



Urbanismo na administração municipal brasileira: José de Oliveira Reis e a engenharia na construção-institucionalização de um campo profissional¹

Urbanism in the Brazilian municipal administration: José de Oliveira Reis and the engineering in the construction-institutionalization of a professional field

DE FARIA, Rodrigo de¹

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília, Brasília, Brasil. rod.dfaria@gmail.com
ORCID: 0000-0001-5355-8532

Recebido em 16/01/2020
Aceito em 19/01/2020

Resumo

Este artigo aborda a construção do campo profissional do urbanismo no Brasil a partir da sua matriz intelectual da engenharia pela análise mais geral da trajetória profissional de José de Oliveira Reis. A análise foi elaborada em três eixos que estão diretamente relacionados com a formação e atuação profissional do engenheiro-urbanista José de Oliveira Reis: a institucionalização do urbanismo nas administrações municipais, particularmente o caso da prefeitura do Rio de Janeiro, que foi o principal lugar de trabalho do engenheiro; o lugar profissional da engenharia na formação-atuação de José de Oliveira Reis; e a construção das suas ideias urbanísticas a partir dos artigos que escreveu durante sua trajetória profissional. A partir desses três eixos, examina-se uma parte da atuação desse profissional formado em engenharia que se dedicou ao urbanismo em diversas frentes de atuação: na administração pública, na atuação em consultorias e no ensino e pesquisa em urbanismo na Faculdade Nacional de Arquitetura.

Palavras-Chave: Urbanismo no Brasil; Institucionalização do Urbanismo; Trajetória Profissional; História do Urbanismo; José de Oliveira Reis.

Abstract

This article approaches the construction of the urbanism professional field in Brazil from its intellectual engineering matrix through the general analysis of José de Oliveira Reis' professional career. The analysis was elaborated in three axes that are directly related with the formation and professional performance of the urban engineer José de Oliveira Reis: the institutionalization of the urbanism in the municipal administrations, particularly the case of the city of Rio de Janeiro, which was the main place of work of the engineer; the professional place of engineering in the practice-education processes of José de Oliveira Reis; and the construction of his urbanistic ideas from the articles he wrote during his professional career. From these three axes, we examine part of the performance of this professional graduate in engineering, who dedicated himself to urbanism on several fronts: public administration, consulting and teaching, and research in urbanism at the National Faculty of Architecture.

Key-Words: *Urbanism in Brazil; Institutionalization of Urbanism; Professional career; History of Urbanism; José de Oliveira Reis.*

¹ Este artigo integra as pesquisas em desenvolvimento com apoio do CNPq sobre Urbanismo e Municipalismo. A escrita do trabalho também contou com o apoio do DPI/UnB.



1. A engenharia e a infraestrutura institucional de urbanismo nos municípios

José de Oliveira Reis foi um profissional cuja formação como engenheiro e atuação no campo profissional do urbanismo ocorreu integralmente no século XX. Sua relação com a engenharia foi iniciada em 1921, no curso da Escola Politécnica do Rio de Janeiro. Nessa mesma época já estavam consolidados e em pleno desenvolvimento os debates sobre a construção do campo disciplinar do urbanismo pela matriz sanitária, o processo de modernização das cidades, as melhorias em infraestrutura urbana, os primeiros planos de melhoramentos e algumas propostas de cidades novas como Belo Horizonte ou Vitória/Novo Arrabalde.

Pertencente ao que o próprio José de Oliveira Reis denominou de “Turma de 1926” da Escola Politécnica do Rio de Janeiro, sua geração de profissionais engenheiros não participou do processo intelectual de formação do urbanismo no Brasil no século XIX e na primeira década do XX. Nesse sentido, foi uma geração que recebeu, e posteriormente à formação, se envolveu com uma cultura profissional urbanística e com procedimentos de intervenção, planejamento e administração municipal. Ou seja, são depositários da experiência de profissionais que desde o século XIX atuavam nas principais cidades brasileiras, anteriores, portanto, à formação que essa geração graduada a partir da década de 1920 recebia nas Politécnicas nas décadas de 1920 e 1930.

No caso brasileiro, uma cultura profissional urbanística sólida praticada por profissionais como Francisco Saturnino de Brito pelos diversos trabalhos realizados especialmente em Vitória e Santos, Aarão Reis e o plano de Belo Horizonte, Paulo de Frontin e Pereira Passos no Rio de Janeiro, Victor da Silva Freira em São Paulo e tantos outros profissionais cuja formação, esta sim, ocorreu no século XIX.

Profissionais e experiências urbanísticas, sejam planos de cidades novas ou intervenções urbanas que ajudaram na formação de um repertório profissional técnico, estético e conceitual tanto para a geração de José de Oliveira Reis, como para as posteriores, e aqui incluindo os arquitetos formados nas primeiras Faculdades de Arquitetura e Urbanismo na década de 1940. Experiências que foram também fundamentais em dois aspectos para a contínua construção do urbanismo no Brasil: por um lado, pelo aprimoramento técnico e estético das realizações e proposições apoiadas na circulação das ideias, por outro, pela legitimação e institucionalização do urbanismo como campo de atuação profissional, particularmente a institucionalização nas administrações municipais brasileiras.

Entre esses dois aspectos, o que passa pela construção das infraestruturas institucionais de urbanismo nas municipalidades brasileiras esteve mais diretamente relacionado com a atuação profissional da geração de engenheiros formados na década de 1920. Como exemplos dessa atuação, as Comissões de Planos das Cidades no Estado Novo e os Departamentos de Urbanismo nas décadas de 1940 e 1950, momento em que o campo disciplinar do urbanismo não se estruturava mais unicamente pela matriz sanitária, mas passava pelos debates sobre o planejamento urbano municipal de caráter compreensivo e multidisciplinar – ainda que fortemente caracterizado pelos planos viários - e o planejamento regional.



Uma geração cuja atuação profissional como engenheiros e urbanistas nos serviços públicos municipais teve início, para uma parte importante deles, depois de 1930, no contexto da modernização da administração pública empreendida pelo Governo Vargas. Esse é o caso de José de Oliveira Reis, aprovado para o cargo de engenheiro de 3ª Classe da Diretoria de Engenharia da Prefeitura do Distrito Federal em 1933. José de Oliveira Reis chefiaria, ainda, a Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro entre 1937 e 1945 e dirigiria o Departamento de Urbanismo a partir de 1945, ambas as instituições como exemplos dos processos de infraestruturação institucional e modernização da administração pública pós-1930.

Isso não significa, no entanto, que inexistiam nas administrações municipais setores de atuação profissional no campo da intervenção urbana. Significa apenas que se caracterizavam mais como setores de obras públicas, especialmente obras de canalização de rios, sistemas de águas e esgotos, construção de pontes, calçamentos, sistemas ferroviários, entre tantas outras, e aí sim, fortemente fundamentadas pela matriz sanitária. Tanto que todo esse conjunto de atividades foi publicado nos relatórios anuais dos Intendentes Municipais, das Secretarias de Governo Estadual e das Câmaras Municipais, sempre respaldando o processo de modernização urbana das cidades brasileiras já no século XIX, especialmente a partir da República em 1889.

Uma importante inflexão nesse processo em relação ao campo urbanístico no Brasil ocorreu com a publicação, em 1930 – não desconsiderando os trabalhos de Francisco Saturnino de Brito, pelo que em seus planos já constam previsões para expansões urbanas e uma compreensão sobre urbanismo muito à frente do seu tempo -, do Plano Agache para o Rio de Janeiro e o Estudo de um Plano de Avenidas para São Paulo.

Publicados em 1930, mas concebidos durante alguns anos ao longo da década de 1920 – no caso do Plano de Avenidas num processo histórico de atuação profissional no serviço público municipal desde a década de 1910 -, ambos fundamentaram e orientaram discussões profissionais e obras urbanas importantes nas cidades do Rio de Janeiro e São Paulo a partir da década de 1930. Atividades consolidadas a partir da deflagração do governo centralizador e autoritário de Getúlio Vargas, especialmente entre os anos de 1937 e 1945, durante o Estado Novo (1937-1945), período em que ocorreu nas administrações municipais importante legitimação política e profissional sobre a modernização da gestão e o planejamento urbano municipal.

No âmbito dessa modernização da gestão e da infraestruturação institucional da administração municipal do Rio de Janeiro conduzida na gestão do prefeito Pedro Ernesto a partir de setembro de 1931, aquele concurso para engenheiro municipal que José de Oliveira Reis realizou e logrou aprovação não pode ser interpretado como simples regulamentação jurídica da contratação profissional. Essa realização contém dois aspectos importantes. O primeiro é que ele representou uma mudança, talvez uma ampliação qualitativa das suas características: particularmente a transição do campo jurídico-administrativo para o campo intelectual ao determinar a existência de um saber a priori como condição de inserção na administração pública. Saber, ou saberes, conforme as diversas áreas



de atuação da administração municipal no âmbito das políticas públicas municipais que estiveram no bojo da (re)estruturação da administração municipal iniciada na década de 1930; e essa (re)estruturação o segundo aspecto importante.

Esse processo de modernização da administração pública não ficou circunscrito ao Rio de Janeiro como capital federal, mas foi integrado à política nacional de modernização dos setores públicos iniciada no Governo Getúlio Vargas em 1930. Para Octavio Ianni, “nos anos de 1930 a 1945, o governo brasileiro, sob Getúlio Vargas, adotou uma série de medidas econômicas e realizou inovações institucionais que assinalaram, de modo bastante claro, uma fase nova nas relações entre o Estado e o sistema político-econômico” (IANNI, 1986, 26). Em sua análise no texto “Estado e Planejamento Econômico no Brasil”, tais medidas são parte de um processo mais amplo e estrutural de ruptura em relação ao Estado oligárquico, criando as necessárias condições para a consolidação do Estado burguês, que “passou a funcionar segundo as exigências e as possibilidades estruturais estabelecidas pelo sistema capitalista vigente no Brasil” (IANNI, 1986, 26).

Foram mudanças ou inovações institucionais resultantes da compreensão por parte dos agentes e grupos sociais da “inadequação das superestruturas político-administrativas então em vigor. Por essa razão, os novos governantes começaram a reformular, redimensionar e integrar órgãos governamentais preexistentes; ou a criar novos” (IANNI, 1986, 34). Integrou esse processo federal de mudanças institucionais, e especificamente relacionado com a modernização da administração pública a criação, por exemplo, do Departamento de Administração do Serviço Público (DASP) em 1938, cuja função passou também por certo controle pelo poder central governamental de todo o sistema administrativo, inclusive com a criação dos Departamentos das Administrações Municipais na esfera Estadual.

No caso desses Departamentos das Municipalidades, ainda que formalmente criados para prestar assistência técnica e jurídica para o desenvolvimento municipal, sua atuação esteve também atrelada ao controle político dos municípios. Nessa década de 1930 e início dos anos 40 também foram elaborados planos de desenvolvimento com alguma implicação sobre o território: o Plano Geral de Viação Nacional (1934), o Plano de Obras Públicas e Aparelhamento de Defesa (1939) e o Plano de Obras e Equipamentos de 1942. Todos, de uma forma geral, associando a infraestruturação do território basicamente nos campos da energia e transporte ferroviário-rodoviário com o processo de industrialização de base (siderúrgica) em construção no país, por exemplo, com a Companhia Siderúrgica Nacional, a Fábrica Nacional dos Motores, Companhia Nacional de Álcalis e Usina Siderúrgica de Volta Redonda.

Outros órgãos e instituições importantes também foram criados pelo Governo Vargas na década de 1930, ainda que não diretamente relacionados com a modernização da administração estadual e municipal nas áreas urbana e urbanística das políticas públicas, mas que informam a compreensão geral do Estado sobre importância do planejamento governamental: o Conselho Federal do Comércio Exterior (considerado por Octávio Ianni o primeiro órgão brasileiro de planejamento governamental), o



Instituto Nacional de Estatística (INE), ambos de 1934, e o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) no mesmo ano de criação do DASP, 1938.

No caso do Conselho Federal de Comércio Exterior, segundo Ianni, “foi talvez, a primeira ocasião em que se reuniram funcionários governamentais, empresários e técnicos para estudar e propor soluções para vários problemas do sistema econômico-financeiro e administrativo nacional” (IANNI, 1986: 40). Em relação ao INE e ao IBGE, conjuntamente com o DASP, conformaram uma tríade estrutural de gestação da nova elite burocrática que integraria a formulação do municipalismo programático da década de 1940 (MELO, 2008). A mesma elite burocrática que minimamente fundamentou a conceituação proposta por Octavio Ianni como sendo a “tecnoestrutura estatal”, e que como ele mesmo informou, correspondeu ao novo estágio do desenvolvimento do Poder Executivo (Ianni aborda a construção desta tecnoestrutura estatal na esfera federal), ao incorporar cada vez mais sistematicamente o pensamento técnico e científico e as técnicas do planejamento (IANNI, 1986, 37).

No âmbito da esfera municipal e nesse contexto de mudanças do aparelho do Estado pautado pelo fortalecimento do saber técnico e científico, os urbanistas se colocaram como experts e portadores de um conhecimento eminentemente técnico, atuando em órgãos estaduais – os Departamentos das Municipalidades – e nas Comissões de Planos (...) que se disseminam pelo país (...) ao nível das administrações municipais (FELDMAN, 2009). Uma inserção profissional estruturada em parâmetros teóricos e científicos apreendidos ao longo da formação nas Escolas Politécnicas. Foi nesse contexto que também se definiu um processo inicial de especialização das atividades desenvolvidas na administração municipal na parte relativa às questões urbanas: infraestrutura de saneamento, sistemas de circulação, transporte, equipamentos urbanos, áreas verdes, entre outras.

E se já na década de 1930 no município estava a principal área de atuação dos profissionais que foram selecionados naquele primeiro concurso público para a Prefeitura do Rio de Janeiro, 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 a 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, infraestrutura, construção civil e ensino.

2. José de Oliveira Reis, engenheiro municipal: o urbanista em formação

Como profissionais engenheiros de formação, e após publicação no dia 2 de março de 1933 dos ACTOS DO SR. INTERVENTOR FEDERAL como funcionários públicos locados na Directoria de Engenharia, puderam construir um percurso cujos encaminhamentos e direções foram os mais variados e complexos possíveis; muitos percursos decorrentes, inclusive, das experiências profissionais anteriores ao trabalho público.



José de Oliveira Reis estava entre aqueles 15 profissionais aprovados e nomeados como engenheiros de 3ª Classe e da mesma forma que todos os aprovados, sua atuação profissional foi naquele momento incorporada e, a partir daí, construída no âmbito da administração municipal. 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 prefeitura do Rio de Janeiro. A partir e por dentro dela – a administração municipal - sua atuação profissional esteve associada aos caminhos e debates sobre um saber e campo disciplinar em processo de construção, legitimação e institucionalização no Brasil: o urbanismo.

Todavia, essa particularidade do seu percurso profissional não deve excluir a (possível) constatação de que outros profissionais tenham feito percurso análogo, seja no Rio de Janeiro ou qualquer outra cidade brasileira e independentemente do lugar de formação com engenheiro. Em sua vida profissional, e aqui reside a particularidade (não entendida como exclusiva e única), uma relação entre a “formação e atuação como urbanista” na Prefeitura do Rio de Janeiro durante 32 anos – entre 1933 e 1965 – e o urbanismo como prática profissional, em contínuo processo de construção.

Portanto, no caso de José de Oliveira Reis, não é possível pensar na mudança para uma determinada 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 fundiu justamente no e pelo campo jurídico-administrativo de sua inserção profissional, ou seja, a de funcionário público. Todos os seus deslocamentos (institucionais e intelectuais) ocorreram associados a esse eixo central de atuação profissional, ainda 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.

Daquela lista dos 15 profissionais aprovados - 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 na administração 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, caracterizou-se pela reestruturação administrativa da prefeitura do Distrito Federal. Segundo Lucia Silva,

“dentro da prefeitura, pouca coisa aconteceu para a consolidação do urbanismo, mas a reforma administrativa da gestão Pedro Ernesto² permitiria que a gestão seguinte confirmasse a vocação dos

² Pedro Ernesto administrou a cidade do Rio de Janeiro entre o dia 30 de setembro de 1931 e 3 de abril de 1936.



técnicos enquanto portadores de uma razão científica capaz de cuidar de todos os problemas da cidade” (SILVA, 2003: 107).

Como membro da elite profissional dos engenheiros da Prefeitura do Rio de Janeiro nos anos iniciais da década de 1930 e diante dos vários problemas da cidade naquele momento, assumiu a coordenação e chefia das principais instituições municipais de urbanismo e planejamento urbano a partir de 1937: da Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro durante todo o Estado Novo, do Departamento de Urbanismo (alternando o cargo de Diretor com Affonso Eduardo Reidy), criado em 1945, no bojo do processo de redemocratização com o final do governo Getúlio Vargas, do Serviço Técnico Especial da Avenida Perimetral, do Serviço de Engenharia de Tráfego, entre vários outros quando da criação do Estado da Guanabara após a transferência da capital federal para Brasília.

Todo esse trânsito profissional de José de Oliveira Reis como servidor público e atuação no processo de institucionalização do urbanismo na administração municipal proporcionou a elaboração de uma pergunta que estruturou pesquisas anteriores, orientando agora a seleção dos textos escritos por ele e que serão a base da argumentação seguinte sobre as concepções intelectuais desse profissional: o que é o Urbanismo no Brasil pela interlocução do engenheiro José de Oliveira Reis?

No seu caso, interlocução que ocorreu do lado de dentro da administração pública, no trânsito empreendido entre leis, decretos, reformas da máquina administrativas e criação dos setores públicos para atuar nas questões urbanísticas. Portanto, uma interlocução realizada por um funcionário público, particularmente da Prefeitura do Rio de Janeiro, à época Distrito Federal, ainda que em determinados momentos com atuação em outras localidades, como foi o caso de Ribeirão Preto: município do interior paulista, sua cidade natal. Neste caso sua atuação profissional ocorreu em dois momentos distintos: o primeiro em 1945, na elaboração de um Plano Diretor para Ribeirão Preto, o segundo em 1955, quando proferiu uma conferência sobre a influência do urbanismo nos municípios (DE FARIA, 2007).

Outro aspecto orientador do conjunto dos textos analisados é a compreensão de sua interlocução no lugar profissional da engenharia, que é o lugar de sua formação acadêmica pela Escola Politécnica do Rio de Janeiro na década de 1920. Esta compreensão delimita e explicita a importância do saber erudito da engenharia na 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 brasileiras nas décadas de 1940 e 1950.

É fundamentalmente este lugar profissional, o da engenharia, que está também na base estrutural de construção de lugares institucionais criados no âmbito do Governo Federal na segunda metade do século XX, desde o processo inicial de institucionalização no governo federal durante o Governo Jânio Quadros, passando pelo Serviço Federal de Habitação e Urbanismo, o SERFHAU, em 1964 e até a Comissão Nacional de Políticas Urbanas e Regiões Metropolitanas, a CNPU (DE FARIA, 2019). E mais, está da mesma forma na base de construção de todas as instâncias institucionais posteriores,



inclusive do próprio Ministério das Cidades já no atual século XXI (DE FARIA, 2015). Para tanto é necessário compreender o processo histórico de institucionalização do urbanismo na administração pública brasileira ao longo dos séculos XIX e XX no âmbito de todos os entes federados: União, Estados e Municípios.

É neste amplo e complexo contexto profissional-institucional que a atuação do engenheiro José de Oliveira Reis deve ser considerada. Os diversos artigos que escreveu durante sua vida profissional revelam uma visão sobre questões fundamentais sobre os mais diversos “problemas urbanos” e, portanto, do urbanismo como prática profissional para solução destes mesmos problemas. Antes, porém, convém informar ao leitor quem é José de Oliveira Reis, sua origem, formação e outros – ainda que escassos – aspectos de sua vida e de alguns movimentos iniciais da sua atuação profissional.

3. A história é lacunar: vida pessoal e formação profissional

Era dia 28 de setembro de 1903 quando o Escrivão de Paz e Oficial do Registro deste Distrito de Ribeirão Preto certificou que,

(...) 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 à quatro horas da manhã nasceu uma criança, de cor branca, sexo masculino, filho legítimos do declarante e donna Ursolina de Oliveira Reis, ele do Estado do Sergipe e ella do Estado do Rio de Janeiro.³

Foi nessa cidade do interior paulista, entre a reestruturação sanitária decorrente dos problemas médicos da febre amarela e de casos isolados de malária e a continuidade dos melhoramentos urbanos necessários à implantação da infraestrutura da área urbana do município nas décadas iniciais do século XX, que a criança José de Oliveira Reis cresceu e se desenvolveu. Sua infância foi pouco registrada e pouco preservada em documentos que possibilitariam compreender este cotidiano entre seus estudos no Ginásio do Estado e as brincadeiras juvenis nas Praças XV de Novembro e da Estação, particularmente esta segunda, acompanhando os trabalhos dos maquinistas e mecânicos dos Trens da Cia. Mogiana de Estrada de Ferros.

Desse período da vida daquele que se formaria engenheiro-geógrafo 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 não responder perguntas sobre sua infância aos entrevistadores durante depoimento concedido ao Museu da Imagem e do Som do Rio de Janeiro (MIS-RJ) no dia 14 de setembro de 1992. Apenas breves, mas consideráveis explicações apresentadas no referido depoimento proporcionaram algum referencial ou relação de sua vida na juventude com sua vida profissional. A primeira consideração apresentada por José de Oliveira Reis está vinculada aos momentos em que passava – como acima informado sobre sua infância - entre

³ Documento do Arquivo da Escola Politécnica da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Integra a Pasta com documentos pessoais e acadêmicos de José de Oliveira Reis.



as maquinarias da Cia. Mogiana de Estradas de Ferro. Na entrevista ao MIS-RJ José de Oliveira Reis apresenta esse fato como determinante da sua escolha profissional pela engenharia.

Poderia ter continuado as atividades empresariais 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 visitou algumas vezes ainda na juventude -, para iniciar sua formação profissional na Escola Politécnica. Escolha talvez vinculada aos laços familiares maternos que resultou na desconsideração de realizar sua formação pela Escola Politécnica de São Paulo, muito mais próxima de Ribeirão Preto, e àquela época com conexão ferroviária entre ambas.

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. Muito provavelmente, um interesse decorrente de eventual relação com profissionais que, naquela época, estavam em plena e ativa produção em Ribeirão Preto, como o fotógrafo João Passig, que registrou imagens urbanas gerais e das pessoas que transitavam pelas praças e ruas da cidade. O resultado desse importante interesse pelo registro visual que produziu ao longo dos anos, especialmente sobre a cidade do Rio de Janeiro, também integra o acervo pessoal de José de Oliveira Reis doado por ele próprio ao Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.

Esses são, portanto, os únicos referenciais sobre a vida de José de Oliveira Reis encontrados na documentação levantada e analisada. Certamente outros e importantes acontecimentos perfizeram a sua vida no interior do Estado de São Paulo, mas que provavelmente se caracterizarão como lacunas perenes, tais quais lacunas de algumas passagens da sua atividade profissional, como a viagem que fez aos EUA em 1939.

Sobre a sua formação como engenheiro na Escola Politécnica do Rio de Janeiro existem poucas informações no fundo documental em seu nome nos arquivos da instituição, hoje integrante da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Não foi possível localizar registros do conjunto das disciplinas cursadas por José de Oliveira Reis. Consta neste conjunto apenas uma solicitação de matrícula no curso de Engenharia Industrial apresentada ao Diretor da Escola no dia 31 de março de 1922.

Outro frágil registro documental que aponta vinculações acadêmicas de José de Oliveira Reis com a Escola Politécnica do Rio de Janeiro informa uma possível atuação como docente nos primeiros anos da década de 1930. Esse trabalho docente ocorreu no retorno de José de Oliveira Reis ao Rio de Janeiro após sua provável primeira experiência profissional entre os anos de 1926 e 1927, na cidade de São Paulo: após o término do curso na Politécnica do Rio de Janeiro foi atuar como engenheiro da Comissão de Obras Novas de Abastecimento de Águas da Capital (do Estado de São Paulo) sob a chefia do engenheiro Henrique de Novaes.

O trabalho na Escola Politécnica ocorreu como assistente-docente da cadeira de Hidráulica Teórica e Aplicável, ministrada pelo seu colega Raimundo Barbosa de Carvalho Neto. Pela escassez



documental foi possível apreender apenas que as atividades estavam relacionadas às questões hidráulicas, de circulação dos sistemas de abastecimento, de dimensionamento das tubulações, de distribuição de águas ou captação dos esgotos nos edifícios. Ainda assim, temas de estudos que, de alguma forma, estavam relacionados à solução dos problemas de abastecimento de água e saneamento das cidades, eixo central dos trabalhos realizados na primeira experiência profissional pela Comissão de Obras Novas de Abastecimento de Águas de São Paulo.

Desse trabalho na Comissão de Obras Novas, apenas um documento informa a ida de José de Oliveira Reis para São Paulo: a ficha de proposição para admissão como sócio do Clube de Engenharia do Rio de Janeiro, datada de 3 de abril de 1934. No documento manuscrito consta a informação apresentada pelo próprio José de Oliveira Reis sobre a atuação profissional na referida Comissão, constando também o nome de Henrique de Novaes, chefe da Comissão, como um dos engenheiros que assinou a proposição para a admissão no Clube do recém-aprovado para o cargo de engenheiro da Prefeitura do Distrito Federal – como informado anteriormente, a nomeação de José de Oliveira Reis para o cargo ocorreu em 1933.

Também no caso desse primeiro trabalho profissional, a documentação é muito restrita. Além da ficha de proposição para sócio do Clube de Engenharia, apenas o Relatório da Comissão de Obras Novas elaborado pelo seu chefe, o engenheiro Henrique de Novaes, informa quais foram as atividades, os projetos e as execuções realizadas nos anos de 1926 e 1927. No entanto, não consta neste Relatório informação precisa e detalhada sobre a atuação de José de Oliveira Reis naqueles primeiros anos após sua formação na Escola Politécnica do Rio de Janeiro.

Por outro lado, a raridade documental e a conseqüente lacuna historiográfica sobre sua formação e primeira atuação profissional não impossibilitam considerar que o trabalho na Comissão de Obras Novas de Abastecimento de Águas de São Paulo tenha sido a sua primeira aproximação com os “problemas urbanos”. Problemas que estavam estruturados pela matriz sanitária do urbanismo e foram norteadores do pensamento urbanístico da geração de Henrique de Novaes, Saturnino de Brito e outros engenheiros que ajudaram na formação dos profissionais urbanistas brasileiros que se formaram e atuaram durante o século XX.

Entre os profissionais que foram formados e influenciados por esta primeira geração de engenheiros, José de Oliveira Reis está entre os que tiveram sua formação como urbanista realizada concomitantemente aos trabalhos realizados no serviço público, inerente e integrado ao processo histórico de institucionalização do urbanismo nas administrações municipais brasileiras. Seu trabalho e atuação profissional como urbanista esteve diretamente envolvido com as principais mudanças institucionais na Prefeitura do Distrito Federal no campo da infraestrutura institucional dos setores de urbanismo. Essas mudanças foram caracterizadas, ao mesmo, tempo pela complexificação e especialização do saber urbanístico, conduzidas com o objetivo de orientar (controlar?) o processo de crescimento das cidades brasileiras no contexto da economia urbano-industrial que marcou a inflexão histórica de 1930.



E em relação à sua trajetória profissional, não foram elas as únicas lacunas cujos raros vestígios merecem alguma consideração antes da apresentação dos textos de sua autoria. Um conjunto de restritos e dispersos vestígios apontam para outras viagens, outros trabalhos, outras filiações institucionais. Exemplos dessa lacunaridade são as duas viagens que fez em 1951 e 1958 para eventos relacionados ao urbanismo. A primeira, em 1951, para o II Congresso da Federação Internacional de Habitação e Urbanismo, realizado em Rabat no Marrocos e organizado pela União Internacional de Arquitetos; a segunda viagem, em 1958, para o Congresso Nacional de Urbanismo nos EUA.

Os únicos registros dessas viagens constam nos decretos da prefeitura do Rio de Janeiro que autorizam José de Oliveira Reis a se ausentar do país e de suas atividades profissionais. Pela Portaria 442 da Prefeitura do Distrito Federal, publicada no Diário Oficial de 13 de junho de 1951, ele foi autorizado a afastar-se por 4 (quatro) meses, a partir do dia 31 de agosto de 1951, para participar do Congresso e realizar viagens pelas principais capitais europeias com o objetivo de estudar e avaliar os serviços de transporte coletivos. A viagem de 1958 para os EUA, foi autorizada pela portaria n. 257 do dia 02 de maio de 1958, constando autorização para participar do Congresso Nacional de Urbanismo como representante da Prefeitura do Distrito Industrial.

Sobre trabalhos ou outras filiações institucionais aos quais também não existem maiores referências, encontramos substantivas respostas em documento do Rotary Club do Rio de Janeiro. No boletim Semanal de n. 546 do Rotary, datado de 15 de junho de 1956, José de Oliveira Reis é apresentado à plateia que compareceu ao almoço oferecido pelo Clube dos Rotarianos. Na apresentação o orador faz 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 do Rotary Club, o Sr. Oswaldo Benjamin. O relato com breve currículo foi assim publicado no Boletim do Rotary Club do Rio de Janeiro:

“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 de Administração Municipal na Faculdade de Arquitetura” (ROTARY, 1956).

Em relação à Base Naval de Aratú consta no acervo do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro (AGCRJ) apenas o memorial descritivo do projeto urbanístico que foi apresentado juntamente com outros documentos pelo COTEPLA LTDA (Consórcio Técnico de Planejamento), que José de Oliveira Reis fundou em 1952, e do qual foi superintendente. Foi também dirigente da URBA LTDA, uma das consorciadas do COTEPLA, responsável no âmbito do consórcio pelo projeto urbanístico da Base Naval.

Convém salientar que no âmbito do estudo da biografia profissional de José de Oliveira Reis, as lacunas referentes à vida juvenil foram menos prejudiciais que estas últimas sobre os trabalhos que



desenvolveu a partir de 1926. Elas poderiam proporcionar a ampliação da análise sobre a própria formação e atuação de José de Oliveira Reis como urbanista. Poderiam também corroborar ainda mais com uma interpretação que não restringisse a atuação dele nas questões urbanísticas circunscritas ao sistema viário: interpretação que geralmente acontece quando a análise de sua obra acontece recortada espacialmente à cidade do Rio de Janeiro e aos dois principais cargos que ocupou na Capital Federal: chefe da Comissão do Plano da Cidade e diretor do Departamento de Urbanismo.

Não significa, por outro lado, diminuir a intrínseca relação do engenheiro José de Oliveira Reis com certo “urbanismo viário”, e o que eventualmente tal relação poderia representar: uma redução da compreensão, por parte do engenheiro, sobre os pressupostos e categorias do urbanismo, limitando-o à problemática do sistema viário. E para 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, foi necessário compreender os deslocamentos (Plano Diretor de Ribeirão Preto, de Bela Vista, COTEPLA, entre outros, como informado no Boletim do Rotary) profissionais e institucionais que ele realizou.

Foi essa a orientação metodológica das pesquisas anteriores realizadas, é esta a orientação dos textos por ele escritos que estruturam a parte final deste artigo, basicamente por informar e viabilizar a leitura de artigos e propostas que abordam as diversas temáticas que interessaram ao profissional José de Oliveira Reis. Textos que permitem acompanhar o contínuo processo de desenvolvimento do pensamento urbanístico desse engenheiro que dedicou sua vida profissional quase integralmente ao longo de várias décadas ao serviço público municipal.

Eis outra intenção dos textos aqui publicados: expor em eixos temáticos específicos, ao mesmo tempo inter-relacionados à sua trajetória, a diversidade de sua atuação profissional, evidenciando como sua formação como urbanista ocorreu somente nessa conjuntura. O urbanista José de Oliveira Reis não é resultado de uma formação acadêmica anterior, mas de um processo mais amplo que é o de construção, legitimação e institucionalização do urbanismo no Brasil como prática profissional.

4. José de Oliveira Reis, urbanista: construção e circulação do pensamento urbanístico

Deslocamentos, movimentos relacionais aos congressos que participou e aos cargos que ocupou, às pessoas que aturam 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 ideias, ambas indistintamente, é que foi possível interpretar seus deslocamentos e perceber que não só suas problemáticas-temáticas de interesse não foram únicas, como as mudanças relacionadas aos temas que abordou transformarem-se no período de produção e execução dos próprios trabalhos que desenvolveu. Em seu caso, na prática urbanística institucionalizada nas administrações municipais e cujas bases teóricas perfizeram o processo de construção do urbanismo pelas interlocuções profissionais provenientes da formação em engenharia,



que é o seu lugar profissional de atuação e por onde atuou na construção dos diversos lugares institucionais da prefeitura do Rio de Janeiro.

Entre os exemplos importantes de deslocamentos institucional e espacial - neste caso para atuar em outras localidades - na vida profissional de José de Oliveira Reis, estão os trabalhos que desenvolveu, como anteriormente informado, em sua cidade natal, Ribeirão Preto. O primeiro, 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 trabalho ocorreu no ano de 1955, após receber carta do Presidente da Câmara Municipal, Adalberto Teixeira de Andrade - datada do dia 05 de maio deste ano -, 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 ribeirão-pretana, não foram implementadas.

Em relação à sua vida profissional, essa segunda viagem a Ribeirão Preto em 1955 implicou negociação em relação à data possível para fazer a conferência “Urbanismo e sua Influência no Município” em função das suas atribuições na Capital Federal (DE FARIA, 2001). Atribuições que informam outros deslocamentos do engenheiro, agora institucionais e no Rio de Janeiro. Conforme documentação disponível no Arquivo Público e Histórico de Ribeirão Preto, em resposta ao convite, José de Oliveira Reis pediu desculpas por não ser possível comparecer nos dias previamente definidos para o mês de julho: alegou impossibilidade em função das atividades docentes no curso de Urbanismo da Faculdade Nacional de Arquitetura do Rio de Janeiro.

José de Oliveira Reis desenvolveu sua segunda atividade acadêmica como docente após aprovação no 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 S. Paulo**. Uma atuação externa aos quadros da Prefeitura do Distrito Federal que é coincidente com uma de suas saídas do cargo de Diretor de Urbanismo, principalmente a que ocorreu pela sua exoneração em fevereiro de 1948. Foram dois anos até esse concurso para Docente em que José de Oliveira Reis desenvolveu atividades distantes do debate urbanístico no Departamento de Urbanismo, atuando no serviço de Topografia, no Núcleo Agropecuário e na Comissão de Concorrência Pública.

Este período entre 1948 e 1950 foi certamente utilizado pelo engenheiro para a elaboração da Tese sobre os “Transportes Coletivos”, inquestionavelmente o embrião dos estudos e trabalhos que desenvolveria por aproximadamente duas décadas a partir de 1950. Décadas dedicadas ao ensino na Faculdade Nacional de Arquitetura, atuação nas Comissões Executiva do Metropolitano e de



Engenharia de Tráfego no Rio de Janeiro⁴, participação em Congressos, ensino em cursos de Especialização em Engenharia de Tráfego (na década de 1960) para o Instituto Nacional de Pesquisas Rodoviárias do Conselho Nacional de Pesquisas da Presidência da República e artigos para revistas de engenharia e administração municipal.

Foi nesse momento que a Revista de Administração Municipal (RAM) do Instituto Brasileiro de Administração de Administração publicou seu artigo **Engenharia de Tráfego e as Municipalidades – o caso do Rio de Janeiro**.⁵ O tema da engenharia de tráfego e sua relação com o planejamento urbano foi também abordado alguns anos antes da publicação na Revista de Administração Municipal. Essa relação foi abordada por José de Oliveira Reis elaborou no artigo **Planejamento Urbano e Planejamento Regional – Sua Interligação** no TEMA III – SERVIÇOS PÚBLICOS E MUNICIPAIS da VII REUNIÃO DO CONGRESSO INTERAMERICANO DE MUNICÍPIOS, realizado no Rio de Janeiro em novembro de 1958. Nesse estudo 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.

Seu crescente interesse por essa área dos estudos urbanos (a do transporte e da engenharia de tráfego e sua articulação com o planejamento urbano) foi também explicitado na viagem que realizou em 1951, inicialmente para participar do II Congresso da Federação Internacional de Habitação e Urbanismo na cidade marroquina de Rabat. Porém, no contexto da ampliação dos estudos sobre transporte coletivos que desenvolvera na tese, mais importante que o congresso que participou, foi a viagem, realizada na sequência, para estudar os serviços de transportes coletivos das principais capitais europeias.

Pela ausência de documentos não foi possível saber se o estudo que desenvolveu focou temas como o sistema de circulação, os tipos de veículos, a abrangência territorial do sistema de transportes, entre outros. Contudo, e apesar desse vazio provocado pela (provável) inexistência de um relatório de viagem entre os documentos do seu acervo, é possível pinçar no texto da Tese sobre os “Transportes Coletivos” – 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 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 arterial adequado para resolver o tráfego superficial 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, p. 20-21)

⁴ Conforme Boletim n.99, em Atos do Secretário Geral – Expediente de 25 de junho de 1960, pela Portaria n. 354, o Secretario resolveu designar o Engenheiro José de Oliveira Reis para responder pela Divisão de Engenharia de Tráfego, criada pelo Decreto n. 14.847, de 3 de dezembro de 1959. Documento disponível no acervo José de Oliveira Reis – manuscritos – do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.

⁵ Publicado na RAM, Ano IX, n.54, setembro/outubro de 1962, p. 355-366.



Essa importância da prévia elaboração de um plano de vias arteriais, como mencionado no fragmento acima, para equacionamentos dos transportes e do tráfego de superfície foi também enfatizado em outro trabalho. Trata-se do artigo “**Sistema de Vias Arteriais do Plano Diretor do Rio de Janeiro**”, incluído no livro “Urbanismo no Rio de Janeiro”⁶, publicado em 1950. O livro foi desenvolvido conjuntamente com outro importante profissional, o engenheiro-arquiteto Adalberto Szilard, o autor principal do livro.

O texto foi baseado nos trabalhos da Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro criada em 1937, chefiada por José de Oliveira Reis durante toda sua existência institucional, até 1945. Numa breve passagem do texto é possível apreender alguns aspectos considerados pelo engenheiro ao abordar os problemas viários e o traçado urbanístico:

Preliminarmente, cumpre ressaltar que as linhas mestras do plano são impostas pelas condições típicas da topografia da cidade, com seus morros e vales. Não há, pois, cabimento para uma variedade de traçados ao sabor das idéias, como acontece, em geral, nas cidades planas. Daí a natural limitação do traçado das principais vias de comunicação aos esquemas propostos por vários engenheiros patricios e alienígenas, conservando todos, no entanto, com ligeira variante, a mesma estrutura (REIS, 1950, p.79).

Consideração semelhante em relação ao traçado urbanístico das vias de circulação nas cidades e sua relação com a expansão urbana de Ribeirão Preto foi apresentada naquela palestra proferida no ano de 1955, “Urbanismo e sua Influência no Município”. Na ocasião, José de Oliveira Reis apresentou considerações em relação ao Plano Diretor por ele elaborado para a cidade em 1945, sobretudo na crítica à reprodução da malha em “tabuleiro de xadrez” do desenho urbano de Ribeirão Preto.

Na época dessa palestra José de Oliveira Reis já tinha importante aproximação com o pensamento programático municipalista brasileiro, tendo participado dos debates que ocorreram no I Congresso Nacional de Municípios Brasileiros em 1950, realizado em Petrópolis sob a organização da Associação Brasileira de Municípios. Para este I Congresso Nacional de Municípios José de Oliveira escreveu o artigo **Problemas Técnicos**, integrando o conjunto dos textos organizados pela Associação Brasileira de Planejamento (ABP) como contribuição ao debate municipalista que ocorreu em Petrópolis.

Nesse texto afirmou que o Plano Diretor tem como finalidade “estabelecer um sistema de vias principais de tráfego” (Reis, 1950, p.666), orientando assim seu pensamento urbanístico à intrínseca e necessária condução dos problemas do transporte e do tráfego como categorias do plano diretor relacionado ao plano de vias arteriais. Ainda assim, essa concepção urbanística não significou a restrição de sua análise sobre o planejamento do transporte e o plano de vias arteriais às questões relacionadas ao crescimento ordenado das cidades pelo seu plano diretor.

É nesse mesmo contexto da década de 1950, momento em que sua trajetória profissional está em diálogo com o desenvolvimento urbano no âmbito do movimento municipalista, que o interesse e a defesa do desenvolvimento regional em todos os seus aspectos também estão presentes no seu

⁶ O livro “Urbanismo no Rio de Janeiro” (contendo o artigo de José de Oliveira Reis) foi republicado na versão fac-símile digital em 2012 pela Editora da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília e pela Rede Urbanismo no Brasil.



pensamento urbanístico. Essa abordagem foi desenvolvida naquele texto da palestra de 1955 em Ribeirão Preto, “Urbanismo e sua Influência no Município”. 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, constava ainda 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” (REIS, 1955).

Ainda em relação aos argumentos que apresentou na palestra “Urbanismo e sua Influência no Município” (1955) - como parte das considerações e avaliações sobre o “Esquema do Plano Diretor de Ribeirão Preto”, especialmente o que nesse Plano Diretor foi elaborado para promover a regulação do crescimento e expansão da cidade -, é possível apreender seus interesses sobre a problemática do desenho, da forma urbana. Como consta em outra passagem do texto, “hoje [1950] procurar-se-ia estabelecer um sistema de vias arteriais e de caráter periférico às superquadras, dentro das quais seriam projetadas as Unidades de Vizinhança” (REIS, 1955).

Essa solução espacial considerada e adotada pelo engenheiro José de Oliveira Reis para gerar um crescimento ordenado das áreas de expansão de Ribeirão Preto é certamente indício de sua interlocução com o debate urbanístico nos EUA. No seu caso, interlocução profissional construída provavelmente desde a primeira viagem que fizera aos EUA como chefe da Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro em 1939 – ou antes, mediante outros processos de apreensão das ideias sobre urbanismo, como as publicações em revistas e livros.

Dessas interlocuções surgiram resultados que passaram por planos como o de Ribeirão Preto na década de 1940, e que poderiam também passar por realizações anteriores à viagem aos EUA em 1939. Como exemplo, o plano projetado e executado do Bairro Peixoto em Copacabana no Rio de Janeiro, desenvolvido em 1938. Plano apresentado por José de Oliveira Reis como chefe da Comissão do Plano da Cidade no manuscrito ***Urbanização de Copacabana***, datado de junho de 1939.

Pode-se, no entanto, questionar se espacialmente o Bairro Peixoto apresenta as melhores interlocuções urbanísticas com as Unidades de Vizinhança. Pela estrutura geográfica no entorno da implantação, o Bairro Peixoto ficou limitado espacialmente e sem a possibilidade de articulação com outras unidades, conformando-se em algo aqui definido como “unidade independente”. Contudo, é mais que observável (mesmo atualmente na cidade) a articulação da área verde e as vias internas ao sistema viário triangular em seu perímetro. Entre essas vias se organizou um conjunto arquitetônico residencial com gabarito uniforme e todo um conjunto de serviços que atendem a população existente no bairro.

No texto “Urbanização de Copacabana” estão explicitados os principais aspectos que nortearam o “novo plano dentro dos princípios urbanísticos”. Se a proposta de urbanização do Bairro Peixoto pode ser considerada a primeira experiência efetiva de José de Oliveira Reis no campo do urbanismo desde



que entrou na Prefeitura do Distrito Federal, o Plano de Ribeirão Preto de 1945 é, certamente, obra de um profissional com larga experiência nos setores públicos.

E, inegavelmente, essa experiência foi fundamental em sua participação no processo de reestruturação dos setores municipais de urbanismo no Rio de Janeiro para a criação do Departamento de Urbanismo já no contexto da redemocratização pós-1945. Neste ano a Comissão do Plano da Cidade foi transformada em Departamento pelo Decreto-Lei n. 8034 do dia 6 de dezembro. Esse Decreto também criou outra Comissão do Plano da Cidade⁷ junto ao Gabinete Municipal de Filadelfo de Barros Azevedo, “como órgão conselheiro para opinar, orientar e resolver sobre os planos e processos em instância (...) sob a presidência do Prefeito e do Secretario de Administração” (Reis, 1977, p.121). José de Oliveira Reis foi o primeiro Diretor do Departamento de Urbanismo, alternando o cargo com Eduardo Afonso Reidy entre o final da década de 1940 e o início da década de 1960. Aliás, foi Eduardo Afonso Reidy o profissional com quem José de Oliveira Reis travou possivelmente aquele que foi o maior embate intelectual urbanístico no Rio de Janeiro ao longo do século XX.

Em relação a esse possível debate intelectual, seja nesse artigo, assim como nos estudos anteriores sobre o engenheiro José de Oliveira Reis, não foi adotado argumento que indicasse uma ideia de “disputa por liderança” como sugerido por Nabil Bonduki (BONDUKI, 2000) no Departamento de Urbanismo entre os dois profissionais. O argumento analítico adotado passou e passará pelo interesse interpretativo das articulações entre o lugar institucional e os lugares profissionais que caracterizaram a vida de ambos. Portanto, é fundamental compreender o contexto profissional da formação de base ao processo de formação como urbanista que cada um empreendeu na Prefeitura do Distrito Federal.

O procedimento interpretativo adotado compreende a noção de “disputa” no processo de construção do campo disciplinar do urbanismo no Brasil, culminando na concepção de cidade produzida pelo pensamento urbanístico de cada profissional. E é por esta compreensão que se faz necessário abordar o texto (provavelmente nunca publicado) ***As Pistas do Aterrado do Flamengo***, escrito por José de Oliveira Reis em 1963, como crítica (ou resposta) ao artigo “A Urbanização do Aterrado Glória-Flamengo”, de autoria de Maria Carlota Soares; este publicado na Revista de Engenharia do Estado da Guanabara, volume XXIX, n.1/4, janeiro-dezembro de 1962.

No manuscrito “As Pistas do Aterrado do Flamengo”, 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). Seus argumentos foram apresentados a partir dos estudos e pesquisas que vinha desenvolvendo já na década de 1960 no âmbito da engenharia de tráfego para as municipalidades.

Na dura e direta crítica às considerações da Comissão Especial do Aterro é possível concluir que seu objetivo foi afirmar o desconhecimento pela Comissão dos trabalhos desenvolvidos no Departamento

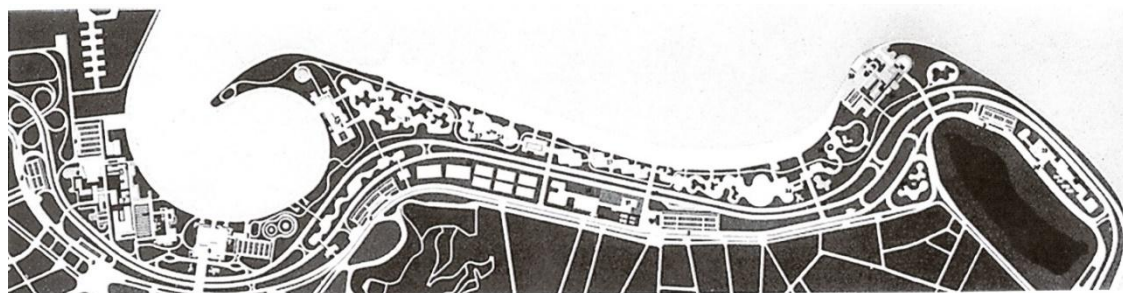
⁷ Essa nova Comissão não é a continuidade da Comissão do Plano da Cidade que existiu até 1945 (Faria, 1997).

de Urbanismo. Da mesma forma e segundo suas próprias convicções, o desconhecimento das problemáticas da engenharia de tráfego, dos sistemas viários e do transporte coletivo.



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).

O texto explicita argumentos que José de Oliveira Reis fez ao problema da circulação viária ao afirmar que o primeiro plano (o do Departamento de Urbanismo) “atendia melhor à segurança dos pedestres”, além de considerar que “do ponto de vista do tráfego, o projeto primitivo consulta muito mais os interesses da cidade que o substitutivo” (Reis, 1963). Na parte final do manuscrito, José de Oliveira Reis ampliou sua crítica ao relacionar o problema do tráfego na cidade com a concepção da área verde do projeto definitivo.



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: 15).

Ao mencionar a inexorabilidade da existência do automóvel na vida urbana, identificando-o como “fatalidade social urbana”, sugere que qualquer solução deve prever e não afastar esse sistema de transporte. Para ele o parque existente no projeto definitivo da Comissão Especial determinaria justamente o afastamento como solução do problema. Ou seja, no projeto do parque assumiu-se o “acidental pelo principal”, organizando o parque como eixo estruturador da ocupação da área resultante de desmontes. É por isso fundamental entender que ao criticar 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 projeto do Departamento de Urbanismo, ele focou seu argumento na inexorabilidade da relação entre o planejamento urbano e a engenharia de tráfego.



No entendimento de José de Oliveira Reis inexistiu essa compreensão entre planejamento urbano e engenharia de tráfego, e por isso a opção em refutar o projeto mediante explícito descontentamento com o que considerou equivocada na proposta. Oportuno ressaltar que neste momento do debate sobre o plano urbanístico do Aterro do Flamengo, o Departamento de Urbanismo estava novamente sob a direção de José de Oliveira Reis, portanto, como representação clara do lugar profissional da engenharia no urbanismo brasileiro.

Ao contrário, a Comissão Especial presidida pela paisagista Maria Carlota era a representação do lugar profissional da arquitetura moderna no urbanismo brasileiro. Nesse sentido, ambos, Departamento e Comissão, como lugares institucionais de disputas intelectuais representantes de saberes eruditos interessados e atuantes na intervenção urbanística, portanto, de construção do urbanismo no Brasil.

No contínuo movimento de construção do saber urbanístico no Brasil, 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 década de 1920, quanto o Projeto do Ministério de Educação na década de 1930 depois o Concurso para o Plano Piloto de Brasília. No parque construído com as terras do desmonte de Santo Antônio quase imediatamente após implementação da capital federal no planalto central, a arquitetura moderna consolidou definitivamente seu lugar na construção do campo disciplinar do urbanismo brasileiro. Ação entremeada neste processo pelos planos urbanísticos do concurso do Plano Piloto de Brasília, realizado também por engenheiros, mas fundamentalmente por arquitetos formados nas Escolas de Arquitetura e Urbanismo.

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 compartilharam 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.

Entre esses lugares, a Comissão de Obras Novas de Abastecimento de Água de São Paulo (seu primeiro trabalho profissional), 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 Subcomissão 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 dessa 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. Nesse 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 explicitada 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”⁸. Esse movimento demarcou 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 congressos, nas revistas especializadas, nas Faculdades e em Comissões como a do Aterro do Flamengo.

Em todas essas instâncias coletivas e não necessariamente nacionais de discussão, o pressuposto da circulação das ideias geriu instrumentos de concepção 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. E José de Oliveira Reis continuou nessa construção mesmo depois de oficialmente aposentado como engenheiro do Estado da Guanabara em 1966.

Por fim, como o recorte temporal definido para o conjunto dos textos de José de Oliveira Reis está delineado pelo período entre 1930 e 1960, uma última atuação, ainda que continuação de atividade desenvolvida desde a década de 1950, merece melhor explicação. Trata-se da atividade de professor na Cadeira de Administração Municipal do Curso Superior de Urbanismo da Faculdade Nacional de Arquitetura da Universidade Federal do Rio de Janeiro.

⁸ Integra a documentação sobre a Base Naval de Aratu que consta do acervo José de Oliveira Reis do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.



Para essa atividade desenvolveu uma apostila de curso – datada de 1965 -denominada **Notas sobre Administração Municipal e Serviços de Utilidade Pública**. Não explicita, no entanto, se a data é a de elaboração da apostila, ou ano letivo do curso na Faculdade Nacional de Arquitetura. Na apostila como um todo, e em especial no *Capítulo III – PLANEJAMENTO E URBANISMO*, o seu interesse pela construção e circulação do pensamento urbanístico foi mais diretamente enunciado no *Ponto XVI – Urbanismo: definições clássicas – evolução do urbanismo e sua influência no município*.

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 ele considerava importante para os alunos. Nomes e definições que constam nos livros que integravam a 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*).

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. Entre estes dois urbanistas europeus, um profícuo interesse e 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).

A principal referência a Gaston Bardet ocorreu na palestra “Urbanismo e sua Influência no Município”, proferida em Ribeirão Preto no ano de 1955. Na ocasião, José de Oliveira Reis apresentou 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). Essa concepção se associava, conforme o texto da palestra, 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 analisados por Gaston Bardet.

A interlocução com Raymond Unwin, urbanista inglês, tem relação com o próprio processo de formação de José de Oliveira Reis como urbanista, e de todo o desenvolvimento e contínua construção do seu pensamento urbanístico. Ao mesmo tempo, explicita relação com outro profissional, só que um brasileiro, o engenheiro Armando de Godoy. 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 nessa ocasião 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.

Foi exatamente Armando de Godoy um dos responsáveis pela continuada interlocução entre Raymond Unwin e a engenharia brasileira – a engenharia que atuou na construção do urbanismo brasileiro –, portanto, e especificamente, com os engenheiros da prefeitura do Distrito Federal. Armando de Godoy reconheceu e enunciou 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 empreendeu uma interlocução que perpassou esse mesmo reconhecimento, enunciado, porém, três décadas após aquela que Armando de Godoy realizou. Tanto que em homenagem ao urbanista inglês apresentou a “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).

Essa interlocução é a que encerra e engloba aquela contingência do pensamento urbanístico de José de Oliveira Reis, delineada na construção da origem e na construção do seu pensamento, pelos diálogos com Armando de Godoy; ambas inexoravelmente associadas às suas (re)apropriações, (re)articulações e (re)construções. São processos que estiveram presentes na sua formação como 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, no caso do Rio de Janeiro, com a Comissão do Plano da Cidade e o Departamento de Urbanismo.

5. Sobre o engenheiro-urbanista José de Oliveira Reis: uma nota final

José de Oliveira Reis foi um profissional formado institucionalmente no século XX como engenheiro geógrafo-civil, e que se formou urbanista no exercício cotidiano das atividades administrativas públicas. Nesse sentido, um urbanista em contínua construção que consubstancia a formação de um engenheiro-urbanista. É esse percurso profissional que o conjunto dos textos brevemente enunciados e percorridos permite compreender, reconhecendo limitações na própria escolha, no que outros e também importantes trabalhos informariam sobre o pensamento urbanístico do engenheiro José de Oliveira Reis, do engenheiro-urbanista José de Oliveira Reis. Um profissional que defendeu com firmeza as ideias que acreditava, ainda que hoje possamos afirmar que equivocadas do ponto de vista



urbanístico, mas que não diminui a profunda coerência com produziu as suas ideias, todas elas intrinsicamente relacionadas o seu lugar profissional, ao seu lugar intelectual e aos diversos lugares institucionais que ocupou profissionalmente.

Este artigo fecha o conjunto de estudos que desde o ano de 2000 eu venho realizando sobre esse profissional brasileiro, que dedicou sua vida à solução dos mais diversos problemas urbanos e cuja contribuição ao pensamento urbanístico no Brasil foi central. A primeira aproximação ocorreu ainda durante o Mestrado, ocasião em que cursei a disciplina “Urbanismo no Brasil pós-1940”, ministrada pela Professora Sarah Feldman no Programa de Pós-graduação do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da EESC-USP, e que tinha como tarefa final a elaboração de um trabalho escrito, que foi desenvolvido sobre o Plano Diretor de Ribeirão Preto realizado por José de Oliveira Reis. Esse foi o movimento inicial de uma aproximação que me levaria à elaboração de minha tese de Doutorado sobre a vida profissional de José de Oliveira Reis.

Posso hoje afirmar que toda a trajetória de pesquisa posterior ao Doutorado teve e tem como “lugar de origem” as interlocuções de José de Oliveira Reis no âmbito do urbanismo, particularmente o trabalho que venho desenvolvendo pela articulação urbanismo-planejamento urbano com pensamento municipalista no Brasil e Ibero-américa. Por tudo isso é que este artigo tem também um certo “tom” de homenagem, pois se José de Oliveira Reis se construiu urbanista ao longa da sua trajetória profissional, o aprimoramento, a consolidação e a continuidade da minha própria atuação como pesquisador no âmbito da história do urbanismo e do planejamento urbano é decorrente do desafio que foi enfrentar o imenso conjunto documental disponível sobre a sua atuação profissional. De certa forma é também a reafirmação do reconhecimento que sempre explicitarei publicamente à Professora Sarah Feldman, pois foi a partir da disciplina que ela ministrou que eu tive a possibilidade de iniciar esse trabalho de pesquisa sobre José de Oliveira Reis e que reverberou em diversos outros estudos sobre o urbanismo no Brasil, seu processo de institucionalização e as ideias urbanísticas no Brasil e nos países ibero-americanos.

6. Referências

BONDUKI, Nabil (org). **Eduardo Afonso Reidy – Arquitetos Brasileiros**. Editorial BLAU / Instituto Lina Bo e P. M. Bardi. São Paulo, 2000.

DE FARIA, R. S. Apresentação do artigo "Urbanismo e sua Influência no Município", de 1955 - autoria do Engenheiro José de Oliveira Reis. **Espaço & Debates**, São Paulo, v. 41, p. 96-101, 2001.

DE FARIA, R. S. **José de Oliveira Reis, urbanista em construção: uma trajetória profissional no processo de institucionalização do urbanismo no Brasil (1926-1965/66)**. Tese (Doutorado em História)- Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2007.

DE FARIA, R. S. O departamento nacional de urbanismo e a institucionalização do setor de urbanismo no governo federal brasileiro: um contínuo processo histórico. **OCULUM ENSAIOS**, v. 12, p. 311-333, 2015.



DE FARIA, R. S. O planejamento urbano no Brasil entre a democracia e o autoritarismo: uma interpretação em quatro dimensões. In: Maria Cristina da Silva Leme. (Org.). **Urbanismo e política no Brasil dos anos 1960**. 1ed.São Paulo: ANNABLUME, 2019, v. 1, p. 37-62.

FELDMAN, S. 1959: A década de crença no planejamento regional no Brasil. In: Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Planejamento Urbano e Regional, 13, Florianópolis, 2009. **Anais do XIII Encontro da ANPUR**. Florianópolis: ANPUR, 2009.

GODOY, A. A. **A URBS e os seus problemas**. Rio de Janeiro: Jornal do Comércio, 1943.

IANNI, O. **Estado e planejamento econômico no Brasil**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1986.

MELO, Marcus André B. C. de. Municipalismo, National Building e a Modernização do Estado no Brasil. In: IBGE. **O IBGE na história do municipalismo e sua atuação nos municípios - O pensamento de Teixeira de Freitas e de Rafael Xavier**. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, Centro de Documentação e Disseminação de Informações. Rio de Janeiro, IBGE, 2008.

REIS, J. de O. **As Pistas do Aterrado do Flamengo**, manuscrito, 1963.

REIS, J. de O. História Urbanística do Rio de Janeiro. Publicação Póstuma. **Revista Municipal de Engenharia**, Edição Especial, Agosto de 1977.

REIS, J. de O. Avenida Guanabara. **Revista Municipal de Engenharia**, PDF, Janeiro/Junho de 1959.

REIS, J. de O. Avenida Perimetral. **Revista de Engenharia**, PDF, Abril/Junho de 1954, n. 2.

REIS, J. de O. Engenharia de Tráfego e as municipalidades – caso do Rio de Janeiro. **Revista de Administração Municipal**, IBAM – Ano IX, set-out, 1962.

REIS, J. de O. Notas sobre Administração Municipal e Serviços de Utilidade Pública, 1965. apostila do curso na Faculdade Nacional de Arquitetura.

REIS, J. de O. Planejamento Urbano e Planejamento Regional – sua interligação. **Revista do Clube de Engenharia**, Novembro de 1958, n. 287.

REIS, J. de O. Principais Vias Arteriais do Plano Diretor. **Revista Municipal de Engenharia**, PDF, Janeiro/Junho de 1960.

REIS, J. de O. 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.

REIS, J. de O. **Sistema** de Vias Arteriais do Plano Diretor do Rio de Janeiro. In: REIS, J. de O., Szilard, A. **Urbanismo no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Editora O CONSTRUTOR, 1950.

REIS, J. de O. **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.

REIS, J. de O. **Urbanismo e sua Influência no Município**. Conferência realizada em Ribeirão Preto no ano de 1955.

REIS, J. de O. O Estado da Guanabara e seus Governadores. Estado da Guanabara, 1979.

ROTARY Club do Rio de Janeiro. **Boletim Semanal de n. 546 do Rotary**, 15 de junho de 1956.