



Desenhando uma nova cidade: Parkways, Neighborhood Unit e Zoning no Plano Urbanístico de Ribeirão Preto do Engenheiro José de Oliveira Reis (1945-1955)

Rodrigo Santos de Faria (krfaria@uol.com.br)

Departamento de História da Arte - IFCH – UNICAMP

Resumo

Esse trabalho é resultado de uma pesquisa realizada no acervo de documentos do Arquivo Público e Histórico de Ribeirão Preto, relativo ao Plano Diretor da cidade elaborado no ano de 1945, pelo Engenheiro José de Oliveira Reis. Integra o conjunto dos documentos não só os desenhos e mapas da cidade, mas também fotografias, cartas e sobretudo um texto escrito por Oliveira Reis para uma palestra na cidade no ano de 1955. A análise desses documentos permite compreender uma parte da prática do Planejamento Urbano no Brasil, após os anos de 1940: entender suas referências teóricas, discurso e ações sobre o ambiente urbano, no momento que o zoning se caracteriza como principal instrumento de planejamento. É também um momento importante da História do Brasil com o fim do Estado Novo e o início de um período democrático e fortalecimento de uma política de autonomia municipal.

Palavras-chave: Planejamento Urbanístico, Zoneamento, Parkways, Ribeirão Preto

Abstract

The object of this study is the Urban Planning of Ribeirão Preto elaborated by Engineer José de Oliveira Reis in 1945. A research of the documents found in the Public Archives of Ribeirão Preto was conducted, among them were the Urban Planning of 1945, maps, drawings, letters, newspaperes and a lecture given by Oliveira Reis on his second visit in 1955, to talk about the influence of urbanism in the municipality. The objective of the research is to understand the urbanistic practice developed in brazilian cities since the 1940`s. In Ribeirão Preto`s case the Plan constitutes the practice of the zoning, the elaboration of a transit System with Radial Thruways and Perimetricals and finally the creaction of Parkways and green areas between the neighborhood units designed by Reis. According to Oliveira Reis, "Nowadays we try to establish na arterial thruway system with peripheral chacacteristicas to the super blocks, within which the Neighborhood Units (Unité de Voisinage) would be designed." In his 1955 article the North American urbanistic references are clear, specifically the work of Thomas Adams of the Regional Planning American Association and Clarence Perry.

Key Words: Urban Planning, Zoning, Parkways, Ribeirão Preto, José de Oliveira Reis

Introdução

O presente trabalho tem como objeto de estudo o Plano Urbanístico para a cidade de Ribeirão Preto, elaborado pelo Engenheiro José de Oliveira Reis no ano de 1945. Tal estudo pretende desenvolver uma abordagem inserida nos campos disciplinares da história e do urbanismo, para que, no estudo das práticas urbanísticas e seus referenciais teóricos adotadas nas cidades brasileiras, em específico para a cidade de Ribeirão Preto, o trabalho não fique restrito a um memorialismo historiográfico, a uma história de fatos isolados, datas e personagens. Esse entendimento foi possibilitado pelos documentos encontrados no Arquivo Público e Histórico de Ribeirão Preto, entre eles o Plano Diretor de 1945, mapas, desenhos, fotos, cartas, recortes de jornais, e uma palestra elaborada pelo próprio Engenheiro em 1955; documentos esses que atestam uma série de eventos que se iniciam no ano de 1945 com a elaboração do Plano para a Cidade pelo Oliveira Reis – que na época ocupava o cargo de Chefe da Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro – e terminaria em 1955 com uma segunda visita do Engenheiro a Ribeirão Preto para fazer uma palestra sobre Urbanismo, e tratar do pouco, ou nada do que foi realizado da proposta de 1945. Tais documentos são tratados, na mesma perspectiva que Edgar de Decca indica, para o trabalho do historiador, ou seja, “como uma matéria do passado, que do seu ponto de vista constitui a massa documental, são vestígios, e a sua construção depende exclusivamente da possibilidade de acesso aos vestígios que os eventos humanos deixaram” (DE DECCA,1991,p.7). Nesse sentido que, o conjunto dos documentos encontrados determinou a elaboração do trabalho, através das características de cada um destes conjuntos, em partes complementares, trabalhadas mediante as possibilidades que as fontes oferecem de entrada no tema. Inicialmente o estudo aborda o período histórico no Brasil, no caso o fim do Estado Novo e início da República de 1946, em relação ao Município de Ribeirão Preto. Numa Segunda etapa, o Plano Urbanístico de 1945 é o objeto de estudo. Neste momento o objetivo é entender a prática urbanística desenvolvida nas cidades brasileiras, a partir dos anos de 1940, e que no caso do Plano de Ribeirão Preto, se constitui na prática do Zoneamento da cidade, de elaboração de um Sistema Viário com vias Radiais e Perimetrais e por fim a criação de Parkways e áreas verdes.

Outra parte importante dos documentos encontrados, é composta pela palestra escrita pelo Engenheiro José de Oliveira Reis em 1955 com o tema: “Urbanismo e sua Influência no Município”. Uma década após a elaboração do Plano Diretor de Ribeirão Preto, Oliveira Reis é convidado novamente a prestar consultoria sobre o plano por ele elaborado em 1945, e a realizar tal palestra . Tendo como referência esse texto, foi possível estabelecer, e entender, as referências teóricas adotadas pelo Engenheiro na sua prática profissional, nesses anos de 1950, como diretor do Departamento de Urbanismo da Secretaria Geral de Viação e Obras do Rio de Janeiro. São claras as referências urbanísticas Norte – Americana, em específico os trabalhos de Thomas Adams e do Regional Planning American Association, assim como de Clarence Perry

Planejamento Urbano e História do Brasil. O Estado Novo e República de 1946: Caso de Ribeirão Preto

Em relação ao processo histórico - político brasileiro, o período que se inicia com a elaboração do Plano Diretor de Ribeirão Preto em 1945, e finda com a segunda visita do Engenheiro Oliveira Reis em 1955, pode ser considerado de fundamental importância para o estudo do Urbanismo e do Planejamento Urbano no

Brasil. O ano de elaboração do Plano de Ribeirão Preto é contemporâneo ao fim da política do Estado Novo no Brasil, um período que se inicia nos anos de 1945/46 e que foi caracterizado pela retomada da prática política democrática. Momento em que surge uma ideologia do municipalismo, a partir de uma idéia de democratização da gestão, fortalecendo o Movimento Municipalista que se instituiu com a Constituição Federal de 1946.

Voltando até os anos de 1937, ano de início do Estado Novo e, portanto, de proibição da participação política democrática e nomeação de prefeitos para o governo municipal, podemos verificar através do estudo do Brazilianista Thomas Walker¹ (WALKER, 2000), que Fábio Barreto, prefeito nomeado pela administração Vargas, foi importante na reestruturação do espaço urbano, sobretudo no que diz respeito aos espaços públicos. Segundo Walker, “apesar de não estar muito interessado em reformas sociais, Fábio Barreto fez muito por Ribeirão Preto. Sua maior preocupação foi com o embelezamento da cidade. Remodelou os jardins zoológico e botânico, criou um jardim de orquídeas e renovou a praça Principal da cidade, transformando-a notadamente em uma das mais bonitas do Brasil. Além disso, Barreto foi claramente responsável por consideráveis melhorias no sistema sanitário municipal” (WALKER,2000,p.98).

Mesmo não se caracterizando como projetos que compreendem a cidade como um todo, e atuando sobretudo na região central da cidade – Praça XV de Novembro – e demais áreas públicas², parece claro o objetivo dessas intervenções em construir uma imagem da cidade, uma imagem estética e higiênica³, que de certa forma se estabelece reguladora e ordenadora do uso do ambiente urbano.

Em relação aos anos que se seguiram a partir de 1945, com o fim do Estado Novo, as transformações nas esferas políticas e econômicas foram importantes na elaboração e execução de Planos Urbanos. Como já descrito anteriormente, verificou-se uma política de autonomia municipal em relação às esferas estadual e federal, através do Movimento Municipalista, sendo também de grande importância o surgimento de entidades como o IBAM – Instituto Brasileiro de Administração Municipal – com caráter autônomo, democrático e estruturado fora da máquina do poder público, a Escola Brasileira de Administração Municipal e Fundação Getúlio Vargas.

Esse período de estruturação das administrações municipais, coincide com a estruturação de um processo de planejamento vinculado a uma técnica administrativa – com referência teórica Norte-Americana de planejamento - privilegiando soluções técnicas desvinculadas dos problemas políticos. Nessa lógica, de acordo com Sarah Feldman, “as mudanças no setor de urbanismo, a partir de 1947, podem ser caracterizadas pela dupla filiação ao pensamento americano: por um lado, a utilização dos princípios da teoria administrativa vinculada à Scientific Management School, que se desenvolve a partir dos anos 30 nos Estados Unidos, centrada na visão de planejamento como técnica administrativa; por outro, o modelo de urbanismo marcado pela prevalência do zoning como principal instrumento de planejamento” (FELDMAN, 1996, p.224-234). No caso específico do Município de Ribeirão Preto, essas alterações serão verificadas, fundamentalmente num modelo de urbanismo baseado no Zoneamento, através da elaboração do Plano Diretor de 1945.

Em relação às transformações na cidade provenientes do Movimento Municipalista e da Constituição Federal de 1946, os resultados podem ser observados através de estudos no Orçamento Municipal para a

década de 1950, elaborados por Walker (WALKER, 2000). Observa-se um aumento no Orçamento Municipal, no que diz respeito às receitas, sendo que as maiores estão relacionadas com os impostos e taxas das Indústrias e Profissões com 22,77% e a Construção com 17,67%. No caso do Imposto Territorial e Urbano, o valor é de 1,67% para a década de 1950 e 3,96 % para a década de 1960. Para o Orçamento Municipal com as despesas, os maiores gastos são, na década de 1950, em Obras e benfeitorias públicas com 30,92% e Serviços públicos municipais com 23,99 %.

Estes dados demonstram uma nítida aplicação das verbas públicas na estruturação urbana, seja ela, no sistema viário – como por exemplo a Avenida Independência que foi integralmente implantada na década de 50 – nos serviços urbanos e infra-estrutura urbana, entre outras áreas de atuação do poder municipal.

Finalizando essa primeira etapa, para de fato entrarmos no estudo do Plano para Ribeirão Preto de 1945, em que estabelecemos uma primeira compreensão das práticas do urbanismo no Brasil - realizada sim, de um modo bastante generalizado, porém adequada para essa etapa do trabalho – inseridas numa breve relação com o município de Ribeirão Preto, e deste com as esferas políticas e econômicas que nortearam o período da história local e nacional entre os anos do Estado Novo e da República de 1946/1960, adotamos o pressuposto de que a intenção por parte do poder público municipal, de se elaborar um plano de desenvolvimento urbano para a cidade, está inserida numa política não só de planificação ordenada desse desenvolvimento. Objetivou-se a construção de uma metrópole, inserida no imaginário social como a cidade do futuro – como podemos atestar em jornais da época – e que, só através da elaboração e execução de um “planejamento racional” se poderá alcançar.

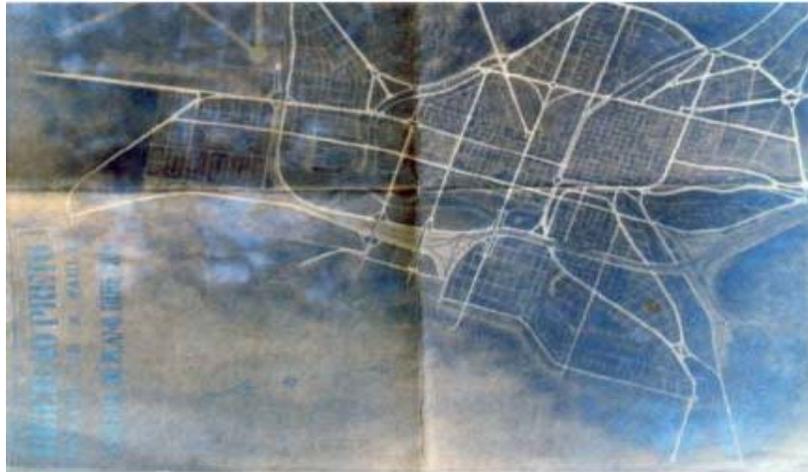
José de Oliveira Reis e o Plano Diretor de 1945. Urbanismo e *Zoning* em Ribeirão Preto

O estudo do Plano Diretor de Ribeirão Preto⁴, elaborado pelo Engenheiro José de Oliveira Reis em 1945, tem por objetivos, resgatar um momento importante da história urbana do município – ainda pouco estudado no âmbito acadêmico, uma vez que, a maioria dos trabalhos sobre Ribeirão Preto estão concentrados na problemática, seja ela, urbana, arquitetônica, econômica, social e política, na cultura do café, ou seja, fundamentalmente entre os anos de 1880 e 1930. Em relação aos objetivos que se estruturam no interior da disciplina urbanística, o estudo em questão, busca identificar os pressupostos teóricos utilizados por Oliveira Reis no Plano de Ribeirão Preto, identificando-os ao discurso do planejamento urbano no Brasil a partir dos anos de 1940.

Uma grande marca, ou característica dessa prática urbanística pós-1940, verificada na atividade dos profissionais ligados ao urbanismo nos municípios brasileiros, é o zoneamento, e no caso do Plano de Ribeirão Preto, o zoneamento, juntamente com o sistema viário, constituem a base do estudo desenvolvido por Oliveira Reis. Segundo Feldman, “a crença numa regulamentação pautada na demarcação de espaço diferenciados que garante uma ordem espacial” (FELDMAN, 1996, p. 224-234) demonstra a importância do zoneamento na esfera do planejamento, uma vez que, ainda de acordo com Feldman, esse pressuposto da regulamentação baseada na ordenação espacial, é o que estabelece um “consenso” entre posições distintas como a de Prestes Maia e Anhaia Mello.⁵

⁴

No Plano desenvolvido por Oliveira Reis, identificamos alguns elementos que demonstram o contato direto desse Engenheiro com as idéias vigentes na época. São elementos que caracterizam uma clara identificação teórica –prática, sobretudo com o trabalho de Inhaia Mello em São Paulo: O zoneamento como instrumento de planejamento, a idéia de planejamento como processo. Por outro lado, sobre o sistema viário, suas idéias estão vinculadas à de Preste Maia, a partir do modelo viário constituído por vias radiais e perimetrais.



Para uma análise mais detalhada das propostas desenvolvidas para Ribeirão Preto, através do Plano – cujo título original é: OBSERVAÇÕES E NOTAS EXPLICATIVAS DO PLANO DIRETOR DE RIBEIRÃO PRETO – abordaremos cada um dos doze itens que fazem parte do texto original⁶. São descrições desenvolvidas por Oliveira Reis sobre sistema viário, zoneamento, áreas verdes, aeroporto e zona industrial, entre outras.

1 – Oliveira Reis inicia o texto indicando a condição esquemática do plano, devendo pois, ser adaptado às condições específicas do local, no caso Ribeirão Preto. Segundo Reis, essa adaptação deve ser feita em relação a características “topográficas, técnicas, econômicas, financeiras ou sociais”. Essa intenção se aproxima às palavras de Inhaia Mello, sobre as preocupações dos urbanistas, que segundo Mello “não é apenas o facto material, geográfico, que é a cidade, mas também, e principalmente, os factos anthropogeográficos e sociais, de ação e reação humana no ambiente geográfico” (MELLO,1933, p.209-218). Oliveira Reis ainda afirmaria a necessidade de continuidade do Plano – conjuntamente com sua conservação e execução - como fundamental, uma vez aprovado.

2 – Nesta parte do documento, Oliveira Reis oferece uma indicação de que as propostas deverão estar localizadas sobre as áreas ainda não urbanizadas e de possível expansão. Isso pois, segundo o próprio Engenheiro, “devido a razões de ordem econômica e financeira” a área atual –nos anos de 1945 – não sofrerá maiores alterações. Ainda neste segundo item do documento do plano, Reis aponta como “modificação fundamental”, a nova localização da Estrada de Ferro Mogiana, atingindo os bairros de Barracão e altos da Vila Tibério. A consequência maior dessa proposta, seria a urbanização das áreas que resultariam da desocupação das linhas.

Nesse “novo vazio urbano”– grifo nosso – que surgiria no local, em função dessa transferência, foram projetadas novas quadras. Para o novo local de implantação da Estrada de Ferro Mogiana, foram previstas

pelo plano, “vastas áreas para estabelecimento futuro de pateos de triagem, localização de fábricas, desvios, bem como, nova localização da estação Campos Elíseos”.

3 – Neste momento o autor enfatiza os limites iniciais do plano, ou seja, das áreas em extensão progressiva da cidade, a partir da sua dimensão existente nos anos de 1945. Fica clara a indicação da necessidade de prevenção do crescimento ordenado, baseado em um programa de ação previamente elaborado. Oliveira Reis ainda aponta a problemática da falta de planejamento, desvinculado de interesses coletivos, segundo ele, “ao sabor dos interesses particulares isolados, de difícil e antieconômica solução posterior”.

4 – A proposta do Plano adota uma divisão da cidade em duas grandes áreas:

A . área urbana, da cidade propriamente dita, incluindo a área atual – 1945 – e a da futura expansão;

B . área agrícola ou rural, que também chamada de suburbana.

A proposta aponta para a necessidade de elaboração de um plano regional, no caso de adotar a área denominada de suburbana, uma vez que, o Plano Diretor de Ribeirão Preto, segundo Oliveira Reis está basicamente limitado ao perímetro urbano da cidade.

5 – O Sistema Viário apresenta como proposta do Plano a 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. Em relação à proposta das perimetrais, Oliveira Reis identifica dois grandes sistemas: o primeiro denominado de perímetro interno de irradiação. O desenho desse perímetro coincide com as avenidas que desenham o denominado quadrilátero central da cidade, que são: Avenida 9 de Julho, Independência do Café – atual Avenida Francisco Junqueira – e Jerônimo Gonçalves. Na época não estava integralizada a pavimentação da atual Avenida Independência. Sobre a perimetral externa, o texto do plano, se limita a fazer uma identificação nominal através das avenidas que compõe o sistema. Oliveira Reis indica também a criação de vias transversais no sentido Leste – Oeste: Avenida Capitão Salomão, que corta o Bosque Municipal, Avenida Pernambuco, Avenida Nova do Parque do Cemitério; e vias longitudinais no sentido Norte – Sul: principalmente a Avenida Saudade – Saldanha Marinho.

6 - Na proposta do Plano, as Avenidas Perimetrais externas apresentam duas funções: “Foram delimitadas para não só estabelecer o tráfego perimetral de intercomunicação de bairros, como fixar e definir de modo claro o perímetro urbano.” A partir dessa delimitação física do território, através das vias que constituem o sistema perimetral exterior, o plano limita a divisão de áreas para arruamentos e loteamentos, para o seu interior. Segundo Reis essa é uma maneira de impedir o crescimento desordenado e nocivo à comunidade.

7 – No caso das Vias Radiais, o estudo apresentado no plano indica que, tais vias são “caracterizadas pelas estradas de rodagem de ligação dos municípios”.

Nos estudos em mapas não fica clara a sua demarcação. Não existe também uma caracterização nominal das vias que se constituem como radiais. O texto apenas sugere que tais vias tenham um papel importante dentro do perímetro urbano. Podemos concluir, ainda de maneira superficial, que as vias radiais fazem a ligação dos bairros ao centro histórico e comercial, ou seja, para o quadrilátero central. No caso das vias Transversais Leste – Oeste e Longitudinais Norte – Sul, pela descrição nominal existente no texto, foi possível identificar algumas nas imagens, e sua função na estrutura viária do plano pode ser de ligação entre bairros da cidade. Assim como para as Radiais, essa conclusão é ainda superficial.

8 – Para a orientação do tráfego no interior do perímetro urbano, o plano indica a criação de “praças de circulação”. Tais praças serão implantadas nos cruzamentos das vias radiais com as perimetrais.

9 – No estudo apresentado pelo Plano, o tema da “Cintura verde e espaço livre”, tem uma conotação fundamental. Pela visão de Oliveira Reis, toda a estruturação urbana, através de um planejamento ordenado, em que o zoneamento e o sistema viário são os mecanismos dessa ação sobre o espaço urbano, deve apresentar sua complementaridade através dos espaços livres e áreas de vegetação. No texto do Plano Diretor, Oliveira Reis não faz nenhuma relação direta com as propostas de cidade jardim, mas, como será visto na abordagem da palestra sobre as influencias do urbanismo no município, essa relação é direta, e tem como referência o urbanismo Norte – Americano. Alguns Urbanistas que atuam nos Estados Unidos, estão inseridos no discurso elaborado por Oliveira Reis: Entre eles Thomas Adams, que Reis faz uma citação, e Clarence Perry, sobre a proposta de NEIGHBRHOOD UNIT. Segundo Reis, "Hoje procurar-se-ia estabelecer um sistema de vias arteriais de caráter periférico às super quadras, dentro das quais seriam projetadas as Unidades de Vizinhança (Neighborhood Unit – Unité de Voisinage)" (REIS, 1955).

Continuando a análise das propostas sobre as áreas verdes, duas são de grande importância, sobretudo para a qualidade ambiental da cidade: uma delas, a criação de Parkways, implantadas ao longo dos Rios Retiro, Ribeirão Preto, Tanquinho e República. Pela proposta do plano, a função das Parkways estão ligadas, não só à questão da circulação viária, mas também, para o estabelecimento de centros esportivos e de recreação. A outra diz respeito a ampliação do Bosque Municipal, que atualmente se encontra com a metade do que foi proposto pelo Plano Diretor de 1945, fruto do processo de especulação do capital imobiliário.

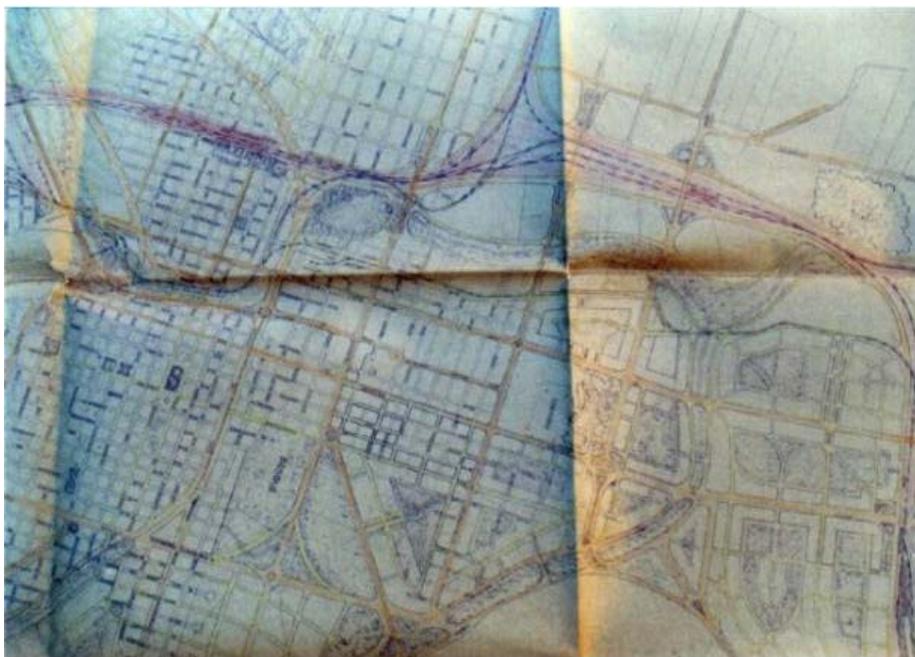


Figura 2 – Implantação das Unidades de Vizinhança elaborados por Oliveira Reis. No centro da Unidade, um possível Equipamento Urbano cercado por área verde. Essa proposta foi indicada no local que hoje é ocupado por conjuntos habitacionais da COAHB-Ribeirão Preto. Fonte: Arquivo Público e Histórico de Ribeirão Preto.

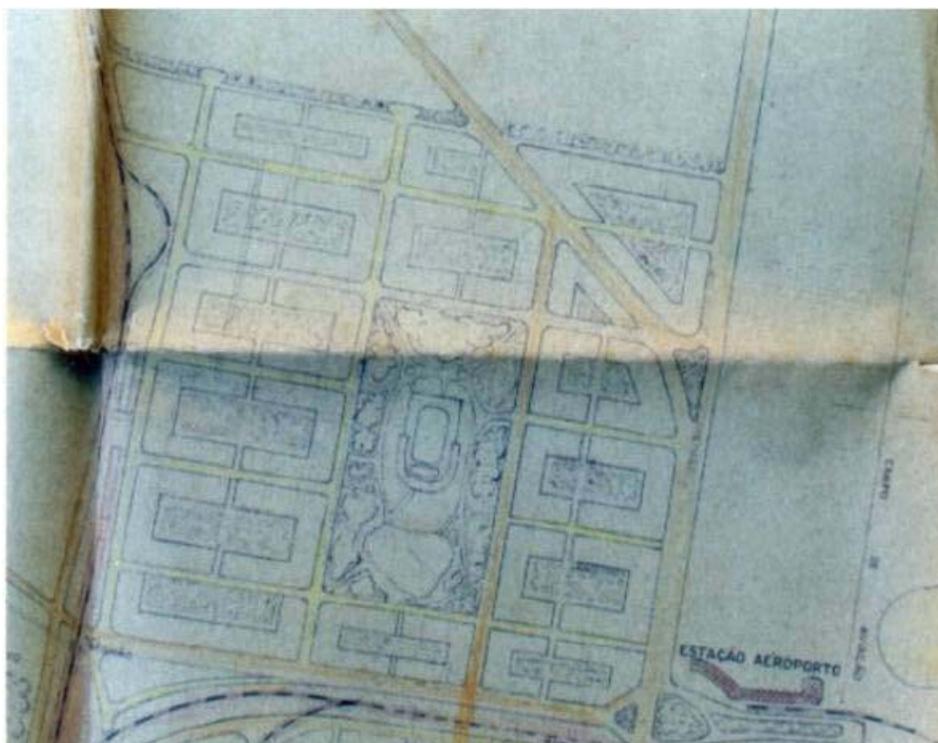


Figura 3 – Estudo de implantação de uma das Parkways. Essa a do Córrego do Tanquinho na Região Norte da Cidade, passando nas proximidades do Cemitério da Saudade localizado nas terras do Antigo Núcleo Colonial Antônio



Figura 4 – Implantação definitiva do sistema de Parkways para a mesma região do estudo apresentado na Figura 3. Nessa imagem é clara a manutenção do sistema tabular na área central da cidade (à esquerda no mapa), e a proposta de expansão da malha viária com um traçado mais orgânico e complementado com áreas verdes. Fonte: Arquivo Público e

10 – Quanto ao Zoneamento, segundo proposta do Plano, a área urbana foi dividida nas seguintes zonas:

1 – ZC1: Zona Comercial de 1º categoria

2 – ZC2: Zona Comercial de 2º categoria

3 – ZI: Zona Industrial

4 – ZR1: Zona Residencial de 1º categoria

5 – ZR2: Zona Residencial de 2º categoria

6 – ZR3: Zona Residencial de 3º categoria

7 – ZA: Zona Agrícola ou Rural.

Figura 4 – Implantação definitiva do sistema de Parkways para a mesma região do estudo apresentado na Figura 3. Nessa imagem é clara a manutenção do sistema tabular na área central da cidade (à esquerda no mapa), e a proposta de expansão da malha viária com um traçado mais orgânico e

Com exceção da Zona Industrial, a proposta do plano se limita a denominar os tipos de zonas que farão a divisão da cidade. Não está contido no texto do Plano Diretor, nenhum tipo de estudo realizado para tal definição. Existe somente um mapa, integrante dos documentos do plano, onde está delimitada cada uma das zonas. O texto indica somente a necessidade de regulamentação do zoneamento através do código de obras e indica o Decreto 6.000 da Prefeitura do Distrito Federal como referência.

11 – Zona Industrial. O estudo sobre a zona industrial da cidade, demonstra uma preocupação de caráter estratégico, numa intenção de se aliar, localização privilegiada, quanto aos custos e sistema de transporte, e quanto a questões ambientais. Segundo Oliveira Reis, condições como, "possibilidade de expansão futura em áreas de baixo preço, próxima às linhas férreas, afastada da zona residencial, não muito distante do centro comercial e finalmente a jusante dos ventos dominantes", são fundamentais para um desenvolvimento ordenado da cidade.

12 – Neste último item do plano a questão maior está centrada na possibilidade de construção futura do Aeroporto da cidade; segundo o plano, elemento fundamental, ao desenvolvimento da cidade.

Outro conjunto de documentos encontrados no Arquivo Público, viabilizou um entendimento de toda a negociação entre os agentes envolvidos na elaboração do Plano. São cartas escritas entre Oliveira Reis, políticos e empresários da cidade. Textos que refletem, no caso de Oliveira Reis, idéias sobre a prática do planejamento urbano e, que não constam do texto do Plano Diretor.

Para esse estudo utilizamos uso duas delas. A primeira escrita pelo Prefeito Municipal Alcides Sampaio, em 26 de setembro de 1945, em que este aponta o início da elaboração do Novo Código de Obras de Ribeirão Preto, como sugerido no Plano. Em resposta ao prefeito, uma carta escrita por Oliveira Reis, em 16 de outubro de 1945, faz uma indicação de criação de um órgão "apolítico" e alheio a política partidária, como uma Sociedade de amigos de Ribeirão Preto. O próprio Reis indica o estatuto da Sociedade de Amigos de Valença como referência para Ribeirão Preto. Segundo esse estatuto, 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" e também estimular a edificação de novos prédios, dentro de um plano de urbanização da cidade.

Urbanismo e Sua Influência no Município. Notas de uma palestra em 1955

Através desse documento é possível abordarmos questões relativas às referências teóricas, na prática urbanística desenvolvida por Oliveira Reis, e que, de certo modo, relativas à prática do discurso no Brasil. Como é um documento já publicado, não faremos sua transcrição, mas somente uma análise do seu conteúdo⁷.

O texto foi escrito pelo próprio Oliveira Reis para uma palestra em Ribeirão Preto, quando novamente convidado a analisar e atualizar as propostas, por ele mesmo, elaboradas em 1945. O convite foi comunicado via carta, escrita no dia 5 de maio de 1955, por Adalberto Teixeira de Andrade - Presidente da Câmara em 1955 - em nome da Comissão Especial do Plano Diretor da Cidade.

Na análise desse primeiro documento – a carta do presidente da câmara – percebemos um reflexo das propostas desenvolvidas em 1945, no caso a criação da Comissão do Plano, considerado na época por Oliveira Reis, como de fundamental importância para o desenvolvimento do Plano. Como o próprio Reis vai dizer na palestra, sobre o pouco ou nada do que deveria ter sido feito, ao menos essa Comissão continuou seus trabalhos. Não foi encontrado nos documentos do Arquivo Público e Histórico de Ribeirão Preto sobre o Plano da Cidade, nada que remetesse aos trabalhos dessa Comissão nesses dez anos.

Em verdade, as características relativas à prática do Planejamento Urbano no Brasil, e suas referências para Oliveira Reis vêm sendo tratadas desde o início do presente artigo. A importância maior aqui, acreditamos, está no próprio documento, revelador do discurso de um profissional centrado nas discussões da época sobre urbanismo.

O texto demonstra o conhecimento estreito com as idéias e práticas elaboradas pelo Urbanismo, sobretudo nos Estados Unidos e Europa, através da citação de Urbanistas como o inglês Thomas Adams – membro da Garden City Association e depois coordenador do Regional Plan of New York and its Environs – o francês Gaston Bardet, e das propostas de Clarence Perry, através do conceito de Neighborhood Unit e as idéias do projeto de Radburn de Clarence Stein, membro do grupo da Regional Planning American Association, destacando as idéias de super quadra, o cul de sac, entre outras.

É interessante perceber também que suas idéias estão em processo de constante construção. Tal fato fica claro na noção da abrangência do Planejamento que se amplia nos dez anos entre a elaboração do Plano de 1945, em que a escala de abrangência chega ao Plano Regional, quando da divisão da cidade em zonas urbana e rural, e a Palestra realizada no ano de 1955, quando Reis vai estabelecer uma abrangência do urbanismo em três outras escalas de planejamento: “City Planning”, Regional Planning e National Planning”.

Conclusão

Da análise que realizamos dessas doze propostas elaboradas pelo Plano Diretor de Ribeirão Preto, e do texto da palestra, é possível entendermos uma parte da prática do planejamento urbano no Brasil, através do objeto de estudo aqui trabalhado - a cidade de Ribeirão Preto - e como, por meio da transferência de

conhecimento profissional, as idéias chegaram até a cidade, mas que, se estabeleceram somente enquanto idéias e discurso.

As propostas de Oliveira Reis para Ribeirão Preto, se colocadas em prática pelo Poder Público Municipal, promoveriam uma transformação profunda na cidade, em relação, sobretudo ao sistema viário através da ocupação de fundos de vale, atualmente degradados por uma ocupação intensa que se originou ainda no início do século XX. Várias áreas de fundo de vale sem um devido tratamento paisagístico, total impermeabilização do solo, entre tantas outras complicações que contribuem com problemas, por exemplo, de enchentes na cidade.

Importante também foi verificar como que diversos setores da sociedade, na época de elaboração do Plano, tiveram participação numa tentativa de promover o planejamento urbano em Ribeirão Preto. Nessa interação dois agentes foram fundamentais: primeiramente o Plano Diretor que efetiva a possibilidade do novo, que aponta saídas para os problemas urbanos na época, alinhado ao profissional, técnico especializado na ciência urbanística que propõe o novo, ou a "nova cidade"; O segundo agente nesse movimento é a imprensa. Ela coloca as questões do urbanismo na pauta do dia, e transforma um assunto exclusivo de profissionais da área, em interesse coletivo. Naqueles três registros de linguagem identificados por Maria Stella Bresciani⁸, a "Especializada", a "Culta" e a "Vernacular" - em estudo para a cidade de São Paulo - a imprensa assume em Ribeirão Preto o papel da linguagem "Culta", pelo importante debate que promove acerca do urbanismo e do planejamento urbano, atuando como interlocutor entre profissionais e sociedade.

Ambos os agentes devem ser tratados nos estudos de forma complementar, associados no entendimento da prática urbanística, para que nos estudos sobre a história da cidade e do urbanismo, os olhares não se limitem à compreensão dos desenhos e mapas que acompanham os Planos Urbanos elaborados. É cada vez mais necessário a ampliação dos conjuntos documentais para os estudos em história do urbanismo que objetivam ter um caráter historiográfico, caráter existente nas investigações promovidas pela disciplina histórica.

Notas

¹ Este estudo elaborado por Thomas Walker entre os anos de 1970 e 1971 em Ribeirão Preto é parte da tese de Doutorado "Do Coronelismo ao Populismo: A Evolução da Política de um Município Brasileiro – Ribeirão Preto, SP, 1910 – 1960". Esse trabalho foi publicado no final do ano de 2000, e a segunda parte do livro, ou seja, Ribeirão Preto, 1960 – 2000 foi desenvolvido por Agnaldo de Souza Barbosa.

² As principais praças públicas centrais da cidade de Ribeirão Preto são: Praça XV de Novembro, Praça Aureliano de Gusmão (Praça 7 de Setembro), Praça Camões, Praça da Catedral e Praça Francisco Schimidt.

³ Realizamos um estudo mais detalhado sobre essas questões na cidade de Ribeirão Preto, entre o final do século XIX e início do século XX: "Ribeirão Preto, uma cidade em construção: o moderno discurso das higiene, beleza e disciplina (1895-1930). Dissertação de Mestrado em História. Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, 2003.

⁴ Todas as citações foram retiradas do texto do Plano Diretor de Ribeirão Preto de 1945

⁵ Para um estudo mais detalhado das problemáticas relativas ao estudo do zoneamento, em específico o caso de São Paulo, sugerimos a tese de doutorado da Professora Dra. Sarah Feldman do Departamento de Arquitetura e Urbanismo /EESC/USP: "Planejamento e Zoneamento. São Paulo, 1947 – 1972, apresentada à FAU – USP, em 1996. Outra referência é o texto apresentado ao 7º Encontro Nacional da ANPUR, "O zoneamento ocupa o lugar do Plano: São Paulo, 1947 – 1961".

⁶ Integra o conjunto dos documentos sobre o trabalho de Oliveiras Reis, alguns desenhos e mapas, que possibilitam um melhor entendimento das suas propostas descritas nas NOTAS EXPLICATIVAS DO PLANO DIRETOR DE RIBEIRÃO PRETO, como suas propostas transformariam os desenhos do sistema viário e das quadras e lotes.

⁷ Esse documento foi publicado integralmente na Revista Espaço & Debates, nº 41, NERU, São Paulo, 2001.

⁸ 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, p.343-366.

Referências Bibliográficas

BRESCIANI, Maria. 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, p.343-366.

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.

DE DECCA, Edgar. O estatuto da História. in revista Espaço & Debates, ano XI, NERU, São Paulo, nº 34, p. 7- 10, 1991.

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, S. 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/FAUUFRRJ, VOL 1, 224-234, 1996.

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, p.227-260.

LAMAPARELLI. Celso. M. Louis-Joseph e a pesquisa urbano-regional no Brasil. Crônicas tardias ou história prematura. Revista Espaço e debates, ano XIV, no. 37, 90-99.

LEME, Maria. C. S. (cord). Urbanismo no Brasil. 1895-1965. São Paulo, Editora Stúdio Nobel, FAUUSP/ FUPAM, 1999.

MAGALHÃES, Kelly. C. Fragmentos do Urbano. Consolidação do processo de periferização na cidade de Ribeirão Preto. Trabalho Final de graduação, Ribeirão Preto, Centro Universitário Moura Lacerda, 1997.

MELLO, L. A. Urbanismo e suas normas para organização de plano. Boletim do Instituto de Engenharia, nº 89, 1993.

RIBEIRO, Luiz. C. Q., PECHMAN, Robert M, (orgs). Cidade, povo e nação- Gênese do urbanismo moderno. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996.

TOPALOV, C. Os saberes sobre a cidade: tempos de crise?. Revista Espaço e debates, São Paulo, NERU, ano XI, No. 34, 28-38.

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, Thomas. 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.

FONTES PRIMÁRIAS:

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.

Jornais:

A Gazeta,

Jornal da Tarde

Diário da Manhã: 6 de agosto de 1955; 11 de agosto de 1955; 13 de agosto de 1955

A Cidade: 7 de junho de 1955

- todos estes documentos fazem parte do Acervo José de Oliveira Reis do Arquivo Público e Histórico de Ribeirão Preto.
- todas as citações do Engenheiro José de Oliveira Reis foram mantidas com a grafia original.