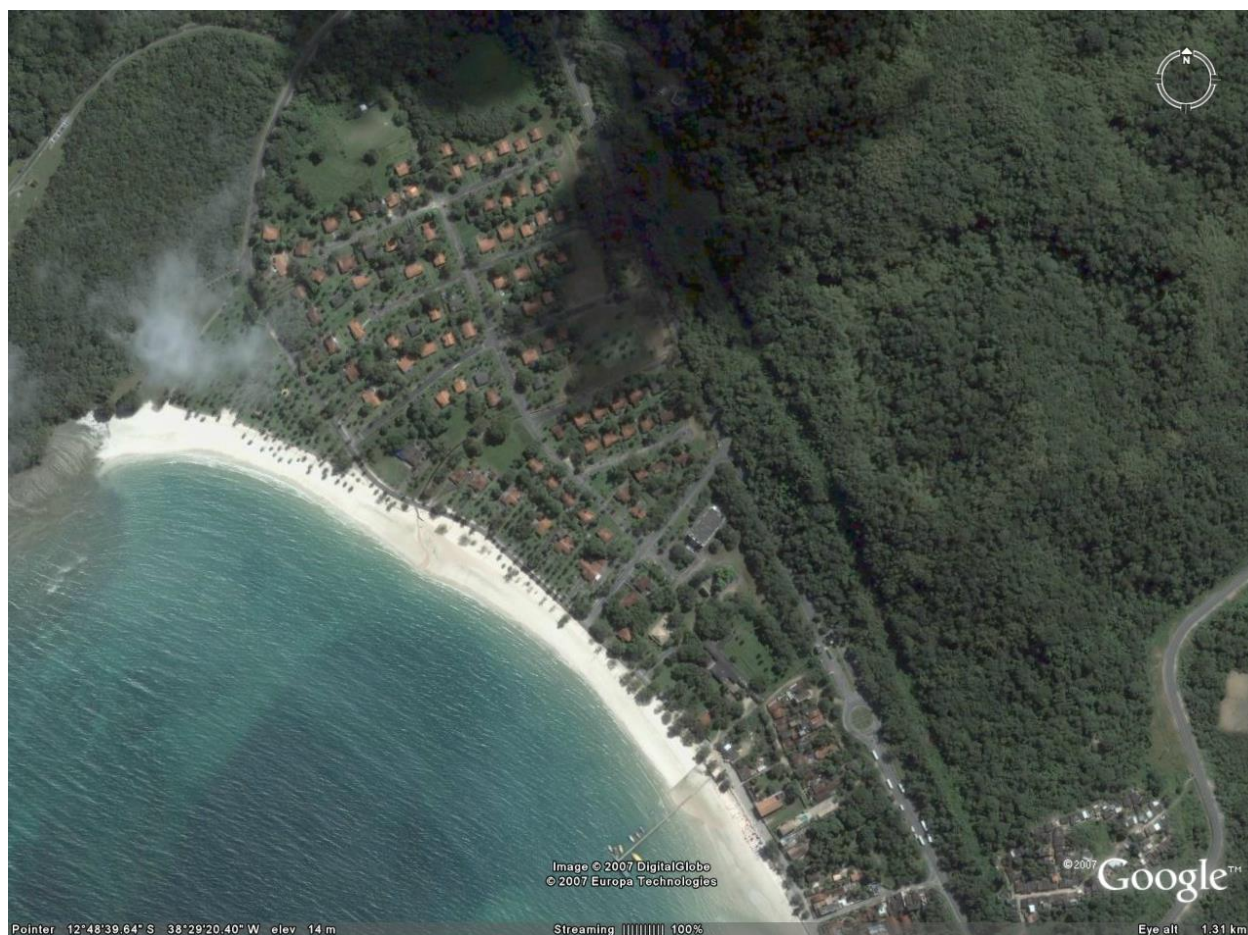
Ainda sobre as áreas residências, mais especificamente sobre as edificações, segundo relatório urbanístico (*Urbanismo – Plano da cidade Anexa à Base, na Península do Paripe*) da URBA Ltda,

“todos os blocos são construídos sobre “pilotis”, aproveitando a declividade do terreno. Tem boa vista, além da ventilação e insolação uniformes. As distâncias entre os blocos são de 50 metros para os de 4 pavimentos e de 70 metros para os de 6 pavimentos”.

Convém salientar, entretanto, que informações atuais provenientes da Base Naval de Aratú não confirmaram a existências destas áreas residências elaboradas conforme o plano urbanístico original desenvolvido pela URBA Ltda enquanto empresa consorciada ao COTEPLA. Impossibilidade de análise dos documentos pertencentes à Base Naval e, portanto, à Marinha do Brasil, dificultaram

sobremaneira um entendimento mais elaborado sobre o processo de elaboração do plano da Cidade anexa à Base.

Informações surgiram em breves entrevistas com militares que confirmaram a existência apenas da Vila Naval de Inema, que pelas poucas referências pode ser aquela área residencial destinada a *“funcionários de categoria e oficiais superiores”* da Marinha que atuariam na Base.



Detalhe da zona residencial dos oficiais da marinha. Uma única via de acesso localizada entre as edificações e o maciço verde conferem segurança à área com uma organização espacial claramente associada aos pressupostos do bairro-jardim. Fonte: www.google.com/maps . sem escala

Uma vila que, se em sua estrutura urbanística atual apresenta elementos descritos no Relatório URBANISMO – PLANO DA CIDADE ANEXA À BASE, como a ocupação das edificações em grandes áreas livres retangulares entremeadas de vegetação, com alguns equipamentos coletivos em pontos específicos da Vila, do ponto de vista demográfico não comportaria os 10.000 habitantes previstos no mesmo plano urbanístico.



Detalhe da zona residencial dos oficiais da marinha. Uma única via de acesso localizada entre as edificações e o maciço verde conferem segurança à área com uma organização espacial definida por um conjunto de “módulos” retangulares delimitados por um sistema de circulação onde estão implantadas as unidades residenciais unifamiliares em meio às áreas livres. Fonte: www.google.com/maps

Seria possível, então, pensar na organização desta Vila de Inema como uma Unidade de Vizinhança ou, como “Bairro Autônomo” como propôs o plano urbanístico elaborado pela URBA Ltda? A resposta também é dificultada pela falta de informações sobre o conjunto, principalmente pela impossibilidade de informação sobre os usos de um conjunto de edificações cuja implantação está mais concentrada na entrada da Vila Naval de Inema, que também dá acesso à área Industrial ou Naval da Base. Não surgiram informações sobre a presença desses edifícios neste lugar já no plano urbanístico da Cidade.



Detalhe da Vila Naval de Inema com alguns edifícios de uso não residencial conformando uma área de uso coletivo. Fonte: www.google.com/maps . sem escala

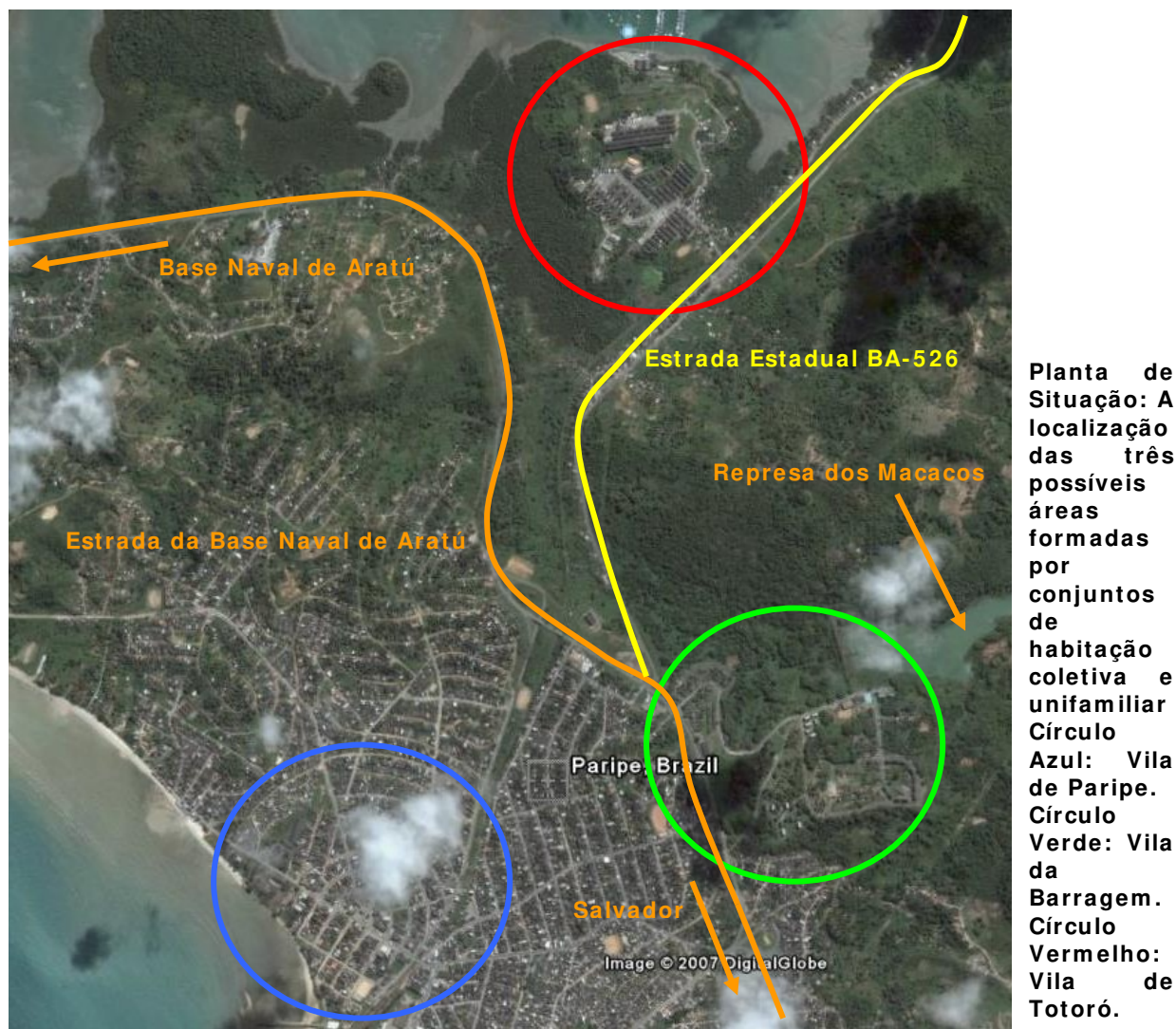
O fato é que atualmente integra a área da Vila de Inema o edifício do Hotel Inema, que constava como um dos serviços do que foi denominado de Centro Cívico-Administrativo, situado, segundo o Relatório Urbanístico (*Urbanismo – Plano da cidade Anexa à Base, na Península do Paripe*),

“próximo à zona militar-industrial e à zona industrial do Toque-Toque. Compõe-se do Bloco Administrativo (Repartições Públicas, Hotel e Salas de Escritório), Comércio de Luxo, Cinema-Teatro, Biblioteca e Museu, centralizando, portanto, todas as atividades recreativo-culturais e administrativas”.

Sobre aqueles outros conjuntos habitacionais planejados como bairros de habitação coletiva, totalizando um conjunto de três áreas, também não existem informações precisas. Considerando, conforme o relatório, que esse conjunto de bairros seria destinado a 30.000 habitantes é improvável que tenham sido

implementados. As poucas imagens disponíveis não apresentam nenhuma referência precisa de ocupação para tal contingente populacional. E segundo militares da Base Naval de Aratú, a única área efetivamente vinculada à Base está ocupada coma Vila Naval de Inema.

Entretanto, imagens de áreas ocupadas nas imediações da Base, recortadas em partes dos seus limites pela Estrada da Base Naval de Aratú, evidenciam um claro processo de ocupação planejado.



No caso de uma primeira área, os eixos viários estão organizados como um sistema semicircular, cujo ponto nodal central é definido por uma área livre – possivelmente uma praça - por onde partem vias radiais de circulação, definindo uma imagem parecida a de um leque cuja base é delimitado por uma via linear.



Implantação geral da área localizada nas imediações da Base Naval de Aratú Detalhe de uma das áreas próximas à Base Naval. No centro inferior da imagem (círculo vermelho) locação da infra-estrutura de circulação ferroviária. A demarcação em laranja representa a antiga linha da Viação Férrea Federal Leste Brasileiro. No centro da imagem o eixo de circulação viário-ferroviário delimita outro lado da área ocupada em leque. Fonte: www.google.com/maps . sem escala.

Uma segunda área também ocupada nas imediações da Base Naval de Aratú, segundo informações de militares da Marinha do Brasil que atuam na localidade, é denominada de Vila da Barragem. Uma Vila que também é margeada pela Estrada da Base Naval de Aratú está inserida nas imediações de Represa dos Macacos, ou Barragem dos Macacos.

Ainda segundo informações da Marinha, nessa Vila existem habitações coletivas verticais, como sugere o Relatório Urbanístico da Cidade, assim como, um conjunto de edificações residenciais unifamiliares concentradas em dois pontos específicos do sistema viário que delinea a área toda.

Ainda nessa Vila da Barragem, além das edificações residenciais para os “praças”, existe um pequeno conjunto de edificações com provável uso coletivo-esportivo que inclui uma piscina. Organização que remete àquela determinação do plano urbanístico para os bairros semi-autônomos, organizados com cooperativa de consumo, escola e ambulatório.



Implantação Geral da Vila da Barragem. Zona Residencial dos “Praças”. Fonte: google.maps



Imagem aproximada da Vila da Barragem que é composta por habitação coletiva vertical e habitação unifamiliar horizontal, ambas implantadas em meio à grande área verde interna e externa ao lugar. Na via principal de acesso a essa conjunto estão localizados edifícios de uso coletivo e o centro esportivo com piscina.

Neste caso, são as próprias unidades que conformam um tipo de organização mais setorizado, como ocorre com o conjunto de edifícios verticais à direita (A), que em sua implantação linear – um ao lado do outro – configuram uma certa ambiência “interna” emoldurada pelos blocos. Outra dimensão organizacional pode ser verificada no outro conjunto de edifícios verticais (B) cuja implantação não define uma “espacialidade interna” emoldurada pelos mesmos, mas, configura uma relação “entremeada” entre os edifícios e as áreas verdes. No caso, muito mais próximo à organização proposta nos pressupostos do urbanismo modernista, cuja justificação no plano da cidade, passou pela Carta de Atenas.

A terceira área no entorno da Base Naval de Aratú cuja ocupação se dá pela implantação de um conjunto de grandes de unidades de habitação verticais, fica entre a Rodovia Estadual B5-526 e a grande baía denominada Saco do Tororó.



Implantação geral da terceira área cujas características espaciais e tipologia arquitetônica condizem com descrições do Relatório de Urbanismo. Fonte: www.google.com/maps

Sua organização está estrutura em uma racionalização acentuada da implantação das unidades habitacionais verticais, em contraposição ao sistema viário delineado livremente na grande área verde aberta, entre o mar e a massa vegetal natural mais densa à esquerda.



Imagem mais aproximada da ocupação com as unidades habitacionais verticais organizadas em quatro conjuntos interligados pelas vias de circulação de veículos e pela área verde com circulação de pedestres. Fonte: www.google.com/mas

Informações obtidas com engenheiros-militares da Base Naval de Aratú não confirmam o pertencimento desse conjunto residencial à estrutura física do complexo da Base. No entanto, as três áreas localizadas no levantamento aerofotográfico realizado por satélite estão muito bem inseridas na grande área da Península de Paripe, conformando, talvez, aqueles conjuntos planejados de áreas residenciais do Relatório de Urbanismo realizado pela URBA Ltda e, portanto, por José de Oliveira Reis, Stelio Moraes e outros possíveis profissionais envolvidos.

E particularmente as duas últimas áreas relacionadas, apresentam características aproximadas daquelas descritas no Relatório de Urbanismo sobre as “zonas de habitação”: *“Todos os blocos são construídos sobre ‘pilotis’, aproveitando a declividade do terreno. Tem boa vista, além de ventilação e insolação uniforme”*;

declividade que inclusive pode explicar a implantação do sistema viário associada à topografia nas duas áreas de residências.

Salienta-se, porém, que qualquer afirmação definitiva sobre as três áreas determinadas como integrantes do Plano Urbanístico da Base Naval de Aratú e da Cidade Anexa à Base, só poderá ocorrer com a futura – se isso for possível – localização do imenso conjunto de pranchas elaboradas pela URBA Ltda, como afirmado, em número de 96.

No entanto, uma parte do conjunto do plano geral executado é absolutamente identificável com a “sobreposição” do texto do relatório nas imagens da Base Naval realizadas por satélite: trata-se da Zona Esportiva. Segundo o relatório Urbanístico,

“Compõe-se de: Estádio, Piscina coberta, Ginásio, Clube Infantil e Clube com serviços médico-esportivos.

O Estádio, com capacidade de 15.000 a 20.000 espectadores, está com as arquibancadas e o público voltados para leste (insolação matinas, apenas). E o campo propriamente dito, localizado no eixo norte-sul.

O restante dos edifícios obedecem aos mesmos corretos preceitos arquitetônicos, formando com o Estádio um conjunto único.

O Núcleo do centro esportivo, apenas acessível aos pedestres, é cortado por uma ampla avenida cívica destinada aos desfiles comemorativos. Foram projetados espaços para estacionamentos de veículos, situados na periferia do Centro Esportivo.

Entre as imagens disponibilizadas pelo levantamento realizado por satélite, aquelas que focam o Centro Esportivo reforçam, com mínimas diferenças, a relação entre a proposição apresentada no Relatório Urbanístico e a situação executada. Principalmente a determinação “*de uma ampla avenida*”, que no plano teria também uma finalidade cívico-comemorativa nos dias de desfiles, está, conforme a imagem, orientando a ocupação do espaço pelos equipamentos esportivos, como que um eixo de estruturação da zona esportiva.



Imagem do Centro Esportivo localizado ao lado da Área Industrial da Base Naval de Aratú. O número 3 demarca o “cul-du-sac” da Avenida que corta o Centro em duas áreas. O número 1 aponta para o estádio de futebol, o número 2 a piscina e o número 4 parte da área indústria, provavelmente ponto de atracagem dos Navios da Marinha. Fonte: www.google.com.br/maps

As diferenças entre o plano apresentado no Relatório Urbanístico e a área executada constam, principalmente, na posição do estádio em relação ao norte magnético. No plano urbanístico, o Estádio *“está com as arquibancadas e o público voltados para leste (insolação matinas, apenas)”*, portanto, com o campo no sentido norte-sul, enquanto que, pela indicação pelo satélite, sua execução foi feita no sentido leste-oeste. Também surge uma diferença em relação à piscina, que no Relatório seria um equipamento esportivo coberto, protegido das intempéries naturais; situação distinta da que está na imagem do satélite.

Estas dificuldades inerentes à elaboração de uma análise mais detalhada sobre a Base Naval de Aratú, seja sobre o centro esportivo ou qualquer outra área, recaíram na dificuldade de acesso à informação. Os relatórios que envolveram a

criação do Consórcio Técnico de Planejamento, assim como da URBA Ltda e, portanto, de atuação do engenheiro José de Oliveira Reis em todo esse processo, são extremamente lacunares. As informações estão dispersas em papéis sem determinação exata de data, apresentação de qualquer informação gráfica ou mediante inclusão de imagem fotográfica.

A compreensão de toda a atividade envolvendo COTEPLA, URBA, ou qualquer outra das empresas consorciadas na elaboração do Plano da Base Naval foi realizada mediante interpretação das informações “sobrepostas” nos próprios documentos, tais como alterações escritas manualmente ao elaborar determinadas correções no texto de base. Alteração, aliás, muito comum em toda a produção de textos/relatórios/cartas realizada pelo engenheiro José de Oliveira Reis. Pelo conjunto dos documentos do seu acervo é evidente um processo de reflexão peculiar desta produção: uma primeira escrita manual primária que geralmente sofrera correções também manuais, até chegar na elaboração final datilografada, muitas vezes também alterada por alguma anotação manual. Neste processo foi possível entender determinadas passagens, articulações e alterações dos encaminhamentos anteriormente determinados, e não somente em relação ao plano urbanístico da Base de Aratú; é um processo de produção inerente ao seu trabalho profissional.

No entanto, a dificuldade da análise deve ser inserida em uma conjuntura maior que constatação da inexistência ou impossibilidade de acesso aos documentos; impossibilidade pela eliminação mesmo, ou ainda, pela dimensão sigilosa que informações que envolveram e ainda envolvem as Forças Armadas são tratadas. A dificuldade de compreensão dos trabalhos elaborados pelo COTEPLA passa, necessariamente, pela constatação de um processo não linear de criação jurídica e física da própria Base Naval de Aratú. Situação que consta de uma informação “histórica” oferecida pela própria Marinha do Brasil sobre a Base¹⁵:

As terras onde hoje se instala a Base Naval de Aratu pertenciam a Antônio Torres, um rico comerciante português e proprietário de diversos navios que comercializavam especiarias. A idéia de construção de uma base naval na área correspondente às antigas fazendas da Ponta da Areia, Pombal e Boca do Rio remonta ao ano de 1883, quando o Primeiro-Tenente Antônio Alves Câmara, então comandante da canhoneira

¹⁵ <https://www.mar.mil.br/bna/basenaual-frame.htm>

"Traripe", foi incumbido com a missão de realizar o levantamento de um local apropriado para a mudança do Arsenal de Marinha da província da Bahia.

Mais tarde, durante a Segunda Guerra Mundial, a Marinha dos Estados Unidos construiu bases navais ao longo de todo o litoral brasileiro. Na cidade de Salvador foram criadas duas bases navais: uma base aeronaval em Aratu e outra, destinada a prestar apoio logístico a "destroyers" (denominada Base "Baker"), localizada em frente ao porto de Salvador, na área onde hoje funciona o Grupamento de Fuzileiros Navais. Após a guerra, estas bases foram entregues ao Brasil, ficando inicialmente a Marinha com a base aeronaval de Aratu.

Assim, no ano de 1949 surgiu a idéia de construir uma base naval em Aratu, com a conseqüente transferência da Base Naval de Salvador para esse local. Entretanto, devido a vários motivos, somente em 1959 foi aprovado o anteprojeto de construção pelo então Ministro da Marinha, Almirante de Esquadra Sylvio de Noronha. Após 20 (vinte) anos de muito esforço, dedicação e trabalho, a Base Naval de Aratu foi criada pelo Decreto número 64.630 de 03 de junho de 1969, entrando em efetivo funcionamento em 01 de janeiro de 1970.

Sobretudo o parágrafo final do texto "histórico" denota um longo processo de implementação da Base Naval de Aratú. Aponta quão próximo temporalmente é o ano (1949) em que se cogitou a transferências da Base de Salvador para as terras da Península do Paripe, da contratação da Companhia Brasileira de Engenharia para a realização dos trabalhos de execução, datada de 1951, conforme documento já mencionado. Entretanto, segundo o texto "histórico", apenas 1959 *foi aprovado o anteprojeto de construção pelo então Ministro da Marinha, Almirante de Esquadra Sylvio de Noronha*, ou seja, distante do período de atuação do COTEPLA, e particularmente da URBA Ltda, a partir de 1952. Mais distante ainda foi o ano de criação jurídica da Base pelo Decreto n. 64.630, em 1969, denotando claramente aquele processo não linear entre todo o planejamento da estrutura física pelo COTEPLA durante os anos iniciais da década de 1950, e a efetivação institucional da Base no final da década de 1960.

Essa lacuna documental existente entre os anos de 1949 e 1969 deflagra a elaboração de perguntas que, no entanto, não puderam ser respondidas substantivamente: o anteprojeto aprovado em 1959 foi aquele integralmente elaborado por José de Oliveira Reis e Stelio Moraes? O COTEPLA permaneceu, como entidade contratada pela Comissão Construtora da Base Naval de Aratú, até o início do funcionamento da Base em 1970? Os vinte anos que separaram a decisão de

transferência da Base de Salvador para a Península do Paripe em 1949, passando pela aprovação do anteprojeto em 1959 e o Decreto n. 64.630 de 1969, foram utilizados para a execução das obras planejadas pelo COTEPLA?

A única consideração plausível para cada uma das perguntas é que não existem vestígios, entre os documentos analisados, que possibilitem respondê-las. Somente uma eventual localização do restante dos documentos ou, o que mais improvável por questões de segurança, algum tipo de informação proveniente da própria Marinha, permitiria uma análise mais elaborada e detalhada: sobre a permanência do COTEPLA como entidade contratada não existe nada além do próprio contato com a Comissão Construtora da Base Naval; sobre o tempo de execução do que hoje é a Base Naval de Aratú, incluindo a Vila de Inema que está dentro área da Base Naval, e se esta execução ocorreu efetivamente entre 1959 e 1969, também não há informação entre os documentos.

O mesmo sentido das dúvidas que cercam, tanto a atuação do COTEPLA, como o período de construção da Base, permanece em relação ao trabalho elaborado pela URBA Ltda e, portanto à atuação de José de Oliveira Reis e Stelio Moraes, ou seja, se aquele anteprojeto aprovado em 1959 é o que foi elaborado por eles e previamente apresentado em 1951. Da mesma forma a permanência de ambos no Consórcio Técnico de Planejamento, assim como a perenidade da própria empresa URBA Ltda, criada pelos dois profissionais, são também lacunas que no conjunto dos documentos do acervo pessoal de José de Oliveira Reis permanecerão insolúveis.

Entretanto, caso tenham continuado desenvolvendo trabalhos, oferecendo serviços de consultoria urbanística à Comissão Construtora da Base Naval ao longo da década de 1950, fizeram-no paralelo a outro importante trabalho iniciado em 1955: a atuação na *Subcomissão de Planejamento Urbanístico da Comissão de Planejamento da Construção e da Mudança da Capital Federal*. Um trabalho que, no entanto, não teve a participação integral de Stelio de Moraes, ou seja, até a elaboração final do “*Plano de Vera Cruz – Futura Capital do Brasil*”.

Vera Cruz não foi, entretanto, um trabalho que envolveu apenas os dois urbanistas, assim como não teve nenhuma relação com o Consórcio Técnico de Planejamento e a empresa por eles criada, a URBA Ltda. O plano foi elaborado pela

referida *Subcomissão de Planejamento Urbanístico*, entre outras várias Subcomissões criadas, tendo como membros iniciais o próprio José de Oliveira Reis e Stelio de Moraes, Raul Penna Firme, Roberto Burle Marx e Affonso Eduardo Reidy.

Importante salientar que em um primeiro momento foi criada a *Comissão de Localização da Nova Capital Federal* durante o governo do Presidente Getúlio Vargas, pelo Decreto n. 32976 do dia 08 de junho de 1953, e que segundo Cristiano Carneiro Ribeiro da Luz Neto – engenheiro do Departamento de Obras da Prefeitura do Distrito Federal -, foi “transformada pelo Decreto n. 38251 de 9 de dezembro de 1955 em Comissão de Planejamento da Construção e da Mudança da Capital Federal”.¹⁶

Conforme informação do Chefe desta Comissão, Marechal José Pessoa Cavalcanti de Albuquerque, os trabalhos resultaram na elaboração do documento “*Nova Metrópole do Brasil – Relatório Geral de Localização*”, organizado mediante junção de três relatórios parciais, que correspondem, no Relatório Geral¹⁷, a três partes distintas. Das três partes, particularmente a segunda é de maior interesse, pois, nela constam os trabalhos finais da Subcomissão de Planejamento Urbanístico; as informações da primeira parte são sobre os estudos e investigações relativos à escolha do sítio definitivo da Nova Capital. Segundo o Relatório Geral,

“os estudos da área do Território do Novo Distrito Federal foram realizados pela Subcomissão de engenheiros: Prof. Alyrio H. de Mattos, do Conselho Nacional de Geografia; General Técnico Aureliano Luiz de Farias, representante do Ministério da Guerra, e Coronel Luiz Eugênio Peixoto de Freitas Abreu, do Serviço Geográfico do Exército”.

Ainda pelo Relatório Geral, os estudos não estiveram limitados aos trabalhos desses engenheiros, sendo também realizados pela Subcomissão dos engenheiros General Técnico Nelson de Castro Sena Dias, Diretor do Serviço Geográfico do Exército; José de Oliveira Reis, da Prefeitura do Distrito Federal; Arquiteto Raul Penna Firme e Salomão Serebrenick, da Comissão do Vale do S. Francisco, cujos trabalhos foram

“baseadas em fixação de critérios e normas técnicas para comparação dos vários locais, segundo sua importância: clima e salubridade, facilidade de

¹⁶ Neto, Christiano C. R. da Luz. “A transferência da Capital do País”. mimeo, sem identificação.

¹⁷ No acervo de José de Oliveira Reis do Arquivo Geral da Cidade existe um volume do trabalho.

abastecimento de água potável, energia elétrica, aspectos topográficos, proximidades de terras cultiváveis, facilidade de materiais de construção”.

O Relatório apresenta ainda outra informação sobre tais subcomissões de particular interesse sobre o engenheiro José de Oliveira Reis, ao afirmar que os trabalhos foram realizados para a Comissão de Localização da Nova Capital Federal, aquela que foi criada em 1953 pelo Presidente Getúlio Vargas. A informação amplia o tempo de atuação de José de Oliveira Reis nas discussões sobre as transferências da Capital Federal, ao mencionar sua atuação na Comissão de Localização sob a Chefia do Marechal José Pessoa Cavalcanti de Albuquerque, que segundo Schlee e Ficher (2006), ocupou o lugar do General Aguinaldo Caiado de Castro, em setembro de 1954.

Nesta Subcomissão de engenheiros que atuaram pela Comissão de Localização, além do próprio José de Oliveira Reis, também trabalhou o arquiteto Raul Penna Firme, ambos integrantes da Subcomissão de Planejamento Urbanístico que foi responsável por elaborar o estudo do Plano de Vera Cruz. Um estudo inicialmente desenvolvido em conjunto com outros importantes profissionais já mencionados: Stelio de Moraes, Roberto Burle Marx e Affonso Eduardo Reidy.

Entretanto, nenhum destes profissionais colaboraram com a Subcomissão de Planejamento Urbanístico até o estudo do Plano de Vera Cruz, que foi apresentado no Relatório *“Nova Metrópole do Brasil – Relatório Geral de Localização”*, publicado pela Imprensa do Exército Brasileiro em 1958. Segundo o engenheiro Christiano Carneiro, na breve análise que fez sobre a atuação da *Subcomissão de Planejamento Urbanístico*, dois fatores podem ter gerado problemas consideráveis aos trabalhos desta Subcomissão: um deles relacionado ao próprio processo de elaboração do plano, e um segundo diretamente vinculado aos profissionais envolvidos engenheiros e arquitetos; este em particular como provável indício de desentendimento especificamente entre José de Oliveira Reis e Eduardo Affonso Reidy.

Segundo os argumentos de Christiano Carneiro sobre o primeiro possível fator desarticulador da Subcomissão de Planejamento Urbanístico,

“(...) a falta de uma planta altimétrica em escala suficiente impediu que essa sub-comissão apresentasse uma planta de arruamento, loteamento e zoneamento da futura Capital. Limitou-se ela a esboçar um

esquematismo, com divisões em “unités de voisinage” contendo jardins e residências, em grandes quarteirões de um quilômetro quadrado. A cidade terá como espinha dorsal uma grande avenida de 120 metros de largura. Em uma das extremidades situa-se imenso lago artificial e, na outra, os palácios ministeriais. É prevista grande abundância de parques e áreas especiais para embaixadas, praças esportivas, hospitais e universidade. Tal projeto é, entretanto, apenas um estudo. Um traçado definitivo depende de levantamento altimétrico minucioso”.



Plano de Vera Cruz – Futura Capital do Brasil. Sub-comissão de Planejamento Urbanístico: José de Oliveira Reis, Roberto Lacombe e Raul Penna Firme. Fonte: Nova Metrópole do Brasil: relatório geral de sua localização. Rio de Janeiro: Imprensa do Exército, 1958: 189-190.

Como referência descritiva do plano urbanístico de Vera Cruz, o texto elaborado pelo engenheiro Christiano é preciso na análise, até porque, o próprio plano apresenta uma racionalidade precisa e ortogonal, cuja apreensão é certamente facilitada, como explicitada no texto. Sobre as dificuldades geradas pela *“falta de uma planta altimétrica em escala suficiente”*, o estudo de Schlee e Ficher aponta o inverso, sugerindo que a

“Comissão de Localização voltou-se para o planejamento da cidade [...] encomendando a confecção de cartas topográficas da área escolhida em escala 1:1000 e 1:2000. Ou seja, os membros da Subcomissão, ao elaborar Vera Cruz, trabalhavam – em primeiríssima mão – com mapas atualizados do famoso sítio castanho” (Schlee e Ficher, 2006: 3).

No entanto, o maior interesse no trabalho não recai explicitamente no plano urbanístico, mas, no segundo dos argumentos apresentados pelo próprio Christiano Carneiro, pelo que esse argumento amarra com as problemáticas relacionados aos profissionais urbanistas que atuavam no Rio de Janeiro. Christiano Carneiro continuou assim sua análise:

“é opinião da Comissão de Planejamento que o problema urbanístico não poderá ser resolvido dentro do País, por falta de técnicos competentes. Pretende entregar os estudos a especialista estrangeiros”.

Pretensão confirmada, porém refutada pelo Marechal José Pessoa Cavalcanti de Albuquerque, presidente da Comissão de Localização da Nova Capital Federal, ao afirmar que,

“embora em uma das reuniões da Subcomissão de Planejamento Urbanístico fosse sugerida a indicação de um urbanista estrangeiro para orientação geral, discordamos da idéia por conhecermos a comprovada autoridade profissional dos técnicos brasileiros capazes de assumirem a responsabilidade da execução dos trabalhos de planejamento da Nova Capital. Seria mesmo a primeira oportunidade para que os engenheiros brasileiros, que tanto tem contribuído para o progresso, o desenvolvimento e a beleza das nossas grandes cidades, realizassem, no setor de urbanismo, uma obra de grande envergadura”.¹⁸

No entanto, a discordância enunciada pelo Marechal José Pessoa Cavalcanti de Albuquerque não aparenta ser a discordância de toda a equipe da Subcomissão de Planejamento Urbanístico. Os membros da Subcomissão estiveram envolvidos

¹⁸ Albuquerque, José P. C. de. Nova Metrópole do Brasil: relatório geral de sua localização. Rio de Janeiro: Imprensa do Exército, 1958: 189-190.

nessa discussão, em discordância ou não em relação à assessoria de profissional estrangeiro. Situação que certamente gerou polêmicas e desentendimentos internos que perpassavam por um interessado especial na possibilidade de realizar o projeto: Le Corbusier.

Segundo Jéferson Cristiano Tavares, em seu trabalho sobre os projetos para Brasília, Eduardo Affonso Reidy foi um dos que se opuseram a essa discordância do Marechal José Pessoa Cavalcanti de Albuquerque na contratação de uma consultoria internacional:

“convidado a participar da Subcomissão de Planejamento Urbanístico da Nova Capital, A. E. Reidy polemizou, juntamente com R. Burle Marx, ao defender a vinda de um arquiteto estrangeiro para coordenar o planejamento da cidade” (Tavares, 2004).

Considerando a efetiva existência da polêmica entre os membros da subcomissão, uns contrários outros partidários da posição do Marechal José Pessoa Cavalcanti de Albuquerque, é plausível compreender ou cogitar a existência de uma divisão cuja conseqüência foi a saída de Eduardo Affonso Reidy e Burle Marx dos trabalhos. E como anteriormente enunciado, um provável indício de novos desentendimentos entre José de Oliveira Reis, que apoiou a decisão do Marechal, e Eduardo Affonso Reidy, favorável à contratação de profissional estrangeiro. Consideração que, porém, não explica a desvinculação do nome de Stelio de Moraes entre os autores do estudo publicado em 1958 pelo Exército.

Qual o motivo da saída de Stelio de Moraes da subcomissão do plano urbanístico, se é que isso ocorreu e, se também ocorreu pelos mesmos motivos de Eduardo Affonso Reidy e Burle Marx? Sua experiência juntamente com José de Oliveira Reis nos trabalhos da Base Naval de Aratú não substanciaram sua permanência na equipe que finalizou o plano de Vera Cruz?

Mantendo a reflexão pelo argumento da divisão interna e, por fim, subtração de membros da Subcomissão de Planejamento Urbanístico, não é muito difícil construir um organograma das posições ocupadas por cada membro. O lugar ocupado por Affonso Reidy e Burle Marx sobre a assessoria estrangeira para coordenar o planejamento da cidade foi já apresentada no estudo de Jéferson Cristiano Tavares (2004). Fugidia continua sendo a posição de Stelio de Moraes nessa disputa, principalmente em relação ao José de Oliveira Reis. Estabeleceu-se aí

alguma ruptura entre ambos os profissionais após os trabalhos na URBA LTDA, refletindo inclusive nos trabalhos de elaboração do plano de Vera Cruz? Por algum motivo específico Stelio de Moraes foi favorável à contratação de profissional estrangeiro? Informações que não sobrevieram com o Relatório “*Nova Metrópole do Brasil – Relatório Geral de Localização*”, ou outro documento do acervo pessoal de José de Oliveira Reis.

O restante dos membros formaram, certamente, um bloco de apoio à discordância do Marechal José Pessoa Cavalcanti de Albuquerque em contratar profissional estrangeiro. E neste bloco, a articulação entre pessoas-profissionais e seus lugares institucionais àquela época foi certamente um fator importante na conjunção dos trabalhos, cujo resultado, é o Plano de Vera Cruz – Futura Capital do Brasil .

O arquiteto Raul Penna Firme, além de professor na Escola Nacional de Belas Artes, era, segundo Andrey Schelee e Sylvia Ficher, antigo colaborador do Marechal José Pessoa Cavalcanti de Albuquerque, desde a elaboração do plano arquitetônico da Base de Agulhas Negras, atuando também na Subcomissão de Fixação de Critérios e Normas Técnicas para a Comparação dos Vários Sítios e Seleção dos Sítios (Schelee e Ficher, 2006: 1). Pouco provável que assumiria posição contrária à do Presidente da Comissão, o Marechal João Pessoa.

No caso do engenheiro José de Oliveira Reis, não somente toda sua experiência profissional no campo do urbanismo, passando necessariamente pela oportunidade de integrar o COTEPLA, mas, possivelmente suas antigas divergências com Eduardo Affonso Reidy, determinariam sua posição no bloco de apoio ao Marechal José Pessoa Cavalcanti de Albuquerque. Convém ainda ampliar o foco da abordagem, para perceber como a criação da Comissão de Planejamento da Construção e da Mudança da Capital Federal – e automaticamente a criação das subcomissões, particularmente a de planejamento urbanístico – estava temporalmente muito próxima às mudanças que se processaram no Departamento de Urbanismo da Prefeitura do Rio de Janeiro.

Segundo o trabalho organizado por Nabil Bonduki (2000), a ocupação do cargo de Diretor do Departamento de Urbanismo por Eduardo Affonso Reidy teve uma interrupção no ano de 1955, mesmo ano em que finda a administração

municipal do Prefeito Alim Pedro. Não menciona, porém, a data da exoneração de Eduardo Affonso Reidy, se antes da saída de Alim Pedro – que ocorreu no dia 11 de novembro de 1955 -, ou, se imediatamente anterior ao retorno de José de Oliveira Reis ao cargo de Diretor, no dia 11 de janeiro de 1956, pelo Dec. P. 8 – publicado no Diário Oficial dia 12 de janeiro de 1956.

Fato é que aquela *Comissão de Localização da Nova Capital Federal* presidida pelo Marechal José Pessoa de Albuquerque, foi transformada em *Comissão de Planejamento da Construção e da Mudança da Capital Federal* no dia 9 de dezembro de 1955, ou seja, em meio a mais um processo de mudanças da direção do departamento de Urbanismo, em meio a mais uma alteração na direção entre José de Oliveira Reis e Eduardo Afonso Reidy. O que pode sim ser considerado fator amplificador nas divergências entre os dois, nesse caso pela oposição e polêmica criada com a possibilidade de nomeação de profissional de outra nacionalidade para realizar o plano da capital federal que substituiria o Rio de Janeiro.

O terceiro profissional que assina o estudo, ou, como foi definido no relatório da Comissão, o “*Primeiro Esboço da Futura Capital (Primeiro plano-piloto)*”, também estava envolvido com o ensino superior. Roberto Lacombe foi professor da Escola Nacional de Belas Artes, tal como Raul Penna Firme, o que pudera gerar aproximação entre os dois, coadunando na mesma posição no bloco de apoio ao Marechal.

José de Oliveira Reis, Raul Penna Firme e Roberto Lacombe de um lado, contrários à intenção do governo em contratar uma assessoria internacional, e do outro, Roberto Burle Marx e Affonso Reidy, favoráveis a essa assessoria. Um cenário importante de discussão sobre a validade ou necessidade de contratação de um especialista internacional para coordenar a elaboração do Plano de Vera Cruz. Da mesma forma, um cenário cuja importância passava necessariamente pelos profissionais e suas referências e concepções sobre urbanismo.

No entanto, é necessário entender que essa polêmica não teve início com o Decreto n. 38251 do dia 9 de dezembro de 1955, mas, já ocorrera meses antes, envolvendo, como dissemos, o grande interessado em ser o referido assessor internacional, ou, quiçá, o autor do plano urbanístico da futura capital do Brasil: Le Corbusier.

Em uma carta enviada ao próprio Marechal José Pessoa Cavalcanti de Albuquerque, o arquiteto franco-suíço evidencia a temática da polêmica:

“Esta manhã na Embaixada do Brasil em Paris, o sr. Marinho leu-me sua carta endereçada ao sr. Hugo Gouthier (Nova Iorque), bem como a que este último lhe escreveu a respeito da minha eventual participação na nova Capital.

Esta carta tem por objetivo retificar uma pequena deformação do meu pensamento na transmissão feita pelo sr. Marinho, da Embaixada do Brasil em Paris e pelo sr Hugo Gouthier do Consulado de Nova Iorque.

*Ficaria imensamente grato se tivesse a gentileza de notar que meu desejo não é o de fazer os projetos da Capital do Brasil, mas de ser o encarregado da realização do que chamamos o “Plano Piloto”. O “Plano Piloto” significa a expressão, através de desenhos e textos, da idéia de ordem geral e particular que minha experiência permite apresentar por ocasião deste problema. **O plano de urbanismo** será obra dos Arquitetos Brasileiros”*

Além do argumento sobre as duas categorias de trabalho (Plano Piloto e Plano de Urbanismo) e do interesse explícito em ser o autor da primeira categoria, o mais interessante é a data da carta: 24 de junho de 1955. Portanto, aproximadamente seis meses antes do Decreto que oficializava a criação da Comissão de Planejamento da Capital Federal. Talvez desde o Decreto anterior, expedido ainda no governo Getúlio Vargas – Decreto n. 32976 de 8 de junho de 1953 – a discussão sobre eventual contratação de um profissional estrangeiro tenha produzido reações de apoio e contestação entre os profissionais ao longo dos anos de 1953, 1954 e 1955, reações que encontraram campo fértil ao debate entre os integrantes da Subcomissão de Planejamento Urbanístico.

Contudo, nada improvável que a polêmica tenha continuado e aumentado após o ano de 1956, caso uma determinada opinião de Le Corbusier ao sr. Vincent Auriol – em viagem ao Brasil -, sobre si próprio e seu trabalho arquitetônico-urbanístico, reverberou entre os profissionais brasileiros. Segundo tal opinião – expressa em carta datada no dia 20 de janeiro de 1956 -, tão afeita à personalidade do arquiteto franco-suíço,

“(...) Desde 1929 exerci no Brasil uma influência muito forte. Há no Brasil uma arquitetura moderna reconhecida internacionalmente e que é feita por meus discípulos que muito me admiram. No ano passado, estes pediram-me que aceitasse participar, como consultor, da reconstrução da nova capital do Brasil (no interior das terras)...as eleições interromperam tudo. Mais tarde o sr. Kubistchek foi nomeado, pessoalmente muito

favorável às idéias modernas pois encomendou trabalhos significativos aos arquitetos acima assinalados”.

Sem excluir o quão fundamental e revolucionária é toda produção de Le Corbusier, deve-se salientar que o mesmo é um daqueles personagens que sempre tiveram certeza de que, se existem lugares para as idéias, esses são um só, ou seja, ele próprio. Seus argumentos não passam nem mesmo por uma abordagem interpretativa da produção arquitetônica brasileira no que ela teve de particular e de transformadora. O argumento está focado no campo exclusivamente pessoal, individual, sendo ele a origem, a transformação e a circulação das idéias; certamente um personagem que merece estudo orientado pelas abordagens das narrativas de si mesmo. Transfere sem sutilezas o que aparentemente considerou ser aspecto positivo da produção moderna brasileira, o reconhecimento internacional desta produção, como resultado da admiração que tinham por ele.

Inegável a importância profissional de Le Corbusier para a produção arquitetônica e urbanística do século XX; mas seus argumentos em relação aos profissionais brasileiros estão borrados com os respingos do discurso da superioridade colonizadora européia. Oscar Niemeyer – também passível de análise crítica - é exemplo contundente da capacidade e possibilidade de construção de idéias, de intensa circulação de idéias, que não são, obviamente, algo natural, mas, antes, processadas na inegável condição relacional do trabalho profissional.

Eventos que envolveram diretamente o Marechal José Pessoa Cavalcanti de Albuquerque, Chefe da *Comissão de Planejamento da Construção e da Mudança da Capital Federal*”, coadunaram com as agudas divergências entre os dois principais profissionais urbanistas do Rio de Janeiro na década de 1950: Eduardo Affonso Reidy e José de Oliveira Reis; importante ressaltar que José de Oliveira Reis ocupou ininterruptamente o cargo de Diretor do Departamento de Urbanismo do Rio de Janeiro até abril de 1960, a partir do mesmo mês em que Le Corbusier expressou suas idéias ao sr. Auriol - quando da viagem que este faria ao Brasil, ou seja, janeiro de 1956.

Concentrou-se, portanto, no bloco de profissionais contrários à contratação da assessoria. Fundamental, nesse caso, considerar e incorporar na interpretação das divergências, a força política exercida por este bloco, desde Raul Penna Firme,

pela proximidade profissional e antigo colaborador do Marechal José Pessoa Cavalcanti de Albuquerque, até José de Oliveira Reis, como Diretor do Departamento de Urbanismo. Seu cargo certamente possibilitava não só acompanhar, como discutir as decisões sobre a transferência da capital federal da cidade do Rio de Janeiro para outra região do país; talvez um momento oportuno para José de Oliveira Reis demonstrar sua personalidade decidida e combativa contra eventuais descaminhos que julgara impossibilitar as soluções por ele articulada.

Entretanto, sua atuação na Comissão de Planejamento da Futura Capital Federal não durou muito mais tempo, por também ser extinta a própria Comissão presidida pelo Marechal José Pessoa Cavalcanti de Albuquerque. Conforme Schelle e Ficher (2006), após uma primeira tentativa para sair do cargo de presidente da Comissão *de Planejamento da Construção e da Mudança da Capital Federal*, subseqüentemente à posse de Juscelino Kubitschek, José Pessoa Cavalcanti de Albuquerque voltou a solicitar sua demissão no mês de maio de 1956,

“ao que parece porque não aceitava a intromissão de amigos do Presidente da República em questões relativas à transferência da Capital e discordava da idéia de se criar uma companhia estatal encarregada da construção, a qual viria a NOVACAP (...) estabelecida em setembro (Lei Federal n. 2874, de 19 de setembro de 1956)” (Schelle e Ficher, 2006:6).

Importante também considerar que nesse contexto de mudanças entre a Subcomissão de Planejamento Urbanístico e a NOVACAP, a saída de José de Oliveira Reis da equipe de profissionais atuantes no Plano de Vera Cruz não foi absolutamente relevante nem responsável por eventuais desarticulações.

Ainda segundo Schelle e Ficher (2006),

“O edital do Concurso Nacional do Plano Piloto da Nova Capital do Brasil foi aprovado no mesmo dia em que era instalada a NOCACAP, a 19 de setembro de 1956, e publicado no Diário Oficial da União a 30 de setembro. Mesmo em data tão avançada a influência da gestão de José Pessoa ainda se fazia sentir, uma vez que Ernesto Silva presidiu os trabalhos de elaboração do edital e – além de Oscar Niemeyer e Israel Pinheiro – Penna Firme Lacombe também participaram do processo, na condição de assessores especiais” (Schelle e Ficher, 2006:6).

José de Oliveira Reis não participou, distanciado completamente do processo de organização do edital do concurso, e mais ainda, da elaboração de alguma

proposta para o mesmo. Até porque, naquele momento em especial, o concurso para o Plano Piloto de Brasília foi objeto privilegiado de intensos debates e proposições entre os arquitetos modernos brasileiros, consolidando o pensamento urbanístico no Brasil pelos diálogos com os pressupostos dos Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna (CIAMs) e da Carta de Atenas.

Contudo, pressupostos que não estiveram limitados ao lugar profissional da arquitetura moderna, mas foram também processados no lugar profissional da engenharia, como ocorreu com José de Oliveira Reis no plano urbanístico da Base Naval de Aratú. E no caso particular do engenheiro José de Oliveira, qual o possível significado da sua aproximação com os conceitos de cidade propagados na Carta de Atenas? Existe aí uma ruptura no seu pensamento urbanístico em relação aos trabalhos realizados desde a chefia da Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro, ou antes, desde o momento em que entra para administração pública como engenheiro municipal?

Essas indagações podem ser ampliadas: o que ocorreu durante a elaboração do plano urbanístico da Base Naval de Aratú, trouxe efetivamente tamanha mudança no pensamento daquele que sempre foi denominado de planejador viário e de obras? O que levou José de Oliveira Reis, árduo defensor do Plano Agache para o Rio de Janeiro, a trabalhar pressupostos explicitamente defendidos por Le Corbusier, opositor de Alfred Agache? Seria um entendimento por parte de José de Oliveira Reis sobre a correta concepção da Carta de Atenas para a elaboração dos planos de cidades novas? Seria a percepção de um provável esgotamento do planejamento urbano em exercício nas administrações municipais, atrelados aos interesses econômicos e políticos que circundam os poderes públicos, tendo como consequência a interferência nas soluções apresentadas nos planos urbanísticos desenvolvidos nos Departamentos de Urbanismo?

São possíveis outras indagações pertinentes ao processo profissional do engenheiro, funcionário público e urbanista José de Oliveira Reis. Porém, isso não produziria melhores respostas, que as que o conjunto documental pode nos fornecer. Sobre este processo relacionado à Base Naval não existe no acervo do engenheiro nenhuma carta ou mensagem que porventura tenha enviado ou recebido e que apontasse vestígios mais visíveis sobre o interesse na Carta de

Atenas. Sua opção talvez tenha sido, nesse sentido, o silêncio, o apagamento de maiores detalhes sobre todo o processo da Base Naval e da criação do COTEPLA. Talvez, um silêncio determinado pela própria característica militar, de segurança das fronteiras marítimas brasileiras, que a Base Naval de Aratú apresenta.

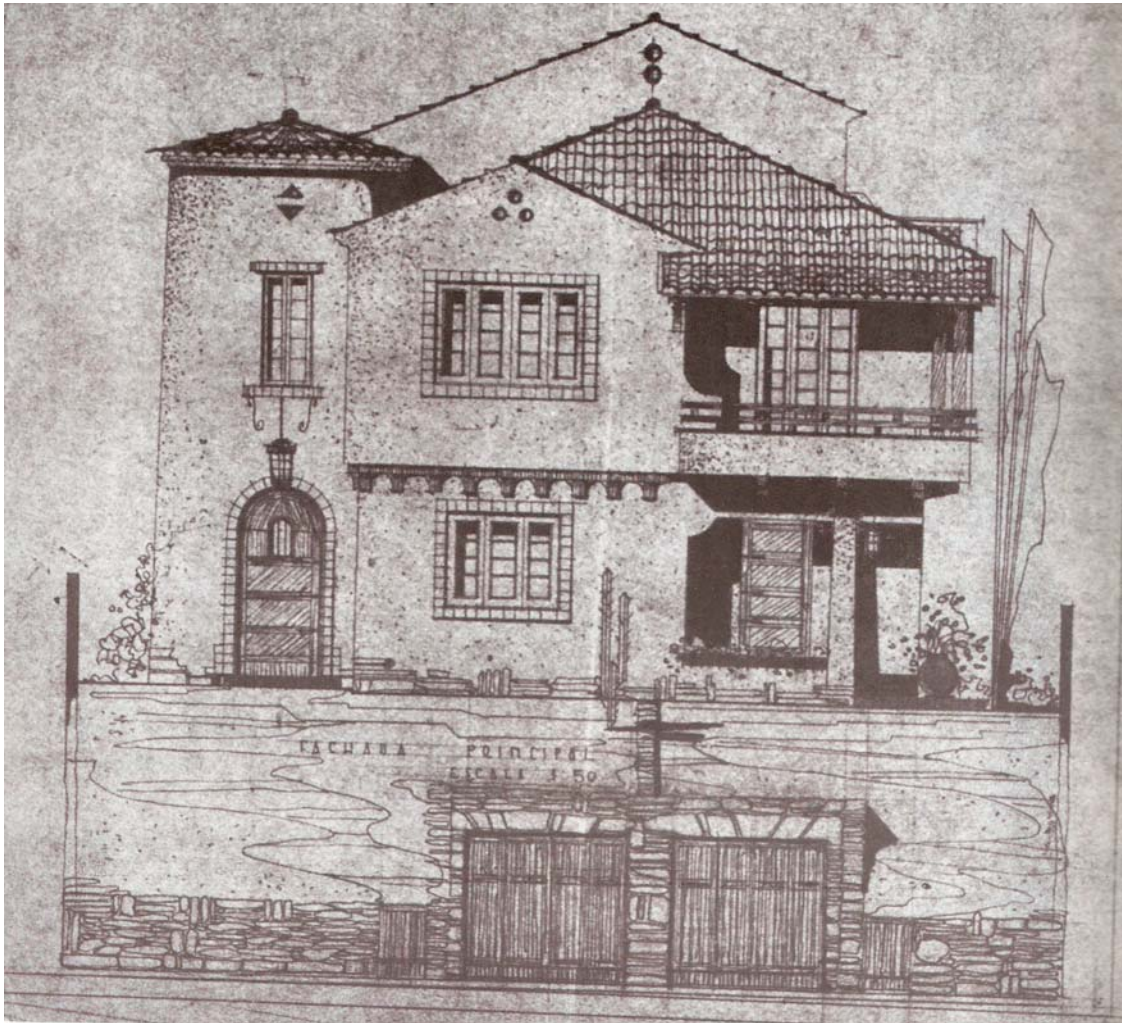
Como interpretar a “mudança”, ou, talvez, “aproximação”, ou ainda, “interlocução” com o urbanismo moderno (e não mais aquele urbanismo a que José de Oliveira Reis esteve associado e que foi construído na engenharia)? Novamente são os documentos que proporcionam essa interpretação.

A análise passa pelo movimento - como ao longo do trabalho -, do próprio José de Oliveira Reis pela estrutura administrativa municipal, pela universidade, pelo Clube de Engenharia, pelo COTEPLA, entre outras entidades e lugares institucionais. Da mesma forma, também pelas relações que tinha com profissionais arquitetos, incluindo o nome de Eduardo Affonso Reidy.

Por mais que existissem desavenças e divergências com Eduardo Affonso Reidy, é impossível desconsiderar um interesse recíproco nas soluções e concepções sobre as questões do Urbanismo. Até mesmo um interesse por parte de José de Oliveira sobre a produção arquitetônica do colega de formação e atuação institucional, especialmente o trabalho no Conjunto Pedregulho; a recíproca, nesse caso, só parece ser verdadeira para os trabalhos urbanísticos desenvolvidos por José de Oliveira Reis. Pensar em um arquiteto José de Oliveira Reis, pelo exemplo do projeto da sua própria residência (próxima imagem), em nada interessaria Eduardo Affonso Reidy, um dos mais, se não o mais completo arquiteto moderno brasileiro.

Um profissional do urbanismo como foi José de Oliveira Reis, na cidade do Rio de Janeiro, tinha possibilidade de aproximações com muitos outros e importantes arquitetos modernos, nos mais diversos lugares institucionais. Entre aquelas instituições mencionadas - administrativa municipal, a universidade, o Clube de Engenharia, o COTEPLA -, a Faculdade Nacional de Arquitetura é que está mais possivelmente relacionada à aproximação de José de Oliveira Reis às problemáticas do urbanismo moderno, como ocorreu com engenheiro-arquiteto Adalberto Szilard, com quem publicou o livro Urbanismo no Rio de Janeiro. Associada à Escola Nacional de Belas Artes, a Faculdade Nacional de Arquitetura se constituiu como

ambiência privilegiada no processo de institucionalização do urbanismo no Brasil pelo lugar profissional da arquitetura. O ápice dessa institucionalização ocorrida fora da engenharia ocorreu com o concurso para o Plano Piloto de Brasília que a NOVACAP coordenou após extinção da *Comissão de Planejamento da Construção e da Mudança da Capital Federal*



Projeto da Residência do engenheiro José de Oliveira Reis. Projeto arquitetônico do próprio engenheiro. Rua Itabira, 161, Cosme Velho-Rio de Janeiro. Imagem reproduzida na Revista Municipal de Engenharia. Edição especial, agosto de 1997.

Para o caso do engenheiro José de Oliveira Reis, assim como para qualquer outro profissional interessado nas discussões urbanísticas, todo o movimento profissional ocorrido na década de 1950, em especial o que envolveu a elaboração de uma futura capital federal – seja ela Vera Cruz ou Brasília -, ampliou o interesse

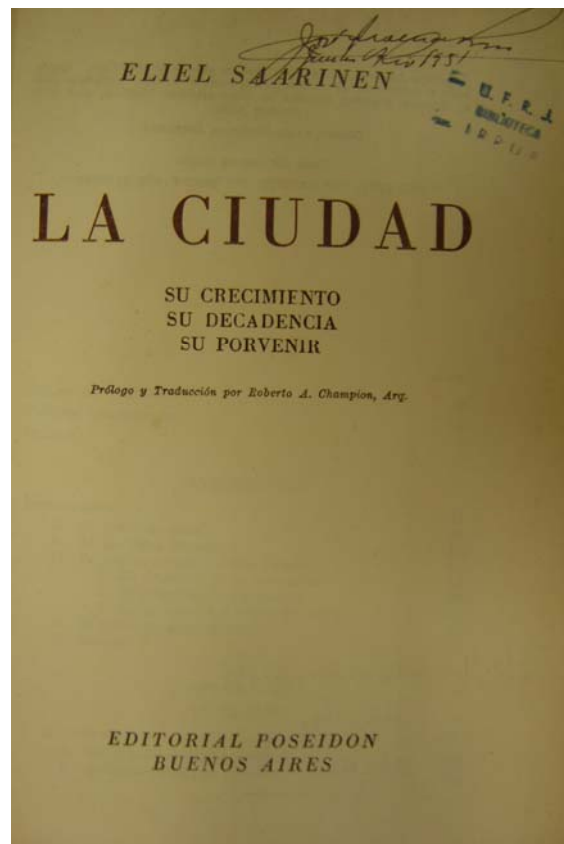
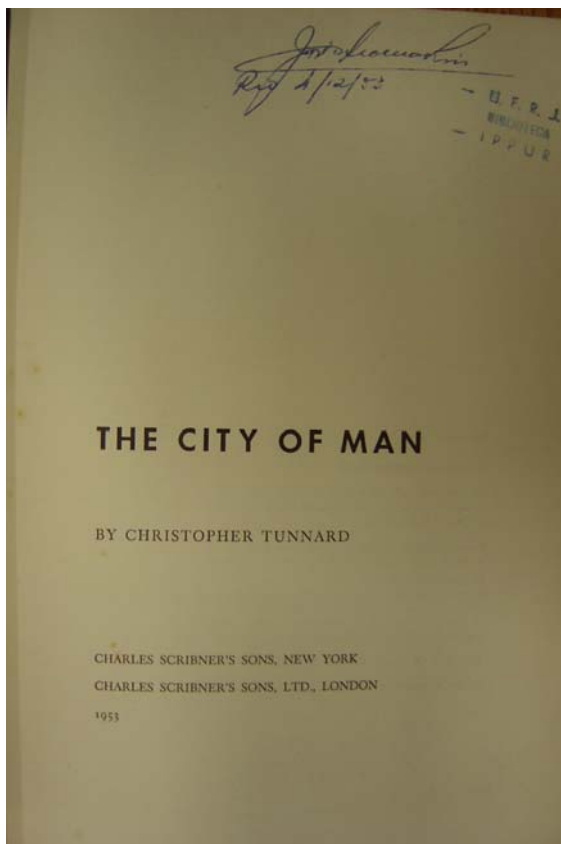
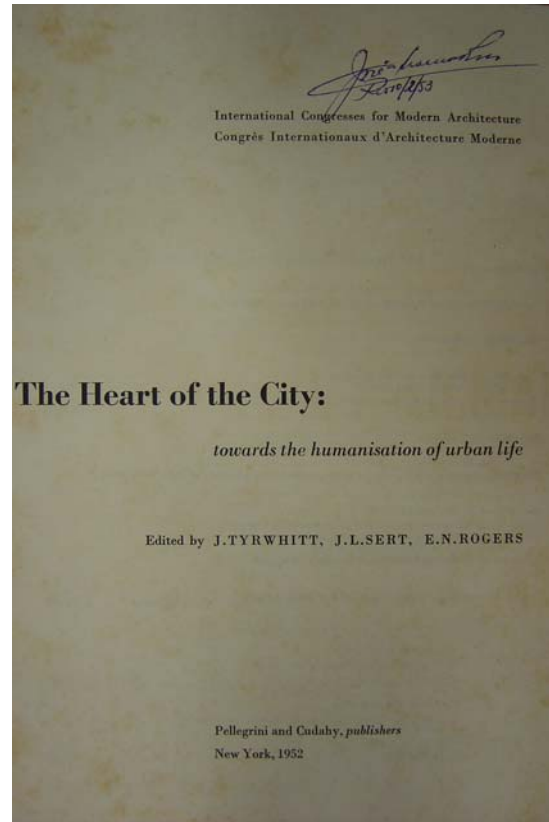
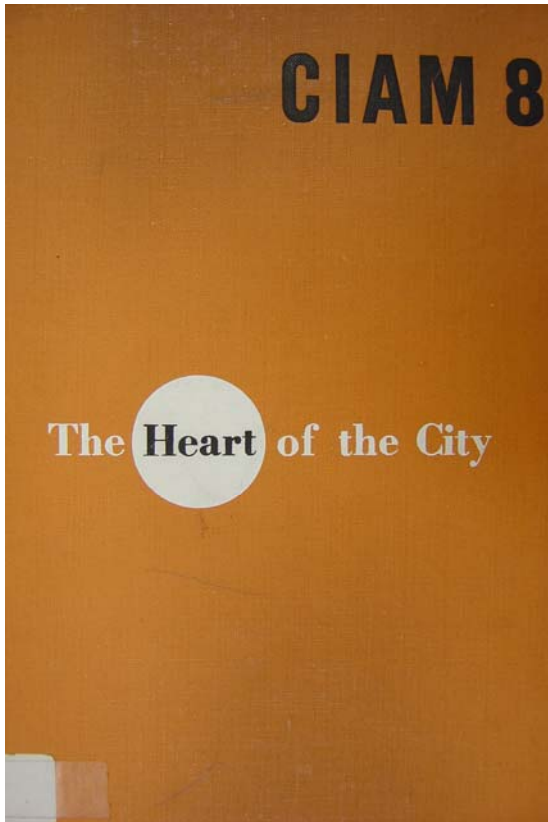
no acompanhamento das discussões sobre as cidades e sobre as cidades pensadas pelo lugar profissional da arquitetura moderna.

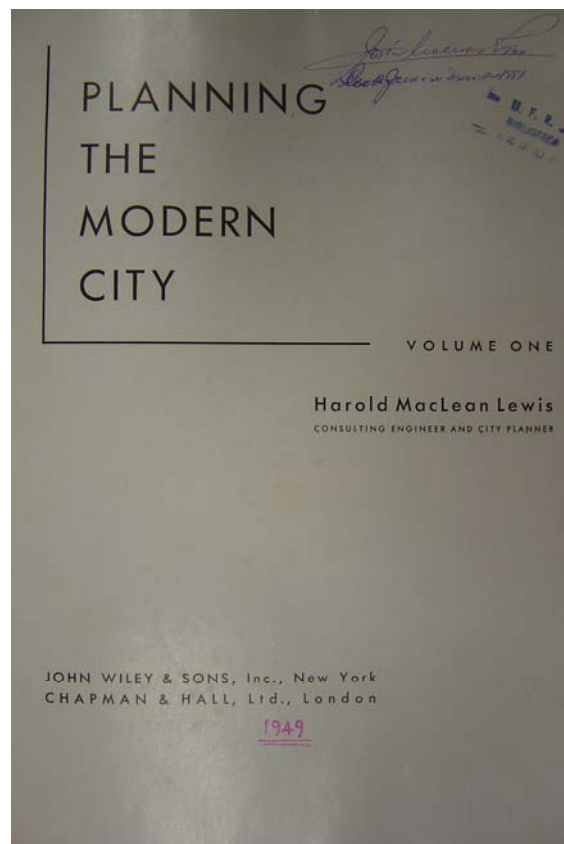
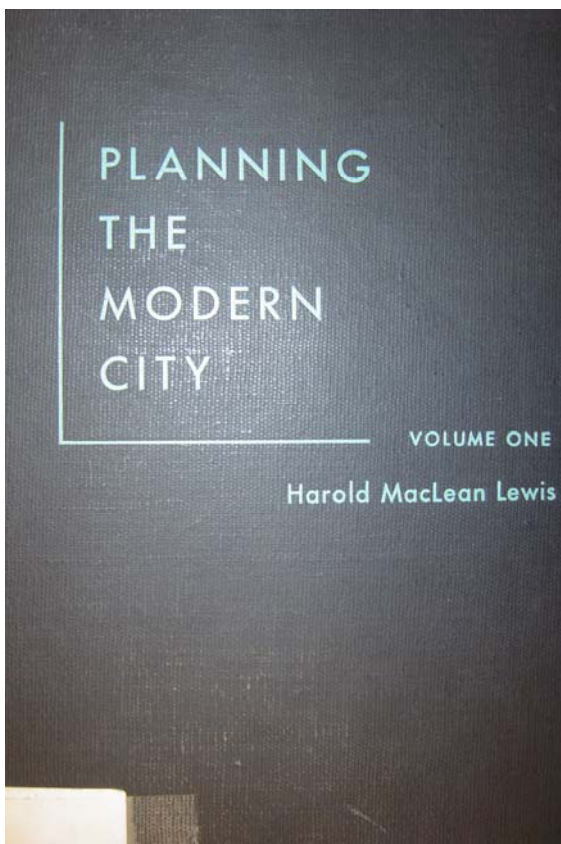
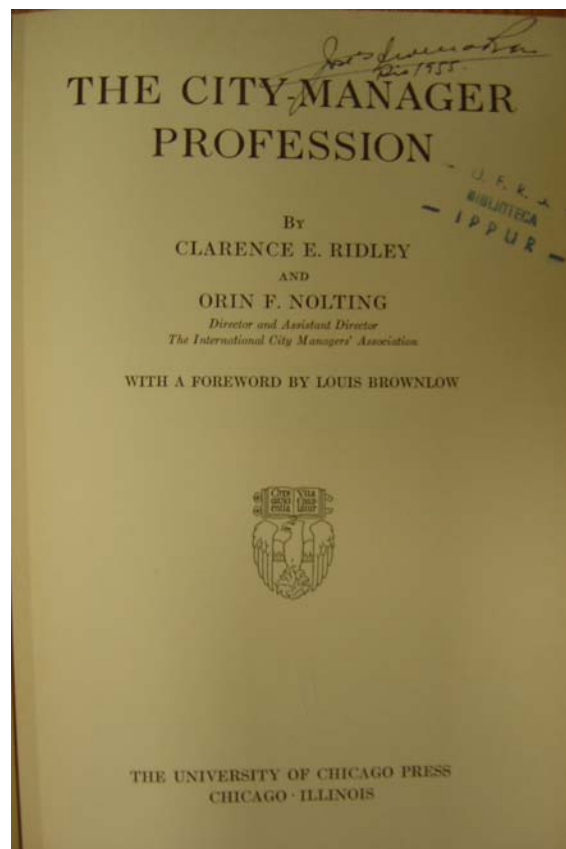
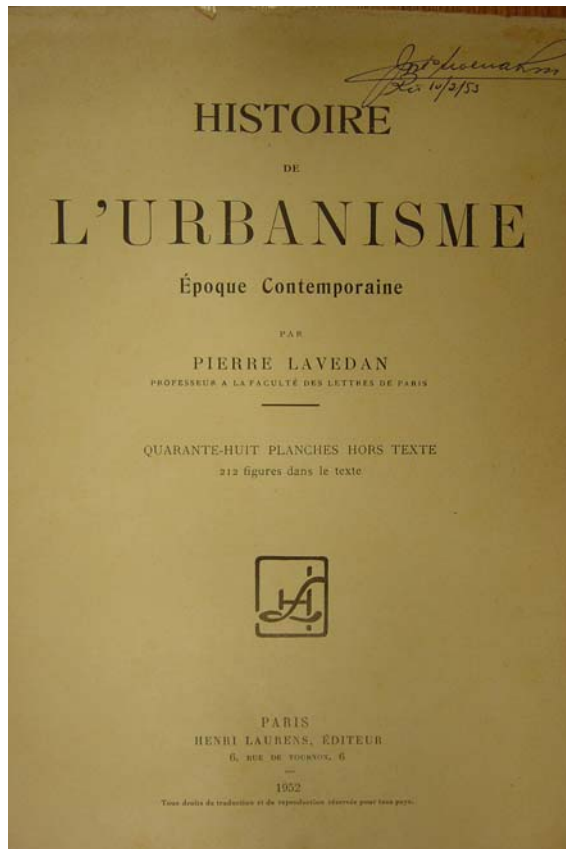
Neste contexto em que a engenharia e a arquitetura moderna mais se articularam pela construção do urbanismo no Brasil, inevitavelmente os profissionais realizaram importantes (re)apropriações, (re)articulações e (re)construções dos seus próprios pensamentos sobre o urbanismo. José de Oliveira Reis em particular, pela consolidação entre a formação de engenheiro e atuação como funcionário público do setor de urbanismo e, neste momento, com o urbanismo moderno. No seu caso, o memorial descritivo do Plano Urbanístico da Base Naval de Aratú é revelador das suas (re)apropriações e (re)articulações. Estes dois processos não são fechados nem possuem coerência linear; são processos em contínua construção.

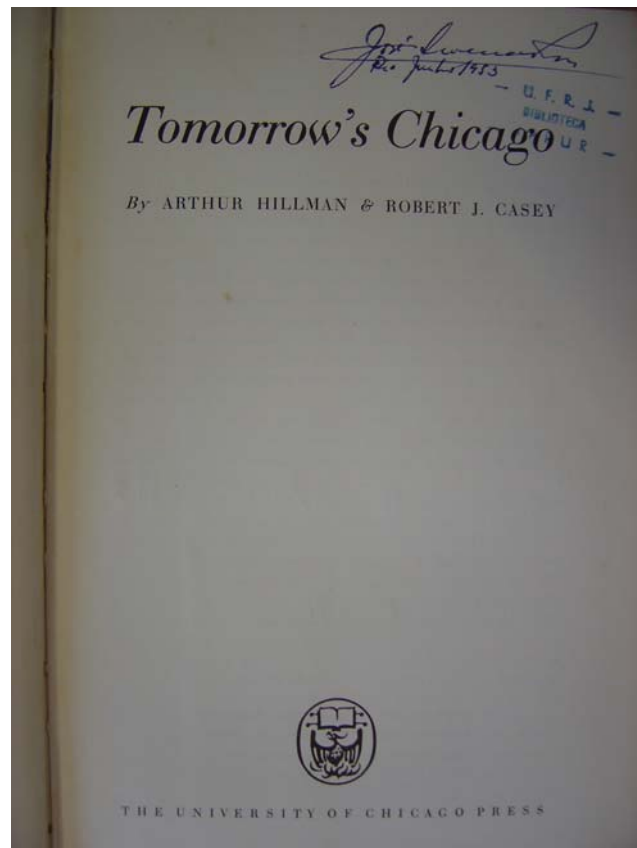
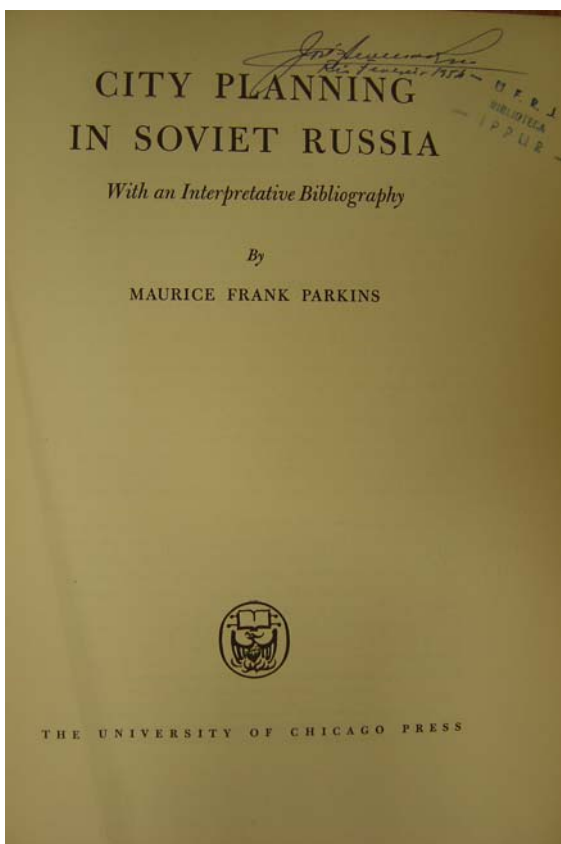
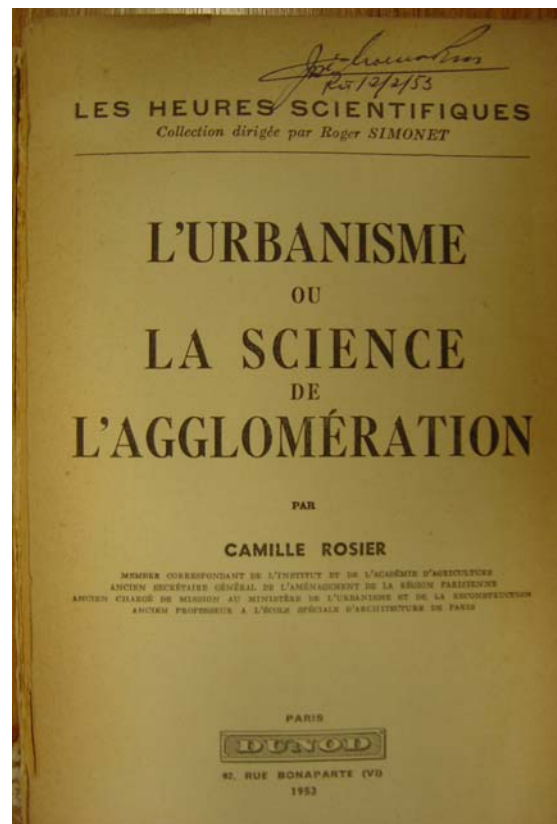
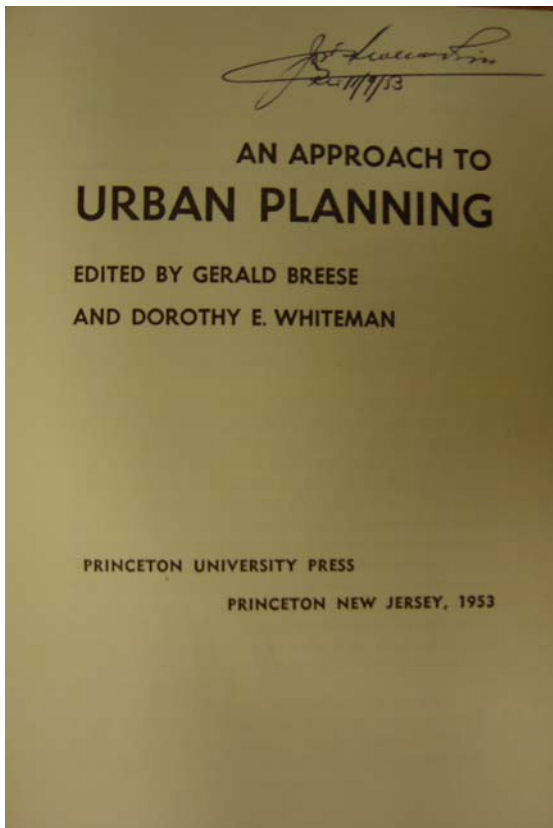
Existe, entretanto, um elemento singular na contínua (re)construção do seu pensamento urbanístico, que não passa por instancias institucionais como universidade, administração municipal ou associações profissionais. Falamos aqui do conjunto de referências que perfizeram a biblioteca do engenheiro José de Oliveira Reis e cada livro em particular se caracteriza como indutor da (re)apropriação, (re)articulação e (re)construção profissional operada pelos seus receptores, no caso o próprio José de Oliveira Reis.

Um procedimento que não é unilateral, pois, em cada novo receptor não só existe a reflexão sobre seus movimentos profissionais, mas, a reflexão que gera em outros possíveis receptores, a partir da reflexão que este agora produtor. Portanto, sempre uma relação dupla e não linearmente temporal, receptor-produtor, e suas próprias idéias, realizando a construção de outras idéias.

A preciosidade do acervo bibliográfico do engenheiro José de Oliveira Reis, deve passar por uma profunda análise. No contexto da narrativa sobre seu movimento profissional, não só os títulos são fundamentalmente reveladores dos interesses que perfaziam sua atividade urbanística, mas estão intimamente relacionados temporalmente aos planos urbanísticos da Base Naval de Aratu e o de Vera Cruz.







Nestes casos específicos de Aratú e Vera Cruz, a análise foi centrada menos no sentido do possível interesse em arregimentar informações, estudos de caso, proposições de planos urbanísticos em diversos países, que no momento em que as aquisições dos livros ocorreram. Optou-se pela compreensão da inserção temporal dos vários títulos adquiridos por José de Oliveira Reis em sua atividade profissional, objetivando a estruturação de um paralelo com as suas realizações urbanísticas na mesma época.

Da parte da sua biblioteca particular sobre urbanismo e planejamento urbano - hoje pertencente ao acervo do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro -, uma quantidade importante está datada pelo próprio José de Oliveira Reis entre 1951 e 1955¹⁹. É justamente o período em que está afastado do Departamento de Urbanismo, passando a atuar na Faculdade Nacional de Arquitetura e nos planos urbanísticos de Aratú e Vera Cruz; momento em que opera um deslocamento interessado do lugar institucional de sua inserção profissional pública: a Prefeitura do Rio de Janeiro.

Entretanto, uma biblioteca não pode ser entendida como categoria impositiva e fechada de concepções, ao qual o seu receptor estaria sujeito a trilhar após enveredar-se por cada texto. Por mais substanciais e novos que sejam os elementos dos livros que propiciem um processo de (re)apropriação, (re)articulação e (re)construção do pensamento, eles não impedem a permanência do pensamento que acompanha o receptor-produtor em sua trajetória, tanto anterior quanto posterior à sua inserção e reflexão sobre as idéias presentes nos livros.

Essa situação claramente perceptível nos dois trabalhos – Aratú e Vera Cruz - que José de Oliveira Reis desenvolveu, na década de 1950, durante seus deslocamentos externos ao Departamento de Urbanismo do Rio de Janeiro. O mesmo vale para o trabalho – entre outros relacionados com órgãos da administração pública municipal e federal - que José de Oliveira Reis continuaria a desenvolver após sua aposentadoria como engenheiro do Estado da Guanabara em 1966: o de professor da Cadeira de Administração Municipal do Curso Superior de

¹⁹ Uma característica do engenheiro José de Oliveira Reis: fazer a demarcação com data na grande maioria dos documentos por ele elaborado, adquiridos ou recebidos. As marcações aparecem nos livros, nos manuscritos, também em fotografias; muitos inclusive com marcação das versões do documento, como ocorreu na contratação de criação do COTEPLA.

Urbanismo da Faculdade Nacional de Arquitetura da Universidade Federal do Rio de Janeiro.

Para essa atividade, desenvolveu uma apostila de curso denominada “*Notas sobre Administração Municipal e Serviços de Utilidade Pública*”, datado de 1965. Não explicita, no entanto, se a data é a de elaboração da apostila, ou ano letivo do curso na Faculdade Nacional de Arquitetura, mas o ano em que publicou aquele seu primeiro trabalho como historiógrafo das administrações municipais e do urbanismo no Rio de Janeiro: “As Administrações Municipais e o Desenvolvimento Urbano”, como um dos capítulos do livro “O Rio de Janeiro em seus 400 anos”.

Na apostila como um todo, e em especial no *Capítulo III – PLANEJAMENTO E URBANISMO*, aquela contingência de permanência do seu pensamento urbanístico é intensamente enunciada no *Ponto XVI – Urbanismo: definições clássicas – evolução do urbanismo e sua influência no município*. Aqui, não encontramos uma análise do que foi considerado “*evolução do urbanismo*”, as concepções urbanísticas modernistas construídas nos CIAMs e na Carta de Atenas. Essas concepções, explicitamente trabalhadas no memorial urbanístico do Plano da Base Naval de Aratú, não estavam na apostila, mesmo constando da sua biblioteca o importante livro do 8º CIAM – *The Heart of the City* (O Coração das Cidades) que foi realizado em 1951, na Inglaterra - a anotação de data de possível aquisição foi realizado por José de Oliveira Reis em fevereiro de 1953.

Por outro lado, integrou o texto da apostila e, portanto, do seu curso de Urbanismo (e do seu processo de construção de idéias) caracterizando assim aquela lógica receptora-produtora, um conjunto de reflexões realizadas principalmente em dois livros, cuja abordagem sobre urbanismo estava associada ao urbanismo construído no Brasil, no âmbito do lugar profissional da engenharia e não da arquitetura.

Partindo da consideração de que “*a sistematização do estudo do urbanismo cabe primeiramente aos ingleses e em seguida aos americanos*”, José de Oliveira Reis seguiu na construção do texto com a apresentação de uma série de autores, cujas definições de urbanismo considerava importante para os alunos. Nomes e definições que constam nos livros da sua biblioteca particular sobre urbanismo e

planejamento urbano, especialmente os livros de Nelson P. Lewis (*The Planning of Modern City*) e Harold Mclean Lewis (*Planning the Modern City*).

Na referência ao primeiro texto, que, segundo sua anotação é a 2ª edição, publicado no ano de 1923, constam, entre outros, os seguintes nomes cuja definição de urbanismo foi apresentada: George MacAney, Charles Mulford Robison, Arnald W. Brunner, J.P. Hynes, Gregore B. Ford e o próprio Nelson P. Lewis, para quem,

“urbanismo é simplesmente o exercício de uma tal previsão de promover o desenvolvimento ordenado e agradável da cidade e seus arredores, em linhas racionais, com o devido cuidado para com a saúde, amenidade e comodidade, bem como para os seus progressos comercial e industrial” (Lewis apud Reis, 1965) .

Em relação ao texto de Harold Mclean Lewis, outros dois autores e um específico lugar institucional são apresentados como referência importante na definição de urbanismo: Thomas Adams, Edward M. Basset e o “The American Institute of Planners”, que propôs, segundo José de Oliveira Reis, em uma declaração de 1946 os seguintes objetivos do Urbanismo:

“Sua particular esfera de atividades deverá ser o planejamento do desenvolvimento unificado das comunidades urbanas e seus arredores, dos estados, regiões e da nação como estatue determinação sobre o arranjo compreensivo do uso e ocupação das terras e da regulamentação apropriada a esse respeito” (Reis, 1965).

Entretanto, são ainda outros dois nomes de urbanistas europeus que surgem na apostila como referência substantiva ao pensamento urbanístico de José de Oliveira Reis e, portanto, como referência ao seu curso de Urbanismo na Faculdade Nacional de Arquitetura: Gaston Bardet e Raymond Unwin. Ambos, fundamentais na estruturação daquela contingência de permanência do pensamento que acompanha o receptor-produtor em sua trajetória profissional, no caso, a trajetória de José de Oliveira Reis. a interlocução com o urbanista francês, Gaston Bardet, para quem, segundo a referência na apostila,

“o urbanismo, presentemente, tem por fim o planejamento do solo em todas as escalas, o estudo de todas as formas de localização humana sobre a terra” (Bardet apud Reis, 1965),

José de Oliveira Reis mantinha importante diálogo desde sua aproximação com as discussões municipalistas brasileiras no início da década de 1950. A principal

evidência dessa profícua interlocução ocorreu na palestra *“Urbanismo e sua Influência no Município”*, proferida em Ribeirão Preto no ano de 1955. Na ocasião, José de Oliveira Reis apresentara crítica ao que considerava ser a *“fase primária do urbanismo”*, definida *“como arte de projetar a cidade”*, para enunciar a prática do planejamento considerado adequada quando abranger todo o município, não *mais “restrito apenas à área urbana da cidade”* (Reis, 1955).

Esta associava-se, segundo José de Oliveira Reis, à elaboração do planejamento da região, *“do City Planning para o Regional Planning e deste para o National Planning”*, necessariamente atrelada à compreensão de que os *“problemas que afetam as cidades estendem-se aos municípios”* e que esses problemas, que são *“problemas em Urbanismo”*, foram enquadrados por Gaston Bardet *“em cinco classes gerais”*:

- 1- *problemas de Circulação*
- 2- *problemas de Higiene e Conforto*
- 3- *problemas Sociais e Econômicos*
- 4- *problemas Estéticos*
- 5- *problemas Intelectuais e Espirituais* (Reis, 1955:99).

Estes mesmos problemas foram descritos no texto da apostila do curso de Urbanismo, definidos, no entanto, como *“grandes problemas de Urbanização”* e não como problemas de Urbanismo, numa clara distinção, em relação ao texto da palestra de 1955 – quando usou o termo *“problemas de urbanismo”*. Entre um saber, um campo disciplinar que interfere, intervêm e o que é um processo, este sim, de circulação, conforto, social, econômico, higiene, ou seja, processo de Urbanização. No entanto, não parece ser uma distinção consciente, mas, apenas uma utilização indiferenciada dos termos Urbanismo e Urbanização, como se ambos representassem um mesmo objeto, tal qual palavras sinônimas.

A interlocução com Raymond Unwin, urbanista inglês, tem relação com o próprio processo de formação de José de Oliveira Reis como urbanista, sobretudo naquela substancial interação entre a formação do profissional urbanista no contexto de formação do campo disciplinar do urbanismo. Uma interlocução que está no âmago da contingência de permanência do seu pensamento urbanístico, mas, e principalmente, na contingência de *uma origem* que instituiu este pensamento ao longo de toda sua trajetória profissional: a aproximação seguida de

interação com o engenheiro Armando de Godoy, que delineou, posteriormente, intensos diálogos sobre a construção do processo de institucionalização do urbanismo pela engenharia brasileira.

Nesse sentido, se a atuação de José de Oliveira Reis na *Comissão de Obras Novas de Abastecimento de Águas de São Paulo*, entre 1926 e 1928, aproximou-o dos problemas urbanos, sobretudo do problema sanitário associado à captação e circulação das águas, foi justamente sua interlocução com Armando de Godoy, a partir de 1933, ou seja, quando do início da sua trajetória como funcionário público da engenharia municipal, que ocorreu sua aproximação com a ciência da cidade, o urbanismo. Consubstanciou-se neste momento *uma origem* decisiva para a instituição do seu pensamento urbanístico no âmbito do lugar profissional da engenharia, e não no lugar profissional da arquitetura moderna.

É exatamente Armando de Godoy um dos responsáveis pela continuada interlocução entre Raymond Unwin e a engenharia brasileira – a engenharia que atua na construção do urbanismo brasileiro -, portanto, e especificamente, com os engenheiros da prefeitura do Distrito Federal. Armando de Godoy reconhece e enuncia no texto “A cidade-jardim”, publicado em outubro de 1931, a importância do urbanista inglês, cuja aproximação com o Brasil já ocorrera desde a década de 1910 em São Paulo, com os trabalhos de seu associado, o urbanista Barry Parker, especialmente no plano do Jardim América. Segundo Armando de Godoy,

“A felicidade de Ebenezer Howard foi encontrar um urbanista em condições de bem traduzir e realizar as suas idéias, completando e desenvolvendo algumas. O profissional que efetuou e realizou a primeira cidade-jardim, digna de tal nome, foi Raymond Unwin, que é hoje na Inglaterra a maior autoridade em assuntos de urbanismo” (Godoy, 1943: 139).

Na preparação do texto da apostila do curso de Urbanismo, José de Oliveira Reis empreende uma interlocução que perpassa esse mesmo reconhecimento, enunciado, porém, três décadas após aquela que Armando de Godoy realizou. No texto da apostila, Raymond Unwin surge como profissional alocado na categoria da referência pura, abstrata e encerrada pelo seu conhecimento sobre urbanismo. Tanto que, segundo José de Oliveira Reis,

“em homenagem a um dos maiores urbanistas do mundo, que foi Raymond Unwin, vamos enunciar a sua sintética definição, encontrada no

seu livro 'Town Planning in Practice', definição essa que segundo Anhaia Mello é a melhor: urbanismo é a ciência de estabelecer ligações entre as coisas" (Reis, 1965).

Esta interlocução é a que encerra e engloba aquela contingência do pensamento urbanístico de José de Oliveira Reis, determinada pela construção da “origem” e na construção do seu pensamento nos diálogos com Armando de Godoy, ambas determinações inexoravelmente associadas às suas (re)apropriações, (re)articulações e (re)construções.

São determinações que estiveram presentes na sua formação de urbanista ao longo da constituição da própria área do urbanismo no Brasil na primeira metade do século XX, e em seu caso, intrinsecamente relacionada à atuação como engenheiro municipal da Prefeitura do Rio de Janeiro entre 1933 e 1966 (a partir de 1960, com a mudança do Distrito Federal, na atuação como funcionário do Estado da Guanabara). Portanto, absolutamente relacionado ao processo de legitimação e institucionalização do urbanismo no Brasil, contribuindo principalmente, no caso do Rio de Janeiro, com a Comissão do Plano da Cidade e o Departamento de Urbanismo. José de Oliveira Reis é um profissional formado institucionalmente no século XX como engenheiro geógrafo-civil, e que se forma urbanista no exercício cotidiano das atividades administrativas públicas. Portanto, um urbanista em contínua construção. Um engenheiro-urbanista.

Considerações Finais



Considerações Finais (iniciais?) ou outros começos em consideração?

Na maioria das *considerações finais* presentes nos trabalhos acadêmicos, geralmente seus respectivos autores retomam aspectos importantes da pesquisa desenvolvida ao longo de alguns anos. São comumente (re)enunciadas as orientações da pesquisa, algumas hipóteses (eu prefiro perguntas) e eventuais “resultados” (eu prefiro interpretações) alcançados.

Entretanto, meu objetivo será outro e delineado pela possibilidade de manter o trabalho “aberto”. Nestas *considerações finais* vou oferecer ao leitor um conjunto de informações e análises que poderiam ter sido alocadas na introdução do trabalho. Poderiam, mas não foram e estão neste momento descortinadas para justamente (re)iniciar um debate, abrir a possibilidade para outro começo, como enunciado, manter o trabalho “aberto” ao diálogo sobre o encaminhamento da escrita, se uma biografia ou uma trajetória. Este objetivo está estrutura à esta pergunta: todo trabalho de história estruturado e delineado mediante interpretação da vida de uma pessoa, deve receber a denominação de biografia?

Antes mesmo de qualquer consideração sobre esta pergunta é importante apresentar uma justificativa para sua ocorrência no final do trabalho - e não no início, quando supostamente se enuncia um lugar de interpretação responsável pelo arranjo organizacional do texto. No caso, representa genericamente uma reação contrária à noção de final, fechamento definitivo do próprio trabalho, muitas das vezes estruturado em armaduras que o tornam impenetrável e também inquestionável.

Pensando numa especificidade da justificativa, ela deveria implicar na possibilidade de manter o processo analítico sobre o estudo aqui descortinado, absolutamente aberto, não oferecendo ao leitor, logo na saída, um lugar interpretativo que supostamente – e como tradicionalmente ocorre nos estudos acadêmicos -, haveríamos por determinar, transformando este lugar naquela armadura. E por um único motivo, talvez, um único objetivo: proporcionar e permitir ao leitor, a realização de crítica ao texto sem uma prévia indução da leitura que realizará, como num diálogo aberto; crítica que todo trabalho acadêmico deve necessariamente

produzir, até porque, o receio da crítica significa um receio do próprio ofício acadêmico, aquele que se exerce no contínuo processo analítico.

Esta opção tem a pretensão de permitir ao autor, tanto quanto ao leitor, situarem-se no mesmo ponto dentro do trabalho, para refletirem sobre o que foi delineado. Ao leitor a importante vantagem do deslocamento e afastamento em relação ao texto, o que geralmente não ocorre com o autor, muitas vezes comprometido e convencido das certezas absolutas de seus posicionamentos ao longo de toda a escrita. A vantagem ao autor estaria na recusa daquelas mesmas armaduras impenetráveis e inquestionáveis, desprendendo-se de chaves explicativas estabelecidas anteriormente ao próprio processo da pesquisa, tal como procurei realizar na interpretação do acervo do engenheiro José de Oliveira Reis.

Se uma biografia, uma biografia intelectual, uma trajetória profissional, uma trajetória de vida, ou ainda, um termo pouco explorado, talvez nem enunciado, uma biografia profissional, caberá ao leitor enunciar suas considerações sobre este estudo escrito em três capítulos. Neste ponto do trabalho, e apenas pela perspectiva do autor, é possível reafirmar a utilização da noção de trajetória que foi empregada ao longo da escrita - de trajetória profissional do engenheiro José de Oliveira Reis -, como resultante de críticas que salutarmente foram colocadas pelas leituras realizadas (eis aqui, um dos benefícios da recusa pelas armaduras) Estas, obrigando-nos a uma contínua autocrítica sobre o texto, em princípio denominado de biografia intelectual do engenheiro José de Oliveira Reis; cabe ao leitor apresentar o desenho crítico resultante da sua perspectiva analítica: *trajetória* ou *biografia*?

E por que *trajetória* e não *biografia*? Particularmente em um dos artigos, entre outros, que Vavy Pacheco Borges escreveu para refletir sobre a escrita biográfica, a autora apresentou duas referências sobre as significações do próprio termo “biografia”: para o *Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa*, a Biografia é uma “*narração oral, escrita ou visual dos fatos particulares das várias fases da vida de uma pessoa ou personagem*”. A outra significação é sobre a referência originária do termo, que é oriundo

do mundo grego: “*bios = vida e grapheim = escrever, inscrever, acrescida do ia, um formador de substantivo abstrato*”.¹

Partindo neste momento da consideração do *Dicionário Houaiss* sobre as “*várias fases da vida*”, é possível realizar um trabalho de história em que se analisará isoladamente “fases” da vida de uma pessoa? Mediante resposta positiva para esta pergunta, o quê poderia definir a dimensão analítica possível de “cada fase” desta vida, ou seja, como determinar a parte – a fase - possível ou interessada para a elaboração de um trabalho de História? Por fim, o que determina tal “possibilidade” ou “interesse” em uma pesquisa histórica, está sob a responsabilidade do autor, ou passa pelas deliberações do personagem-objeto, sobretudo aqueles que ao longo de sua vida organizaram seus arquivos particulares?

Importante salientar que não ofereceremos respostas acabadas para estas perguntas, ou ainda, que seriam as únicas perguntas cabíveis, tanto que não convém partir do pressuposto da impossibilidade de uma resposta negativa para aquela pergunta inicial (Todo trabalho de história estruturado e delineado mediante interpretação da vida de uma pessoa, deve receber a denominação de biografia?), e que se a resposta aqui passar pelo aspecto positivo, será apenas por orientar um caminho analítico que certamente não é único.

É ponto pacífico que a História é uma escrita, e que as informações contidas nos livros, nas teses e dissertações de história, foram elaboradas e percorridas a partir da interpretação de vestígios existentes sobre o objeto de estudo em foco; no caso um profissional formado em engenharia. Obviamente ser possível selecionar e recortar entre os vestígios existentes e tornados acessíveis, aqueles que nortearão uma leitura interessada sobre determinado *problema*, este sim de responsabilidade do autor.

Entretanto, anterior ao processo de seleção e recorte dos documentos que serão analisados – que deve ocorrer após acesso e análise do conjunto dos mesmos documentos - é fundamental empreender um movimento introspectivo pela vida da pessoa, certamente pelo que desta vida é possível ainda conhecer e, neste movimento delinear o *problema* do estudo.

¹ In: Grandezas e Mazelas da Biografia (ou de seu alcance e seus limites). Texto mimeo gentilmente cedido pela própria autora. Sou ainda muito grato à Professora Vavy pelas referências bibliográficas, pelos e-mails prontamente respondidos esclarecendo dúvidas que surgiram sobre a biografia.

Nesta possibilidade, porém, o seu oposto, qual seja, a impossibilidade de apreender a vida no seu ínterim, pois os documentos não são a vida em si, são apenas vestígios materiais de uma determinada vida – muitas vezes vestígios que remetem a períodos extremantes curtos desta vida, nem mesmo de uma “fase da vida”, tal qual as chamadas popularmente fases adulta ou infantil, etc. Uma condição importante e que de partida inviabiliza esta *ilusão do todo* – referência àquela “ilusão biográfica” apresentada por Pierre Bourdieu² -, de compreensão da vida em seu absoluto, seja ele temporal, social, cultural, profissional, ou qualquer outra dimensão da vida vivida; mas são inseparáveis umas das outras?

Tal procedimento, independentemente da aceitação dessa categorização (temporal, social, cultural, profissional, etc), poderia ser definido como *introspecção no outro*, na pessoa cuja vida será estudada. Uma construção analítica que procuraria entender *o outro* de dentro deste, a partir das significações que o perfazem como humano em seu contexto de vida, delineado, portanto, como um procedimento antropológico de base - não fosse, em determinados casos, a distinção temporal definida pelo que já viveu e, portanto, localizado no passado, cuja depuração analítica deveria, em princípio, ser realizada por procedimentos historiográficos.

No sentido daquela *ilusão do todo*, quando a antropóloga Suely Kofes afirma que não imprime

“à etnografia o sentido de ‘totalidade’ dado por Malinowski: ‘Sem dúvida, para que um trabalho etnográfico seja válido é imprescindível que cubra a totalidade de todos os aspectos – social, cultural e psicológico – da comunidade; pois estes aspectos são de tal forma interdependentes que um não pode ser estudado e entendido a não ser levando-se em consideração todos os demais’” (Kofes, 2001: 28),

estaria a autora aportando para a impossibilidade de pesquisar determinado aspecto particularmente – recuperando e associando àquelas fases da vida que foi apresentada no artigo de Vavy Borges pelo Dicionário *Houaiss* -, ou ainda, individualmente?

No âmbito de uma resposta negativa – ou seja, é possível pesquisar -, parece-me então que esta possibilidade passaria pela definição e delimitação pelo próprio pesquisador, no caso uma antropóloga, do foco do

² Bourdieu, P. “A ilusão Biográfica”, in: Usos e Abusos da História Oral. Rio de Janeiro:

estudo interessado, para realizar o que a própria Suely Kofes apresentou como “*descrição de uma particularidade*”.³ Associando, nesse caso, as fases da vida com determinados e não contínuos aspectos sociais, culturais e psicológicos. Uma “*descrição*”, segundo a autora, de uma “*etnografia inspirada em Lévi-Strauss quando ele distingue Etnografia de Etnologia*”.

Sobre as particularidades dos procedimentos antropológicos ou históricos, é ainda a própria Suely Kofes quem apresenta Marc Auge como referência para lembrar, segundo este autor,

“a relação sedimentada, e simplificada, que afirmaria o presente para os antropólogos, o passado e o estudo dos documentos para os historiadores” (Kofes, 2001: 28).

Uma relação sedimentada que Suely Kofes pretendeu não observar em seu estudo sobre Consuelo Caiado, pois, na pesquisa sobre esta mulher esquecida e reclusa, “*falo de interconexão de temporalidades em um ‘agora’ e, também, com a interconexão de lugares em um ‘aqui’*”: para a autora, uma “*pesquisa antropológica, com observação direta do campo e com documentos escritos*”.

Em sua reação à sedimentação, trabalhou, respectivamente, com procedimentos analíticos do campo disciplinar da antropologia e do campo disciplinar da história, para, nessa reciprocidade,

“fazer da intenção biográfica um exercício etnográfico (...) de tornar a intenção ‘biográfica’, o foco na trajetória de Consuelo Caiado, uma etnografia de uma experiência” (Kofes, 2001: 28).

Convém aqui apresentar uma pergunta: no caso do trabalho de Suely Kofes, o que foi apresentado como “*intenção biográfica*” surge como recurso opositivo e também reação àquela *ilusão do todo*, de compreensão da vida em seu absoluto, para poder trabalhar com a “*descrição de uma particularidade*”? Certamente que sim, no entanto, uma formação em antropologia é imprescindível para aprofundar uma análise do texto de Suely Kofes. Porém, nem mesmo é esse o objetivo, e ainda assim, seu trabalho permite algumas considerações no campo da história – que também não é minha formação, mas, um campo disciplinar muito mais próximo no diálogo interdisciplinar com a arquitetura e urbanismo.

Editora FGV, 2002: 183-191.

³ Kofes, Suely. “Um trajetória, em Narrativas”. Campinas, Mercado das Letras, 2001.

No contexto das problemáticas do campo disciplinar da História, primeiramente reforçar o que foi denominado de *ilusão do todo*, associando-o necessariamente à segunda questão, a das partes, aquelas denominadas de “fases da vida”, etapas que não são únicas e não são contínuas na trajetória de uma pessoa. Associação que também não passa pela “descrição”, como apresentada por Suely Kofes em seu procedimento antropológico-etnográfico, pois, a história não descreve, a história interpreta.

É inclusive esta condição interpretativa dos fatos mediante estudos dos documentos, a que estabelecerá a íntima relação entre a *ilusão do todo* e a noção de trajetória, pautada na construção das possíveis etapas da vida, ou, para seguir na denominação do *Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa*, das “fases da vida”. E por que possíveis etapas da vida?

Ao enunciar aquela recusa à sedimentação do presente ao campo da antropologia, Suely Kofes não pretendeu negá-lo, mas incorporar ao seu processo de pesquisa antropológico os procedimentos historiográficos. Não existiu recusa do presente na antropologia, e sim, reconhecimento da importância do passado, demonstrando a necessidade do diálogo com a historiografia, reconhecendo as particularidades deste campo disciplinar.

Este reconhecimento responde a pergunta acima sobre as possíveis etapas, pois, a existência do objeto histórico não se conforma no presente, não é um dado, sua materialidade está contida naquilo que ainda é possível ter acesso sobre sua vida, os documentos. Sobretudo por terem sido preservados em arquivos públicos ou particulares, bibliotecas, órgãos públicos do poder executivo, legislativo ou judiciário, entre tantas outras instâncias possíveis desta preservação.

Por estes documentos não se interpreta a vida de uma pessoa naquele sentido originário do mundo grego, “*bios = vida e grapheim = escrever*”, por não ser os documentos preservados a própria vida em si. Como são documentos, vestígios de uma existência, sua construção ocorre pela interpretação das informações neles contidas, associadas aos contextos em que essa existência ocorreu. Entretanto, a significação do termo “biográfico” mantém essa dimensão de totalidade do conhecimento da vida?

Sobre esta pergunta convém empreender uma breve análise de algumas questões recorrentes na escrita biográfica; para tal, é oportuno iniciar pela consideração apresentada por George Duby sobre o texto que é

considerado por muitos historiadores que trabalham com biografia, a mais intensa narrativa biográfica:

“(...) eu podia ser acusado de trair o “espírito dos Annales”. Eu era, com efeito, o primeiro dos epígonos de Marc Bloch e Lucien Febvre a aceitar escrever a biografia de um “grande homem”. Mas na realidade não me desviava nem um milímetro de meu percurso. A única modificação – das mais importantes, reconheço – dizia respeito à forma. Eu estava voltando sem rodeios à narrativa. Contava um história, seguindo o fio de um destino pessoal. Mas continuava atendo-me à história-problema, à história questão. Minha pergunta continuava sendo a mesma: que é a sociedade feudal?” (Duby, 1993: 137-138).⁴

Das justificativas e explicações apresentadas por George Duby para desenvolver a biografia *Guilherme Marechal ou o melhor cavaleiro do mundo*, a que mais interessa recai na determinação da pergunta, talvez, e mais objetivamente, na importância da elaboração de uma pergunta, no seu caso a principal pergunta: que é a sociedade feudal? Em *Guilherme Marechal ou o melhor cavaleiro do mundo* possíveis respostas sobre tal problema histórico foram construídas pelo biógrafo.

Discordo, entretanto, de George Duby, quando este associou a modificação da forma ao trabalho de *contar uma história*. Não se conta a história, mas, como apresentado no editorial da RH 2/3⁵ em relação à pergunta de Paul Veyne sobre a acepção da história ao seu método, evidenciando a importância do narrar, da narrativa, *se escreve a história*.

Talvez, George Duby ainda estivesse demasiadamente entrelaçado aos pressupostos e procedimentos que lhe proporcionavam, ou *impunham*, a manutenção do seu caminho profissional sem desvios milimétricos. Deve-se, por outro lado, minimamente considerar, que sua empreitada pela narrativa ocorreu em momento crucial e conflituoso do intenso debate (re)iniciado em 1979 pelo historiador Lawrence Stone, ao publicar *O Ressurgimento da Narrativa – Reflexões Sobre uma Nova Velha História*.⁶ Não impossibilitou, porém, George Duby de realizar, senão, a mais aguda, desconcertante e poética narrativa histórica do século XX.

⁴Duby, Georges. “A história continua”. Rio de Janeiro, Zahar/UFRJ, 1993, p.137-138.

⁵ RH – Revista de História. Revista do Programa de Pós-Graduação do Departamento de História da Unicamp

⁶ Artigo Publicado originalmente em Past and Present, n.85, nov. 1979.: 3-24. Foi traduzido por Denise Bottmann e publicado na Revista de História – RH -, ns2/3, Primavera de 1991.P.13-37.

George Duby não foi, contudo, o único a realizar movimento indicador do interesse na narrativa como hoje se coloca pelos cursos de historiografia, assim como não foi dos que mais empreendeu esforço conceitual sobre a escrita biográfica. Neste trabalho, os historiadores italianos talvez tenham papel importante, entre eles, Sabina Loriga.

Segundo Sabina Loriga, na história da Biografia, desde a Grécia de Tucídides, autor que *“não escondia seu desprezo aristocrático pelo que considerava ser um gênero demasiado popular”*⁷, entre outros cujas reflexões também se pautavam por alguma forma de crítica da biografia⁸, passando por aqueles que saíram em defesa da biografia, como Thomas Stanley no século XVII, ao definir a *“biografia dos legisladores, das grandes figuras militares e dos sábios como expressão mais completa da história”*⁹, é central o debate sobre o personagem, ou melhor, para quem uma biografia é digna de realização por um biógrafo.

Porém, mais importante que saber quem é digno desta realização, é compreender quais aspectos de uma vida pode ser trabalhado pelo historiador, quais aspectos interessa ao historiador em determinado projeto; principalmente nas possibilidades que essa vida oferece ao

⁷ LORIGA, Sabina. “A biografia como problema”, in: Jacques Revel (Org) Jogos de Escala: a experiência da microanálise, Rio de Janeiro: Editora Fundação Getúlio Vargas, 1998, p.228. LORIGA, Sabina. “La biographie comme problème”, in: Jacques Revel (Dir), Jeux d’échelles: la micro-analyse à l’expérience. Paris: EHESS, Seuil, Gallimard, 1996.

⁸ Em “A biografia como problema” é fundamental ressaltar o percurso pela história da prática biográfica que a Sabina Loriga desenvolve. Entre as referências que Loriga apresenta, algumas são decisivas para o entendimento da “transformação-consolidação” da biografia, como o caso de Políbio, sobre a necessidade de distinção entre biografia e história, esta última como uma síntese geral; ainda no século XVI as premissas de John Hayward apontando para as diferenças entre governos das principais potências e a vida de homens ilustres; da mesma forma as reflexões no século XIX, que para a autora representaram o aprofundamento do fosso entre a biografia e a história, como o caso de Immanuel Kant, numa “certa redução do lugar do indivíduo” já presente em texto de 1784 sobre a finalidade da história, ou as discussões, já no século XX, de Leopold von Ranke, e a “importância específica e dos feitos dos homens célebres”.

⁹ LORIGA, Sabina, 1998: 229. A autora aponta também a figura de Plutarco nos debates, afirmando que a “distinção entre história e biografia era aliás confirmada por vezes do outro lado da barreira, no campo biográfico. Plutarco demonstrava pouco interesse pelos determinantes estruturais e sempre reivindicava com energia a superioridade dos sinais da alma sobre a etiologia política”(LORIGA, 1998: 228.) Em fundamental artigo sobre Biografia, Peter Burke afirma que o “termo biographia foi cunhado na Grécia no fim do período antigo. Antes disso, falava-se em escrever “vidas” (bioi). Em sua biografia de Alexandre o Grande, Plutarco faz uma distinção importante entre escrever história narrativa e escrever “vidas”, como ele mesmo estava fazendo”. BURKE, Peter. “A invenção da biografia e o individualismo renascentista”. In: Estudos Históricos, Rio de Janeiro, vol. 10, n° 19, 1997, p. 91. Numa perspectiva mais focada Peter Burke também contribui de forma contundente para a reflexão teórica sobre biografia, abordando vários autores, entre Giorgio Vasari e a escrita das *Vidas* de 1568.

entendimento de um contexto social, cultural, intelectual em sua trajetória espaço-temporal.

Como tão bem afirmou Jacques Revel, no prefácio da edição brasileira de *Herança Imaterial*, do historiador italiano Giovanni Levi:

“Trata-se mesmo, a propósito, de uma biografia? Não, no sentido clássico do termo, com todas as limitações que este implica: um começo, um fim, uma continuidade da narrativa. Mas sim, sem dúvida, se aceitamos refletir sobre o que é importante e o que não o é quando se escreve uma biografia, ou seja, sobre as condições e os contextos nos quais tal história toma corpo e sentido” (Revel, 2000: 23).¹⁰

Nesse sentido, no percurso pela (re)definição do objeto -incluído aí a compreensão contextual de sua inserção -, das grandes personalidades, do homem do poder, do homem da política, para os mais comuns a povoar os campos e as cidades – incursão realizada a partir da segunda metade do século XX pelos trabalhos de historiadores como Carlo Ginzburg, Giovanni Levi, Natalie Zemon Davis, entre outros autores -, foi fundamental o que Sabina Loriga chamou de *“noção de experiência”*, colocando em erosão as dimensões exclusivamente estruturais da história. Suely Kofes também apontou uma certa noção de experiência em seu trabalho sobre Consuelo Caiado:

“Penso, portanto, que posso situar melhor o que estarei aqui chamando de trajetória – o processo de configuração de uma experiência social singular” (Kofes, 2001: 27).

Denominada aqui de experiência vivida, além de não ter o registro unilateral do objeto, passando também pela experiência de quem realizará a escrita, será ponto fundamental na concepção da noção de *trajetória* apontada no início. E é pela experiência vivida, aquela que em seu tempo só pertence ao personagem-objeto e a ela o pesquisador se aproxima por registros documentais - sua própria experiência é fundamental no processo de interpretação dos registros ainda existentes da vida de seu objeto -, que uma entre outras possíveis argumentações sobre a temporalidade do estudo pode ser traçada.

Ressalta-se, nesse caso, a importância dos registros documentais como eixo de conexão entre as experiências temporais diversas que

separam personagem-objeto e pesquisador. Pelos documentos, aí sim, a experiência é deslocada da temporalidade do vivido de cada um, e ambos, personagem-objeto e pesquisador, são arrastados para um espaço ficcional que permitirá um diálogo necessário sobre os problemas delineadores do estudo.

Um deslocamento decisivo na construção de uma temporalidade outra, que é a da escrita, mas, ainda sim, constituída também pelas vicissitudes que caracterizaram (biografado) e caracterizam (biógrafo) suas trajetórias pessoais – neste trabalho, principalmente as trajetórias profissionais. Isso porque, a temporalidade da escrita não é algo situado no campo do natural, mas no campo intelectual, do conhecimento histórico, aquela justamente responsável por desnaturalizar uma existência continuada, desencadeada por uma seqüência evolutiva de fatos sucessivos.

Não sem justificativas que entre os corredores do palácio da história, aquele cuja porta se abre na direção da dos estudos sobre a vida de uma pessoa é tão repleto de possíveis descompassos, dificuldades e mesmo inquietações, que a torna uma empreitada arriscada; sobretudo empreitadas que se pretendem efetivamente escritas biográficas. Circunstância inerente ao próprio desenho do palácio, já que tal corredor - o do gênero biográfico - ocupa uma posição de fronteira com outros castelos disciplinares, entre eles o da literatura, resultando dessa localização, críticas aos problemas de antanho sobre a relação história e ficção.

Motivo suficiente para entender que as dificuldades estão postas, porém, não restritas a essa aproximação, mas, também, relacionadas com uma problemática interna ao próprio escopo documental a ser analisado. Questão que será abordada no final, pois, ela direciona para um perigo eminente da biografia, ou biografia histórica como define Le Goff.

Como já passamos brevemente por argumentações muito genéricas sobre as mudanças na escrita do objeto biografado, interessa, neste momento, empreender um diálogo entre perguntas já realizadas por pesquisadores acerca da biografia como prática história: entre elas, perguntas sobre a narrativa e fundamentalmente a noção de indivíduo, individualidade, ambas atreladas à dimensão temporal. Problemáticas que

¹⁰ REVEL, Jacques. "A história ao rés-do-chão". In: LEVI, Giovanni. "A Herança Imaterial: trajetória de um exorcista no Piemonte do século XVII". Rio de Janeiro: Civilização Brasileira,

perpassam eixos de análises de três autores brasileiros preocupados com a escrita biográfica: Benito Bisso Schmidt, Vavy Pacheco Borges e Heliana Angotti Salgueiro.

Um eixo comum entre tais autores e seus estudos articula a reflexão sobre as alterações nas formas de escrita da história, consolidadas numa proclamada crise dos paradigmas como o marxismo e o estruturalismo, e as reações à história quantitativa e serial. Por exemplo, segundo Heliana Angotti Salgueiro, o que se dá é uma

“(...) mudança de enfoque que se volta para o ator social como uma “categoria de prática” (...) “alternativa contra as fraquezas das generalizações e das categorias predeterminadas”

entre elas a de revolução, assim como os conceitos totalizadores de classe e mentalidade (Borges, 2004: 289). Ainda segundo Heliana Angotti, a

“(...) pesquisa histórica associa hoje os textos aos autores, as normas coletivas às estratégias singulares e aos itinerários profissionais, os sistemas gerais às situações vividas no universo cultural de um tempo circunscrito” [aqui uma referência da autora para Roger Chartier em *Les temps des doutes*. Dossier: Pour comprendre l’histoire. *Lê Monde*, 1983] (Angotti, 1997: 15).¹¹

No âmbito das transformações da escrita da história e, fundamentalmente no caso das biografias, a noção de temporalidade parece decisiva, ou melhor, como a temporalidade será trabalhada na narrativa é o que permite questionar estruturas retilíneas e contínuas de escrita. Uma condição que em si torna o debate sobre a própria narrativa algo central, já que segundo Vavy Pacheco, na escrita da vida de uma individualidade, fatores como fragmentação, temporalidades diversas, o próprio caráter contraditório e paradoxal dos pensamentos é fundamental na escrita do que ela define como uma boa biografia. Ainda por Vavy Pacheco,

“o mais sério desafio, o grande problema, parece-me ser trabalhar ao mesmo tempo, com a cronologia linear, que parece ser “unidirecional”, e com o percurso de vida, que não é linear; como trabalhar com o contínuo e o descontínuo, como pensar as diferentes temporalidades?” (Borges, 2004: 305)¹²

2000.p. 23.

¹¹ Salgueiro, Heliana A. “Engenheiro Aarão Reis: o progresso como missão”. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro/Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1997.

¹² “Desafios da Memória e da Biografia: Gabrielle Brune-Siell, uma vida (1870-1940). In: “Memória e (res)sentimento: indagações sobre uma questão sensível / Organizadoras: Bresciani, Maria Stella M. e Naxara, Márcia. Campinas: EDUNICAMP, 2004.

Nessa perspectiva seria oportuno indagar sobre as convergências e divergências de temporalidades existentes entre biógrafo e biografado. Partilho da estreita relação necessariamente estabelecida entre ambos, como que num “*encanto radical*”, como fala Vavy Pacheco. Assim, a escrita não deveria ser trabalhada exclusivamente sobre a temporalidade do objeto, já que

“os problemas de interpretação de uma vida são riquíssimos, pois nos defrontam com tudo o que constitui nossa própria vida e dos que nos cercam”(BORGES, 2004: 288).

Da mesma forma, não pensar numa temporalidade impermeável aos tempos das outras individualidades presentes no tempo presente do objeto. São ambas descontinuidades e explosões fragmentárias de cotidianos embebidos de conteúdos que possibilitam a construção/compreensão dos eventos que nos interessam e foram interpretados mediante análise dos documentos. Conforme Le Goff, é fundamental entender que a biografia se articula no trânsito entre os acontecimentos dessa individualidade e, ao mesmo tempo, da coletividade.¹³ Impossível, ainda segundo Le Goff, pensar numa biografia não *événementielle* (para Paul Veyne, os acontecimentos ainda não reconhecidos como tais: história rural, das mentalidades. A historicidade de que não temos consciência como tal).

Por fim, quem oferece indícios mais latentes da aproximação entre e história e literatura, ou entre as escritas de cada uma, é Benito Bisso. Partindo da proclamada volta da narrativa realizada por Lawrence Stone em 1979, Benito Bisso articula outros dois autores, que de alguma forma contribuíram para o debate: de Roger Chartier ele aponta para a negação da concepção de redescoberta ou retorno de algo que ainda nem abandono teve - como poderia ter retorno? Ou ainda, um privilégio a algumas formas narrativas em detrimento de outras narrações mais clássicas, principalmente narrativas biográficas centralizadas na figura do herói em sua linearidade vencedora. Também para Vavy Pacheco, não há retorno,

“pois biografias – fatuais e lineares – sempre houve e sempre haverá; além do mais, falar em retorno é algo bastante francês, pois no mundo anglo-saxão a biografia sempre teve uma aceitação maior pela história”, diferentemente, como ela apontou, para o caso da historiografia francesa, *“cujo retorno deu-se a*

¹³ GOFF, Le. *Comment écrire une biographie historique au-jour d'hui?*. Lê Debat, n. 54, 1989.

partir dos anos 1970, com as histórias de vida da sociologia e da antropologia”(Borges, 2004: 288).

O segundo autor a quem Benito Bisso Schmidt atribui papel de relevância é Hayden White, pelo famoso e polêmico texto *Metahistory*, em sua definição do trabalho histórico como “(...) *uma estrutura verbal na forma de um discurso narrativo em prosa*” (White apud Schmidt). E não só em *Metahistory*, mas, em “*O Texto Histórico como Artefato Literário*”, Hayden White desenvolveu abordagem sobre a relação história-ficção-narrativa, apontando o que seria a mais antiga distinção entre ficção e história, ou seja, a ficção como representação do imaginável e a história como representação do verdadeiro, sendo necessário dar lugar “*ao reconhecimento de que só podemos conhecer o real comparando-o ou equiparando-o ao imaginável*” (White, 1994: 115).

Retornando ao texto de Benito Bisso, é importante ressaltar que nele as supostas diferentes teórico-metodológicas entre autores como Roger Chartier e Hayden White, e o próprio Eric Hobsbawm, por ele também trabalhado, estão delineadas, mas todos, segundo Schmidt,

“apontam para uma nova maneira de encarar o discurso histórico: este não pode mais ser visto como um “forma” aleatória ao “conteúdo”, mas como a própria condição de possibilidade deste conteúdo. Ou seja, o historiador não pode mais ser indiferente às figuras de linguagem que aciona, aos recursos estilísticos que utiliza, aos tempos verbais que entrecruza, pois são eles que dão sentido à narrativa, e não algo que é exterior a ela”(Schmidt).

Sobre aquela segunda questão recorrente nas análises realizadas pelos pesquisadores brasileiros mencionados, que diz respeito ao indivíduo, deve ser tratada como outro tipo de eixo estruturador da escrita biográfica. Metaforicamente aqui apresentada como a luz que deve iluminar o corredor da biografia no palácio da história, não se deve prestar nesse iluminar à uma individualidade impermeável, abstrata e isenta de percalços. Nesta luminosidade exacerbada do indivíduo existe o risco do biógrafo se perder em meio à luminescência de heróis incontestes, tornando-os pela própria escrita, algo incontestado; neste exemplo a explicitação daquele perigo da biografia histórica.

Para uma possível e coerente resposta a esta problemática do indivíduo, centrado nele mesmo como categoria independente, corroboro com a observação de Vavy Pacheco, para quem parece

“bastante claro que a oposição indivíduo/sociedade é falsa. O ser humano existe somente dentro de uma rede de relações”(Borges,2004: 304),

apontando para o que Giovanni Levi considerou o mais bem sucedido dos quatro tipos de biografia que ele já apresentou, que é a biografia-contexto; certamente um recurso aos perigos da luminosidade extremada dos indivíduos.¹⁴

“Nesse segundo tipo de utilização, a biografia conserva sua especificidade. Todavia a época, o meio e a ambiência também são muito valorizados como fatores capazes de caracterizar uma atmosfera que explicaria a singularidade das trajetórias. Mas o contexto remete, na verdade, a duas perspectivas diferentes. Por um lado, a reconstituição do contexto histórico e social em que se desenrolam os acontecimentos permite compreender o que à primeira vista parece inexplicável e desconcertante (...) Por outro lado, o contexto serve para preencher as lacunas documentais por meio de comparações com outras pessoas cuja vida apresenta alguma analogia, por esse ou aquele motivo, com a do personagem estudado (...) Essa perspectiva deu ótimos resultados, tendo-se em geral conseguido manter o equilíbrio entre a especificidade da trajetória individual e o sistema social como um todo” (Levi, 2002: 176).

Nesta lógica, compreender a dimensão contextual não significa não problematizar o mesmo contexto na esfera das relações as quais o biografado está inserido. E mesmo que as trajetórias estejam, na opinião de Giovanni Levi, arraigadas em um contexto, não agindo sobre ele, não o modificando, não é possível pensar que esse contexto seja entendido *“como algo rígido, coerente, e que ele serve de pano de fundo imóvel para explicar a biografia”* (Levi,2002: 176); até porque existe um contexto que não se configura e esteja atrelado exclusivamente aos em que o personagem situe materialmente

É fundamental pensar que seus movimentos não estão restritos aos seus deslocamentos físico-corporais, num movimento espacial, mas,

¹⁴ Levi desenvolveu algumas considerações sobre essa relação no artigo “Usos da Biografia”. Fala ainda sobre “Biografia e Casos Extremos” e “Biografia e hermenêutica”. In: Usos & abusos da história oral / Amado, Janaina e Ferreira, Marieta de M. (coord.), Rio de Janeiro: Editora FGV, 2002.p.167-182. Originalmente publicado em *Annales E.S.C. Paris*: 6, nov-déc. 1989.p.1333-1334.

principalmente, no deslocamento das suas idéias, do seu pensamento sobre problemas que lhe foram colocados em vida. Condição que evidencia um duplo contexto: o seu e o de suas idéias, que a priori são um só, mas cuja absorção pelos seus interlocutores são necessariamente distintos, pois pressupõe, no caso das idéias, uma interpretação possivelmente não relacional imediata e física.

Também é de se considerar que os contextos vão sendo instituídos, também, pelos suportes que produzem o movimento: uma revista e os outros artigos ali escritos, uma aula e a recepção-absorção pelos seus alunos, um projeto de cidade e as representações dali constituídas.

No caso do suporte impresso tem-se uma autonomia muito clara das idéias, mesmo existindo uma fonte produtora das idéias também muito clara (o indivíduo), mas, que, irão sofrer apropriações diversas, pois aos seus possíveis interlocutores, outros contextos estão dados a existir. Por quê então pensar como propôs Giovanni Levi, que as trajetórias não agem sobre o contexto, não o modificam com suas interlocuções?

Não pretendo com isso afirmar o descolamento entre indivíduo e seu pensamento, mas, pensar para além dessa relação, para o momento em que eles necessariamente se descolam, se tornam autônomos; convém reafirmar que o descolamento será dado numa outra estrutura contextual, pois outros são os indivíduos, outras são as relações sociais, as relações profissionais. Parece oportuno, então, sempre perguntar ao indivíduo, em qual contexto ele permitirá o estudo sobre sua vida, invertendo assim um movimento que parece mais atraente no seu oposto, ou seja, do contexto construir a escrita sobre esta vida; o contexto não é fundo imóvel explicativo do estudo sobre o determinado personagem.

Essa pergunta é não somente oportuna, mas, peremptoriamente prazerosa, pois, fundamenta ainda mais aquele *“encanto radical”* entre o historiador e seu indivíduo-objeto, já que, a resposta quem deve encontrar é o historiador; movimento aparentemente estranho, pois, o historiador deve fazer a pergunta, mas deve também oferecer a resposta. Por outro lado e além do referido estranhamento, tem-se o risco do descontentamento do seu indivíduo-objeto pela resposta que apresentamos, na medida em que ela pode estar já direcionada por determinismos

invariáveis, como aquele que levaria Gabrielle Brune-Sieler, segundo sua biógrafa, “*para os caminhos da loucura e ponto final*”.

No caso do Engenheiro José de Oliveira Reis, a resposta sobre o contexto interessado a ele mesmo, passou, necessariamente, pela conformação do arquivo ao longo da vida e pelo processo de doação às instituições públicas, tornando-o, portanto, objeto público. No entanto, um contexto que foi gerido por uma certa noção *restritiva* que o personagem-objeto impôs ao conhecimento de sua trajetória de vida, transformando-a numa trajetória exclusivamente profissional.

Não existe no acervo doado ao Arquivo Geral da Cidade pelo próprio engenheiro, nenhum documento sobre as relações familiares. Nos depoimentos orais que realizou para o Museu da Imagem e do Som do Rio de Janeiro ele inclusive relutou em apresentar maiores informações sobre sua infância, amigos, familiares. Também não existem descendentes diretos – ele não teve filhos – que pudessem preservar algum tipo de documento sobre sua vida pessoal, familiar.

Aquela noção *restritiva* não implica, contudo, uma impossibilidade de estudo da sua trajetória, sendo, muito mais uma particularidade que foi necessária compreender; compreensível, portanto, após a imersão no conjunto dos vestígios que José de Oliveira Reis nos ofereceu conscientemente, uma imersão no que é possível estudar sobre sua vida. Impossível, nesse sentido, qualquer tentativa de interpretação do enorme acervo doado em vida, com quaisquer chaves explicativas estabelecidas anteriormente ao próprio processo da pesquisa.

Entender esta clara intencionalidade por parte do personagem-objeto permitiu definir o âmbito da escrita no contexto profissional de José de Oliveira Reis; contexto em que ele se forma urbanista entremeadado ao processo de legitimação e institucionalização do urbanismo nas administrações municipais brasileiras.

Contexto que proporcionou o entendimento necessário - e claro, após as críticas colocadas sobre a primeira denominação da pesquisa como biografia intelectual -, de que se tratava de uma *trajetória* e não de uma *biografia*. Os estudos que se pretendem biográficos devem passar por uma interpretação mais abrangente, que incorpore variáveis não restritas à “fase profissional” da vida do personagem, que incorpore sem receios seu

nascimento e sua morte, pois são também variáveis inexoráveis da vida de qualquer ser humano.

Isso, porque, o problema não está na lógica biológica do nascimento e da morte, mas, na lógica intelectual, aquela do conhecimento histórico sobre um personagem, ou seja, na estrutura da escrita, nas perguntas realizadas aos documentos; como dissemos, a história interpreta os documentos, jamais interpreta o próprio personagem em vida, como pode fazer a antropologia.

Guilherme o marechal, Herança Imaterial são estudos biográficos que não se perderam nos receios das duas rupturas da vida humana: nascimento e morte. Sobretudo o texto de George Duby, pois não assumiu, principalmente a morte, como um fim em si, mas, decisivamente como um processo que produz uma certa continuidade na vida daqueles que viveram com Guilherme.

A morte de *Guilherme o marechal* produziu a permanência da vida e das manifestações sócio-culturais daqueles que acompanharam o cortejo fúnebre, ou antes, desde movimento delineado por Guilherme em direção ao evento derradeiro. Iniciar a biografia de Guilherme pelo longo processo da morte não foi apenas um recurso estrutural, ou retórica narrativa, mas, naquele contexto, a compreensão de que ele pode ser um outro início.

Portanto, se o estudo, qualquer estudo, será uma *trajetória* ou uma *biografia* é algo imprescindível daquele movimento de imersão interpretativa nos documentos, sobretudo nos estudos delineados em “arquivos pessoais”, arquivos construídos mediante um processo cognitivo e interessado de informações, de vestígios aos quais o historiador terá a possibilidade de realizar perguntas. Nesse sentido, o termo *trajetória* está mais próximo dos estudos desenvolvidos sobre as “fases da vida”, no caso de José de Oliveira Reis, uma fase muito bem delimitada pelo próprio personagem-objeto.

Como então responder aquelas duas importantes perguntas colocadas no início desta “Consideração Final”: o quê poderia definir a dimensão analítica possível de “cada fase” desta vida, ou seja, como determinar a parte – a fase - possível ou interessada para a elaboração de um trabalho de História? Por fim, o que determina tal “possibilidade” ou “interesse” em uma pesquisa histórica, está sob a responsabilidade do autor, ou passa

pelas deliberações do personagem-objeto, sobretudo aqueles que ao longo de sua vida organizaram seus arquivos particulares?

Não convém aqui responder sobre outros trabalhos. Sobre este estudo podemos afirmar que os documentos determinaram “a fase” interessada, aquela que conforma o processo de formação do engenheiro José de Oliveira Reis como urbanista, no âmbito da sua atuação profissional de funcionário público municipal. A resposta sobre a responsabilidade na determinação não pode se restringir ao momento em que o pesquisador adentra o acervo. Ela passa por uma dimensão temporal ampliada, está vinculada ao próprio movimento de guarda dos documentos produzidos ao longo da vida. Tanto que é no entendimento desta lógica de preservação, pelo que foi preservado e interessadamente tornado público, que realizamos a pergunta central do estudo: o que é o Urbanismo no Brasil na interlocução do engenheiro José de Oliveira Reis? Oferecemos a interpretação que está delineada no presente trabalho.

Bibliografia



Referências Bibliográficas

- . ALBUQUERQUE, Marechal José Pessoa Cavalcanti de. "Nova Metrópole do Brasil – Relatório Geral de sua Localização". Pelo. Presidente da Comissão. Mapas e Ilustrações do Gabinete Fotocartográfico. SMG, Imprensa do Exército. Rio de Janeiro, 1958.
- . BENCHIMOL, Jaime Larry. Pereira Passoa: um Haussman tropical. Transformações urbanas na cidade do Rio de Janeiro no século XX. Mestrado – IPPUR-UFRJ, 1982.
- . BENCHIMOL, Jayme. "O Rio se renova com o Prefeito Bota-Abaixo e o General Mata-Mosquitos. E o povo de Rebela". In: Revista do Brasil, Ano 1 - nº 2, 1984.
- . BENEVOLO, Leonardo. As origens da urbanística moderna. Lisboa, Marins Fontes.
- . BORDIEU, Pierre. "A ilusão Biográfica", in: Usos e Abusos da História Oral. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2002.
- . BORGES, Vavy Pacheco. "Desafios da Memória e da Biografia: Gabrielle Brune-Siell, uma vida (1870-1940)". In: "Memória e (res)sentimento: indagações sobre uma questão sensível / Organizadoras: Bresciani, Maria Stella M. e Naxara, Márcia. Campinas: EDUNICAMP, 2004.
- . BRESCIANI, M. S. "Melhoramentos entre intervenções e projetos estéticos: São Paulo (1850-1950)". In: Palavras da Cidade. Maria Stella Bresciani (org). Porto Alegre: Ed. Universidade / UFRGS, 2001: 343-366.
- . BRESCIANI, Maria Stella. "Cidade e História". In: In:Cidade: História e Desafios. LIPPI, Lúcia (org.). Rio de Janeiro: Editora FGV, 2002.
- . BRUAND, Yves. "Arquitetura Contemporânea no Brasil". São Paulo: Editora Perspectiva, 1991.
- . BURGUIÈRE, André (Dir). Verbetes do Dictionaire des sciences historiques. Paris: PUF, 1986.
- . CARDOSO, Adauto Lucio. Construindo a Utopia: urbanismo e modernidade no Brasil. Mestrado-IPPUR-UFRJ, 1988.
- . CHARTIER, Roger. Histoire Intellectuelle et Histoire dês mentalité. Trajectoire et question. Revue de Synthèse, n. 111-112, jul/dec/, 1983.

- . CHIAVARI, Maria Pace. Transformações urbanas do século XX. In: BRENA, Giovanna Rosso Del (org). O Rio de Janeiro de Pereira Passos: uma cidade em questão II. Rio de Janeiro: Index, 1985.
- . CHOAY, Françoise. "A Regra e o Modelo. Sobre a teoria da arquitetura e urbanismo". São Paulo: Perspectiva, 1980.
- . CHOAY, Françoise. "O Urbanismo. Utopia e realidades - uma antologia". São Paulo: Perspectiva, 1965.
- . Cidade & História: modernização das cidades brasileiras nos séculos XIX e XX. FERNANDES, Ana e GOMES, Marco Aurélio A. Salvador: UFBA/Faculdade de Arquitetura. Mestrado em Arquitetura e Urbanismo; ANPUR, 1992.
- . CIDADES. Pesquisa em História. Programa de Estudos Pós-Graduados em História da PUC-SP, 1999.
- . CIUCCI, G., DAL CO, F., MAINEIR-ELIA, M., TAFURI, M. "La ciudad americana. De la guerra civil al New Deal." Barcelona, Editora Gustavo Gilli, S.A 1975.
- . CIUCCI, G., DAL CO, F., MAINEIR-ELIA, M., TAFURI, M. La ciudad americana. De la guerra civil al New Deal. Barcelona, Editora Gustavo Gilli, S.A 1975.
- . COSTA, Priscila. "A Atuação do SERFHAU no Estado de São Paulo". Início: 2005. Iniciação científica (Graduando em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de São Paulo, Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico. (Orientador).
- . CURY, Vânia Maria. O Clube de Engenharia no contexto histórico de nascimento do moderno urbanismo brasileiro, 1880-1930. in: anais do VIII Seminário de História da Cidade e do Urbanismo. IPPUR/UFRJ, IGEO/UFRJ, PROURB/UFRJ, ARQ/URB/UFF, 2004.
- . DA SILVA, Lúcia Helena Pereira. O Rio de Janeiro e a Reforma Urbana da Gestão de Dodsworth (1937/1945); A atuação da Comissão do Plano da Cidade. Anais do V Encontro da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional (ANPUR). Belo Horizonte: UFMG, 1993.
- . DE DECCA, Edgard " O estatuto da História". in Espaço & Debates - Revista de Estudos Regionais e Urbanos. Ano XI, nº 34, NERU, São Paulo, 1991.

- . DE FARIA, R. S. Resenha do Texto de José de Oliveira Reis "O Urbanismo e Sua Influência no Município". Revista Espaço & Debates, nº 41, ano de 2001.
- . Dias, José Luciano de Mattos e MOTTA, Marly Silva da (coord). Engenheiros e Economistas: novas elites burocráticas. Rio de Janeiro: EFGV, 1994.
- . Duby, Georges. "A história continua". Rio de Janeiro, Zahar/UFRJ, 1993.
- . ELIA, Francisco Carlos da Fonseca. A questão habitacional no Rio de Janeiro da primeira república: 1889-1930. Mestrado em História, UFF, 1984. p.91.
- . FARIA, Rodrigo Santos de Faria. "Urbanismo e História do Brasil Pós-1940. José de Oliveira Reis e o Plano Diretor de Ribeirão Preto". Anais do VII Seminário de História da Cidade e do Urbanismo. Salvador: UFBA, 2002.
- . FELDMAN, S. "O Zoneamento ocupa o lugar do plano. São Paulo, 1947-1961. Anais do 7º Encontro Nacional da ANPUR. Recife. MDU/UFPE, vol.1, 667-684, 1997.
- . FELDMAN, Sarah. "A americanização do setor de urbanismo da administração municipal de São Paulo". Anais do 4º Seminário de História da cidade e do urbanismo. Rio de Janeiro, PROURB/FAUFRJ, VOL 1, 224-234, 1996.
- . FERNANDES, Ana; GOMES, Marco Aurélio de F." A Pesquisa recente em história urbana no Brasil: percursos e questões". In Cidade e Urbanismo: História, teorias e práticas. PADILHA, N. (org). Salvador: Mestrado em Arquitetura e Urbanismo da FAUFBA, 1998.
- . GANTOS, Marcelo Carlos. Progresso e crise urbana: a Comissão de Melhoramentos da cidade do Rio de Janeiro, 1870-1876. Tese de Mestrado em História, UFF, 1993: 192.
- . GAWRYSZEWSKI, Alberto. A administração Pedro Ernesto: Rio de Janeiro, 1931-1936. Tese de Mestrado em História, UFF, 1988: 138.
- . GOMES, Sonia Pereira. A reforma urbana de Pereira Passos e a construção da identidade carioca. Tese doutorado em Comunicação e Cultura. EC-UFRJ, 1992.
- . GUNN, P.; CORRREIA, T. de B. "O urbanismo: a medicina e a biologia nas palavras e imagens da cidade". in Palavras da Cidade, Maria Stella Bresciani(org). Porto Alegre: Ed. Universidade/ufrgs, 2001: 227-260.

- . História e Nova História. ARIÈS; DUBY; LEGOFF. Editorial Teorema, Lisboa, 1994.
- . Jeux D´ échelles. La micro-analyse à l´ expérience. REVEL, J. (org) Hautes Études. Gallimard Lê Seuil. 1996.
- . JUNIOR, José Marinho Nery. “Discursos de Anhaia Mello e de Prestes Maia sobre o Zoneamento: coerências e contradições entre postulados teóricos e políticas públicas no urbanismo paulistano” . in: PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE CAMPINAS Faculdade de Arquitetura e Urbanismo Mestrado em Urbanismo V SEMINÁRIO DE HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO.
- . Kawamura, Lili Katsuco. Engenheiros: trabalho e poder. São Paulo: Ática, 1979.
- . KLEIMAN, Mauro. “As obras de infra-estrutura urbana na construção do moderno Rio de Janeiro”. Anais do Encontro Nacional da ANPUR, Brasília, 1995.
- . KLEIMAN, Mauro. “Construtores do Moderno Rio de Janeiro: empresas na construção das redes de infra-estrutura de água, esgoto e viárias no Rio de Janeiro”. Rio de Janeiro: EDUFRJ/IPPUR, 200.
- . KLEIMAN, Mauro. “De Getúlio a Lacerda, “Um Rio de Obras” transforma a cidade do Rio de Janeiro: as obras públicas de infra-estrutura na construção do “Novo Rio” no período de 1938-1965”. Tese de doutorado apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 1994.
- . KLEIMAN, Mauro. Redes de Infra-Estrutura Urbana nas Intervenções Urbanísticas: a “mão-dupla de alocação das redes no Rio de Janeiro 1975-96. in: PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE CAMPINAS Faculdade de Arquitetura e Urbanismo Mestrado em Urbanismo V SEMINÁRIO DE HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO.
- . KOFES, Suely. “Um trajetória, em Narrativas”. Campinas, Mercado das Letras, 2001.
- . LAMAPARELLI, Celso Monteiro. Louis-Joseph e a pesquisa urbano-regional no Brasil. Crônicas tardias ou história prematura. In. Espaço e debates, ano XIV, no. 37, 90-99.
- . LE GOFF, Jacques. Comment écrire une biographie historique aujourd'hui. Le Débat, Paris, 1989.

- . LEAL, Maria da Glória Faria. A construção do espaço urbano carioca no estado novo: a indústria da construção civil. Tese de Mestrado, UFF, 1988. p. 131.
- . LEME, M. C. S. (coord.). Urbanismo no Brasil. 1895-1965. São Paulo, Editora Stúdio Nobel, FAUUSP/ FUPAM, 1999.
- . LEPETIT, Bernard (org) Histoire dês pratique, pratique de l'histoire. In: Lês formes de l'expérience – Une autre histoire sociale. Paris: Albin Michel, 1995.
- . LEPETIT, Bernard. Editorial Tentons l'expérience. Annales ESC, n. 6, 1989.
- . LEPETIT, Bernard. "Por uma Nova História Urbana". Salgueiro, Heliana A. (org.). São Paulo: EDUSP, 2001.
- . LEVI, Giovanni. "Usos da Biografia". In: Usos & abusos da história oral / Amado, Janaina e Ferreira, Marieta de M. (coord.), Rio de Janeiro: Editora FGV, 2002.p.167-182. Originalmente publicado em *Annales E.S.C. Paris: 6, nov-déc. 1989*
- . LIMA, Evelyn Fourquin Werneck. A avenida presidente vargas: uma drástica cirurgia. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esporte, 1990 (biblioteca carioca).
- . LIMA, Evelyn Furkin Werneckw. Espaços do Poder; o Rio de Janeiro no Estado Novo. Mestrado em História e Crítica de Arte. Escola de Belas Artes-UFRJ. 1988. Ed. Secretaria Municipal de Cultura, 1990.
- . LORIGA, Sabina. "A biografia como problema", in: Jacques Revel (Org) Jogos de Escala: a experiência da microanálise, Rio de Janeiro: Editora Fundação Getúlio Vargas, 1998.
- . Macedo, Silvia Cordeiro de. Antonio Bezerra de Baltar e a cidade integrada à região. 2002. 150 f. Dissertação - Universidade de São Paulo, Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo. Orientador: Sarah Feldman.
- . MADELÉNAT, Daniel. La Biografie, Paris. Presses Universitaires de France.
- . MELLO JÚNIOR, Donato. Rio de Janeiro: planos, plantas e aparências. Rio de Janeiro, 1988.
- . MELLO, L. A. "Urbanismo e suas normas para organização de plano". Boletim do Instituto de Engenharia, nº 89, 1993.
- . MINDLIN, Henrique E. "Arquitetura Moderna no Brasil". Rio de Janeiro: Aeroplano Editora, 1999.

- . OLIVEIRA, Elizabeth Lira de. Política de Urbanização da Cidade do Rio de Janeiro 1926-1930. Mestrado em História Social. ICFH-UFF, 1981. p. 99-100
- . OLIVEIRA, Lígia Gomes de. Desenvolvimento Urbano da cidade do Rio de Janeiro; uma visão através da legislação reguladora da época: 1925-1975. Mestrado em Planejamento Urbano. IPPUR-UFRJ, 1978. p.102
- . PASSERON, Jean-Claude. Biographie, flux, itinéraires, trajectoires. *Revue Française de sociologie*, 31, 1990.
- . REIS, José de Oliveira, FALCI, Miridian Knox, SISSON, Raquel. Sequicentenário de Pereira Passos. In: Revista Municipal de Engenharia. Rio de Janeiro: Dep. Geral da Imprensa Oficial da Secretaria de Administração do Município do Rio de Janeiro. Vol. XLI, jan/dez, 1990, n. ¼
- . REVEL, Jacques. “A história ao rés-do-chão”. In: LEVI, Giovanni. “A Herança Imaterial: trajetória de um exorcista no Piemonte do século XVII”. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000.
- . REZENDE, Vera Lúcia Ferreira Motta. Quatro Planos para a cidade do Rio de Janeiro; a questão ideológica. Mestrado em Planejamento Urbano. IPPUR-UFRJ, 1980. Publicação Ed. Civilização Brasileira, 1982. p. 120
- . REZENDE, Vera. “Evolução da Produção Urbanística na cidade do Rio de Janeiro, 1900-1950-1992”. In: *Urbanismo no Brasil. 1895-1965*. São Paulo, Editora Stúdio Nobel, FAUUSP/ FUPAM, 1999.
- . REZENDE, Vera. “O Urbanismo moderno no Rio de Janeiro. A contribuição de Saboya Ribeiro”. In: *Anais do VII Seminário de História da Cidade e do Urbanismo*. Salvador: UFBA, 2002.
- . REZENDE, Vera. “Planos e Regulação Urbanística: a dimensão normativa das intervenções na cidade do Rio de Janeiro”. In: *Cidade: História e Desafios*. LIPPI, Lúcia (org.). Rio de Janeiro: Editora FGV, 2002.
- . REZENDE, Vera. “Transferências Internacionais e o Urbanismo Modernista na cidade do Rio de Janeiro. Anais do VI Seminário de História da Cidade e do Urbanismo. Natal: UFRN, 2000.
- . REZENDE, Vera. “Transferências Internacionais e o Urbanismo Modernista na cidade do Rio de Janeiro. Anais do VI Seminário de História da Cidade e do Urbanismo. Natal: UFRN, 2000.
- . RIBEIRO, L. C. Q., PECHMAN, R.(orgs). “Cidade, povo e nação- Gênese do urbanismo moderno.” Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996.

- . RIBEIRO, Luiz César de Queirós Ribeiro. "Cidade, nação e mercado: gênese e evolução da questão urbana no Brasil." In: Brasil: um século de transformações. São Paulo: Companhia das Letras, 2001.
- . RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz e PECHMAN, Robert Moses. "A Sociedade e o urbano: notas sobre a emergência de saberes e técnicas sobre a cidade". Mimeo.
- . ROCHA, Oswaldo Porto. "A era das demolições; cidade do Rio de Janeiro: 1870-1920". Mestrado em História. ICFH-UFF, 1983. Publicação Depto. Geral de Documentação e informação Cultura, 1986. p. 125-126.
- . SALGADO, Ivone. Texto de apresentação da comunicação "Construções" no VII Seminário de História da Cidade e do Urbanismo. Salvador: UFBA, 2002.
- . SALGUEIRO, Heliana A. "Engenheiro Aarão Reis: o progresso como missão". Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro/Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1997.
- . SANTOS, Ângela Moulin Simões Penalva. "Planejamento e Desenvolvimento; o estado da Guanabara". Tese de doutorado. FAU-USP, 1990. p.134.
- . SANTOS, Francisco A. Noronha. Esboço Histórico: acerca da organização municipal e dos prefeitos do Distrito Federal. Rio de Janeiro: O Globo, 1945.
- . SCHELLE, Andrey e FICHER, Sylvia. "Vera Cruz, futura capital do Brasil". In: IX Seminário de História da Cidade e do Urbanismo. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – USP, Escola de Engenharia de São Carlos-USP, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo-PUCCAMP, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo-MACKENZIE. 2006.
- . SCHMIDT, Bento Bisso. "A biografia histórica: o 'retorno' do gênero e a noção de contexto". In: Questões de Teoria e Metodologia da História. César Augusto Guazzelli, Silvia Regina Ferraz Petersen, Benito Bisso Schmidt. Porto Alegre: EDUFRGS, 2000: 121-129.
- . SCHMIDT, Bento Bisso. "Construindo biografias...historiadores e jornalistas: aproximações e afastamentos". In: Estudos Históricos, Rio de Janeiro, vol. 10, n. 19, 1997:3-22.
- . SCHMIDT, Bento Bisso. "O patriarca e o Tribuno: caminhos, encruzilhadas, viagens e pontes de dois líderes socialistas – Francisco Xavier da Costa

(187?-1934) e Carlos Cavaco (1878-1961). Tese de Doutorado. IFCH/UNICAMP, 2002.

. SCHMIDT, Bento Bisso. "Uma Reflexão sobre o Gênero Literário: a trajetória do militante socialista Antônio Guedes Coutinho na perspectiva de sua vida cotidiana". Dissertação de Mestrado, IFCH-UFRGS, 1996.

. SILVA, Lucia Helena Pereira. "História do Urbanismo no Rio de Janeiro – administração municipal, engenharia e arquitetura dos anos 1920 à ditadura Vargas". Rio de Janeiro: E-Papers, 2003.

. STONE, Lawrence. "O Ressurgimento da Narrativa – Reflexões Sobre uma Nova Velha História". Revista de Historia – RH -, ns2/3, Primavera de 1991.

. STUCKENBRUCK, Denise Cabral. "O Rio de Janeiro em questão: o Plano Agache e o ideário reformista dos anos 20". Rio de Janeiro: Observatório de Políticas Urbanas: IPPUR: FASE, 1996.

. TAVARES, Jefferson. "Projetos Urbanísticos de Brasília e a Cultura Urbanística Nacional". 2004. Dissertação (Mestrado em Arquitetura [S.Carlos]) - Universidade de São Paulo.

. TELLES, Pedro Carlos da Silva. "História da Engenharia no Brasil séculos XVI a XIX e XX". Rio CARDOSO, Adauto Lúcio e RIBEIRO, Luiz César de Q. Planejamento Urbano no Brasil: paradigmas e experiências. Águas de São Pedro: XVI ANPOCS, 1992.

. TOLEDO, Benedito Lima. "Prestes Maia e as origens do urbanismo moderno em São Paulo". São Paulo: empresa das artes. 1996

. TOPALOV, Christian. "Os saberes sobre a cidade: tempos de crise?" In: Espaço e debates, São Paulo, NERU, ano XI, No. 34, 28-38.

. VAZ, Lílían Fessler e CARDOSO, Elisabeth Dozouart. "Obras de melhoramentos no Rio de Janeiro: um debate antigo e um privilégio concorrido". In: BRENNNA, Giovanna (org). O Rio de Janeiro de Pereira Passos: uma cidade em questão II. Rio de Janeiro: Index, 1985.

. VEYNE, Paul. "Como se escreve a História". Lisboa: Edições 70, 1983.

. VEYNE, Paul. "O inventário das diferenças". Lisboa: Gradiva, 1989.

. VILLAÇA, F. 'Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil'. In: "O processo de urbanização no Brasil", Csaba Deák e Sueli Ramos Schiffer. (orgs.), São Paulo, EDUSP, 1999.

- . VILLAÇA, Flávio. 'Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil'. In. "O processo de urbanização no Brasil", Csaba Deák e Sueli Ramos Schiffer. (orgs.), São Paulo, EDUSP, 1999.
 - . WALKER, T. W., BARBOSA, A. S. "Dos coronéis à metrópole". Fios e tramas da sociedade e da política em Ribeirão Preto no Século XX. Ribeirão Preto, SP, Ed. Palavra Mágica, 2000.
 - . "Pour Une Histoire Poitique". RÉMOND, Rene. (dir). L' univers Historique, SEUIL, 1988.
- de Janeiro: Clube de Engenharia, 1994

Fontes de Pesquisa

Periódicos

Notícias Municipais - Publicação bimestral do Instituto Brasileiro de Administração Municipal

- . Conferência sobre o Plano Regional Urbanístico de São Paulo. Ano II, julho-agosto/1955, N11.
- . A futura Estação Rodoviária de Ribeirão Preto (Prestes Maia), Ano II, setembro-outubro/1955, N12.
- . São Paulo e a necessidade de uma plano diretor. Palestra, Anhaia Mello. ANO II, novembro-dezembro/1955, n13.
- . Construção de Mercados Municipais (Prestes Maia em Ribeirão Preto). ANO II, novembro-dezembro/1955, n13.
- . Concurso para Planejamento e Urbanização da Futura Capital. Ano 111, maio-junho/1956, N16.
- . Urbanismo (o que é urbanismo, nasce uma cidade, planificação integral, o planejamento da futura capital, o plano diretor, unidades de vizinhança). Ano III, julho-agosto/1956, N 17.
- . Planejamento e Urbanismo (planejamento, a cidade com ar-sol-vegetação, localização urbana das escolas). Ano III, setembro-outubro/1956, N 18.
- . Sessão Planejamento e Urbanismo, (Áreas Verdes; Levantamento Urbanístico da Capital Paulista; Pela ordenação e disciplina da ocupação do solo; as cidades novas). Ano III, novembro-dezembro/1956, N 19.
- . Sessão Planejamento e Urbanismo, (relatório de Lucio Costa sobre plano piloto; Impressões de Sir William Holford sobre plano piloto; Plano piloto-relatório do júri). Ano IV, março-Abril/1957, N 21.

- . Sessão Planejamento e Urbanismo, “Vantagens que os Planos Diretores oferecem aos municípios”, Ano IV, maio-junho/1957, N22.
- Sessão Planejamento e Urbanismo, “Criação do Centro de Pesquisas e Estudos Urbanísticos da FAU-USP, Ano IV. julho-agosto/1957, N 23.
- . Sessão Planejamento e Urbanismo, “Formação de Planejadores”, “Estrutura Urbana do Rio”. Ano V, julho-agosto/1958, N 29.
- Editorial “Os Municípios e o Urbanismo”; Sessão Planejamento e Urbanismo, “Criação de Cidades Novas”; Ano V, novembro-dezembro/1958, N 31.
- . Sessão Planejamento e Urbanismo, “A posição do arquiteto em face do urbanismo”; “o ensino da planificação na América do sul”; “arquitetos e urbanistas”; “o planejamento urbano e a Administração municipal”. Ano VI, janeiro-fevereiro/1959, N 32.
- . Sessão Planejamento e Urbanismo, “Filosofia da Cidade”; Técnica de Planejamento Urbano”. Ano VI, março-abril/1959, N 33.
- . Sessão Planejamento e Urbanismo, “Ausência de planejamento urbano no Brasil”. Ano VI, novembro-dezembro/1959, n 37.
- . Sessão Planejamento e Urbanismo, “Planejamento Governamental e Urbanização”, Ano VII, janeiro-fevereiro/1960, N 38.
- . Sessão Planejamento e Urbanismo, “Transportes Coletivos e Planejamento”; “Filosofia da Cidade Nova”. Ano VII, julho-agosto/1960, N 41.
- . Sessão Planejamento e Urbanismo, “Planejamento Urbano no Interior Paulista”. Ano IV, novembro-dezembro/1957, N 25.
- . Sessão Planejamento e Urbanismo, “Organização para o Planejamento Urbano”; O urbanista e a profissão de Urbanista”. Ano VI, maio-junho/1959, N 34.
- . Sessão Planejamento e Urbanismo, “Mentalidade de Planejamento no Brasil”; Crescimento Urbano e Planejamento no Brasil”. Ano VII, março-abril/1960, N 39.
- . O crescimento de São Paulo, Ano 111, maio-junho/1956, N16. (jornal estado de são Paulo, 21/04/1956);
- . NOVA FASE DE ATIVIDADES DO IBAM. ANOIII, janeiro-fevereiro/1955, N14.
- . Urbanismo: teoria e prática. ANOIII, janeiro-fevereiro/1955, N14.

- . URBANISMO, ano II, maio-junho/1955, N10. (jornal estado de são Paulo, 18/03/1955)
- . URBANISMO E LEGISLAÇÃO, ANO II, julho-agosto/1955, N11.(jornal estado de são Paulo, 29/05/1955);
- . Necessidade de Planejamento, Ano II, setembro-outubro/1955, N12 (jornal estado de são Paulo, 22/07/1955);
- . O Zonamento. NA III, março-abril/1956, N15.

Revista de Administração Municipal – Publicação bimestral do Instituto Brasileiro de Administração Municipal

Artigos:

- . “Planejamento Territorial do Litoral Norte de São Paulo” (Conferência)– Luiz Anhaia Mello. Sessão: *Planejamento & Urbanismo*, Ano VIII, N 45, Março-Abril/1961. p.115-126.
- . Sessão *Pequenas Notícias*: Congresso Interamericano de Municípios. “Entre 21 31 de outubro próximo estará reunida pela nona vez o CIM. Desta feita a reunião será em Buenos Aires, onde o Conselho Deliberativo do certame está instalado. Esta reunião continuará a série iniciada em 1938, sob os auspícios da Organização Interamericana de Cooperação Intermunicipal (OICI). As reuniões anteriores realizaram-se em: Havana-1938, Santiago do Chile-1941, Nova Orleans-1950, Montevideú-1953, San Juan de Porto Rico-1954, Pnamá-1956, Rio de Janeiro-1958, San DiegoEE.UU-1960. Ano IX, N 53, JULHO-AGOSTO/1962, p.306.
- . Sessão *Planejamento & Urbanismo*, “Engenharia de Tráfego e as Municipalidades – Caso do Rio de Janeiro”. José de Oliveira Reis. Ano IX, N 54, Setembro-Outubro/1962. Consta indicação de atuação como Professor de Administração Municipal do Curso Superior de Urbanismo da Faculdade Nacional de Arquitetura da Universidade do Brasil. P.355-366.
- . Sessão Planejamento & Urbanismo. “Planejamento e sua Importância no Mundo Contemporâneo”, Arq. Breno Cyrino Nogueira. Centro de Pesquisa e Estudos Urbanísticos da FAU-USP. Ano IX, N 55, Novembro-Dezembro/1962.p. 448-451.
- . Sessão Planejamento & Urbanismo, “Bibliografia Comentada sobre Planejamento Urbano na América Latina”. Francis Violich. Ano X, N 57, Março-Abril/1963.p. 100-119. (Violich é chefe do departamento de

planejamento urbano e regional da universidade da Califórnia. Publicou Cities of Latin América – 1954)

. Sessão Planejamento & Urbanismo, “Planos Diretores para as cidades pequenas e médias do Brasil”. Eng. Antônio Bezerra Baltar. Ano X, N 58, Março-Junho-1963. p.177-191.

. Sessão Planejamento & Urbanismo, “Organização para o Planejamento Municipal”, Eng. Rubens de Mattos Pereira, Ano X, N 59, JULHO-AGOSTO-1963, p. 271-292.

. Sessão Planejamento & Urbanismo, “A profissão de Planejador Urbano”; “Legislação sobre Planejamento Urbano, Plano Regulador e Plano Diretor: Breve estudo Comparativo”, Carlos Mouchet. N 65, Julho-agosto/1964.

. Sessão Planejamento & Urbanismo, “Diretrizes para o zoneamento”, Urb. Adina Mera, N 69, março-abril/1965, p.95-101.

. Sessão Planejamento & Urbanismo, “O Plano Habitacional e a expansão das áreas urbanas”, Mário Larangeira de Mendonça. N 70, maio-junho, 1965, p.155-175.

. Sessão Planejamento & Urbanismo, “Sistema Nacional de Planejamento Integrado”, H.J. Cole, N 74, janeiro-fevereiro/1966. p.12-18.

. Sessão Planejamento & Urbanismo, “Política de desenvolvimento Urbano do Governo”, H.J. Cole, N 75, março-abril-1966,p.83-90.

. Sessão Planejamento & Urbanismo, “O desenvolvimento Urbano no Brasil”, H.J. Cole, N 76, maio-junho-1966, p.161-167.

. Sessão Planejamento & Urbanismo, “Conceituação de Plano Diretor”, Domingos Theodora de Azevedo Netto, N 79, novembro-dezembro-1966, p. 403-410.

. Série Leituras de Planejamento e Urbanismo – Publicação do IBAM.

. Contra a Revisão Urbanística de Brasília, Lúcio Costa, Sessão Documento, ANO XVIII, n 107, julho-agosto/1971,p. 97-103.

. Editorial *Planejamento No Município*, Ano VIII, N 48 , Setembro-Outubro – 1961. Sobre a criação da Comissão Nacional de Planejamento, Pelo Decreto 51.152 de 05/08/1961, publicado no DO-União de 05/08-1961, pág. 7.115.

. Financiamento dos Planos Diretores . Ano IX, N 53, Julho-agosto/1962, p.273-276.

. Editorial “O SERFHAU e os Municípios”. N 83, julho-agosto-1967.p.251-252.

Revista Brasileira dos Municípios – Órgão do conselho Nacional de Estatística e da Associação Brasileira dos Municípios, aditado trimestralmente pelo IBGE.

- . “Assistência Técnica estadual aos municípios”; “Urbanismo como fator de organização”, Ano I, N 3-4, julho-dezembro/1948.
- . “Carta dos Municípios”, Sessão Documentário, Ano VII, N 26, abril-junho/1954.
- . “Cooperação Intermunicipal”, Ano III, N 9, JANEIRO-março/1950.
- . “Da necessidade de planejamento na administração pública”, Ano V, N 18, abril-junho, 1952.
- . “Integração das necessidades urbanas nos planos regionais”, Ano XII, N 45-46, JANEIRO-junho/1959.
- . “O Município no Brasil”. Revista Brasileira dos Municípios. N 21, Ano VI, jan/março, 1953.
- . “Os municípios brasileiros e o moderno urbanismo”. Ano V, N 20, outubro-dezembro/1952.
- . “Planejamento de Cidades”, Ano VII, N 27, julho-setembro/1954.
- . “Planejamento Municipal”. Ano III, n 11, julho/setem, 1950.
- . “Planos de Urbanização”, Ano VII, N 28, outubro-dezembro, 1954.
- . I Congresso Nacional dos Municípios – “Como situar o urbanismo dos municípios”. Ano III, N10, abril-junho/1950
- . Sessão Administração e Urbanismo, “A administração municipal”, Ano I, N1-2, janeiro-junho/1948.

Revista Brasileira de Engenharia.

- . “A geografia urbana e sua influência sobre o urbanismo superficial e subterrâneo”. Eng. Jerônimo Cavalcante. Ano XXI, Nov/Dez, 1942, TOMO XXIX-N11-12
- . “Preliminares da criação de Institutos de Urbanismo”. Eng. Henrique Neves Lefevre. Ano XXI, TOMO 39-N9-10, Stem/Out, 1942.
- . “Problemas da cidade”. Eng. Milton Ferreira Viana. Anno XV111, Tomo 33-N5, Nov, 1937.

Revista Municipal de Engenharia.

- . ‘Cidades de Amanhã’. Arq. Adalberto Szilard. Julho/1943.
- . “Canal Interceptor Paulo de Frontin”. Eng. José de Oliveira Reis.
Janeiro/1943
- . “Comissão do Plano da Cidade”. Janeiro/1938.
- . “Delimitação das zonas urbana, suburbana e rural do Distrito Federal.
Out/Dez,1952.
- . “Drenagem do Aeroporto Santos Dumont. Eng. José de Oliveira Reis.
Março/1938
- . “El símbolo y el dia Del urbanismo”. Ing. Carlo M. Della Paolera.
Jan/narç/1950.
- . “Espaço Livre e a Vegetação Urbana”. Arq. Hermínio de Andrade e Silva.
Janeiro/1940
- . “Estudo da Legislação vigente sobre Urbanismo na França”. Tobias
D´ Angelo Visconti. Janeiro/1939.
- . “Impressões sobre o problema urbanístico do Rio de Janeiro”. J.C. Nichols.
Julho/1938.
- . “Notícia sobre o Parkway Faria-Timbó”. Eng. José de Oliveira Reis.
Abril/1943
- . “Núcleos Residências do Futuro”. Eng. J.º Sabóia Ribeiro. Out/1943.
- . “O Plano Diretor’ – comissão do plano da cidade”. Julho/ 1943.
- . “O V Congresso Panamericano de Arquitetos”. Arq. Hermínio de Andrade e
Silva. Maio/1940.
- . “Obras da Avenida Presidente Vargas”. Eng. Helio Alves de Brito,
julh/out,1944.
- . “Primeiro Congresso Brasileiro de Urbanismo”. Eng. Mario de Souza
Martins. Março/1941
- . “Problemas da cidade”. Janeiro/1943
- . “Projetos Regionais”. Arq. Adalberto Szilard. Janeiro/1944
- . “Rumos da arquitetura e urbanismo nos Estados Unidos”. Paul Lester
Weiner. Maio, 1942
- . “Urbanismo no estado do Rio. Eng. Stéphane Vannier. Julho/1945
- .”Projeto de reorganização da Secretaria Geral de Viação e Obras”. Out/dez,
1952.

Escola Politécnica do Rio de Janeiro – Acervo José de Oliveira Reis
documento 1

“UNIVERSIDADE DO RIO DE JANEIRO

ESCOLA POLITÉCNICA

ARQUIVO

JOSÉ DE OLIVEIRA REIS

Maço nº 18

Nº de ordem 2254”

documento 2

“Exmo Sr. Dr. Director da Escola Politécnica do Rio de Janeiro

22/01/1921

José de Oliveira Reis, filho de Valeriano [F ou S] dos Reis, com 17 annos de idade, natural de Ribeirão Preto, Estado de São Paulo, requer a V. Ex. a sua inscrição para o exame vestibular.

Rio de Janeiro, 21 de janeiro de 1921

José de Oliveira Reis”

documento 3

“Ex. Sr. Diretor da Escola Politécnica do Rio de Janeiro

matricula-se Rio 31 de março de 1921 . Paulo de Frontein

O Sr. João Souza Gomes Neto, abaixo assignado como procurador de José de Oliveira Reis, brasileiro, filho de Valeriano [Felincio] dos Reis, morador à Rua Benjamnin Constant 113, juntando os documentos exigidos, vem requerer a V. Ex. a sua [inscrição] no primeiro anno desta escola.

Rio de Janeiro, 29 de março de 1921.

documento 4

“Estados Unidos do Brasil

livro n 9

fls. 192

1º Translado da procuração abaixo transcripta

JOSÉ TIBURGIO XAVIER - 4º TABELIÃO – Ribeirão Preto

Documento que dá característica de João de Souza Gomes Netto: médico, residente no Rio de Janeiro à Rua Benjamin Constant, 113, como procurador de José de Oliveira Reis

Documento de 26 de março de 1921, Ribeirão Preto

documento 5

Tipo de Certidão de Nascimento

Por Jarbas Vieira de Souza, Escrivão de Paz e Official do Registro Civil deste Districto de Ribeirão Preto.

“Certifica que aos 28 dias de setembro de 1903 na cidade de Ribeirão Preto compareceu Valeriano F. dos Reis, negociante e residente à Rua General Osório 147 para declarar no dia 25 de setembro de 1903 às quatro horas da manhã nasceu uma criança, de cor branca, sexo masculino, filho legítimo do declarante e donna [Ursolina] de Oliveira Reis, ele do Estado do Sergipe e ella do Estado do Rio de Janeiro.

documento 6

ESCOLA POLITÉCNICA

Protocolo n.º 2195

em 16 de setembro de 1935

“o abaixo assignado, engenheiro civil da turma de 1925, desejando-se ter o título de livre docente da Cadeira de Hidráulica Theórica e Applicável, requer a V. Ex. inscreve-lo no respectivo concurso. Junta para esse fim os documentos necessários,

Nestes Termos,

Rio de Janeiro, 14 de setembro dd 1935

José de Oliveira Reis.

documento 7

Universidade do Brasil – Escola Nacional de Engenharia

Protocolo nº 1960, em 24 de outubro de 1938,

José de Oliveira Reis, engenheiro civil.ex-assistente da cadeira de Hidráulica do ex-docente livre, Prof. Raimundo Barbosa de Carvalho Netto, tendo se inscrito ao concurso da referida cadeira e não tendo prestado o mesmo, requer a restituição dos documentos que juntou no seu requerimento inicial.

Rio de Janeiro, 24 de outubro de 1938,

José de Oliveira Reis.

anexo a esse documento (escrito no verso) Oliveira Reis atesta ter recebido os documentos solicitados, inclusive duas portarias de nomeação de 24 de agosto de 1933 e 13 de junho de 1934.

Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro - Acervo José de Oliveira Reis . Pesquisa em Manuscritos – DM/ FJOR/ AGC-RJ

Caixa 30

1. “Palestra na SEARJ – 1985”.

EM 18/07/1985.

Tema: Urbanismo e Urbanização

Título: Planos e Obras da Cidade do Rio de Janeiro

Subtítulo: Engenheiros e Respectivas realizações

Cronologicamente vamos remontar ao século passado. O primeiro plano de conjunto, naquele tempo, segunda metade do século XIX, por volta de

1875/76, chamava-se PLANO DE MELHORAMENTOS. Não existia ainda a palavra URBANISMO, que só foi introduzida em 1910 por Alfred Agache, urbanista francês, nosso conhecido\.

Este 1º Plano foi apresentado ao MINISTRO DO IMPÉRIO Dr. JOÃO CORREA DE OLIVEIRA pela COMISSÃO por ele nomeada constituída dos ENGENHEIROS:

FRANCISCO PREREIRA PASSOS – (RELATOR)

JERÔNIMO RODRIGUES DE MORAES JARDIM

MARCELINO NUNES RAMOS DA SILVA

O plano abrangia a área central da cidade e mais os bairros do Engenho Velho.

Obs: essa palestra será copiada.

2. Carta enviada ao Presidente do Clube de Engenharia. Rio de Janeiro, julho de 1985.

Sobre alguns equívocos publicados na Revista do Clube de Engenharia, n. 432, abril/maio de 1985 com o título “Rio de Janeiro, ano 420”.

(...) finalmente, o equívoco maior foi o de atribuir a PEREIRA PASSOS a construção da Avenida Central, atual Av. Rio Branco. Até certo ponto se justifica essa confusão pois ela foi feita simultaneamente com a Administração PEREIRA PASSOS. A Av. Central foi obra exclusiva do Governo Federal, nada tendo haver com a prefeitura do Distrito Federal. A sua construção estava subordinada ao MINISTÉRIO DE VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS tendo como ministro o General LAURO SEVERIANO MÜLLER, Eng. Militar. O seu traçado deve-se a Lauro Muller que dizia ser necessário ligar de “mar a mar” o lago da prainha – hoje Praça Mauá, a Avenida Beira Mar esta sim – construída pela Prefeitura na Administração PEREIRA PASSOS. A construção da Avenida Central foi entregue à Comissão Construtora da AC. Central sob a chefia do Eng. André Gustavo Paulo de Frontim, e hoje patrono da Engenharia Nacional.(...)”.

3. Indicação como Membro da American of Planning Officiaes – 1939/1955

Presidente do Comitê do Dia Mundial do Urbanismo no Rio de Janeiro

4. Conferência: “Os Prefeitos do Rio de Janeiro como Capital da República. De 1889 a 1960”. realizada no dia 26/08/1971 no auditório do Ministério da Educação e Cultura

. Ver ainda designação de Oliveira Reis como presidente de Comissão de Determinação de PAs para serem restauradas. Secretário Municipal de Planejamento e Coordenação Geral, em resolução do dia 19 de setembro de 1977, no processo . 02/000.659/77.

Caixa 29

1. Carta do dia 16/08/1977. Carta recebida por Oliveira Reis sobre as críticas ao seu trabalho “História Urbanística do Rio de Janeiro – 5Vol”. Segundo o texto, (...) soube, pela leitura dos jornais, que determinados setores de opinião procuraram discordar do seu trabalho em apontar erros ou omissão cometidos por algumas administrações examinadas na sua obra”. Esse material é importante pela data da carta e a indicação de um

debate na imprensa. Será possível levantar essas críticas nos jornais da época.

Caixa 28

1. II Congresso Interamericano de Municípios – Santiago do Chile, realizado entre os dias 15 e 21 de julho de 1941 (verificar com a data do I Congresso). Contribuição da representação brasileira, com o artigo do José de Oliveira Reis, “Contribuição para a Defesa dos Sítios Pitorescos do Rio de Janeiro”.

2. Artigo de José de Oliveira Reis, para a Revista da SEARJ, escrito no dia 30/10/1991, com o título “História da Cidade Nova”.

Caixa 27

Carta Enviada a Lúcio Costa sobre o Plano Piloto de Jacarepaguá. Rio de Janeiro, 28 de abril de 1969. Estado da Guanabara – Secretaria do Governo – Região Administrativa de Santa Teresa.

O Plano Diretor- Escreve sobre o esquema do Plano Diretor, abrangendo a parte de maior densidade demográfica.

Carta escrita por José Espósito Carreiro, sobre problemas relativos à desapropriação de edifícios pela Urbanização da Esplanada do Castelo. Aponta o Decreto 3085, de 6 de Dezembro de 1939 que altera o plano de urbanização da esplanada. Planta da área com a indicação de edifício situa a rua Santa Luzia, n.405. A solicitação é por permuta de Lote I, quadra 7, do Calabouço, pertencente à municipalidade. Documento de 8 de março de 1946.

Os Transportes na Cidade

História Urbanística do Rio de Janeiro. Manuscrito que aborda problemas metodológicos sobre a escrita desse trabalho. Consta nele os problemas relativos a Formulações Teóricas, Urbanismo, Instrumental de Trabalho, A História como Mestra.

Plano de Melhoramentos . Conferência realizada na sede da Associação Brasileira de Imprensa. 16 de dezembro, durante a semana do engenheiro. Publicação da Revista Municipal de Engenharia, julho de 1941.

Urbanização da Lagoa Rodrigo de Freitas. Revista Municipal de Engenharia. Ano I, n01, 1978.

Texto na Revista de Administração Municipal. IBAM. Ano IX, Setembro/007, 1962: Engenharia de Tráfego e as Municipalidades – O caso do Rio de Janeiro.

Conferência: “Os Prefeitos do Rio de Janeiro como Capital da República. De 1889 a 1960”. realizada no dia 26/08/1971 no auditório do Ministério da Educação e Cultura.

Caixa 26

Clube de Engenharia – Departamento de Atividades Técnicas – Divisão Técnica Especializada de Urbanismo. Num tipo de ata de reunião desta DTU, consta o nome de José de Oliveira Reis como Sub-chefe da Divisão. Outubro de 1976

Documento importante sobre a ocupação de Copacabana. Centro Balneário e Turístico de Copacabana, elaborado pela Touring Club do Brasil, como projeto do arquiteto Darcy Alfredo Mitczuc.

Caixa 25

Em carta sobre a Construção do Bairro Peixoto Oliveira Reis fala da sua participação na firma Barbosa Reis e Cia. Ltda, da construção de um edifício na Rua Toneleros 366, iniciado em 1929

Certificado da Secretaria de Administração do Estado da Guanabara emitido pela Escola de Serviço Público do Estado da Guanabara para Oliveira Reis pela participação no Seminário de Treinamento de Chefes das Administrações Regionais entre 24-04 a 13-05/1970. Indica pai de Oliveira Reis, Valeriano T dos Reis e mãe Ursulina de Oliveira Reis.

Censo Urbanístico de Copacabana Publicação: Revista Municipal de Engenharia. Janeiro/Junho de 1959. Oliveira Reis elabora uma apresentação sobre o Trabalho.

Documento escrito por Oliveira Reis – uma declaração para um outro profissional – em que ele menciona endereço: Rua Barata Ribeiro, 536 apto. 1001. CPF: 006.038.639-49, RG:266.102, CREA: 032D 5º Região.

Um Documento relativo à administração Júlio Coutinho, que tem o título de prefácio e menciona José de Oliveira Reis para dar “continuidade àquelas publicações, com o presente volume (o sexto): O Município do Rio de Janeiro e seus prefeitos. Não tem indicação de autoria do prefácio,

Caixa 24

Documento do Clube de Engenharia. Designação de José de Oliveira Reis e Ferdinando Gomes Lavinhas para um estudo do Palácio Monroe, em sessão de 4 de setembro de 1974. Coube a Oliveira Reis elaborar um relatório histórico. Ambos profissionais apresentaram seus relatórios contrários à idéia de demolição. Durval Lobo, chefe da Divisão Técnica Especializada de Urbanismo do Departamento de Atividades Técnicas concluiu que o Palácio Monroe não deve ser demolido. 16 de Janeiro de 1974. Ver caixa 20 do acervo.

Documento importante sobre o tema da construção do Metropolitano na cidade do Rio de Janeiro. Foi realizado no Clube de Engenharia o “Simpósio dos Grandes Problemas do Estado da Guanabara – O Metropolitano do Rio de Janeiro”. O documento apresenta um relatório geral escrito pelo Eng. Jorge Leal Burlamaqui. No conjunto dos documentos um que consta a autoria de Oliveira Reis: “Notícias sobre o Simpósio do Metro do Rio de Janeiro Realizado no Clube de Engenharia. Nesse documento consta a seguinte descrição: José de Oliveira Reis, Da Secretaria de Estado de Viação e Obras do Estado da Guanabara. Membro da Comissão Coordenadora do Metropolitano do Clube de Engenharia. Não consta data. Porém, em outro documento encaminhado ao Presidente em exercício do Clube de Engenharia, Eng. Rufino de Almeida Pizzaro sobre as conclusões da Comissão do Metropolitano, consta as datas de 20 a 27 de abril de 1962.

Documento em papel timbrado da Prefeitura do Distrito Federal – Secretaria Geral de Viação e Obras – Departamento de Concessões, convocando Oliveira Reis para participar de uma reunião da Comissão de Planejamento

para discutir problemas relativos ao transporte urbano mediante análise da Associação dos Proprietários de Auto-Lotação. 08-08-1951. Em outro documento, Portaria n 533 de 04 de agosto de 1956 com o título Comissão de Planejamento dos Transportes Coletivos da Cidade do Rio de Janeiro consta o nome de Oliveira Reis como membro Eng. Diretor do Departamento de Urbanismo.

Oliveira Reis recebe uma carta do Comitê Pró Construção do Túnel Rio Niterói. Ele recebe a carta na categoria de Diretor de Urbanismo da Prefeitura do Distrito Federal. 19 de junho de 1959. Acompanha o documento “Estudo para a boca do túnel no calabouço – justificativa”.

Caixa 23

Somente um documento – carta – falando da elaboração de mais exemplares dos 5 volumes da publicação sobre o Rio de Janeiro. Fala também da elaboração de um sexto volume, ao que tudo indica, posterior ao estado da Guanabara.

Caixa 22

Artigo sem nome ou data: Contribuição para a defesa dos sítios pitorescos do Rio de Janeiro.

Na pasta 22 existe um documento enorme que é a publicação sobre a administração Marcos Tamoyo. Consta no documento um prefácio escrito por Oliveira Reis. No interior do documento existe a descrição sobre o PUB-RIO (1977) e consta a participação de Oliveira Reis na elaboração do mesmo como membro do Clube de Engenharia.

Caixa 21

em carta enviada por Oliveira Reis para o Consórcio Tudor Engineering Company – Serviços de Planejamento Ltda, é clara a atuação direto de Reis, nas negociações para a construção da Ponte RJ-Niterói. “Com a presente confirmo a aceitação do seu convite para colaborar na elaboração do Estudo de viabilidade da ponte na eventualidade de ser tal estudo atribuído ao consórcio.

Em pasta com vários estudos viários, entre eles consta o projeto da boca do túnel do Pasmado, em escala 1:100 com assinatura de Oliveira Reis.

Caixa 20

Sobre o processo de demolição do Palácio Monroe, entre o documento do Clube de Engenharia, existe uma série de reportagens defendendo a demolição tais reportagens estão nos seguintes jornais: O GLOBO, 30-6-1974, pg.5 “Monroe não será demolido mas pode ficar vazio”; O GLOBO, ?-7-1974, “Arquiteto: Palácio Monroe não tem valor”; O GLOBO, 5-7-1974, “Arquiteto é favorável a demolição do Monroe”; O GLOBO, 9-7-1974, p.9, “Conselho Urbano é pela demolição do Monroe” – “Embora o assunto ainda não tenha sido discutido oficialmente no Conselho de Planejamento Urbano, a maioria dos conselheiros é favorável à demolição do Palácio Monroe para dar lugar a uma nova área verde, com defendido arquitetos e urbanistas. A informação é do Secretário do Conselho, Pedro Teixeira Soares, que também revelou a existência de uma plano de urbanização para a Cinelândia – do Teatro Municipal à Praça Paris – que inclui a área do Monroe, cuja possível demolição não foi discutida”. O GLOBO, 10-7-1974,

p.7, “Diretor do Patrimônio apóia demolição do Monroe”. Diretor do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, professor Renato Soeiro; O GLOBO, 9-8-1974, “Do Palácio Monroe, testemunho arquitetônico de uma das raras vitórias brasileira no exterior, ainda quem ignore a genuína significação. É Réplica do pavilhão brasileiro na Exposição Universal de Saint Louis, Missouri, Estados Unidos, em 1904. Pavilhão que ali recebeu o Grande Prêmio de Arquitetura consagrado como a Pérola do diadema dos edifícios estrangeiros e recebido pela imprensa local com invulgar entusiasmo”. Roberto Macedo; O GLOBO, 10-10-1974, “Junto-me aos que vêm opinando sobre o destino a ser dado ao Palácio Monroe. Considerando seu valor histórico, sugiro que seja utilizado como sede de entidades de turismo, pois o prédio, além de ser atração turística, está no lugar ideal que é o centro da cidade. M Arruda;

Carta recebida por Oliveira Reis de Rubens do Amaral Portella. Rio, 24-08-1990. “Meu caro Professor e amigo José de Oliveira Reis... Há muito tempo estou lhe devendo a entrega dos “Boletins do Clube de Engenharia”, anexos, onde se encontram as homenagens que lhe foram prestadas por ocasião das comemorações do “Dia Mundial do Urbanismo”. Mas, desejo que compreenda, esta falta resultou do grande acúmulo de afazeres (...) Tenho assuntos de grande importância para lhe falar e consultar. Secretariei ontem a mesa de eleições no Clube e desde 14 horas até as 20h aguardei sua chegada lá, para votar. Desejo-lhe ouvir sobre o projeto de lei que cria o Conselho Municipal de Política Urbana e sobre a documentação inicial elaborada pela Prefeitura sobre o Plano Diretor bem como sobre a metodologia adotada para a abordagem desses assuntos”;

Dois recortes do Diário Oficial. Um de 5 de fevereiro de 1953 – Seção II. Decreto n 11.932 de 4 de fevereiro de 1953, Institui o Serviço Técnico Especial de Execução da Avenida Perimetral (STEEAP). Entre os decretos: Art. 1º Fica instituído na Secretaria Geral de Viação e Obras, o STEEAP, com as seguintes atribuições. a) estudar e dirigir os trabalhos de execução da AP e obras complementares; b) efetuar mediante autorização legal, contratos de serviços de obras, de aquisição de materiais, de equipamentos. O segundo no Diário Oficial de 13 de fevereiro de 1953 – Seção II. O Prefeito do DF, tendo em vista o que consta do processo nº 7.000.056-53, resolve designar nos termos do artigo 2º do Decreto nº 11.932 de 4 de fevereiro corrente, para dirigir o STEEAP, o Engenheiro , padrão O, José de Oliveira Reis.

Caixa 19

Ata da 2º Reunião Conjunta das Comissões de Estradas, Trânsito e Transporte, do Automóvel Clube do Brasil, realizada no dia 23 de setembro de 1965. Na ata consta o nome de José de Oliveira Reis entre os membros da Comissão.

IMPORTANTE: Sobre palestra no Rotary. Indicação de planos projetados por Oliveira Reis: Cidade de Bela Vista no Território do Rio Branco e Cidade Residencial na Base Naval de Aratú. Palestra: Plano da Cidade do Rio de Janeiro, realizada no dia 15 de junho de 1956.

Em carta de 23 de abril de 1969, José de Oliveira Reis foi identificado como Representante da Coordenação do Sistema de Administração Local na COESES – Comissão de Estudos de Estacionamento. Tal Comissão teria

como objetivo segundo Decreto “E” Nº 2763 – DE 10 DE ABRIL DE 1968, levantar os dados e elaborar Plano Diretor para instalação de estacionamento de automóveis no Estado da Guanabara.

Ata da 33ª Reunião da Comissão de Estudos de Estacionamento, realizada a 26 de setembro de 1968. Consta no nome de Reis como membro da referida Comissão e de sua Subcomissão de Urbanismo.

Comissão de Parqueamento – Relatório Parcial. Um relatório das atividades da COESES no período de 13 de fevereiro de 1968 e 14 de junho de 1968. No dia 13/02 a COESES foi criada pelo Decreto “E” N 1987, de 19-01-1968, e Oliveira Reis consta como membro da Comissão como Coordenador das Administrações Regionais. Atua nas Subcomissões de Legislação e Urbanização.

Comissão de Parqueamento – Plano Diretor de Estacionamento no Centro Comercial – feita cópia da parte conclusiva.

Documento que é o Relatório Final – Anexo I da COESES, como data da 48ª Reunião datada de 30 de janeiro de 1969. Esta foi a Sessão de encerramento da COESES.

Caixa 17

A palestra ANALISE DA SITUAÇÃO DO TRÂNSITO NO BRASIL foi realizada no Clube de Engenharia em 15/04/1963. não consta autoria.

Em carta do Departamento Federal de Segurança Pública enviada para Oliveira Reis consta a identificação como Presidente da Comissão de Engenharia de Tráfego do DUR. Datado de 25 de junho de 1958. Em documento também copiado Reis pede para sair de tal Comissão.

Carta do Diretor do Serviço de Trânsito do Departamento Federal de Segurança Pública, para o Chefe da Comissão de Engenharia de Tráfego da PDF, datada de 11 de maio de 1955. Não consta o nome do Chefe da referida Comissão.

Caixa 16

Texto original de Oliveira com o título “Engenharia de Tráfego e as Municipalidades – caso do Rio de Janeiro. Artigo que seria enviado para a Revista do IBAM. 09-06-1962. Uma segunda cópia de 21-06-1962.

Um rascunho escrito à mão sem autoria e que trata de questões de crescimento urbano e as necessidades de tráfego; desajustamento das cidades e a engenharia de tráfego. Tal documento está em papel timbrado com a indicação 7th MEETING OF THE INTER-AMERICAN CONGRESS OF MUNICIPALITIES.

Relatório dos trabalhos da Comissão instituída pela Portaria 169 de 30 de junho de 1947 do Sr. Prefeito do Distrito Federal afim de escolher o projeto definitivo para a construção do Estádio Municipal. Segundo o Relatório: “1- Constituição da Comissão: conforme portaria 169 de 1947 a comissão ficou constituída dos Drs. Luiz Gallotti, Rivadávia Correa Mayer, Firmino Fernandes Saldanha, Antônio Severo, José de Oliveira Reis

Projeto da Avenida Guanabara com os desenhos originais e justificativa da importância da Avenida. DUR.

Caixa 14

Documento enviado pela RIOTUR para Oliveira Reis, datado de 05-12-1972. Consta o nome de Reis, agora como da Secretaria de Planejamento, para tratar sobre a estação do corcovado e restauração do monumento do corcovado.

Caixa 13

Em carta particular para um amigo denominado de Cel. Costa em Aracajú, Reis menciona um artigo publicado no Estado de São Paulo no dia 13-11-1956 sobre urbanismo com o título Circulação e Disciplina.

Caixa 11

Artigo “Problemas do Rio de Janeiro”. Pela indicação foi publicado no Correio da Manhã em 04-09-1958. No fim tem a assinatura de Oliveira Reis.

Caixa 10

Carta enviada em 29 de março de 1961 ao Diretor de Urbanismo da Secretaria de Viação e Obras, consta o nome de JOR, o que mostra que ele ficou ale dos anos de 1960.

Caixa 7

Na caixa existe um documento original do ETUB – Escritório Técnico da Universidade do Brasil. Um relatório das obras assinado pelo Luiz Hildebrando de Barros Horta Barboza.

Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro - Acervo José de Oliveira Reis . Pesquisa em Biblioteca – DB/ FJOR/ AGC-RJ

(OR: Identificação do acervo)

“Melhoramentos Urbanos -1951”. Ministério da Educação e Cultura – Serviço de Estatística da Educação e Eultura, Órgão do IBGE, 1954. Enviado ao Sr. Diretor de Urbanismo – OR/285

. “Loteamento e Zoneamento – Postura n 11, de 28 de junho de 1938; Decreto-lei n 48, de 26 de março de 1941. Prefeitura Municipal de Petrópolis, 1941, Typ. Ypirang. OR/262

. “Plano de Realizações na Cidade do Rio de Janeiro – Fundo Especial de Obras Públicas”. Prefeitura do Distrito Federal. Mensagem N. 53 de 20 de setembro de 1957, enviada à Câmara dos Vereadores pelo Prefeito Francisco Negrão de Lima. Rio de Janeiro, 1957 – OR/221

Mensagem N 77 do Prefeito Negrão de Lima em 3 de dezembro de 1957, que acompanha o Plano de Realizações.

.”Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro – Secretaria Municipal de Planejamento e Coordenação Geral”: existe um documento que consta a realização de 2 Mesas Redondas, com os seguintes temas - 1º Mesa: “A Expansão Urbana”, com data de 11/04/1977 - 2º Mesa: “Paisagem Urbana”, com data de 12/04/1977. Nessa segunda mesa tem uma indicação de participação do Dr. Reis (identificação de José de Oliveira Reis) com a seguinte indicação: Defesa paisagística de sítios pitorescos. Participam

desses debates membros do Clube de Engenharia, IAB, CNPU, IPHAN, entre outros. Documento que acompanha o “Plano Urbanístico Básico do Rio de Janeiro”- Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro, 15 de agosto de 1977. OR/362

. José de Oliveira Reis. “Transportes Coletivos – transporte Rápido / Metropolitano. Estudos do Rio e de S. Paulo.” Tese de Concurso para Docência Livre da Cadeira de Urbanismo – Arquitetura Paisagística da Faculdade Nacional de Arquitetura da Universidade do Brasil. Rio de Janeiro, junho de 1950. OR/45.

. José de Oliveira Reis. “As administrações Municipais e o Desenvolvimento Urbano”. p.125-162. in: “Rio de Janeiro em seus Quatrocentos anos: Formação e desenvolvimento da cidade”. Publicação do Governo do Estado da Guanabara, Carlos Lacerda. Distribuidora Record, RJ-SP, 1965. OR/83 ou 711(815.41)(091) R585r

.”Nova Metrópole do Brasil – Relatório Geral de sua Localização”. Pelo Marechal José Pessoa Cavalcanti de Albuquerque. Presidente da Comissão. Mapas e Ilustrações do Gabinete Fotocartográfico. SMG, Imprensa do Exército. Rio de Janeiro, 1958. OR/170.

(Esta obra consta de três partes, correspondendo cada uma a um dos relatórios parciais, oficialmente entregues, em mãos, ao Presidente da República. São eles os de 26 de julho e de 24 de novembro de 1955, e o de 1º de setembro de 1956, aqui reunidos e precedidos deste Preâmbulo, no qual apresentamos o panorama geral dos trabalhos realizados para a fixação do local destinado à nova sede do Governo no Planalto Central do Brasil.

Na “Primeira Parte”, como documentos básicos, se encontram os estudos e investigações relativos à escolha, propriamente dita, do sítio da Nova Capital e, em torno, o Território destinado ao Novo Distrito Federal. (...) Os estudos da área do Território do Novo Distrito Federal foram realizados pela Subcomissão de engenheiros: Prof. Alyrio H. de Mattos, do Conselho Nacional de Geografia; General Técnico Aureliano Luiz de Farias, representante do Ministério da Guerra, e Coronel Luiz Eugênio Peixoto de Freitas Abreu, do Serviço Geográfico do Exército. Aliás, as condições para se chegar à escolha definitiva do sítio da Nova Metrópole, também estudadas por uma subcomissão de engenheiros (General Técnico Nelson de Castro Sena Dias, Diretor do Serviço Geográfico do Exército; José de Oliveira Reis, da Prefeitura do Distrito Federal; Arquiteto Raul Penna Firme e Salomão Serebrenick, da Comissão do Vale do S. Francisco), foram baseadas em fixação de critérios e normas técnicas para comparação dos vários locais, segundo sua importância: clima e salubridade, facilidade de abastecimento de água potável, energia elétrica, aspectos topográficos, proximidades de terras cultiváveis, facilidade de materiais de construção., etc. – Trabalhos realizados para a Comissão de Localização da Nova Capital Federal (CLNCF) sob a presidência do Mal José Pessoa..

(...) É bem verdade que assentada definitivamente a escolha do local da nova capital, nos lançamos por determinação superior, ainda, à conquista dos objetivos subseqüentes, ou sejam os de planejamento do Nova Cidade.

Dessa maneira, uns foram estudados, debatidos e equacionados; outros, porém, tiveram sua solução integral, tais como: o Plano de Comunicações

rodo-ferroviário, ligando a futura Metrópole aos Estados, através do Plano Geral de Viação Nacional, estudado e projetado pelos Engenheiros Philuvio de Cerqueira, da Diretoria do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, e José Gayoso Neves, da Diretoria do Departamento Nacional de Estradas de Ferro. (...) Foram igualmente realizados os estudos preliminares de urbanismo da futura metrópole, idéia precursora de que surgiu o Primeiro Plano-Piloto da Cidade-Capital, traçado na carta ampliada de 1/5000, pela Subcomissão de arquitetos: Raul de Penna Firme, Roberto Lacombe e o Engenheiro José de Oliveira Reis, Diretor do Departamento de Urbanismo da Prefeitura do Distrito Federal e todos os professores da Faculdade Nacional de Arquitetura da Universidade do Brasil, cujo Plano está descrito na 2º parte desta obra. P.5-16

- Criação da Comissão de Localização da Nova Capital Federal – Decreto n. 32.976, de 8 de junho de 1953. Art. 1º Fica criada um comissão especial para incumbir-se dos estudos definitivos destinados à escolha do sítio e área da nova capital, dentro do perímetro delimitado pela Lei n. 1.803 de 5 de janeiro de 1953.

Decreto n. 33.769 de 5 de setembro de 1953, que altera o Decreto n. 32976, e dá outras providências, entre elas, pelo Art. ° 4, Para a execução direta dos trabalhos, a Diretoria Técnica contará com Subcomissões Técnicas, órgãos executivos constituídos de especialistas pertencentes ou não aos quadros do funcionalismo público.

. Seleção do Sítio – Ata da decisão final da escolha do sítio da nova Capital. Ata da décima quarta sessão, realizada no dia 15 de abril de mil novecentos e cinquenta e cinco pela Comissão de Localização da Nova Capital. O presidente da Subcomissão de Fixação de Critérios e Normas Técnicas para a comparação de locais e seleção de sítios da nova capital federal, Eng. Raul Penna Firme, agradece o trabalho dos técnicos envolvidos, entre eles José de Oliveira Reis. P. 164

. OR-284 – “Catálogo de Plantas e Mapas da Cidade do Rio de Janeiro – 1750-1962”. Rio de Janeiro, Publicações do Arquivo Nacional, Vol. 51, 1962

. OR-36 – Raymundo de Athayde. “Paulo de Frontin: sua vida e obra”. Coleção Cidade do Rio de Janeiro. Estado da Guanabara, Rio de Janeiro, 1961.

. OR-40 – Raymundo de Athayde. “Pereira Passos – o reformador do Rio de Janeiro: biografia e história.” Editora A NOITE, Rio de Janeiro, 1944

. OR-188

. OR-85 – Recenseamento Geral do Brasil – A Cultura Brasileira – introdução ao estudo da Cultura no Brasil. Rio de Janeiro, IBGE, 1943

. OR-18

. OR-28 – Mario Barata. “Escola Politécnica do Largo São Francisco- Berço da Engenharia Brasileira”. Associação dos antigos alunos da Politécnica e Clube de Engenharia. Rio de Janeiro, Artes Gráficas Grafoset, 1973.

. Diário Oficial. Março de 1947, Seção I – 4039. Ministério da Educação e Saúde. Gabinete do Ministro. Portaria N 00.190 de 21 de março de 1947. O ministro da Educação e Saúde, tendo em vista o despacho exarado pelo Sr,

Presidente da República na exposição dos Motivos n. 32, de 10 de março de 1947, deste Ministério:

Resolve designar: o Prof. Inácio Maneul do Amaral, Reitor da Universidade do Brasil, Eng. Francisco Behrensdoorf, Diretor do Serviço de Patrimônio da União, Engenheiro José de Oliveira Reis, Diretor do Departamento de Urbanismo da Prefeitura do Distrito Federal, Eng. Luis Hildebrando de B. Horta, Chefe do Escritório Técnico da Cidade Universitária, para compor a Comissão que, sob a presidência do primeiro, ficará incumbida dos estudos definitivos para a localização da Cidade Universitária. Esse documento integra o documento de localização OR-409-AGCRJ, que é formado pela publicação “Ainda a localização da Cidade Universitária”. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional-Presidência da República, 1946.

. OR-186 – Rui Barbosa. “O desenho e a Arte Industrial.” Discurso no Liceu de Artes e Ofícios em 23 de novembro de 1882.” Rio de Janeiro, Jornal do Comércio, 1949.

. OR-428 . “Monografia sobre a XXIII Região Administrativa – Santa Teresa”. Serviço de Estatística e Documentação. Rio de Janeiro, 1971. Discorre sobre a criação da AR (ADMINISTRAÇÃO REGIONAL)-Santa Teresa. Pelo Dec. “N” n.545 foi criada a 23ª Administração Regional em 10/02/1966. José de Oliveira Reis foi seu primeiro administrador, a partir de 28/02/1966. “Com a missão de coordenar os trabalhos de recuperação que, durante cerca de dois anos, exigiram grandes investimentos e atenções de toda a máquina governamental. Passado este período crítico de implantação da R.A. em meio ao clima descrito, coube ainda ao primeiro Administrador a consolidação com o aprimoramento dos serviços e formulação de um planejamento, tendo em vista desenvolver a vocação turística do bairro, bem como as providências iniciais para a sua execução.” p.11-12.

. OR-66 – “Plano Integrado de Transportes”. Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro, 1977.

. OR-202 – Prefeitura do Distrito Federal – Administração Henrique Dodsworth. “Urbanização da Esplanada de Santo Antônio”. Relatório apresentado ao Exmo. Edison Passos, Secretário Geral de Viação e Obras pelo escritório Técnico Themistocles Alves Barcelos Correa. Vol. II, maio de 1943.

. OR-319 – “O Rio de Janeiro de Pereira Passos”. Uma cidade em questão II. Giovanna Rosso Del Brena (org). Rio de Janeiro: Index, 1985.

. OR-43 – APOSTILA DE AULA DE URBANISMO

Arquivo Público e Histórico de Ribeirão Preto - Fundo José de Oliveira Reis

Observações e notas explicativas do esquema do Plano diretor de Ribeirão Preto, 1945. Autor: José de Oliveira Reis.

Notas para a palestra em Ribeirão Preto- 08-08-1955. Tema da Palestra: Urbanismo e sua influência no Município. Autor José de Oliveira Reis.

A contribuição do Arquiteto José Vicente Vicari para o Plano Diretor da cidade de Ribeirão Preto.

Mapas das propostas do Plano diretor de 1955. Autor José de Oliveira Reis.

Cartas:

De Alcides Sampaio (prefeito da cidade) para José de Oliveira Reis, 26 de setembro de 1945.

De José de Oliveira Reis para Alcides Sampaio (prefeito da cidade), 16 de outubro de 1945.

De Adalberto Teixeira de Andrade (Presidente da Câmara de vereadores) para José de Oliveira Reis, 05 de maio de 1955.

De José da Costa para José de Oliveira Reis, 06 de maio de 1955.

De Luiz Rocha (membro da Comissão do Plano Diretor) para José de Oliveira Reis. 10 de maio de 1955.

De Luiz Rocha (membro da Comissão do Plano Diretor) para José de Oliveira Reis. 13 de junho de 1955.

De José de Oliveira Reis para José da Costa (prefeito da cidade), 10 de agosto de 1955.

Acervo Particular do Autor

Parte da biblioteca (em Ribeirão Preto) do Engenheiro José de Oliveira:

. La Science de Plans de Villes – ses applications a la construction , a l’extension, a l’hygiène e a la beauté des villes. REY, A.; PIDOUX,J.; BARDE, C. Paris: Payot & Cie. Editeurs/Lausanne-Dunod Editeur/Paris. Sem data.

. Plan D’Urbanisme Directeur de Paris – 1959 (5 volumes): Règlement; Rapport; Schème Directeur D’Aménagement et D’Urbanisme de Ville de Paris; Compte Rendu des Débats Relatif au Plan D’Urbanisme Directeur de Paris; Aménagement du Quartier des Halles. Préfecture de La Siene – Commissariat a La Construction et a L’urbanisme pour la Région Parisienne – Directeur de L’Urbanisme.

. L’Urbanisme aux Colonies – et dans les Pays Tropicaux. Congrès International de L’urbanisme aux colonies et dans les Pays de latitude intertropicaux. Delayance Editeur, La Charité-sur-loire, 1932

. Las ciudades de los EE. UU. – sus legislacion urbanística; su código de edificacion. Buenos Aires: Editora El Ateneo, 1940.

. Techniques Urbaines. Paris: Eyrolles Editeur. Sem data

. Kleinbauien und Siedelungen – Herausgebu der “Modernen Bauformen”.

. La Ville – le fait urbaine a travers le monde. Paris: Presses Universitaires De Franca, 1952.

. Les Tendences de L’architectures Contemporaine. Paris: Paris Librarie. 1930

. L’ Evolution de Fontainebleu. Bibliothèque de L’Institut D’Urbanisme de L’ Université de Paris.

. Histoire de L'Habitation Humaine – Depuis Les Temps Prè-Historique jusqu' a nos jours. Paris: Typographie Laiture.

What is modern architecture? The Museun of modern art, New York. 1942.

Anexos



Cronologia da trajetória Profissional de José de Oliveira Reis Matrícula Municipal 28 808 . Engenheiro Padrão “R”

. 1921 – Ingressou na Escola Politécnica do Rio de Janeiro. Formado na “Turma de 25”. Colação de Grau realizada no dia 26 de abril de 1926.

. 1926/1928 – Engenheiro da Comissão de Obras Novas de Abastecimento de Águas da Capital / São Paulo

. 1928/1929 – Atuou como engenheiro na Empresa Engenheiros Empreiteiros em obras de calçamento no Rio de Janeiro

. 1929/1931 – Engenheiro Sócio da Empresa Barbosa, Reis & Cia. Ltda. de Obras de Engenharia Civil no Estado do Rio de Janeiro

. 1933 – Engenheiro Municipal da Prefeitura do Rio de Janeiro por Concurso Público. Atos do Interventor de 02 de março de 1933 foi nomeado para exercer o cargo de Engenheiro de 3ª. Classe da Diretoria Geral de Engenharia. Pelo BOL nr. 42 de 10 de março de 1933 foi designado para ter exercício na 3ª. Divisão da 5ª. Sub-Diretoria, encarregado dos serviços de Meteorologia. Por Apostila do Interventor de 20 de novembro de 1933 foi nomeado Engenheiro Ajudante, a partir de 01 de julho de 1933, de conformidade com a alínea C do Dec. 4467 de 28 de outubro de 1933.

. 1937/1945 – Pelo BOL. 152 de 15 de julho de 1937 foi colocado à disposição da Secretaria Geral de Viação, Trabalhos e Obras Públicas. 1938 – Por ato do Secretário Geral de Viação, Trabalho e Obras Públicas, de 20 de outubro de 1938, foi designado para exercer interinamente o cargo de Engenheiro Chefe durante impedimento do efetivo Romeu de Sá Freire. 1939 – Por ato de 30 de maio de 1939, do Prefeito Henrique Dodsworth foi promovido por merecimento a Engenheiro Chefe. Posse realizada no dia 03 de junho de 1939.

. 1940 – Pelo Dec. P 232, foi provido em comissão no cargo de Chefe de Serviço Padrão 04.

. 1941 – Pela Portaria nr 9 de 31 de janeiro de 1941 do Prefeito do Distrito Federal nos termos do Dec. 6896 de 28 de dezembro de 1940, foi designado para Comissão Técnica Especial da Avenida Presidente Vargas e Esplanada do Castelo.

. 1943 – Pelo Dec. E. – 145 de 5 de agosto de 1943 foi exonerado a pedido do Cargo de Chefe de Serviço Padrão 04, da Secretaria Geral de Viação e Obras.

. 1945/1948 – Diretor do Departamento de Urbanismo – Pelo Dec P. 585 de 8 de dezembro de 1945 foi provido em comissão no cargo de Diretor do Departamento de Urbanismo – Posse realizada no dia 28 de dezembro de 1945.

. 1946 – Por ato do Prefeito do Distrito Federal, constante na Portaria 89 de 28 de maio de 1946, foi designado para fazer parte da Comissão de Revisão do Código de Obras do Distrito Federal.

. 1948 – Pelo Dec. E. 56 de 12 de fevereiro de 1948 foi exonerado do cargo, em comissão, de Diretor do Departamento de Urbanismo. Pelo BOL. 49 e 18 de março de 1948, do Secretário Geral de Viação e Obras foi designado para ter exercício na Comissão de Concorrência Pública. Pela Portaria 2476 de 12 de outubro de 1948, foi designado para constituir comissão que deverá proceder a avaliação da Fazenda Guandu do Sapê, para ser desapropriada e transformada no 1º. Núcleo agropecuário do Distrito Federal.

. 1949 – Designado pelo Diretor de Obras, constando do BOL. 27 de 14 de fevereiro de 1949, para responder pelo Serviço de Topografia (4-OB) durante férias do Titular efetivo. Pelo BOL do DOB de 28 de junho de 1949 foi designado para responder pelo Setor GDL durante impedimento do efetivo. De acordo com o art. 1º do Dec. 9649/49, fica na conformidade do § 1º do art. 14 da Lei 260/48, elevado para “R” a partir de 01 de dezembro de 1948.

. 1951 – Pela Portaria 442 do Sr. Prefeito, publicada no D.O. de 13 de julho de 1951, foi autorizado a ausentar-se do País pelo prazo de 4 meses a partir de 31 de agosto de 1951, para representar a municipalidade no 2º. CONGRESSO DA FEDERAÇÃO INTERNACIONAL DE HABITAÇÃO E URBANISMO, organizada pela UIA, a realizar-se em setembro, na cidade de Rabat, Marrocos, bem como, observar os serviços de transportes coletivos nas principais capitais européias devendo o referido engenheiro apresentar, oportunamente, circunstanciado relatório acerca das observações que realizar.

. 1954 – Nomeado para o cargo de Diretor do Departamento de Urbanismo, padrão CC – 3 – Dec. P 279 – D.O. de 4 de março de 1954. Nomeado auxiliar nos trabalhos da Comissão Executiva do Metropolitano, como Assessor – Portaria n. 134 de 17 de março de 1954 – D. O. de 19 de março de 1954 – Proc. N. 7 006 004/54 – Dispensado a pedido da Direção do Serviço Técnico Especial de Execução da Avenida Perimetral. Port. 139 – D. O. de 19 de março de 1954 – Proc. n. 7 000 0091/54 – Designado para comissão instituída pelas portarias 6/54 e 27/54, que levanta o ante-projeto de aproveitamento da área a ser aterrada com material do Morro de Santo Antonio – Portaria de 6 de abril de 1954 n. 171 – D.O. de 8 de abril de 1954. Exonerado do Cargo em comissão padrão CC-3 de Diretor do Departamento de Urbanismo – Dec. E 543 de 9 de setembro de 1954 – D.O. de 10 de setembro de 1954.

. 1956 – Dec. P. 8 de novembro de 1956, provido por nomeação ao cargo de Diretor do Departamento de Urbanismo da Secretaria Geral de Viação e Obras – Bol. 10 de 13 de janeiro de 1956 – D.O. de 16 de janeiro de 1956. Designado para fazer parte na Comissão no Estudo de Planejamento do Serviço de Bonde – Portaria 143 D. O. de 25 de janeiro de 1956.

. 1958 – Portaria nr. 257 de 2 de maio de 1958, autorizado a afastar-se do País pelo prazo de 45 dias a fim de, como representante desta PDF no

Congresso Nacional de Urbanismo dos Estados Unidos da América do Norte (a partir de 16 de maio de 1958 – proc. nr. 7000 252/58). Portaria nr 776 de 2 de dezembro de 1958 designado para representar a PDF no segundo Congresso Nacional de Trânsito – na cidade de Petrópolis entre 2 e 6 de dezembro de 1958. GP. N. 7 195/58.

. 1960 – Portaria de 30 de abril de 1960 – Exonerado do cargo de Diretor do Departamento de Urbanismo – D.O. de 2 de maio de 1960. Lic. 30 dias de 1 a 30 de agosto de 1960. Pr. 7 000 436/60 do Governador.

Cargos de Chefia ocupados por José de Oliveira Reis

- . 1 – Engenheiro Chefe da Comissão do Plano da Cidade. 1937-1945.
- . 2 – Diretor do Departamento de Urbanismo. 1ª. Ocupação: 1945-19148.
- . 3 – Engenheiro Chefe do Serviço Técnico Especial da Avenida Perimetral.
- . 4 – Diretor do Departamento de Urbanismo. 2ª. Ocupação: 14/3/1954 – 10/9/1954.
- . 5 – Chefe da Comissão de Engenharia de Tráfego no Serviço de Tráfego no Serviço de Trânsito.
- . 6 – Diretor do Departamento de Urbanismo. 3ª. Ocupação: 1956-21//4/1960.
- . 7 – Chefe da Engenharia de Tráfego nos anos de 1960 a 1962.
- . 8 – Diretor do Departamento de Urbanismo em 1962/1963 no governo Carlos Lacerda.
- . 9 – Engenheiro do Gabinete do Secretário de Obras de 1963 a 1966. Responsável pelo serviço de engenharia de tráfego no Departamento de Engenharia Urbanística.
- . 10 – Engenheiro da Coordenação de Planos e Orçamentos da Secretaria do Governo em janeiro de 1966.
- . 11 – Administrador Regional de Santa Teresa desde 21 de fevereiro de 1966 até 15 de junho de 1970.
- . 12 – Coordenador do Sistema de Administração Local da Secretaria de Governo. 16/6/1970 – 15/3/1971.
- . 13 – Engenheiro da Secretaria de Planejamento e Coordenação Geral. 1972.
- . 14 – Editor-chefe da Revista Municipal de Engenharia iniciado em 1978 (até seu falecimento). Assessor da Secretaria de Planejamento e Coordenação Geral até 1992.

Outras Datas

- . 1 – 1992: Doação de seu acervo para o Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.
- . 2 – 1193: Recebe da Câmara Municipal do Rio de Janeiro o Título de Cidadão Carioca Honorário.
- . 3 – Faleceu no Rio de Janeiro no dia 23 de julho de 1994.

Listagem de textos escritos (publicados, não publicados, manuscritos e apresentados em conferências) por José de Oliveira Reis.

- . 1 – “Diagramas Hidrológicos”. Revista da Diretoria de Engenharia, PDF, Maio de 1937. N. 3.
- . 2 – “Avenida Botafogo-Leme”. Revista Municipal de Engenharia, PDF, Setembro de 1938. N. 5.
- . 3 – “Contribuição para Defesa dos Sítios Pitorescos do Rio de Janeiro”. Revista Municipal de Engenharia, PDF, Janeiro de 1942, n. 1 (texto apresentado em Santiago do Chile no Congresso Interamericano de Municípios em 1941).
- . 4 – “Uma síntese sobre as principais vias do Plano Diretor”. Revista Municipal de Engenharia, PDF, Julho de 1942, n. 4.
- . 5 – “Canal Interceptor Paulo de Frontin”. Revista Municipal de Engenharia, PDF, Janeiro de 1943, n. 1.
- . 6 – “Notícias sobre o Parkway Faria Timbó”. Revista Municipal de Engenharia, PDF, Abril de 1943, n. 2.
- . 7 – “Plano Diretor” – Editorial da Revista Municipal de Engenharia, PDF, Julho de 1943, n. 3.
- . 8 – “Movimento das Massas nas grandes cidades”. Tradução de artigo da American Transity Society. Revista Municipal de Engenharia, PDF, Abril de 1949, n. 2.
- . 9 – “Planejamento Físico” – Conferência na Associação Brasileira de Planjamento. Revista Urbanismo e Viação. Maio de 1950.

- . 10 – “Pedreiras do Distrito Federal e sua contribuição nas construções”. Revista da Diretoria de Engenharia. Setembro/Novembro de 1934, n. 12 e 13.
- . 11 – “Drenagem do Aeroporto Santos Dumont”. Revista Municipal de Engenharia, PDF, Março de 1938, n. 2.
- . 12 – “Algumas Considerações gerais sobre a construção do Metropolitano – Caso do Rio de Janeiro”. Revista Municipal de Engenharia, PDF, Abril de 1949, n. 2.
- . 13 – “Serviços de Engenharia de Tráfego nas Municipalidades” – Revista Municipal de Engenharia, PDF, Janeiro de 1956.
- . 14 – “Planejamento Urbano e Planejamento Regional” – sua interligação. Revista do Clube de Engenharia, Novembro de 1958, n. 287.
- . 15 – “Avenida Guanabara”. Revista Municipal de Engenharia, PDF, Janeiro/Junho de 1959.
- . 16 – “Principais Vias Arteriais do Plano Diretor”. Revista Municipal de Engenharia, PDF, Janeiro/Junho de 1960.
- . 17 – “Avenida Perimetral”. Revista de Engenharia d PDF, Abril/Junho de 1954, n. 2.
- . 18 – “Urbanismo no Rio de Janeiro”. Livro em colaboração com Adalberto Szilard. Rio de Janeiro: Editoria O CONSTRUTOR, 1950.
- . 19 – “As administrações municipais e o desenvolvimento urbano”. In: in: Rio de Janeiro em seus Quatrocentos Anos. Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro, 1965.
- . 20 - “Planos e Obras da Cidade do Rio de Janeiro – engenheiros e respectivas realizações”, conferência realizada no dia 18 de julho de 1985,

na Sociedade de Engenheiros e Arquitetos do Estado do Rio de Janeiro (SEAERJ).

. 21 – “Urbanismo e sua Influência no Município”. Conferência realizada em Ribeirão Preto no ano de 1955.

. 22 – “O Rio de Janeiro e seus Prefeitos” – 5 Volumes. Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1977.

. 23 - Palestra “Evolução Urbana da Cidade do Rio de Janeiro no século XX”, realizada no Fórum Global (ONGs) durante a Conferência Internacional Rio-92.

. 24 - “Transportes Coletivos: Transporte Rápido – Metropolitano . Estudos do Rio de Janeiro e São Paulo”. Concurso para Docente Livre da Cadeira de Urbanismo – Arquitetura Paisagística da Universidade do Brasil - Faculdade Nacional de Arquitetura do Rio de Janeiro.

. 25 - “Problemas Técnicos”, para a Associação Brasileira de Planejamento (ABP) ao I Congresso Nacional de Municípios Brasileiros. Brasileira dos Municípios, Ano III, n.11, julho-setembro de 1950.

. 26 - “Notas sobre Administração Municipal e Serviços de Utilidade Pública”, 1965. apostila do curso na Faculdade Nacional de Arquitetura.

. 27 - “Plano da Cidade do Rio de Janeiro”. Palestra realizada no Rotary Club do Rio de Janeiro no dia 15 de junho de 1956.

. 28 - Conferência “Os Prefeitos do Rio de Janeiro como Capital da República – de 1889 a 1960”, realizada no dia 26 de agosto de 1971, no auditório do Ministério de Educação e Cultura.

- . 29 - “Engenharia de Tráfego e as municipalidades – caso do Rio de Janeiro”. Publicado na Revista de Administração Municipal, IBAM – Ano IX, set-out, 1962.
- . 30 - “Planejamento Urbano e Rural e suas relações com a Engenharia de Tráfego” escrito para o Curso de Especialização de Engenharia de Tráfego do Instituto de Pesquisas Rodoviárias, março de 1966.
- . 31 - “As Pistas do Aterrado do Flamengo”, manuscrito, 1963.
- . 32 – “História Urbanística do Rio de Janeiro”. Publicação Póstuma. Revista Municipal de Engenharia, Edição Especial, Agosto de 1977.
- . 33 – “O Estado da Guanabara e seus Governadores”. Estado da Guanabara, 1979.
- . 34 – “História Urbanística do Rio de Janeiro nos séculos XVI – XVII – XVIII”. Revista Municipal de Engenharia, 1986.
- . 35 – “História Urbanística do Rio de Janeiro no século XIX”. Revista Municipal de Engenharia, 1990.
- . 36 - Planos e Obras da Cidade do Rio de Janeiro - Engenheiros e Respectivas realizações. Palestra na Palestra na Sindicato dos Engenheiros e Arquitetos do Rio de Janeiro – SEARJ. 18/07/1985.