

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE CAMPINAS
CENTRO DE CIÊNCIAS EXATAS, AMBIENTAIS E DE TECNOLOGIAS
PROGRAMA DE PÓS - GRADUAÇÃO EM URBANISMO

**UM PRÉDIO, TRÊS CIDADES: A BIOGRAFIA URBANA DO EDIFÍCIO
DIEDERICHSEN, RIBEIRÃO PRETO (1930-1990).**

Laís Fernandes Leonardo

CAMPINAS

2013

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE CAMPINAS
CENTRO DE CIÊNCIAS EXATAS, AMBIENTAIS E DE TECNOLOGIAS
PROGRAMA DE PÓS - GRADUAÇÃO EM URBANISMO

**UM PRÉDIO, TRÊS CIDADES: A BIOGRAFIA URBANA DO EDIFÍCIO
DIEDERICHSEN, RIBEIRÃO PRETO (1930-1990).**

Laís Fernandes Leonardo

Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós- Graduação em Urbanismo da Pontifícia Universidade Católica de Campinas como parte dos requisitos para obtenção do título de Mestre em Urbanismo.
Orientador: Prof. Dr. Luiz Augusto Maia Costa.

CAMPINAS

2013

Ficha Catalográfica
Elaborada pelo Sistema de Bibliotecas e
Informação - SBI - PUC-Campinas

t721
L581p

Leonardo, Laís Fernandes.

Um prédio, três cidades: a biografia urbana do Edifício Diederichsen,
Ribeirão Preto (1930-1990) / . - Campinas: PUC-Campinas, 2012.
137p.

Orientador: Luiz Augusto Maia Costa

Dissertação (mestrado) – Pontifícia Universidade Católica de
Campinas, Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologias,
Pós-Graduação em Urbanismo.

Inclui bibliografia.

1. Edifícios - Arquitetura. 2. Ribeirão Preto (SP) - Edifícios. 3. Espaço urbano - Ribeirão Preto (SP). 4. Cidades e vilas - Planejamento urbano. I. Costa, Luiz Augusto Maia II. Pontifícia Universidade Católica de Campinas. Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologias. Pós-Graduação em Urbanismo. IV. Título.

22. ed. CDD – t721

LAÍS FERNANDES LEONARDO

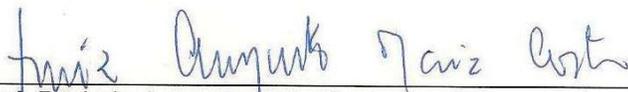
**"UM PRÉDIO, TRÊS CIDADES: A BIOGRAFIA DO
EDIFÍCIO DIEDERICHSEN, RIBEIRÃO PRETO
(1930-1990)"**

Dissertação apresentada ao Curso de
Mestrado em Urbanismo do Centro de Ciências
Exatas, Ambientais e de Tecnologias da
Pontifícia Universidade Católica de Campinas
como requisito parcial para obtenção do título
de Mestre em Urbanismo.

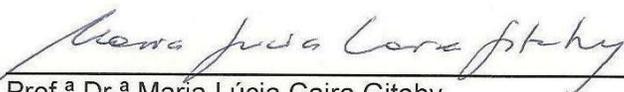
Área de Concentração: Urbanismo.

Orientador: Prof. Dr. Luiz Augusto Maia Costa

Dissertação defendida e aprovada em 20 de fevereiro de 2013 pela Comissão
Examinadora constituída dos seguintes professores:



Prof. Dr. Luiz Augusto Maia Costa
Orientador da Dissertação e Presidente da Comissão Examinadora
Pontifícia Universidade Católica de Campinas



Prof.ª Dr.ª Maria Lúcia Caira Gitahy
Universidade de São Paulo



Prof.ª Dr.ª Ivone Salgado
Pontifícia Universidade Católica de Campinas

Agradecimentos

Agradeço primeiramente a Deus.

A CAPES, pela bolsa concedida.

Ao meu orientador Luiz Augusto pelo esforço, dedicação e paciência.

Aos meus pais pelo amor e paciência e aos membros da minha família que foram a minha inspiração para o início da minha carreira acadêmica.

Ao professor Henrique Vichnewski, pelas considerações sobre o meu projeto de pesquisa para o processo seletivo do mestrado, à professora Maria Cristina Schicchi pelo carinho e à professora Beatriz Aranha por me aceitar no estágio docente.

Ao meu amigo Jadiel, que me incentivou a prestar o processo seletivo da PUC, e que me acompanha há oito anos desde a graduação. Thiago, Daniela e Adelita que tive o prazer em conhecer durante o mestrado.

E a todas as pessoas que aqui não são citadas mas que me apoiaram antes e durante o processo da minha dissertação, um dos momentos mais importantes da minha vida.

Resumo

Este trabalho é um estudo sobre a relação dialética entre arquitetura e urbanismo, sendo o estudo de caso, o Edifício Diederichsen localizado na cidade de Ribeirão Preto. O período de estudo é delimitado pela mudança econômica da cidade após a crise de 1929, que contribuiu para a construção do edifício e o início de medidas preservacionistas na cidade de Ribeirão Preto, datada da década de 1990.

Defendemos, que ao longo dessas seis décadas, a cidade se conformou baseada em três ideais diferentes de cidade: a primeira a “cidade modernista”; a segunda, a cidade da crise do modernismo; e a terceira, a cidade contemporânea. Correlato à essas “cidades” temos três apreensões simbólicas do Edifício por parte da sociedade de Ribeirão Preto: Primeira, o prédio como sinônimo de progresso; segunda, o prédio como sendo algo obsoleto; terceiro, como memória da cidade.

Abstract

This work is a study about the dialectical relationship between architecture and urbanism, and the case in study is the Diederichsen Building located in the city of Ribeirão Preto. The period studied is limited by the economic changes of the city after the 1929 crisis, which contributed to the construction of the building and the beginning of preservationists measures in the city of Ribeirão Preto, dating from the 1990s.

We defend that over these six decades the city has conformed itself based on three different ideal cities: First "the modernist city", second, the city of the crisis of modernism, and third, the contemporary city. Correlate to these "towns" there are three symbolic seizures of the building by the society of Ribeirão Preto: First, the building as synonymous of progress; second, the building as something obsolete; and third, as part of the city's memory.

Lista de Abreviaturas

- APHRP** Arquivo Público e Histórico de Ribeirão Preto.
IBGE Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.
IGC Instituto Geográfico e Cartográfico do Estado de São Paulo.

Índice de imagens

Imagem 1 Localidades do Nordeste Paulista (Franca, Batatais e Casa Branca em meados do século XIX). LOPES, 2012, adaptado de BRIOSCHI, 1999.

Imagem 2 Detalhe do mapa do Bispado de Ribeirão Preto, 1909. Ao centro a cidade de Ribeirão Preto e mais abaixo a cidade de São Simão, mostrando a distância entre as duas. (APHRP).

Imagem 3 Planta da Vila de Ribeirão Preto em 1874. (APHRP).

Imagem 4 Mapa da Vila de Ribeirão Preto em 1884. (APHRP).

Imagem 5 Área aproximada da primeira estação de Ribeirão Preto em 1883. Fonte: autora.

Imagem 6 A Avenida Caramuru no ano de 1883. A estação improvisada. (APHRP) modificado pela autora.

Imagem 7 Planta da Vila de Ribeirão Preto em 1890. (APHRP).

Imagem 8 Largo da Matriz, atual Praça XV de Novembro, em 1890. (APHRP). Modificado pela autora.

Imagem 9 Planta de 1892. Com a rede de água e esgoto. (APHRP). Modificado pela autora.

Imagem 10 Mapa de Ribeirão Preto de 1914. (APHRP). Modificado pela autora.

Imagem 11 Histórico de Ocupação da Praça XV de Novembro. (SUNEGA, 2004). Adaptado pela autora.

Imagem 12 Percurso da Mogiana que ligava Campinas à Ribeirão Preto (Detalhe). Detalhe do Mapa das linhas da Cia. Mogiana de 1906. (Arquivo do Estado de São Paulo). Modificado pela autora

Imagem 13 Mapa das ferrovias históricas do estado de São Paulo. (<http://www.abpfsp.com.br/ferrovias/ferrovias19.htm>)

Imagem 14 O Quarteirão Paulista atualmente, da esquerda para a direita: Edifício Meira Júnior, Theatro Dom Pedro II e Palace Hotel. (<http://sbprp.blogspot.com.br/2011/06/conheca-ribeirao-preto-cidade-sede-do.html>)

Imagem 15 Estabelecimentos de Ribeirão Preto segundo tipo em percentuais. (MARCONDES e GARVAZO, 2004).

Imagem 16 Família Diederichsen. (<http://www.stickel.com.br/atc/familia/13711>).

Imagem 17 Antônio Diederichsen. Foto sem data. Fonte: APHRP.

Imagem 18 Mapa de 1949, mostrando as principais áreas de atuação de Antonio Diederichsen. (APHRP). Modificado pela autora.

Imagem 19 Patrimônio Enfitêutico da Fábrica da Matriz de Ribeirão Preto. (2º Registro de Imóveis de Ribeirão Preto).

Imagem 20 Cópia do relatório de Néelson Nobrega de 1934. (APHRP).

Imagem 21 Cálculos dos pilares. (APHRP).

Imagem 22 Solário do Coronel Quinzinho da Cunha, antes da demolição para a construção do Edifício Diederichsen. (APHRP).

Imagem 23 Situação sem escala do Edifício Diederichsen. (Processo de Tombamento do Edifício Diederichsen CONDEPHAAT).

Imagem 24 Fachada principal do Edifício Diederichsen. (SOUBIHE, 1992:96)

Imagem 25 Fachada da Rua General Osório (fronteirissa com a Praça XV de Novembro). (SOUBIHE, 1992:95)

Imagem 26 Edifício Diederichsen em construção. No centro da foto, prédio do Banco Francês-Italiano. À direita, edifício Meira Júnior. Data atribuída: 1935. Fotógrafo: não identificado. (APHRP).

Imagem 27 Dedicatória à Antônio no Álbum do Edifício Diederichsen. Data: 1 de agosto de 1937. (Álbum Edifício Diederichsen).

Imagem 28 Fotos de Antonio Terreri e Domenico Paschoali di Vincenzo no Álbum do Edifício Diederichsen. (Álbum do Edifício Diederichsen).

Imagem 29 Fotos do início das obras, no dia 22 de setembro de 1934. “Perfuração dos poços para base e estabilidade do prédio. Fonte: Álbum do Edifício Diederichsen.

Imagem 30 Detalhe da perfuração dos poços. Data: 22 de setembro de 1934. Fonte: Albuéns Edifício Diederichsen.

Imagem 31 “Colocação das primeiras armações de ferro para o concreto armado.” Data: 11 de janeiro de 1935. Fonte: Álbum do Edifício Diederichsen.

Imagem 32 Cena do filme “Topper” (MGM) de 1937. Cenário em Art Decó. (<http://artdecomontreal.com/2007/11/12/art-deco-and-the-hollywood-dream/en/>)

Imagem 33 Planta de situação do Edifício Matarazzo para beneficiar algodão, na quadra entre as ruas Prudente de Moraes, Saldanha, Marinho, Campos Salles e Amador Bueno. (Vichnewski, 2004).

Imagem 34 Fachada e planta de três casas térreas contruídas para operários (1946), além destas, foram construídos dois edifícios de dois pavimentos: um com 6 (1946) e outro 4 unidades (1951), totalizando 14 famílias na Vila Operária. (Vichnewski, 2004).

Imagem 35 Mapa de Ribeirão Preto em 1949, indicando os eixos de crescimento da cidade. (APHRP, modificado pela autora).

Imagem 36 Localização do Quadrilátero central e da Vila Abranches. (Autora).

Imagem 37 Vista aérea de Ribeirão na década de 1990. (APHRP).

Imagem 38 Localização do Hospital das Clínicas, em amarelo dentro do Campus da USP. (VILLA, 2008).

Imagem 39 As três regiões de abrangência (comércio) num raio de 100km de Ribeirão Preto. Fonte: ATLAS IBOPE, Consultoria & Conhecimento e GFK Brasil. Disponível em: (http://www.iguatimiribeiraopreto.com.br:81/?page_id=135). Acessado em: 02/04/2012.

Imagem 40 Cadeia do Agronegócio, o sistema agroindustrial. (GASQUES et al, 2004 apud Zylbersztajn e Farina,1997).

Imagem 41 Mapa Zona Sul/ Leste de Ribeirão Preto. (Autora).

Imagem 42 Tipologia de cidades latino-americanas (século XVI-XXI). (LIMONAD (2006). Elaborado com base em diagrama extraído de BORSDORF, 2003).

Imagem 43 Confluência Av.João Fiusa com Av.Presidente Vargas.: (<http://www.niltongaiola.com.br/2011/12/982/>).

Imagem 44 Prédios de valor histórico no entorno da Praça XV de Novembro. (Processo de tombamento do Edifício Diederichsen).

Imagem 45 Biblioteca Altino Arantes (antiga residência Quito Junqueira). (http://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Biblioteca_Altino_Arantes.jpg).

Imagem 46 Casa Camilo de Mattos. (<http://www.flickr.com/photos/marinavrgs/2611147442/>).

Imagem 47 Museu de Arte de Ribeirão Preto (MARP). Antiga sede da Sociedade Recreativa. (<http://guiacidades.wordpress.com/2009/12/21/fotos-de-ribeirao-preto/marp-renatolopes/>).

Imagem 48 Zona de proteção visual demarcada pelo CONDEPHAAT. Entre as ruas: Mariana Junqueira, Cerqueira Cesar, São Sebastião e José Bonifácio. (Autora).

Imagem 49 Fachada em frente a Praça XV de Novembro. (Autora).

Imagem 50 Edifício Diederichsen atualmente. (Autora).

Sumário

INTRODUÇÃO	13
CAPÍTULO I - A CIDADE E A ARQUITETURA EM RIBEIRÃO PRETO ANTES DO EDIFÍCIO DIEDERICHSEN. 1845 - 1930.	19
1.1. A PRIMEIRA CIDADE: DA FUNDAÇÃO ATÉ 1929.	20
1.2 – DE 1880 À 1900: A CHEGADA DO CAFÉ E A MUDANÇA NA CIDADE DE RIBEIRÃO PRETO.	28
1.2.1. DE 1880 À 1900: A CHEGADA DA FERROVIA E AS TRANSFORMAÇÕES URBANAS DECORRENTES DESTA.	39
1.2.2. A CHEGADA DA FERROVIA NO ESTADO DE SÃO PAULO.....	40
1.2.3. INÍCIO DA INDUSTRIALIZAÇÃO, CRISE DO CAFÉ E SUAS TRANSFORMAÇÕES NO SOLO URBANO.	42
CAPÍTULO II. A CIDADE DE RIBEIRÃO PRETO E O EDIFÍCIO DIEDERICHSEN, 1930-1950. UM PRÉDIO ART DÉCÓ E A CONSTRUÇÃO IDEOLÓGICA DE UM ÍCONE PROGRESSISTA.	49
2.1. BREVE BIOGRAFIA DE ANTÔNIO DIEDERICHSEN E SUA RELAÇÃO COM A CIDADE DE RIBEIRÃO PRETO.....	49
2.2. A ÁREA FOREIRA DE RIBEIRÃO PRETO: O TERRENO DO EDIFÍCIO DIEDERICHSEN.....	59
2.3. A CONSTRUÇÃO DO EDIFÍCIO DIEDERICHSEN: O PROJETO.....	61
2.4. O PROJETO E A CONSTRUÇÃO DO EDIFÍCIO.....	64
2.5. O EDIFÍCIO: A QUESTÃO DA VERTICALIZAÇÃO.....	70
2.5.1. A VERTICALIZAÇÃO DE SÃO PAULO	70
2.5.2. ANÁLISE DA TIPOLOGIA – ESTILO DO PRÉDIO	73
2.5.3. OS EDIFÍCIOS MULTIFUNCIONAIS	74
2.5.4. A DIVERSIDADE DE USOS E FUNÇÕES DO EDIFÍCIO DIEDERICHSEN	77
2.5.5. O ESTILO ART DÉCO	78
CAPÍTULO III. A EXPANSÃO DA CIDADE E AS NOVAS CENTRALIDADES:1950 A 1980.	84
3.1. A CIDADE E O EDIFÍCIO NAS DÉCADAS DE 1950 A 1960.....	84
3.1.1. O CRESCIMENTO DA CIDADE.	87
3.1.2. TRANSFERÊNCIA DA FERROVIA E ASCENÇÃO DO RODOVIARISMO.	90
3.1.3. EXPANSÃO DA CIDADE E AS NOVAS CENTRALIDADES.....	91

3.1.4. O EDIFÍCIO NESSE PERÍODO: A MORTE DE ANTONIO DIEDERICHSEN E A PASSAGEM DA ADMINISTRAÇÃO PARA A SANTA CASA DE MISERICÓRDIA.	92
3.2. A CIDADE E O EDIFÍCIO DE 1970 A 1980.	94
3.2.1. AS PRIMEIRAS LEIS PRESERVACIONISTAS EM RIBEIRÃO PRETO E SUAS IMPLICAÇÕES NO TECIDO URBANO.	94
3.2.2. A CIDADE E O EDIFÍCIO DE 1970 A 1980: A CRIAÇÃO DO SHOPPING E O CRESCIMENTO DA ZONA SUL.	96
3.2.3. O EDIFÍCIO E AS MUDANÇAS NOS SEUS USOS.	97
CAPÍTULO IV. RIBEIRÃO PRETO POLO REGIONAL: A CIDADE DISPERSA E A PRESERVAÇÃO DO SEU CENTRO HISTÓRICO DE 1990 À 2012.	101
4.1. O POLO REGIONAL: A “CAPITAL DO AGRONEGÓCIO”	102
4.2. DISPERSÃO URBANA	108
4.3. O EDIFÍCIO DIEDERICHSEN: A MEMÓRIA DO PROGRESSO DE RIBEIRÃO PRETO.	114
5. CONCLUSÃO.....	124
6. BIBLIOGRAFIA E FONTES.....	128

INTRODUÇÃO

A questão de estudo proposta, a relação entre arquitetura e urbanismo, é analisada em nossa dissertação através do estudo de caso do Edifício Diederichsen, na cidade de Ribeirão Preto, no nordeste do estado de São Paulo.

Ribeirão Preto, uma cidade de mais de 600 mil habitantes¹, considerada de médio porte e pólo regional, teve seu crescimento econômico e urbano, em parte, impulsionados pelo complexo cafeeiro entre o final do século XIX e início do XX.

Dentre as várias atividades que o complexo cafeeiro impulsionou, estão comércio, a indústria, a prestação de serviços, a construção civil e, por consequência, ao correr dos anos a própria expansão da cidade.

Após o auge cafeeiro e as mudanças das atividades econômicas, um capitalista descendente de alemães, Antonio Diederichsen, que possuía investimentos na cidade em alguns setores, construiu um edifício multifuncional no qual contava com comércio, moradia e prestação de serviços, em estilo Art Decó, que para época, foi uma inovação “revolucionária” no tecido urbano da cidade.

A pesquisa proposta em um primeiro momento, centrava-se mais na questão do edifício em si, em sua relação com o patrimônio histórico da cidade de Ribeirão Preto. intitulada “Edifício Diederichsen: A memória do progresso de Ribeirão Preto”. O Edifício, da década de 1930, foi o primeiro edifício com seis pavimentos, em uma cidade cuja paisagem era dominada por edificações em sua grande maioria de um único pavimento. Várias foram as mudanças que esse prédio introduziu na cidade, a técnica construtiva do concreto, o estilo Art Decó, o multifuncionalismo.

Não há como afirmar que este foi o pioneiro em todos os aspectos, mas sim o que mais expressou e explorou as características dos edifícios em voga na década de 1930. Quando de sua construção, o mesmo vinha embuído de um discurso modernizador, no qual o Edifício Diederichsen era “vendido” como símbolo do progresso.

Em um segundo momento, já matriculada no Programa de Pós- Graduação em Urbanismo da PUC- Campinas e em contato maior com a linha de pesquisa de História

¹ IBGE (2010).

do Pensamento Urbanístico, redirecionamos o projeto para trabalhar a relação dialética entre edifício e cidade.

Observamos também, que a cidade passou por quatro períodos (período higienista, o modernizador, o pós-moderno e o atual) e que automaticamente o edifício também passou por estas três últimas fases, visto que ele foi construído após o período higienista da cidade. É nesse contexto que definimos nossa pesquisa atual e que demonstraremos mais detalhadamente a seguir.

O objeto dessa pesquisa, como descrito anteriormente é a relação entre o Edifício Diederichsen e Ribeirão Preto no período de 1929-1990 (a primeira data se refere ao crack da bolsa de NY, e as mudanças econômicas ocorridas em Ribeirão Preto à época, e a segunda o “início” da globalização, e com isso mudanças econômicas ocorridas na cidade-região os quais impactaram sobre essa) ou seja é a relação existente entre arquitetura e urbanismo.

Tentaremos entender o que faz um dado edifício exercer um papel significativo na estruturação de uma cidade e como esta “reage” a isso, sendo esse estudo uma maneira de contribuir para a compreensão das relações existentes entre o Edifício Diederichsen e a dinâmica urbana de Ribeirão Preto.

Em outro nível, buscamos fornecer alguns dados que possam subsidiar a configuração do Edifício como patrimônio histórico da cidade.

Temos três hipóteses: primeira - há uma relação entre arquitetura e cidade de tal forma que ela é um fator importante na produção social do espaço construído; Segunda - partindo do pressuposto de que quanto mais claramente se compreende a realidade em que estamos inserindo, temos maiores possibilidades de propor uma intervenção, que no nosso caso, traduz no entendimento do Edifício Diederichsen como patrimônio histórico da cidade e portanto, passivo de tombamento e preservação; Terceira - que tal relação se dá de forma dialética e por tanto ela é dinâmica e processual.

A monografia foi dividida em quatro capítulos, seguindo o que nós chamamos de as “Quatro Cidades”, ou seja, os períodos pelo qual Ribeirão Preto passou. Apesar de estar dividida em quatro cidades e conseqüentemente quatro capítulos, o título dessa

dissertação é devido o período em que o Edifício Diederichsen fora inserido no tecido urbano, ou seja, as três últimas cidades.

A primeira cidade, da “Belle Epóque”, com edifícios ecléticos, estilo eleito pela burguesia cafeeira e o período higienista. A segunda cidade, a “Modernista”, é o período que propiciou a construção do Edifício em questão, com o ideário e a “necessidade” de Ribeirão Preto se tornar “moderna”, industrializada, e “progressista”.

A terceira cidade, da “Crise do Modernismo”, é a cidade das novas centralidades, da exploração do solo pelo capital imobiliário. O centro histórico, é “abandonado” pelas classes mais abastadas e seu uso e seu entorno é reestruturado. Por fim, a quarta e última cidade, a “Contemporânea”, onde há uma maior força na política de preservação do patrimônio.

O trabalho aborda a expansão da cidade de Ribeirão Preto, durante o período entre 1930-1990. O período estudado é demarcado pelas transformações econômicas, sociais e culturais do município.

Inicialmente a economia da vila de Ribeirão Preto era apoiada na agricultura de subsistência e criação de gado. Teve seu auge e desenvolvimento por conta do complexo cafeeiro. Além da riqueza acumulada pelos cafezais, a cidade foi desenvolvendo o comércio e a prestação de serviços. Após a quebra da bolsa de Nova York em 1929, Ribeirão Preto assim como o estado de São Paulo, mudaram sua dinâmica econômica. E dentre as vertentes em que a cidade se apoiou para reerguer a economia estão a prestação de serviços, o comércio e a construção civil.

Antonio Diederichsen, em 1936 idealiza e executa o primeiro edifício multifuncional da cidade - o Edifício Diederichsen- seguindo a lógica paulistana (dos anos 1930) de renda através da locação. Supomos que dado edifício teve certa influência sobre a cidade - no caso o início da verticalização - e a cidade também influenciou o edifício; ou seja, conforme a cidade se transformava, também transformava a dinâmica do edifício.

Podemos destacar pelo menos três períodos do edifício e da cidade: o primeiro em que o edifício se torna um símbolo do capitalismo com um discurso ideológico de cunho progressista e de uma “cidade moderna”. O segundo quando o centro é “abandonado”, a cidade expande e novas centralidades são criadas, o significado do

edifício muda, seu público alvo de locatários -tais como dentistas, médicos, advogados entre outros- mudam-se para áreas mais “nobres” e outros tipos de serviços se mudam para o edifício - tais como cabeleireiros, e o edifício passa por um longo período de degradação.

O terceiro período que se inicia por volta dos anos 1990 - e persiste até agora-, é a retomada do centro através do incentivo ao turismo, época das primeiras restaurações no centro de Ribeirão Preto, processos de tombamento de alguns edifícios e no começo da década de 2010, o início da recuperação do edifício.

Pensamos da maneira como é evidenciado por Nádía Somekh:

“O espaço deve ser considerado uma totalidade cuja essência é social (para Santos 1985), é uma instância da sociedade que contém e é contida pelas demais instâncias: a economia está no espaço, assim como o espaço está na economia. O mesmo acontece com o político- institucional e com o cultural-ideológico. No entanto, Lefebvre (1974) [...] afirma em sua teoria sobre o espaço, além do fator econômico, fatores políticos e culturais. Gottdiener acrescenta que padrões sócio- espaciais e processos interativos constituem resultados contingentes das muitas relações contraditórias que interagem no modo capitalista de produção.” (SOMEKH, 1997: 78).

Partindo de que o espaço é construído culturalmente, economicamente e politicamente, buscaremos esboçar a relação entre a arquitetura e o urbanismo de uma dada cidade, sendo nosso estudo de caso Ribeirão Preto - SP.

Os capítulos são de acordo com cada período descrito. No primeiro capítulo, descreveremos a história da fundação de Ribeirão Preto, os fatores econômicos, políticos e culturais, e o momento em que a cidade, se torna um importante centro cafeeiro e começa a se desenvolver até o período onde chamamos de “Primeira cidade”, o período higienista de melhoramentos.

O segundo capítulo onde descrevemos a “segunda cidade”, “modernista”, em uma abordagem intrínseca com o Edifício Diederichsen, desde sua concepção, implantação, mudanças na cidade, seu estilo arquitetônico e o cunho progressista/modernista que o mesmo teve na época de sua construção.

O terceiro capítulo, a “terceira cidade”, descrevemos o processo de mudanças na cidade, e reestruturação do centro, deixando de ser o ponto mais “nobre” da cidade,

por consequência das novas centralidades e expansão da cidade. É a cidade “pós-moderna”, implicando no abandono do “ideário” do centro e do edifício.

O quarto capítulo, discorrerá sobre a quarta e última “cidade”, corresponde ao período “Contemporâneo”, a revalorização do centro, os processos de tombamento e as tentativas de preservação do patrimônio da cidade.

Apesar de definirmos quatro cidades ao longo da dissertação, lembramos que o título da dissertação “Um prédio, três cidades: A biografia urbana do Edifício Diederichsen, Ribeirão Preto (1930-1990), se deu pelo fato do Edifício ter sido construído no início do período que chamamos de “Segunda Cidade”, ou seja o período “Modernista”.

A metodologia empregada por nós, parte da compreensão que o espaço construído é produzido socialmente, economicamente, politicamente, tecnologicamente e culturalmente.

Buscamos realizar uma biografia urbana do Edifício Diederichsen cotejando-a com o desenvolvimento urbano da cidade de Ribeirão Preto no período de 1934 (início da construção do edifício) à 1990 (término do período estudado, pois é o início da última fase da cidade, a que consideramos o momento atual). Logo nos apoiamos na história social do espaço construído.

O termo biografia urbana busca expressar a abordagem metodológica por nós empregada. Intentávamos fazer uma análise do Edifício Diederichsen enfocando as várias faces pela qual ele passou desde sua construção até a atualidade. Entretanto, nossa pesquisa se desenvolveu no âmbito de um programa de pós-graduação em urbanismo. A fim de manter o objeto de pesquisa, propusemo-nos a analisar o prédio a partir da isenção na dinâmica de crescimento e transformação da cidade de Ribeirão Preto ao longo do período estudado. Foi assim que concebemos fazer uma biografia do edifício partindo das questões urbanas que ele engendrava por um lado, e por outro observar como a transferência da malha urbana o modificou ao longo do tempo.

Nesse sentido, uma biografia urbana é uma abordagem metodológica por nós desenvolvida mas que busca inspiração no trabalho clássico de Richard Morse “Formação Histórica de São Paulo” datado de 1953. Salientamos que o referido

trabalho faz uma biografia de uma cidade. O nosso trabalho por sua vez faz a biografia de um edifício pela lente da cidade.

Do ponto de vista empírico buscamos, realizar um breve histórico da evolução urbana de Ribeirão Preto; para tal, consultamos fontes secundárias (livros, dissertações e teses) e fontes primárias tais como: Relatórios de Prefeitos, Atas da Câmara Municipal, documentos da Igreja Católica entre outros. Realizamos uma breve biografia do Edifício Diederichsen; para tal, consultamos fontes secundárias, fontes primárias, iconográficas, entre outros.

Ao longo da pesquisa, foram consultados os arquivos de bibliotecas, de Institutos, Museus e Faculdades, como por exemplo, as bibliotecas do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, IFCH- UNICAMP, do Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologias CEATEC-PUC, do Centro de Ciências Humanas e Sociais Aplicadas, CCHSA-PUC, e do Instituto de Arquitetura e Urbanismo da USP, IAU-USP e Biblioteca Central da Escola de Engenharia de São Carlos, EESC- USP, Biblioteca Padre Euclides (RP), Arquivo Histórico Municipal de Ribeirão Preto, CONDEPHAAT (SP), Arquivo Municipal do Estado (SP).

CAPÍTULO I - A CIDADE E A ARQUITETURA EM RIBEIRÃO PRETO ANTES DO EDIFÍCIO DIEDERICHSEN. 1845 - 1930.

Os primeiros quase cem anos de Ribeirão Preto aqui abordados, vão mostrar como a cidade foi fundada, e o seu desenvolver antes do Edifício Diederichsen. A data de 1845 remete a primeira tentativa de fundação do povoado, que só foi concretizado no ano de 1856. A partir do desenvolvimento da economia, a área urbana foi se tornando alvo de mais cuidados, e apresentamos a “primeira” das quatro “cidades; ou seja ao longo da pesquisa identificamos quatro ideários de maior expressão de cidade, a primeira, sendo a “Belle Epóque”, o período higienista, da cidade “limpa” e organizada, da “Petit Paris²”. O segundo ideário de cidade, ou como chamamos a “Segunda cidade”, é a cidade modernista, do pós- guerra que só irá se firmar de fato após a crise de 1929, quando a cultura do café deixa de ser a principal fonte geradora de renda do município, e o capital imobiliário inicia uma atuação mais expressiva na cidade. Essa segunda cidade, a progressista, é o cenário que fomentou a idéia de um capitalista, Antonio Diederichsen, com vários empreendimentos na cidade, para apostar em um investimento que para época era grandioso: um edifício alto, com seis pavimentos, e com uma ideologia de progresso e modernidade imbuídos; tal “símbolo” era visto pelos cidadãos, como a chegada da “modernidade” em Ribeirão Preto, a cidade “deixara para trás”, o caráter de cidade do interior, e passa a se constituir como uma “cidade grande”, “moderna”.

Como marco deste capítulo, nos focaremos no período de 1845 à 1930, na primeira tentativa de fundação do povoado de Ribeirão Preto, através de doação de terras, e como veremos a seguir, no ano de 1930, logo após a crise mundial causada pela quebra da bolsa de Nova York, afetando diretamente a principal economia de Ribeirão Preto desde a década de 1880: o café.

² Petit Paris: Um dos vários “títulos” dados à cidade, como uma maneira de legitimar a sua importância, “beleza”, comparando- a à Paris de Hausmman. Fonte: PAZIANI, 2004.

1.1. A PRIMEIRA CIDADE: DA FUNDAÇÃO ATÉ 1929.

A história de Ribeirão Preto está diretamente ligada com a de São Simão, vila que deu origem à primeira. São Simão por sua vez, foi criada em 1842 e desmembrada de Casa Branca em 1865³.



Figura 1. Localidades do Nordeste Paulista (Franca, Batatais e Casa Branca em meados do século XIX). Fonte: LOPES (2012) adaptado de BRIOSCHI (1999).

A ocupação do sertão paulista nos séculos XVII e XVIII foi impulsionada pelo Caminho dos Goyazes; o caminho ligava a Capitânia de São Paulo às minas de Goiás. A descoberta de minas de ouro, intensificou o trânsito em tal caminho. Com a decadência do ciclo do ouro, no final do século XVIII, o nordeste paulista foi sendo desbravado e ocupado, principalmente por migrantes mineiros, em busca de novas áreas com condições favoráveis para o desenvolvimento agropastoril (LOPES, 2012: 1-2).

Por conta dessa migração, a vila de São Simão foi criada, e as terras que hoje Ribeirão Preto ocupa também foram povoadas. Porém, à época, para os residentes das fazendas da atual Ribeirão Preto realizarem casamentos e outras cerimônias

³ OLIVEIRA, 2010.

religiosas, tinham que percorrer uma grande distância até a Vila de São Simão (mais de 50 km). Sendo assim, houveram tentativas de doação de terras para a construção da primeira capela na localidade em pauta. Para a formação do povoado, José Mateus dos Reis, proprietário da Fazenda Palmeiras, foi o primeiro a tentar doar terras em 02/11/1845. A segunda tentativa de doação de terras, foram feitas por várias pessoas⁴ entre 12/03/1852 à 07/07/1852. As fazendas que seriam doadas eram: a Ribeirão Preto, Palmeiras, Lageado, Barra do Retiro, Serrinha, Cravinhos, Retiro e Laureano⁵.

As tentativas de doação de terra para o patrimônio da Igreja, foram negadas devido a lei de 1843⁶:

Que onde a simples doação de terras ao Santo para legitimar a posse estava sendo inviabilizada; as disputas entre o monarca e bispos que tendiam a negar o padroado faziam com que a Igreja não pudesse mais aceitar ao seu bel prazer doações sem atender as prerrogativas estatais como medição e demarcação judicial (SOUZA, 2008: 320).

A terceira tentativa, foi aceita e as terras foram doadas à São Sebastião, constituindo o patrimônio de São Sebastião, demarcado pelo fabriqueiro⁷ no ano de 1856⁸. Foram doadas 64 alqueires ao santo.

Depois que o patrimônio foi criado, as ruas foram demarcadas a partir do marco zero (atual Praça XV de Novembro) onde foi erigida a capela de São Sebastião. As casas construídas ao redor da praça e a própria capela eram “simples”, feitas de pau a pique e adobe. Em 02 de abril de 1870 foi criada a freguesia de Ribeirão Preto e no mesmo ano a capela foi elevada à matriz. Em 1873, a vila era formada por quatro ruas, seis travessas e dois largos (ALTMAN, 2012).

⁴ Mariano Pedroso de Almeida e Maria Lourenço do Nascimento, José Alves da Silva e Pulcina Maria de Jesus, Mateus José dos Reis e Maria Silverio Soares Ferreira, Luís Gonzaga Barbosa e Antonia Maria dos Anjos, Miguel Bezerra dos Reis e Francelina Maria Teodora, Antônio Bezerra Cavalcanti e Barbara Maria Gertrudes, Alexandre Antunes Maciel. Fonte: AHMRP.

⁵ FARIA, 2003, 99.

⁶ Para melhor entendimento do processo de doação ler: SOUZA, Wlaumir Doniseti de. *Ribeirão Preto e a questão da terra*. Serviço Social & Realidade, Franca, v.17, n. 2, p.320-345, 2008

⁷ Fabriqueiro: Segundo o dicionário Aurélio, “é o encarregado de uma fábrica de uma igreja.” Fábrica, segundo o dicionário Michaelis, “organismo que administra o patrimônio e os rendimentos de uma paróquia católica e zela pela conservação de seus bens móveis e imóveis.” Ou seja, indivíduo que organiza administra a parte financeira da Igreja Católica.

⁸ Data oficial da fundação de Ribeirão Preto, segundo a Lei Municipal nº 386 de 24 de dezembro de 1954.

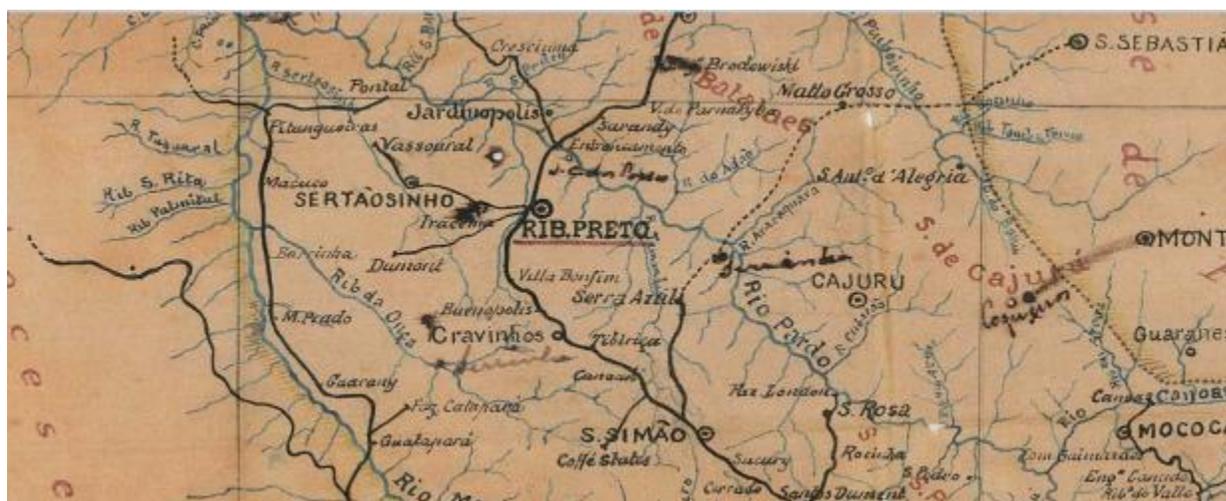


Figura 2. Detalhe do mapa do Bispado de Ribeirão Preto, 1909. Ao centro a cidade de Ribeirão Preto e mais abaixo a cidade de São Simão, mostrando a distância entre as duas. Fonte: APHRP.



Figura 3. Planta da Vila de Ribeirão Preto em 1874. Fonte: APHRP.

Como podemos observar na planta da cidade do ano de 1874, logo acima, a vila compreendia, o largo da Matriz (atual Praça XV de Novembro), o “Largo das Dores” e as ruas do Bonfim, 4 de junho, N.S. das Dores (Rua do Comércio) e Rua da Esperança. As travessas: do Lajem, do Comércio, das Flores, Boa Vista, da Alegria e do Botafogo. Podemos ver na planta também o Córrego Ribeirão Preto (à direita), a qual hoje é ladeado pela Avenida Jerônimo Gonçalves, e o Córrego do Retiro, que é ladeado pela atual Avenida Francisco Junqueira.

A planta é organizada em uma rígida quadrícula (planta hipodâmica). Entretanto, as dimensões das quadras variam. Um fato importante e que ajudou tanto no escoamento do café como no desenvolvimento da vila foi a chegada da Mogiana em 1883. A linha férrea foi inaugurada primeiramente em um prédio provisório, onde atualmente é a Vila Virgínia (bairro da cidade). Em outubro de 1884, iniciou-se a obra, em lugar definitivo, do prédio da estação ferroviária, que foi inaugurado em 07/09/1885⁹

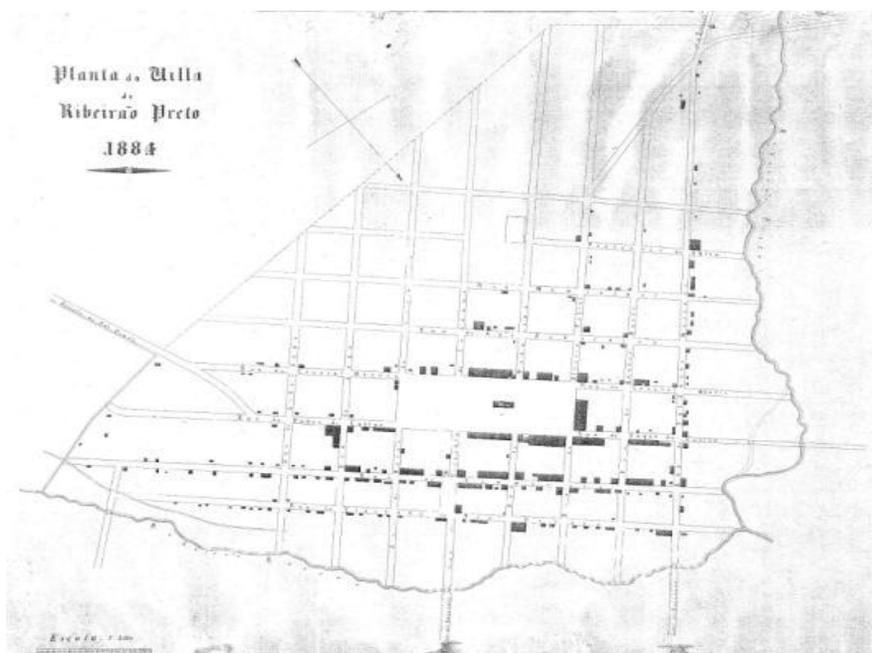


Figura 4. Mapa da Vila de Ribeirão Preto em 1884. Fonte: APHRP.

Ao analisarmos comparativamente os mapas da cidade em 1874 e 1884 notamos que entre os 10 anos que passaram entre um mapa e outro observamos a

⁹ Estações Ferroviárias. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/r/ribpreto.html> acessado dia 20/08/2012.

ocupação mais próxima da praça XV de Novembro, e ao longo da Rua Saldanha Marinho (terceira rua depois da Largo da Matriz - Praça XV de Novembro- à direita). A cidade que inegavelmente crescia, continuou com a forma quadricular e limitada a leste e a oeste pelos córregos Retiro e Ribeirão Preto. Nota-se ainda que, nitidamente o eixo de crescimento é em direção à oeste.

O mapa de Ribeirão Preto de 1884 não mostra os trilhos da mogiana e nem indica o local da estação provisória. Apenas no canto superior esquerdo, um caminho escrito “para a estação”. Embora não haja certeza do local exato da estação provisória, alguns autores acreditam que uma casa, localizada na Avenida Caramuru, logo após a Avenida Guatapar, era o local da mesma, como se ve no proximo mapa.

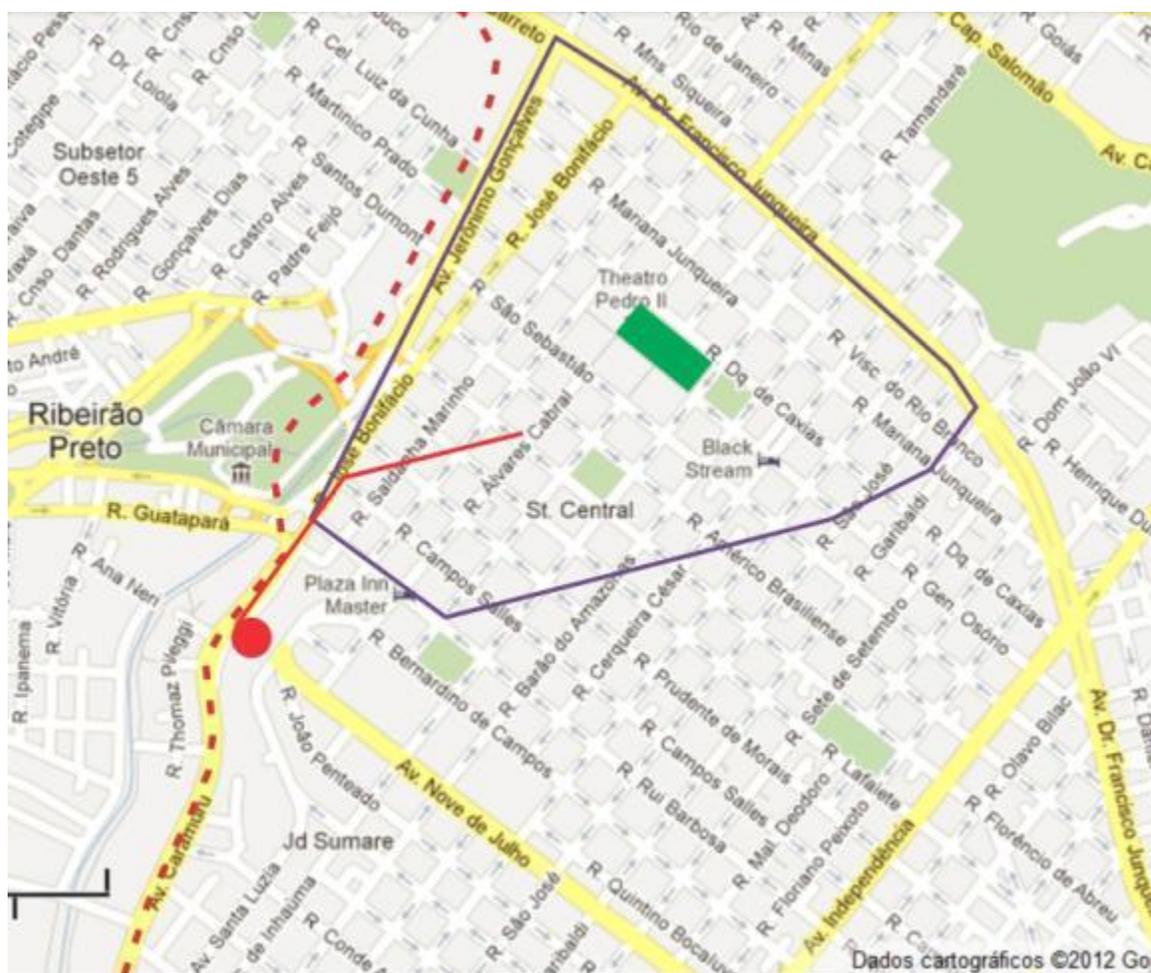


Figura 5. Área aproximada da primeira estação de Ribeirão Preto em 1883. Fonte: Autora.

O mapa acima foi elaborado segundo as informações da localização da primeira estação ferroviária (improvisada) de Ribeirão Preto¹⁰. A delimitação na cor roxa, mostra a vila de Ribeirão Preto em 1884, como no mapa acima da mesma data, porém marcando aproximadamente aonde passava a linha férrea (linha tracejada na cor vinho), o caminho “para a estação” (linha vermelha) e o ponto aproximado da estação (círculo vermelho), o retângulo verde mais escuro é a Praça XV de Novembro, ponto referencial da área central de Ribeirão Preto no nosso trabalho. Já na foto abaixo, podemos visualizar a estação improvisada, a sua frente a casa sede da Chácara Villa-Lobos, imóvel tombado e que será restaurado em 2013. A linha tracejada em amarelo, era o local da linha férrea da Mogiana (ALTMAN, 2012).

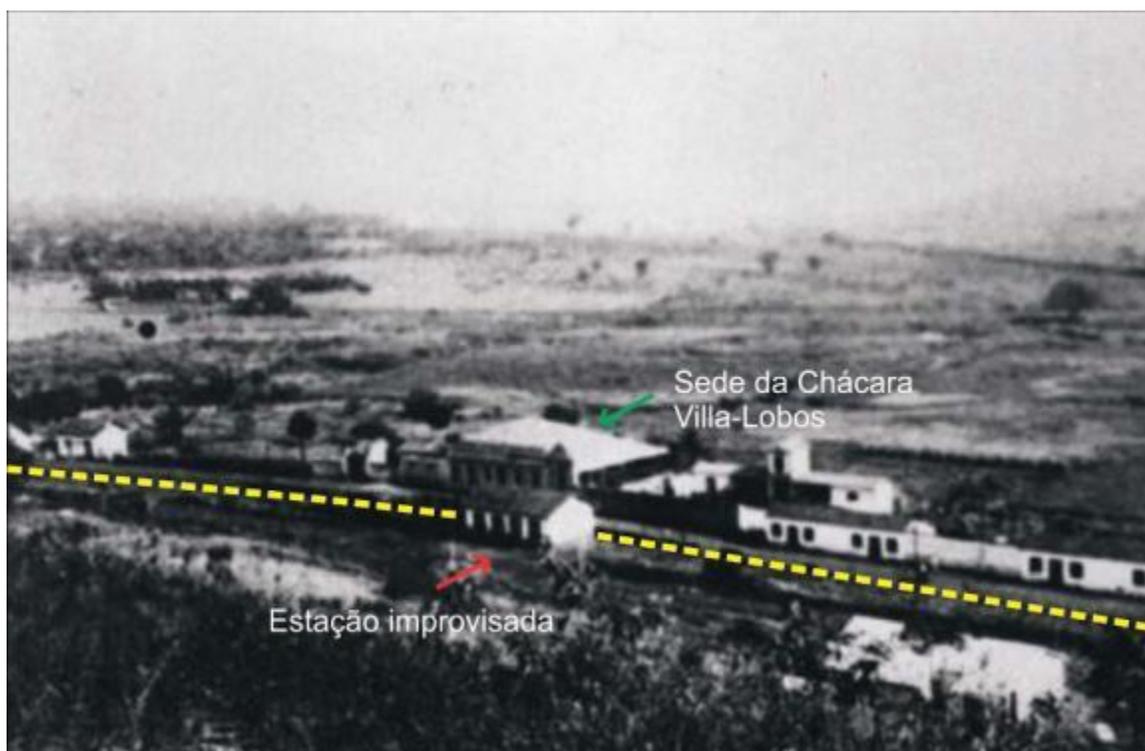


Figura 6. A atual Avenida Caramuru no ano de 1883. A estação improvisada. Fonte: APHRP, modificado pela autora.

Em 1889, Ribeirão Preto que era vila foi elevada a categoria de cidade, e na década de 1890, vários investimentos foram feitos na mesma (ALTMAN, 2012). A luz elétrica, foi inaugurada em julho deste mesmo ano, segundo o relatório do então

¹⁰ Segundo SILVA, 2006.

Intendente Municipal de Ribeirão Preto; no ano de 1902, Joaquim Alfredo de Siqueira. No mesmo relatório, o Intendente afirma que o projeto da rede de esgotos em 1899, primeiramente destinado para a firma Manoel Tapajós, que por “motivos de força maior”, aceitou que o contrato fosse transferido para o engenheiro Flávio Uchôa¹¹. “Ficou assim a Cidade dotada com excelente melhoramento em suas condições higienicas [...] executado de accordo com os severos preceitos da engenharia sanitaria moderna”¹².

No ano de 1902, o Coronel Arthur de Aguiar Diederichsen (primo de Antonio Diederichsen) doou para o município um terreno, para a construção do Grupo Escolar, que funcionava em prédios adaptados anteriormente (SIQUEIRA, 1902).

Outro dado importante é a população da cidade que, em 1902, era de 52.910 habitantes dos quais, 33.199 estrangeiros (dentre os quais 27.765 italianos)¹³, essa observação é importante pois, os italianos ocupavam uma parte da cidade que não era considerada “cidade”, o Núcleo Colonial Antônio Prado¹⁴, ou seja, haviam mais habitantes na parte pobre e excluída da cidade, que na “cidade em si”.

¹¹ Flávio de Mendonça Uchôa: Engenheiro e proprietário da *Empresa de Aguas e Exgottos* e também da *Empresa Força e Luz* de Ribeirão Preto. Fonte: SILVA, 2008: 86.

¹² CÂMARA MUNICIPAL DE RIBEIRÃO PRETO. Relatório apresentado em sessão da camara. Joaquim Alfredo de Siqueira. Ribeirão Preto: Camara Municipal, 07/01/1902.

¹³ GUSMÃO. Manoel Aureliano. **Relatório de 1902 apresentado a Camara Municipal**. Ribeirão Preto: Camara Municipal, 10 de janeiro de 1903.

¹⁴ Núcleo Colonial Antonio Prado: Área desbravada pelo Conselheiro Antônio Prado, da Família Prado de São Paulo. O núcleo era uma área destinada aos imigrantes italianos que serviam de mão-de-obra para as lavouras de café. Para aprofundar mais o assunto ler a dissertação de Mestrado em Engenharia Urbana “*Imigração e urbanização: o núcleo colonial Antônio Prado em Ribeirão Preto*”, e a Tese em Ciências Sociais de doutorado: “*Expansão urbana e formação dos territórios de pobreza em Ribeirão Preto: os bairros surgidos a partir do Núcleo Colonial Antônio Prado*” (2008) de Adriana Capretz Borges da Silva Manhas.

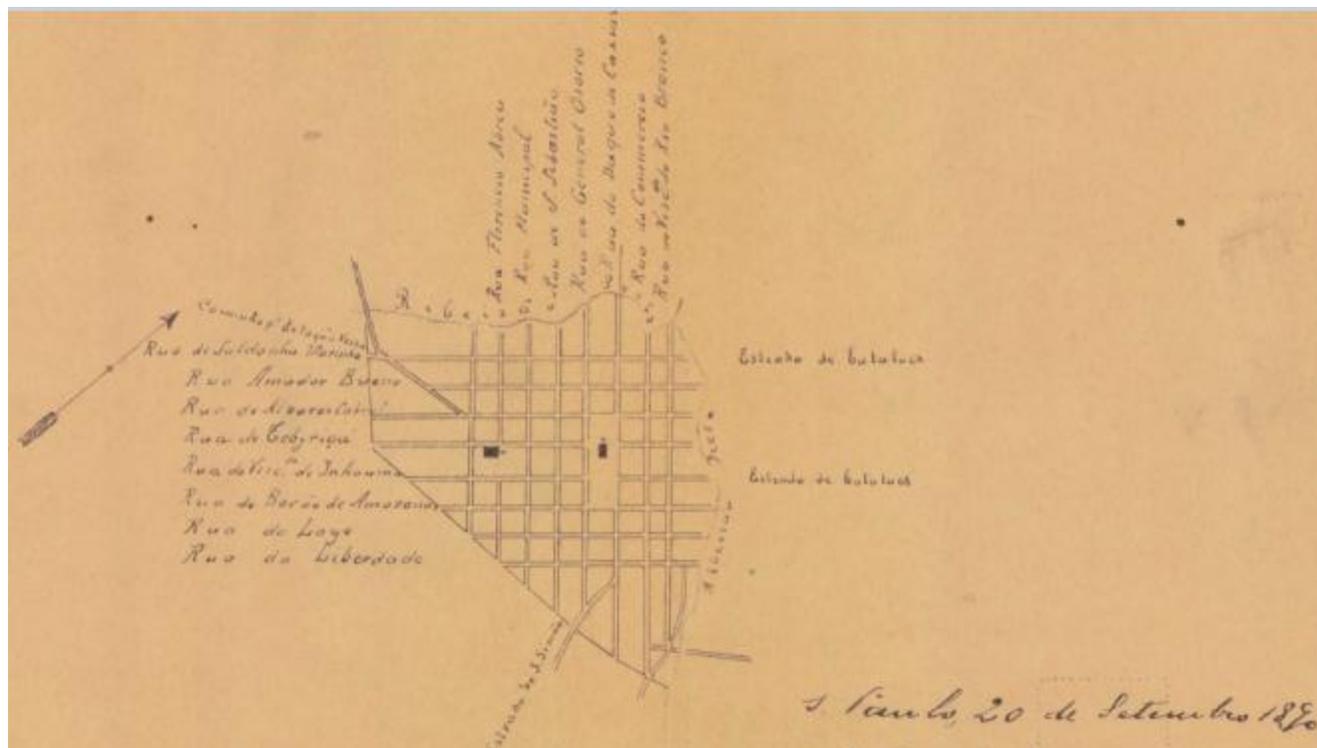


Figura 7. Planta da Vila de Ribeirão Preto em 1890. Fonte: APHRP.

No mapa de Ribeirão Preto de 1890, as mudanças são visíveis. Nos dezesseis anos após a planta de 1874, percebemos que a cidade cresceu nos sentidos norte e sul, o número de ruas aumentou para oito e as de travessas (também denominadas ruas nesse mapa) passam para oito. Os arruamentos chegam até os dois córregos, podemos visualizar também o cemitério da cidade, e que dez anos mais tarde se tornou o local da nova matriz. Também são demarcadas as estradas que vão para Batatais- à direita; e para São Simão - embaixo cortando um dos quarteirões. Também é interessante notar, o “Caminho para a Estação Velha” no canto superior esquerdo, onde se encontrava a antiga estação de trem. A “nova estação” foi construída no ano de 1885 do outro lado do Córrego Ribeirão Preto, ela não aparece no mapa de 1890.

Como veremos na tabela 2, adiante, a primeira urbanização fora dos limites do Quadrilátero Central ocorre em 1887 com o Núcleo Colonial Antônio Prado. Porém essa parte também não é demonstrada no mapa de 1890.

1.2 – DE 1880 À 1900: A CHEGADA DO CAFÉ E A MUDANÇA NA CIDADE DE RIBEIRÃO PRETO.

Com a chegada do café, o panorama urbano da cidade começa a mudar: o capital produzido no meio rural começa a refletir no meio urbano. Iniciam as obras de melhorias na cidade. A “Belle Epóque”¹⁵ vem conjuntamente com a ferrovia.

Na década de 1880, ocorrem as primeiras transformações urbanas significativas na cidade de Ribeirão Preto que “coincide” com o ápice da expansão cafeeira, e a chegada da ferrovia. A “elite cafeeira” principiante percebe que a cidade não está de acordo com sua “importância”, ou seja as transformações se iniciam sendo reafirmadas pelo posterior discurso do “higienismo”, que abordaremos ao longo deste item também. A seguir apresentamos uma relação de obras realizadas na cidade entre 1880 à 1930:

Na tabela abaixo evidencia-se os primeiros equipamentos urbanos:

Primeiros equipamentos urbanos de Ribeirão Preto (Até a chegada da Mogiana).		
Data	Equipamento	Local
1868	Primeiro cemitério urbano	Praça XV, Quadrilátero Central
1870	Primeira Matriz	Quadrilátero Central
1874	Matadouro Público	Margem do córrego do retiro, Q. Central
1878	Segundo cemitério urbano	mediações das Lafaiete, Tibiriçá e Florêncio de Abreu, Quadrilátero Central.
1883	Chegada da Companhia Mogiana e construção da estação provisória.	Avenida Caramuru, à margem do Ribeirão Preto.

Tabela 1- Primeiros equipamentos urbanos de Ribeirão Preto até a chegada da Mogiana. Fonte: adaptado de CIONE, 1991.

Na foto abaixo, de 1890, podemos observar a Praça XV de Novembro (destacado em verde), sendo que a própria praça e as ruas ainda eram de terra. Em destaque, as casas em amarelo, local onde posteriormente foi construído o Quarteirão Paulista e em vermelho o solário do coronel Quinzinho da Cunha, onde posteriormente

¹⁵ O conceito de Belle Epóque aqui definido se refere, à elite social e cultural da cidade de Ribeirão Preto, atrelada ao período higienista, a Belle Epóque era uma tentativa de tornar a cidade mais bonita e limpa. Quanto a limpeza, não só da cidade física, mas também da ideológica, limpar o centro da cidade de equipamentos indesejáveis, como hospital, cemitério, matadouro e pessoas de classe baixa.

foi construído o Edifício Diederichsen. Nota-se claramente que a cidade é horizontal com a predominância de casarios.



Figura 8. Largo da Matriz (atual Praça XV de Novembro) em 1890. Fonte: APHRP, modificado pela autora.

O mapa de 1892, mostra alguns detalhes que nos outros mapas não apareciam. O barracão da Mogiana (retângulo amarelo), o local da estação de trem (quadrado lilás), uma parte da linha férrea (linha pontilhada vermelha), os rios, linhas azuis escuras e o novo cemitério (quadrado alaranjado à direita) - construído em 1878. O retângulo verde mais escuro, o largo da matriz (atual Praça XV de Novembro), e o retângulo verde mais claro a atual Praça 13 de maio onde se localiza a matriz atualmente. Mostra também a rede de água e esgotos feitas posteriormente em 1903.



Figura 9. Planta de 1892. Com a rede de água e esgoto. Fonte: APHRP modificado pela autora.

A cidade “oficial” continua “contida” entre os dois rios; sua forma ainda é uma rígida quadrícula hipodâmica. Note que a linha do trem corre paralela ao córrego. É importante notar ainda que em 1892 a cidade já era dotada de rede de água e esgoto, o que indicava as intervenções na cidade de cunho higienístico. Abaixo a tabela com as obras de infra-estrutura no período de 1883- 1923.

Obras de Infra- estrutura realizadas em Ribeirão Preto a partir da década 1880		
Data	Obra	Local
1883	Retificação dos primeiros trechos do Ribeirão Preto	Quadrilátero Central
1886	Plantadas figueiras na Praça XV de Novembro	Quadrilátero Central
1887	Primeira expansão urbana para além do Quadrilátero Central	Núcleo Colonial Antonio Prado (zona norte)
1889	Início do calçamento das ruas com macadame	Quadrilátero Central
1890	Demarcação do Largo da Matriz	Quadrilátero Central
1893	Emancipação do Núcleo Colonial Antônio Prado	Núcleo Colonial Antônio Prado
1896	Criação do 3º Distrito Urbano	Parte da Terceira seção do Núcleo Colonial Antônio Prado
1896	Serviço de Higiene e Desinfecção (anexos criados: Serviço de Limpeza Pública e Serviço de Arborização de ruas)	Quadrilátero Central
1897	Canalização de água	Quadrilátero Central
1899	Ramal da Mogiana para Sertãozinho	Segunda Seção do N.C.A.P.*
1903	Rede de água e esgoto- <i>Empreza de Aguas e Exgottos e Empreza Força e Luz de Ribeirão Preto</i>	Quadrilátero Central
1915	Início do calçamento das ruas com paralelepípedos	Quadrilátero Central
1923	Ramal da estrada de Ferro São Paulo- Minas	Terceira Seção do N.C.A.P.

Tabela 2- Obras de Infra- estrutura realizadas em Ribeirão Preto a partir da década de 1880. Fonte: (APHRP apud CAPRETZ, 2006: 85). *Núcleo Colonial Antônio Prado.

E por último as melhorias urbanas feitas no período de 1880 à 1903:

Melhorias Urbanas em Ribeirão Preto de 1880-1903		
Data	Melhorias	Local
1883	Instalação de iluminação a querosene	principais ruas e praças
1892	Instalação do Telégrafo Nacional	
1893	Construção do Cemitério da Saudade	Núcleo Colonial Antônio Prado
1899	Inauguração da energia elétrica	
1900	Instalação da rede de esgotos sanitários	
1903	Inauguração do prédio da Empresa de água e esgoto (atual DAERP)	

Tabela 3- Melhorias urbanas em Ribeirão Preto de 1880-1903. Fonte: (CIONE, 1991. SILVA, 79)

É visível nas tabelas como a cidade tem um contínuo investimento em melhorias a partir da década de 1880.

A produção cafeeira de Ribeirão Preto cresceu significativamente ao final do século XIX. Segundo os estudos de economia da FEA-USP¹⁶, as primeiras informações mais completas de colheita do café apontam, para o ano de 1890, a existência de aproximadamente cem cafeicultores, que pagaram o imposto de 40 réis por 15 quilos de café colhido. A produção somou pouco mais de duzentas mil arrobas, pois a maioria destes cafeeiros ainda era nova. No início do século XX, o número de cafeicultores entre 1901-02 chegou a 256 do total de 265 estabelecimentos agrícolas do município¹⁷.



Figura 10. Mapa de Ribeirão Preto de 1914. Fonte: APHRP, modificado pela autora.

Após a planta de 1892, o próximo mapa que localizamos foi o de 1914, feito pelo escritório da Empresa Força e Luz (atual CPFL - Companhia de Força e Luz)¹⁸; o

¹⁶ Estudo realizado pelo professor Renato Leite Marcondes.

¹⁷ MARCONDES (2002).

¹⁸ Fonte: APHRP.

interessante, nesse mapa é que o mesmo inclui a zona norte da cidade, o Núcleo Colonial Antônio Prado, que nos outros mapas, simplesmente não é representado, sendo considerado o núcleo urbano, apenas o Quadrilátero Central. No mapa também é mostrado o Cemitério da Saudade, inaugurado em 1893¹⁹ (retângulo amarelo), e que para a época, possuía uma grande distância do Quadrilátero Central- aproximadamente 2,3 km da Praça XV de Novembro e também localizado na zona norte, parte mais pobre da cidade. Explicitando assim a relação entre higienismo e exclusão social (COSTA, 2001).

As linhas vermelhas, são os dois córregos da cidades e delimitadores do Quadrilátero Central com a zona norte; podemos notar também a linha férrea da Mogiana, tracejada de branco. A Praça XV de Novembro, destacada em verde e com o Teatro Carlos Gomes, construído no ano de 1897 e a Praça da Bandeira* destacado em laranja, com a Matriz. A forma segue a rígida quadrícula hipodâmica, mesmo na zona norte da cidade. Outro aspecto a se notar é o adensamento do centro da cidade.

Há um mapa de 1918, porém em alto estado de deterioração, sendo ilegível como um todo. A partir do mapa de 1918, não há existência de um mapa posterior, até o ano de 1932. A seguir o esquema histórico das mudanças da Praça XV de Novembro (antigo Largo da Matriz, adaptado a partir da obra *Quarteirão Paulista: um conjunto harmônico de edifícios monumentais* de Renata Alves Sunega.

Em 1868, inicia-se a a construção da Igreja Matriz (no canto direito da praça- no esquema), a partir do terreiro da Matriz surgem os primeiros eixos de ruas. Em 1890, o Largo da Matriz é demarcado pelo fabricante Manuel Fernandes do Nascimento, porém os vereadores alegaram que o largo era extenso e uma parte foi grillada, formando a Praça do Rio Branco. Em 1897, por iniciativa de um grupo criado por cafeicultores, foi inaugurado o teatro Carlos Gomes e em 1900, iniciam-se as obras de ajardinamento da praça. A igreja matriz foi demolida em 1905, e outra foi construída em um local próximo, na Praça das Bandeiras. Em 1917, o Palácio do Rio Branco foi inaugurado - prefeitura- na Praça do Rio Branco. Novamente a Praça XV de Novembro fora reformada (SUNEGA, 2004).

¹⁹ Fonte: http://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/sinfra/manu/i18cem_saudade.php. Acesso em: 04/03/2011.

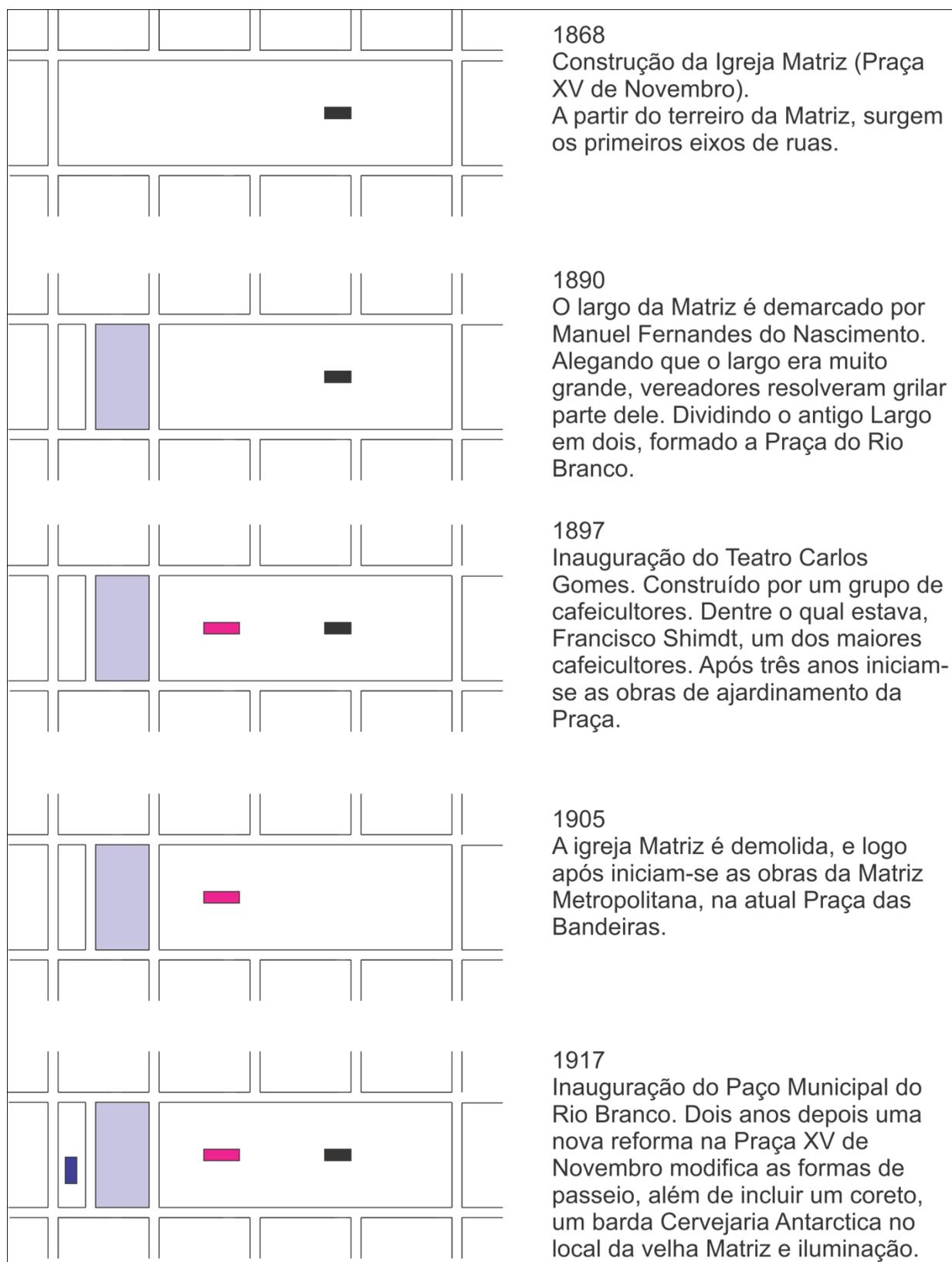


Figura 11. Histórico de Ocupação da Praça XV de Novembro. (Parte I) Fonte: SUNEGA, 2004, adaptado pela autora.

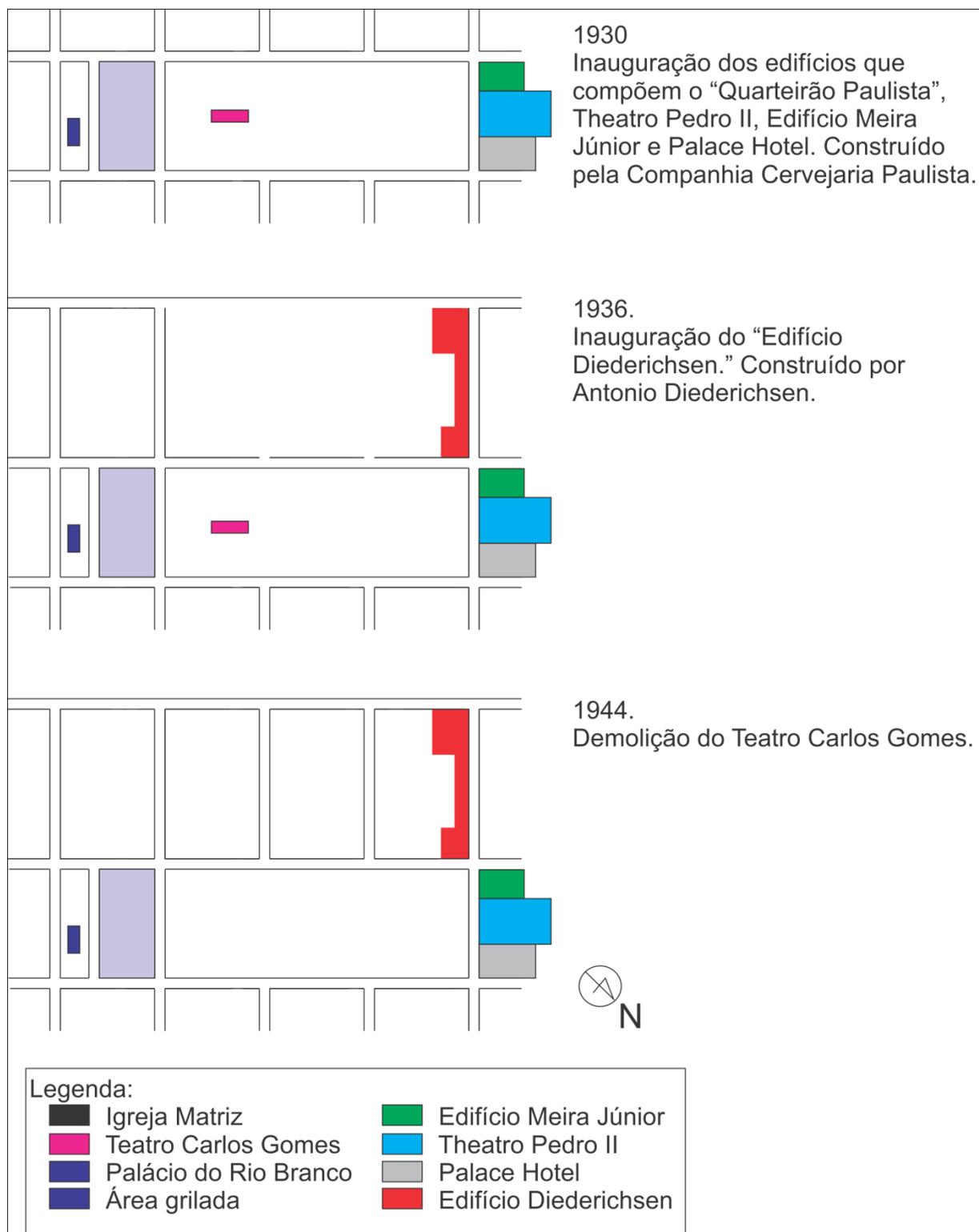


Figura 12. Histórico de Ocupação da Praça XV de Novembro. (Parte II) Fonte: SUNEGA, 2004, adaptado pela autora.

A economia cafeeira em Ribeirão foi essencial para o desenvolvimento da cidade. Porém esta só iniciou fortemente a partir da década de 1870, antes desse período o café teve seu auge em algumas regiões do país e sobretudo no Vale do Paraíba, até migrar para o oeste paulista.

O café adentrou o estado de São Paulo no final do século XVIII, por meio das terras fronteiriças ao Rio de Janeiro, não só o Vale do Paraíba, mas também pelo litoral norte da capitania de São Paulo. Entretanto, foi no Vale do Paraíba que a planta teve melhores condições de cultivo e expansão, pois as estreitas faixas de terras de cultura entre a serra e o mar limitaram a produção cafeeira no litoral. (MARCONDES, 2002: 3). Na terceira década do século XIX, houve uma significativa produção cafeeira no Vale do Paraíba, em meados do mesmo, a consolidação da cultura cafeeira na região. Posteriormente, a redução da produtividade dos cafezais provocou a emigração de pessoas e capitais para outras regiões, diminuindo a participação da região no conjunto da província. O Oeste paulista beneficiado pelo desenvolvimento prévio da cana-de-açúcar dispunha de condições (como solo propício, recursos humanos e materiais) para a chegada do café (MARCONDES, 2002: 3).

Primeiramente, na região de Campinas e Limeira, o café encontrou terras abundantes e mão- de- obra disponível. Mais tarde, o desenvolvimento ferroviário e o crescimento da imigração estrangeira possibilitaram o avanço da fronteira do cultivo da preciosa rubiácea mais ao Oeste e ao Norte. Grandes áreas que apresentavam condições muito propícias para o cultivo do café como por exemplo, a afamada terra roxa foram viabilizadas.

Cafeicultores do Rio de Janeiro começaram a migrar para as terras paulistas, especialmente depois que os artigos começaram a divulgar na imprensa o valor da terra roxa da região de Ribeirão Preto para a cultura do café. Dentre os divulgadores das potencialidades do oeste paulista podemos destacar Luiz Pereira Barreto²⁰,

²⁰ Pereira Barreto considerado o primeiro agrônomo do Brasil, escreveu vários artigos sobre o declínio do café na região fluminense e as vantagens da terra roxa no jornal a Província de São Paulo, em 1876. Os artigos atraíram vários fazendeiros dentre eles Martinho Prado Júnior, mais conhecido como Martinico Prado. Na época da chegada da ferrovia, iniciam também as ações propagandísticas sobre a qualidade da Terra Roxa, fatores fundamentais para o desenvolvimento de Ribeirão Preto (AMORIM, 2002: 49).

médico, agrônomo por prática e que realizou com a terra, as divulgou no jornal *Província de São Paulo* (MATOS, 1990: 97).

Dentre os fazendeiros fluminenses que investiram na região, está Martinico Prado²¹ que em 1877, acompanhado de seu amigo, Jesuíno de Melo, foi conhecer Ribeirão Preto. Logo adquiriu a Fazenda Albertina e iniciou o cultivo do café, um tempo depois comprou a Fazenda Guatapará. Na segunda fazenda chegou a plantar 1,8 milhão de pés de café. Após alguns anos, adquiriu a Fazenda São Martinho no município de Sertãozinho (próximo à Ribeirão Preto) em sociedade com o pai e o irmão Antônio Prado que administrou a fazenda após um período de regimento de Martinho. A fazenda foi transferida e passou a ser administrada pela a Companhia Prado Chaves, que cuidava dos negócios das famílias Prado, Monteiro de Barros, Conceição e Portela. Transformou-se na companhia mais importante de Santos, recebendo anualmente o número próximo de um milhão de sacas de café em consignação (AMORIM, 2002: 42- 44).

Nesta época, a cafeicultura estava em decadência no Vale do Paraíba, e no Rio de Janeiro, Martinico Prado e Pereira Barreto encontraram Henrique Dumont (pai de Santos Dumont e cafeicultor fluminense) e o convenceram a ver as terras da região de Ribeirão Preto, onde adquiriu a Fazenda Arindeúva pertencente à José Bento Diniz Junqueira. A fazenda possuía cem mil pés de café e uma extensa mata virgem que foi desmatada para aumentar a plantação e formar a Fazenda Dumont, com 6.108 alqueires.

A ferrovia foi um dos fatores que mais ajudou no desenvolvimento da cafeicultura em Ribeirão, pois antes da Mogiana se instalar em 1883, era necessário uma tropa de sete burros e dois tropeiros para levar o café até Santos; em viagens longas precisavam de duas tropas para não matar os animais de cansaço. Além disso faltavam pessoas para trabalhar na lavoura, o tráfico de escravos estava proibido e a abolição só aconteceria cinco anos mais tarde. A produção passa a ser realizada pela

²¹ Membro da Família Prado, uma das mais abastadas e de grande influência no Estado de São Paulo. A Família Prado remonta do início do século XVIII, sendo seu fundador Antônio da Silva Prado, bisavô do Barão de Iguape (sendo que o Barão também se chamava Antônio da Silva Prado), saiu da cidade de Prado em Portugal para tentar fortuna no Brasil. Financiou uma expedição de busca ao ouro em Goiás do qual não se sabe se houve êxito, porém depois de morrer deixou aos herdeiros alguma fortuna e contatos com pessoas influentes que auxiliaram a família posteriormente (PIRES, :66).

deixando livre os escravos para mão de obra assalariada, que chegava através da ferrovia: os imigrantes, em sua maioria italianos.



Figura 13. (Detalhe) Percurso da Mogiana que ligava Campinas à Ribeirão Preto. Detalhe do Mapa das linhas da Cia. Mogiana de 1906. Fonte: Arquivo do Estado de São Paulo, modificado pela autora.

O ramal Dumont, construído para coletar o café da Fazenda Dumont, foi feito pela Companhia Mogiana em 1890 e em 1891 foi vendido à Henrique, que passou a administrar o ramal, mantendo dentre os serviços trens de passageiros. O ramal possuía 23 km, com quatro estações ferroviárias para ligar a sede da fazenda até a estação de Ribeirão Preto, e dentro da fazenda mais 85 km para agilizar a colheita, com cinco locomotivas importadas da Inglaterra e quarenta vagões. A Fazenda Dumont era como uma cidade, possuía cinco mil colonos e milhares de trabalhadores assalariados. Em 1890, a fazenda, estava no auge da sua produção com 5,7 milhões de pés de café. No mesmo ano Henrique Dumont sofreu um acidente de charrete e foi à França fazer um tratamento. Em 1891, quando chegou de viagem, vendeu a fazenda para a Companhia Melhoramentos. Em 1894, a fazenda foi vendida para um grupo inglês que criou a Dumont Coffee Company, que foi uma das maiores produtoras de cafés finos até a crise em 1930. Depois houve a tentativa de plantio do algodão. Em 1942 a fazenda foi loteada e os trilhos da ferrovia vendidos como sucata. Posteriormente deu origem a atual cidade de Dumont (AMORIM, 2002: 45).

1.2.1. DE 1880 À 1900: A CHEGADA DA FERROVIA E AS TRANSFORMAÇÕES URBANAS DECORRENTES DESTA.

Após a chegada da ferrovia, dos italianos e a um maior escoamento do café, as melhorias urbanas são visíveis, desenvolvimento da cidade e do comércio local. Melhorias tais como: energia elétrica, esgoto, calçamento macadame, os serviços não “desejados” mudam para o Núcleo Colonial Antonio Prado “parte pobre” da cidade. Segregação sócio espacial era a tônica dessas transformações.

Nos anos de 1901-1902, dos quase trinta milhões de pés de café existentes em Ribeirão mais de 80% tinham seis anos ou mais de idade, a grande maioria dos cafezais foram plantados entre 1885 e 1895. Renato Marcondes (2002) salienta, que no primeiro registro de imposto de 1890, Henrique Dumont além de ser um dos cafeicultores de destaque, pois produzia 50 mil arrobas de café, também detinha loja de secos e molhados. Dumont foi o maior produtor nesse ano. No primeiro registro de impostos de 1890, Marcondes verificou, vários cafeicultores de destaque na cidade além de Dumont: Manoel Alves Menezes foi o segundo maior produtor com 20 mil arrobas. Martinho Prado Júnior em terceiro com 15 mil arrobas. Mais da metade dos cafeicultores nesse ano colheram até 800 arrobas (MARCONDES, 2002)

Marcondes (2002) explicita que o crescimento e o poder econômico, apoiado no café, em Ribeirão Preto, estavam atrelados aos principais atores na época. Henrique Dumont, é um bom exemplo disso, além de possuir uma fazenda de café, uma das que mais produziam - rendendo-lhe o “título” de “Rei do Café”-, também possuía outros tipos de investimentos, como o comércio: a loja de secos e molhados. Isso demonstra claramente, que o capital gerado com a produção e comércio do café era empregado em diversos tipos de investimentos. Assim a economia de Ribeirão Preto não era engendrada apenas pelo café, esse ajudou a desenvolver outros tipos de renda e a cidade foi se apoiando em ambas as atividades.

1.2.1. A CHEGADA DA FERROVIA NO ESTADO DE SÃO PAULO.

A ferrovia, foi um dos principais elementos no complexo cafeeiro²², já que por meio desta, o transporte de café foi otimizado e também houve a chegada dos colonos para trabalhar nas fazendas de café. O estado de São Paulo aumentou de 139km de estradas de ferro, em 1870 para 1.212km em 1880, chegando, em 1890, a 2.425km. A expansão das ferrovias permitiu o alargamento da fronteira agrícola e a área plantada com café crescia rapidamente: de 60.462.000 cafeeiros em 1870 para 69.540.000 em 1880 e 106.300.000 em 1890. (LAMOUNIER, 2007 apud MATTOON, 1977:286).

“A inauguração da linha Santos- Jundiaí, marcou o início efetivo de um sistema ferroviário que posteriormente se estendeu por toda a Província de São Paulo. Sendo que a maioria delas foram construídas para atender as necessidades da “cultura cafeeira”. Uma vez que a companhia inglesa que construíra a ligação do litoral ao planalto não se interessou pelo prolongamento de suas linhas além de Jundiaí. Coube a fazendeiros, capitalistas e homens públicos de São Paulo “levar os trilhos” para as áreas que, na época, já vinham sendo dominadas pelo café (MATOS, 1990: 77- 78).

O primeiro desses movimentos resultou na fundação da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, popularmente conhecida como Paulista, empreendida por iniciativa de Saldanha Marinho, então presidente da Província de São Paulo. O presidente do estado incentivou os fazendeiros e capitalistas a tomarem iniciativa de prolongar a ferrovia, adentrando o interior do estado. Em 11 de agosto de 1872 inaugurou-se a extensão da Santos- Jundiaí, até Campinas. São as cidades interessadas que se movimentam para a realização de “suas” estradas de ferro. Três companhias são organizadas, em pequeno intervalo de tempo, não só no sentido de levar os trilhos de Campinas a outras regiões, mas também de procurar a ligação de outras regiões diretamente à Capital, sem a utilização do tronco inicial da Paulista ou da linha São Paulo- Jundiaí. É o caso, por exemplo, da Ituana e da Sorocabana, como é o caso da

²² Complexo econômico, segundo Wilson Cano (1983,17-20), consiste num conjunto de atividades - sobre o qual atua um certo número de variáveis independentes ou não ao conjunto - que possibilita compreender o processo dinâmico de crescimento de uma economia”. Portanto, “O complexo cafeeiro consiste naquele, que dentre seus componentes, o café é a principal atividade econômica e, predominante” (LACERDA, 2006 :15 apud CANO 1983 : 17-20).

Mogiana ou o próprio prolongamento da Paulista; esta última é o ramal que fez ligação à cidade de Ribeirão Preto (MATOS, 1990: 78-83).

A Mogiana chegou em Ribeirão Preto em 1883, Franca em 1887 e as margens do rio Grande no ano seguinte. Diversas cidades foram alcançadas por uma série de ramais: Itapira, Pinhal e Poços de Caldas (MG). O ramal de Itapira, partindo de Mogi-Mirim, vai articular-se com uma ferrovia mineira, a antiga Estrada de Ferro do Sapucaí, e através dela capturar para a economia paulista grande parte do sul de Minas. A Mogiana desempenhou importante papel em articular-se com o território mineiro (MATOS, 1990: 99). Abaixo o mapa da rede férrea do estado de São Paulo. A Companhia Mogiana é representada pela cor lilás.



Figura 14. Mapa das ferrovias históricas do estado de São Paulo. Fonte: <http://www.abpfsp.com.br/ferrovias/ferrovias19.htm> acesso em: 10/11/2012.

A rede ferroviária paulista foi se constituindo num intrincado emaranhado de linhas, construídos de acordo com as necessidades imediatas do café, servindo ao interesse das fazendas de uma região que, na época, já se encontrava na vanguarda da produção cafeeira de São Paulo. Não se tratava mais de ramais, mas de pequenas estradas independentes, que foram fundadas e construídas atendendo aos interesses das fazendas que se localizavam às imediações das linhas principais. Surgem nessa década oito estradas “cata- café” (MATOS, 1990: 101- 108).

A Companhia Agrícola Fazenda Dumont era uma empresa cafeicultora que obteve em 1888, mediante acordo com a Mogiana, concessão de uma linha de bitola reduzida (0.60m) para servir às suas propriedades, numa extensão de pouco mais de vinte km. Sempre muito vinculada à Mogiana desenvolveu suas linhas, que chegaram a alcançar mais de 60 km, a diferentes pontos da fazenda (MATOS, 1990: 111).

1.2.2. INÍCIO DA INDUSTRIALIZAÇÃO, CRISE DO CAFÉ E SUAS TRANSFORMAÇÕES NO SOLO URBANO.

Entre 1918 e 1930, a economia de Ribeirão Preto ainda era baseada basicamente na cultura do café, porém o “capital” começa a ser reproduzido com maior força na cidade através do desenvolvimento do comércio, dos serviços e, começa ainda, a instalação das primeiras fábricas, dentre as quais a Companhia Paulista e Antártica. Esse período é tomado como o do início da industrialização da cidade.

A produção cafeeira continuou, na década de 1900 e até 1916-17, numa média superior a dois milhões arrobas por ano, porém a geada de 1918 reduziu significativamente a produção, a qual atingiu em 1919-20 apenas 560 mil arrobas. No início do século XX, Ribeirão Preto consistiu no maior produtor de café do Estado de São Paulo (SECRETARIA DA AGRICULTURA, COMÉRCIO E OBRAS PÚBLICAS, 1914, p. 21-24). Além disto, três localidades próximas colheram safras acima de um milhão de arrobas em 1912-13 (Sertãozinho, Cravinhos e São Simão), reforçando a importância da região na cafeicultura paulista.

No início da década de 1920, os cafeicultores com 40 mil ou mais pés de café somavam 75 pessoas ou companhias de acordo com a publicação **Ribeirão Preto no Primeiro Centenário da Independência da Câmara Municipal** (1923, p. 46-47), totalizando 27.643.000 cafeeiros (88,0% do total).

No recenseamento de 1920, registrou-se a presença de 68.838 habitantes. Vinte anos depois, o censo computou em quase oitenta mil pessoas (79.783). Desta forma, o ritmo de aumento da população reduziu-se significativamente a partir da terceira década do século XX. Isso devido a crise mundial de 1929, a quebra da bolsa de Nova York, que se refletiu em vários países, inclusive no Brasil, no Estado de São Paulo e o reflexo em Ribeirão Preto. Adentramos brevemente no que estava acontecendo no

Brasil com a crise de 1929, para entrarmos nas repercussões desta no estado de São Paulo.

Sobre o Brasil nos anos da Grande Depressão de 1929, Hobsbawm em seu livro **o Era dos extremos: o breve Século XX** comenta:

O Brasil tornou-se símbolo de desperdício do capitalismo e da seriedade da Depressão, pois seus cafeicultores tentaram em desespero impedir o colapso dos preços queimando o café em vez de carvão em suas locomotivas a vapor (Entre dois terços e três quartos do café vendido no mundo vinham deste país) (HOBBSAWM, 1995: 97).

Em 1930, o governo do Estado de São Paulo conseguiu um empréstimo de 20 milhões de libras esterlinas, a situação fez com que a política do café desmoronasse (FURTADO, 2007: 264). O Governo Vargas (1930-1945), em fevereiro de 1931 decretou que o governo compraria todos os estoques de café do país; ao preço mínimo de 60 mil- réis, exceto o café adquirido por São Paulo por causa do empréstimo de 1930 (FAUSTO, 1996: 334).

O governo concentrou a política do café em seu poder, e criou em 1931 o Conselho Nacional do Café (CNC), retirando o controle dessa política do Instituto do Café do Estado de São Paulo. O CNC era controlado por delegados dos Estados produtores, ou seja, era influenciado pelos interesses cafeeiros. (FAUSTO, 1996: 333). Porém, em 1933, o CNC foi substituído pelo Departamento Nacional do Café (DNC), efetivando o poder federal sob a política cafeeira; os Estados já não possuíam mais influência direta, sendo os diretores nomeados pelo Ministro da Fazenda, Oswaldo Euclides de Souza Aranha (FAUSTO, 1996: 333).

A destruição total do café excedente terminou em julho de 1944 após 13 anos de queima do produto (FAUSTO, 1996: 334). Essa mudança na economia, acarretou uma série de mudanças nos vetores de urbanização do país, no geral e, em Ribeirão Preto em particular, dentre elas podemos indicar um maior investimento na industrialização e conseqüentemente na rede de infra- estrutura: data do início do rodoviarismo, que na época foi idealizado como meio de transporte progressista.

Ribeirão Preto, que é, incontestavelmente, uma das mais bellas e ricas cidades do Estado de São Paulo, não poude escapar aos efeitos da grande crise que perpassa por todos os paizes e principalmente pelos Estados em que maior é a actividade humana e mais elevada a riqueza particular.

[...] Ribeirão Preto, centro de grandes negócios, a capital do café, deveria soffrer como soffre, alterações na sua vida economica, alterações estas que acarretaram a paralyzação do seu vertiginoso progresso, diminuíram os serviços de embellezamento e se reflectiram, principalmente, nas finanças municipaes, na parte relativa da arrecadação.²³

Sobre as melhorias feitas na cidade no ano de 1929:

O calçamento da cidade executado no exercício de 1929 elevou-se 22.761,96 metros quadrados, occupando 34 quarteirões. [...] Ao lado do calçamento excutamos a construção de galerias de aguas pluviaes, construindo 1.602 metros de galeria [...].²⁴

Obras aprovadas no ano de 1929:

Apezar da crise que afflige a todos, Ribeirão Preto não teve paralisação notavel do seu progresso. A iniciativa particular andou paralela com a do poder publico, pois foram construidos 173 prédios novos em 1929, foram approvadas plantas para concertos de predios em numero de 7; augmentos de prédios, 50; reformas, 19; garages construídas, 11; barracões, 8; reconstrucções, 2; num total de 276 plantas approvadas durante o anno para construcções e reconstrucções²⁵.

Mesmo com a crise, podemos observar que a cidade não estagna outros tipos de atividades econômicas se desenvolvem e a construção da cidade continuou. Nesse sentido destaca-se a construção do Quarteirão Paulista.

O Quarteirão Paulista é um conjunto de edifícios o qual, engloba o Theatro Pedro II, o Palace Hotel e o edifício Meira Júnior, em Ribeirão Preto. É um conjunto arquitetônico da década de 1920 em estilo eclético. O projeto do Quarteirão Paulista surgiu da vontade da Companhia Cervejaria Paulista em construir, um Teatro de Ópera (Theatro Dom Pedro) e um edifício que comportaria uma confeitaria e escritórios (Edifício Meira Júnior). Em 1928, iniciou-se as obras na área central da cidade, no

²³ CAMARA MUNICIPAL DE RIBEIRÃO PRETO. Relatório correspondente ao exercício de 1929, apresentado à Câmara Municipal em sessão de 15 de Janeiro de 1930. Prefeito Dr. Joaquim Camillo de Moraes Mattos.

²⁴ Ibidem 12.

²⁵ Ibidem 12.

entorno da Praça XV de Novembro com a edificação dos dois edifícios. Tal empreendimento foi encabeçado pelo presidente da companhia, João Alves Meira Júnior, que acompanhou todas as fases do desenvolvimento do projeto até a sua execução (SUNEGA, 2000, 136).

O paulistano Hyppolito Gustavo Pujol Júnior, foi o arquiteto que teve o projeto apresentado ao Júri e ganhador da concorrência. O projeto incluía um teatro (o principal edifício), um prédio comercial, e como o Hotel Palace já era existente na época, foi reformada a sua fachada com alguns elementos para deixar o conjunto mais harmonioso. Foram aplicados diversos elementos decorativos na fachada, como frontões e florões, acompanhando as ornamentações dos demais edifícios em estilo eclético. A entrada recebeu um toldo de vidro similar ao do Theatro Pedro II e uma cúpula igual ao do edifício Meira Junior. A aprovação do projeto pela Prefeitura, e a demolição dos edifícios existentes anteriormente, se deu em 1928 assim como a construção do teatro e do edifício comercial. Houveram modificações durante o projeto e o Theatro Pedro II foi inaugurado somente em 8 de Outubro de 1930 com a exibição do filme “Alvorada do Amor”.

A Companhia Paulista investiu na construção do teatro mais do que o previsto, o que ocasionou a necessidade de em 1938 alugar o edifício para empresários de São Paulo. O arrendamento durou até 1943 quando o edifício passou a funcionar como “Cine-Teatro”, por dezoito anos. Após o término do contrato com a Rede de Cinemas, em 1961, o Theatro passou por uma reforma interna, para se adaptar ao novo uso como cinema apenas e foram destruídos vários elementos decorativos da platéia e a capacidade foi diminuída para 800 lugares. Devido a união das cervejarias Paulista e Antarctica, o teatro passa a fazer parte dos bens da Companhia Antarctica Niger S.A. e na década de 1970, passa a ser arrendado pela Companhia de Cinema Hilton Figueira (SUNEGA, 2000, 137-139).

Com a degradação do local nos anos seguintes, o teatro passou a ser visado por empreendedores que desejavam sua a demolição para a construção de novos prédios. Sendo assim, o vereador Flávio Condeixa Favaretto, para evitar a demolição do teatro, em 1973, apresentou a Câmara de Vereadores uma lei de “Proteção especial ao Theatro Pedro II” (número 2.764) declarando o valor histórico e artístico do

edifício para o município, e proibindo a ampliação, demolição, mutilação e destruição do imóvel. Outra medida tomada foi que a pintura, a reparação e a restauração do edifício só seriam efetuados com autorização do Conselho de Preservação do Patrimônio Cultural de Ribeirão Preto (CONPPAC) para a sua conservação; e para garantir conservação da paisagem a lei também define que as construções ao redor do teatro não poderão ter altura superior que o mesmo (SUNEGA, 2000, 139).

O conjunto é localizado na esquina das ruas Duque de Caxias com a Álvares Cabral, em frente a Praça XV de Novembro, e o Edifício Diederichsen, formando uma área de interesse histórico, conjuntamente com outros edifícios, como o MARP (Museu de Arte de Ribeirão Preto) e a Biblioteca Altino Arantes.



Figura 15. O Quarteirão Paulista atualmente, da esquerda para a direita: Edifício Meira Júnior, Theatro Dom Pedro II e Palace Hotel. Fonte: <http://sbprp.blogspot.com.br/2011/06/conheca-ribeirao-preto-cidade-sede-do.html>. Acesso em: 12/09/2012.

A economia de Ribeirão Preto, como dito no início era baseada na agricultura de subsistência e criação de gado. Após a implantação do café, a economia teve uma grande mudança, fomentou o comércio, serviços e a indústria na cidade (MARCONDES e GARAVAZO, 2004: 01). A análise feita por MARCONDES e GARAVAZO (2004), explicita quais eram as características do comércio local da cidade. Por causa da exportação do café, houve uma mudança significativa quanto ao número de estabelecimentos no período de dez anos (1890-1900) que se elevou de

228 para 914. Os autores citam, as atividades de Antonio Diederichsen, como anteriormente citado,

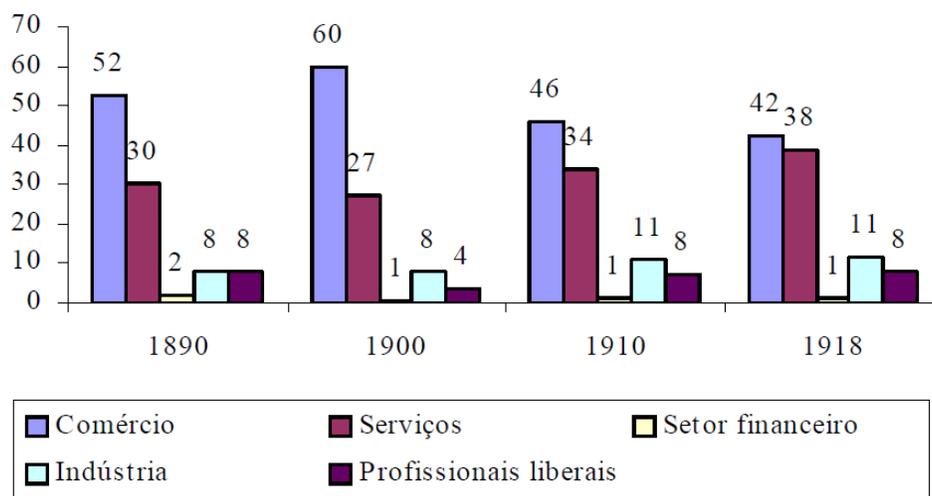


Figura 16. . Estabelecimentos de Ribeirão Preto segundo tipo em percentuais. Fonte: (MARCONDES e GARAVAZO, 2004).

Ainda para os mesmos autores:

Muitas vezes, as atividades exercidas pelos empresários envolviam ocupações múltiplas. Um exemplo nessa linha foi Antonio Diederichsen, que mantinha loja e indústria. Ele possuía uma fundição de ferro e bronze, uma serraria e uma casa de ferragens em 1910, em sociedade com Hilbbeln, na rua José Bonifácio. Esse comerciante foi o segundo maior pagador de impostos em 1910 e o maior em 1918, detendo dois estabelecimentos: a loja no centro e a serraria e fundição na vila Tibério (MARCONDES e GARAVAZO, 2004).

Caracterizando a atividade econômica de alguns empresários da cidade na época, a exemplo do próprio Antonio Diederichsen, que possuía negócios em diversos ramos, em 1910, possuía a fundição e serraria, posteriormente, loja de carros, departamentos, e edifícios para alugar.

Apesar da agricultura continuar tendo uma grande importância na economia da cidade, durante o período de 1890 à 1962, observou-se que os setores urbanos tiveram um grande desenvolvimento, tais como a indústria, o comércio e a prestação de serviços. “Tanto a cafeicultura quanto as demais culturas posteriores demandaram e se

beneficiaram da ampliação e da diversificação das atividades de caráter mais urbano.” (MARCONDES e GARAVAZO, 2004). Ou seja, assim como a agricultura gerou capital para o desenvolvimento da cidade, serviços da cidade também ajudaram o desenvolvimento da agricultura. Um exemplo relacionado com o café, foi a ferrovia, o café impulsionou a chegada da ferrovia na cidade de Ribeirão, e a mesma ajudou o desenvolvimento do café, escoando uma grande quantidade, em menor tempo, para o Porto de Santos. Em outra direção, a ferrovia também trouxe para a cidade uma série de produtos industrializados, nacionais e estrangeiros. De qualquer forma café e ferrovia fomentaram o desenvolvimento urbano em Ribeirão Preto. Assim como o café, as culturas vindas depois impulsionaram e ao mesmo tempo se beneficiaram dos serviços e comércio voltados para a área da agricultura e repercutia no espaço urbano da cidade.

Ao final desse capítulo identificamos e caracterizamos a “Primeira cidade” de Ribeirão Preto. Essa “primeira cidade” se desenvolveu desde sua fundação até 1930. Sua principal característica é ser produzida dentro do “discurso” e “lógica” da cidade higienista. A mudança econômica ocorrida no pós crack da Bolsa de Nova York de 1929, refletiu diretamente na cidade, o capital gerado no meio urbano refletiu no mesmo, assim como mudanças econômicas, políticas e principalmente culturais interferiram diretamente no modo como o solo urbano passou a ser explorado. Com a mudança no modo de produção do solo urbano, bem como, com a “chegada” do advento do Movimento Moderno, manifesta na idéia de progresso e no discurso de Ribeirão Preto para o “futuro” atrelado ao período de maior industrialização da cidadee do início do domínio do carro como meio de transporte acabou por se manifestar na arquitetura produzida. Exemplo disso são os arranha-céus, começaram incorporar o imaginário urbano como “símbolo de poder”. A partir de então, a “corrida” para a verticalização se inicia. É nesse contexto que o Edifício Diederichsen é concebido e construído. Esse é o assunto do próximo capítulo.

CAPÍTULO II. A CIDADE DE RIBEIRÃO PRETO E O EDIFÍCIO DIEDERICHSEN, 1930-1950. UM PRÉDIO ART DECÓ E A CONSTRUÇÃO IDEOLÓGICA DE UM ÍCONE PROGRESSISTA.

O período dos anos 1930 ao fim dos 1950, consideramos a “cidade modernista”, a Segunda Cidade. E nesse período o Edifício Diederichsen é contruído, na lógica do novo pensamento urbanístico. O edifício mudou a dinâmica da cidade, foi o início da verticalização, da “cidade moderna”, do “progresso”. O caráter rural da cidade foi deixado para trás.

Edifício e cidade começam uma relação dialética a partir de então. Um interferindo no outro. O edifício “mudando” o caráter da cidade e com o passar do tempo, com as mudanças da cidade e do seu ideário, acabam por transformar também a representação do prédio. Lembrando que o edifício em si não tem um “significado”, ou “valor”, o que ele significa varia de tempos em tempos e é atribuído ao mesmo.

2.1. BREVE BIOGRAFIA DE ANTÔNIO DIEDERICHSEN E SUA RELAÇÃO COM A CIDADE DE RIBEIRÃO PRETO

Encontramos duas biografias de Antonio Diederichsen mais significativas. A mais longa, foi escrita em 1953 pelo jornalista Sebastião Porto, para comemorar os 50 anos da firma “Antigo Banco Constructor”. A mais breve, pelo jornalista Jarbas Cunha, foi publicada em 2001 no livro “Os Desbravadores”, de Galeno Amorim (Org), editado pela Palavra Mágica, de Ribeirão Preto.

Antonio Diederichsen, foi um dos mais importantes empresários de Ribeirão Preto. Sua ação empresarial teve impacto muito além do território paulista. Filho do alemão Bernardo Diederichsen e da brasileira Anna Carolina da Rocha Leão, nasceu em São Paulo no dia 1 de agosto de 1875. Aos sete anos foi para o internato Colégio Brasileiro- Alemão. Aos nove viajou para Alemanha para estudar e morar com o irmão do seu pai. Após nove anos, retornou ao Brasil para trabalhar com seu pai, fabricante de vinho e chá. Novamente seu pai lhe enviou à Alemanha para cursar agronomia. Findo o curso, voltou ao país natal e foi trabalhar na região de Ribeirão Preto nas fazendas de seu primo Arthur Diederichsen (PORTO, 1953: 03)

Diederichsen estudou em Hamburgo, na Alemanha, onde se formou em Agronomia. Em meados da última década do século XIX, deixou os país, donos da

Fazenda Morumbi nos arredores da capital paulista, mudando-se para Ribeirão Preto, onde passou a administrar a fazenda do primo Arthur Diederichsen. Na viagem para Ribeirão Preto, conheceu o fazendeiro e cafeicultor Francisco Schmidt, que viera criança de Bremen, Alemanha, em 1859. Depois de alguns anos em Ribeirão Preto, Diederichsen foi administrar uma fazenda de Arthur em Batatais- SP (AMORIM, 2002: 87).



Figura 17. Antônio Diederichsen. Foto sem data. Fonte: APHRP.

Em oito anos de trabalho nas fazendas, durante os quais prestou serviços avulsos como agrônomo, juntou 12 contos de réis com que iniciou atividades próprias na cidade. Associado com o alemão João Hibbeln, comprou, em 1903, o Banco Constructor e Auxiliar de Santos- SP, que possuía em Ribeirão Preto um conjunto de estabelecimentos abrangendo uma serraria, uma fundição e uma oficina mecânica. O empreendimento, no início atendia as necessidades agrícolas da região de Ribeirão

Preto. Nos primeiros anos, Diederichsen saía a cavalo para fazer cobranças na zona rural. Em 1906 foi aberta a loja de ferragens. “Seu capital visível era o estoque comercial, base do fornecimento de mercadorias para o setor rural. O capital invisível, a conexão com o mercado importador de café, que lhe fazia adiantamentos em moeda forte.” (AMORIM, 2002:90)



Figura 18. Família Diederichsen. Em ordem numérica: 1- Anna (irmã de Antônio), 2- Bernhard Diederichsen (pai de Antonio), 3- Anna da Rocha Leão (mãe de Antônio), 4- Berta, 5- Maria Luiza, 6- Eduardo Rietz (genro), 7- Ernestina (irmã de Antonio), 8- Antônio Diederichsen, 9- Ernesto (irmão de Antônio). Foto sem data. Fonte: <http://www.stickel.com.br/atc/familia/13711> acessado em: 02/07/2011.

Em 1903, por divergência de opiniões, deixou as terras de seu primo e retornou a São Paulo sendo contratado pelo Banco Brasileiro- Alemão para fazer levantamentos em algumas fazendas. Na mesma época foi decretada a falência do Banco Construtor e Auxiliar de Santos, que possuía em Ribeirão Preto uma oficina mecânica, uma fundição e uma serraria. Diederichsen interessado em comprar esses bens, propôs sociedade a João Hibbeln, arrendatário da serraria do Banco. Após o negócio fechado, o Banco reiniciou suas atividades sob o nome de “Diederichsen e Hibbeln” (AMORIM, 2002: 87)

Em 1916, a sociedade se dissolveu, e coube a Diederichsen administrar os negócios juntamente com mais sócios o ABC (Antigo Banco Construtor). A especialidade da firma sempre foi ferragens, porém com o desenvolvimento da empresa os negócios expandiram dando origem ao Departamento de vendas de carro Ford, Posto de Serviços e Oficina mecânica de automóveis (AMORIM, 2002: 87)

Como consequência desse desenvolvimento Antônio comprou um terreno juntamente com a casa do Coronel Quinzinho da Cunha (Joaquim Diniz Junqueira), situado entre as ruas Álvares Cabral, São Sebastião e General Osório; localizado no Quadrilátero Central. Confiou o projeto de um edifício com grandes proporções ao arquiteto Antonio Terreri e execução à Domenico Paschoali di Vincenzo (AMORIM, 2002: 87)

Foi assim que Antônio Diederichsen, na época da crise de 1929, soube diversificar seus negócios. O edifício Diederichsen seria a prova disso. Tendo sido feito pela empresa Terreri & Vincenzo, o mesmo foi inaugurado oficialmente no dia 20 de dezembro de 1936. Na mesma época Ribeirão Preto “mudou” sua economia cafeeira e agrária para a economia industrial. No dizer de Valadão (1998)

“Em 1934, em plena e aguda crise, quando todos pensavam que o ciclo evolutivo de Ribeirão Preto se findara ante o corte de 26 milhões de cafeeiros, Antônio Diederichsen (próspero empresário dos ramos de serralheria, fundição e mecânica) adquiriu uma área nas ruas General Osório, Álvares Cabral e São Sebastião e ali ergueu um monumento de fé e marco de civilização – o Edifício Diederichsen. Foi o alento novo à cidade.” (em São Paulo. Prestou diversos serviços na cidade de Ribeirão Preto (Jornal A Tarde de 20/10/1953 p.8 apud VALADÃO,1997).

A despeito do tom ufanista do seu discurso, Valadão aponta para a compreensão do edifício em tela como um marco simbólico da capacidade de superação da crise econômica que a sociedade brasileira, em geral, passava e em partícula, a burguesia cafeeira da cidade, ao mesmo tempo em que implicava em um sinal de um redirecionamento da dinâmica econômica e social de então que apontava para uma nova fase de crescimento e desenvolvimento da cidade. Nesse sentido, o Edifício Diederichsen mimetizava em si a nova face do progresso de Ribeirão

Preto. Seu proprietário, Antônio Diederichsen seria o protótipo do novo tipo de empreendedor.

Domenico Paschoali Di Vincenzo, veio de Pescopenataro, na Itália e abriu uma construtora, em 1922, na cidade de Ribeirão Preto. O arquiteto Antonio Terreri era italiano e possuía uma firma em São Paulo e prestou diversos serviços na cidade de Ribeirão Preto.

Localizado a Rua Álvares Cabral, 469, defronte a praça XV de Novembro, marco zero da cidade – cujo entorno no começo do século XX, tornou-se o local das residências urbanas dos grandes fazendeiros- e do Quarteirão Paulista (região nobre da cidade, considerado centro social da época), o edifício foi construído em um terreno com 140 metros de fachada e 3.750 m² distribuídos em seis pavimentos além do térreo. Em 1939 compreendia na parte térrea, o Cine São Paulo com capacidade para 1.200 pessoas, o tradicional bar Pingüim referência e local de sociabilidade da cidade e vários estabelecimentos voltados para o serviço tais como: barbeiro, casas de moda, o café A Única. O primeiro e segundo pavimentos compreendiam 420 salas comerciais ou para prestação de serviço. Terceiro e quarto: 46 apartamentos residenciais, o quinto o “Grande Hotel” e no sexto a moradia do proprietário e um amplo terraço (VALADÃO, 1997)

Após a morte de Antonio Diederichsen em 1955, o prédio passou a ser administrado pela Santa Casa de Misericórdia de Ribeirão Preto, deixado através de testamento. Até a década de 1970, grande parte das suas salas abrigavam consultórios médicos e odontológicos devido ao seu status social. Em 1992, o Cine São Paulo é fechado. Hoje, o edifício ainda mantém a sua característica de abrigar estabelecimentos voltados para o serviço (AMORIM, 2002: 89).

O Edifício Diederichsen na época de sua construção foi considerado símbolo de progresso e tornou-se uma atração turística, tanto pelo fato de abrigar o Cine São Paulo, quanto o Snooker Pingüim. Esses estabelecimentos apontavam para novos polos de sociabilidade e de entretenimento na cidade, tornando-se ponto de referência na cidade e da cidade. As inovações do edifício foram devido ao seu uso misto, sendo expressão modernizadora em um momento de transformações econômicas na cidade e por ter utilizando o Art Decó, uma tendência na época – no Brasil seu ápice foi entre as

décadas de 1930 e 1960- que fomentava a idéia de modernização. Contribuiu também para disseminar a técnica construtiva em concreto armado em Ribeirão Preto.

Contudo, na esteira da perda da importância e do papel que os centros das cidades de médio porte tiveram nas últimas duas décadas, o Edifício Diederichsen perdeu o seu lugar no imaginário coletivo da cidade. Ele que outrora foi marco do desenvolvimento e progresso da cidade, passa hoje por um processo de esquecimento e relativo abandono. A memória de uma época é suplantada pelo próprio progresso que ele alavancou.

Não obstante, por localizar-se em uma área de grande importância histórica – a Praça XV de Novembro, marco zero da cidade - bem como pela importância dos prédios que formam o já mencionado Quarteirão Paulista, em 08/08/2005, foi declarado “Bem Cultural” de acordo com a resolução SC nº 33 pelo CONDEPHAAT (Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo) sendo posteriormente tombado também pelo CONPPAC (Conselho de Preservação do Patrimônio Cultural) do município. Desde então o prédio passa por estudos para uma possível restauração, entretanto nada de concreto foi feito ainda. Acentuando aquela o fato conhecido que não basta tomar para preservar.

O Edifício Diederichsen foi um marco da época, e um símbolo do progresso da cidade que infelizmente foi esquecido pelo próprio progresso, ou seja, com a criação de novos centros empresariais e comerciais em novas centralidades, o centro fora abandonado e conseqüentemente gerou um esvaziamento do papel do centro antigo – histórico da cidade que inevitavelmente levou a configurar um descaso com os prédios aí localizados, bem como pelo seu entorno, estando o nosso edifício inserido nesta dinâmica. Em Ribeirão Preto, como na cidade de São Paulo, o crescimento da cidade implicou na destruição da mesma. No caso em estudo, essa destruição se deu através da perda do conteúdo desse espaço fundamental para a criação da identidade de uma cidade, resultando no esvaziamento da memória coletiva desta sociedade. Esse processo de abandono da centralidade é um fenômeno comum entre as grandes cidades brasileiras, e não um caso específico de Ribeirão Preto. Como exemplo: São Paulo, Porto Alegre, Belo Horizonte, Salvador, entres outras.

Desde sua construção o Edifício Diederichsen tornou-se um símbolo para a cidade, hoje é um patrimônio tombado que vem sofrendo sucessivas reformas ao longo dos anos. Contudo sua efetiva preservação não ocorreu, indica isso os sérios problemas estruturais que o edifício apresenta. Os responsáveis pelo prédio (Santa Casa de Misericórdia de Ribeirão Preto), quando questionados sobre as intervenções necessárias à sua manutenção, não possuem uma visão preservacionista, e alegam que “Tombar, não é preservar, é deixar cair no chão”²⁶, denotando sua visão limitada da questão.

Do exposto anteriormente, o que fica claro é que o tombamento em si, ainda que necessário e importante, não é suficiente. É preciso que esteja vinculado a políticas mais amplas de preservação por parte do Poder Público e que estas estejam alicerçadas por instrumentos mais eficazes para que a história que esses edifícios contêm não se torne parte de uma memória esterilizada.

Seu principal contato no mercado alemão era a Theodor Wille & Cia.²⁷, uma grande empresa (exportadora de café) e importadora de artefatos alemães com escritório em São Paulo; Ernesto Diederichsen era chefe da firma. Além de possuir o contato internacional (assim oferecendo produtos importados) Diederichsen conquistou fama pela variedade do estoque e pelo alcance do fornecimento. Considerado a primeiro loja de departamentos do interior paulista, o Antigo Banco Constructor vendia ferramentas da marca Antonio Diederichsen para os sitiantes e fazendeiros, consertava máquinas e equipamentos, fundia peças, fabricava carroças e fornecia material de construção (de madeira a cimento, telhas e tijolos) para as cidades da região e até do Triângulo Mineiro. Sendo que a maioria das mercadorias eram despachadas pela ferrovia (AMORIM, 2002:91)

²⁶ Fala do administrador nomeado pela Santa Casa de Misericórdia de Ribeirão Preto in DIAS, Marcelo. *O Diederichsen Rachado*. Jornal Inconfidência Ribeirão de 30 de Maio de 2010. <http://inconfidenciaribeirao.com/2010/05/o-diederichsen-rachado/> acesso em 20/03/2011.

²⁷ Atacadista de fazendas secas da rua Direita. Wille desembarcou em Santos na década 1830, onde abriu uma empresa de importação e exportação em 1844; em seguida, expandiu os negócios para Hamburgo, São Paulo e Rio de Janeiro. Hoje a companhia é uma multinacional a Theodor Wille Intertrade (<http://www.twipv.com/History.aspx>).

²⁷ Mais informações sobre Theodor Wille podem ser vista na tese de doutorado de MORAES, Maria Luiza de Paiva Melo. *A atuação da firma Theodor Wille & Cia. no mercado cafeeiro do Brasil, 1844-1918*. Tese de doutorado, FFLCH, Universidade de São Paulo, 1988.

Em 1910 Diederichsen admitiu como balconista Manoel Penna, que se tornou o seu braço direito e principal herdeiro, já que Antonio não teve filhos. Em 1914, formou um grande estoque de mercadorias importadas, base de seu poder no mercado de Ribeirão Preto. Em 1916, desfez a sociedade com Hibbeln, que se revelou favorável à Alemanha na Primeira Guerra Mundial. Como muitos comerciantes da época, gostava especialmente de atuar como intermediário financeiro, tanto que chegou a constituir um banco, de rápida existencia, às vésperas da crise de 1929 (AMORIM, 2002:91)

“Em sua trajetória empresarial alinham-se diversos marcos de uma visão macro-econômica singular. Em 1918, ele doou o material com que foi feito o acabamento do Palácio Rio Branco, sede da prefeitura, puro marketing” (AMORIM, 2002:92)

Em 1922, quando a cidade possuía 15 mil habitantes e 460 automóveis, Diederichsen instalou uma bomba de gasolina na esquina da Saldanha Marinho com a Américo Brasiliense. “Era o início da prestação de serviços na área automobilística”, Santa Emília Automóveis, cujas origens remontam a 1923, ano da primeira revenda de automóveis (General Motors) de Ribeirão Preto. Em 1953, quando o Brasil ensaiava a entrada na era da indústria automotiva, Antônio Diederichsen mandou abrir um estacionamento com 250 vagas junto ao pioneiro posto de combustível da cidade (AMORIM, 2002:90).

Em 1951 construiu o Hotel Umuarama, também em estilo Art Decó e o principal marco arquitetônico da cidade em meados do século XX, com 12 andares e uma cúpula. Ainda nos anos 1950 forneceu o material para a construção da Estação Rodoviária e do ginásio esportivo da Cava do Bosque. Data desta época a fundação de uma sociedade anônima, tendo como sócio principal Manoel Penna e como associados alguns dos seus funcionários mais antigos. Antes porém, em 1936, inaugurou o Edifício Diederichsen, no térreo, lojas, uma choperia e um cinema. Nos andares intermediários, residências e escritórios. No último andar, o Hotel Central (AMORIM, 2002:91).

Diederichsen exerceu por pouco tempo, a presidência da ACIRP (Associação Comercial e Industrial de Ribeirão Preto). Ajudou as obras sociais do padre Euclides Gomes Carneiro e mandava fornecer mercadorias a prazo à Santa Casa de Misericórdia, fundada em 1896. Também ajudava financeiramente a Santa Casa de

Misericórdia. Ao morrer, em 1955, deixou para a Santa Casa a maior parte de seus bens, especialmente o Edifício Diederichsen.

Pessoas contemporâneas afirmam que Diederichsen era um homem rígido, metódico e solitário. “Ele media as palavras”, segundo o historiador Rubem Cione. Uma vez por ano visitava a mãe em São Paulo. Tirava férias regulares no balneário de águas sulfurosas de Termópolis, no interior de São Sebastião do Paraíso, MG, onde passava 21 dias por ano (AMORIM, 2002:90- 93).

Diederichsen, quando estava com a idade mais avançada adotou três órfãs nisseis, descendentes de um casal de imigrantes japoneses conhecidos; Benedita, Cordélia e Estela. Ele deixou-lhes parte de sua herança, mas não teve tempo de vê-las formadas, pois faleceu em 30 de setembro de 1955 (AMORIM, 2002:93).

Podemos concluir, com a biografia de Diederichsen que o mesmo apostava nas necessidades de Ribeirão Preto, evidente na evolução dos seus negócios. Este começou com a venda de produtos voltados para o mercado agrícola e foi expandindo, conforme a cidade mudava a dinâmica, ele também diversificava suas atividades. Assim ocorreu com o posto de gasolina, a loja de automóveis, de departamento, o Edifício Diederichsen, com seus vários usos, e que atendiam uma demanda hoteleira, gastronômica, de lazer (cinema) e escritórios no centro.

Abaixo um mapa da cidade de Ribeirão Preto, no ano de 1949. Destacamos a zona norte da cidade, em verde claro, o Quadrilátero central, o quadrado lilás, e a macha em azul, o crescimento sentido sul. Dividindo a cidade, destacamos a ferrovia, a linha roxa.

Os retângulos vermelhos, são as áreas de atuação de Antônio Diederichsen. Na Zona norte, a mais pobre, era onde ficava sua serralheria. No quadrado lilás, ou seja, no Quadrilátero Central, estavam o comércio – loja de departamentos, o escritório, o posto de gasolina, o Edifício Diederichsen e Umuarama Hotel, destinados a classe mais abastada e conseqüentemente localizados na parte mais nobre da cidade.

Observamos com o mapa, que Diederichsen, atuava nas duas áreas da cidade.



Figura 19. Mapa de 1949, mostrando as principais áreas de atuação de Antonio Diederichsen.
Fonte: APHRP, modificado pela autora.

2.2. A ÁREA FOREIRA DE RIBEIRÃO PRETO: O TERRENO DO EDIFÍCIO DIEDERICHSEN.

A área foreira²⁸ de Ribeirão Preto, foi doada para a fundação da cidade, à São Sebastião e permanece aos cuidados da Igreja Católica até os dias de hoje.

Segundo entrevista do então Arcebispo da Arquidiocese de Ribeirão Preto em 2000, para a Folha de São Paulo, a igreja recebeu uma doação, em nome de São Sebastião do Ribeirão Preto, o padroeiro da cidade, e nessa área foi instituída a enfiteuse. Depois o comércio começou a se instalar nessa área e a cidade começou a se desenvolver. O advogado Danilo Ribeiro Lobo, que representava a Igreja Católica no momento, explicou melhor o fenômeno:

"Antes da formação do povoado, o verdadeiro sentido era a formação da capela. A missão da capela era evangelizar e o padre não tinha condições de evangelizar sem se manter. Por isso ele cedia as terras para serem povoadas, pois só assim poderia receber o foro e o laudêmio"²⁹

O laudêmio em Ribeirão Preto, consiste em, todos os anos, os atuais ocupantes dos terrenos pagarem uma taxa de 1,5% do valor venal do imóvel e nas transferências feitas em cartório (venda do imóvel), paga-se 2,5% do valor total do imóvel, para a Igreja Católica (FOLHA, 2000b).

A análise feita a partir de algumas reportagens da Folha de São Paulo, mostram, que várias cidades da região de Ribeirão Preto também possuem área foreira, tais como Jaboticabal, Barretos, Olímpia, Jaborandi, Santa Rosa do Viterbo, Colina, Bebedouro entre outras³⁰.

²⁸ "Foreiro: que está sujeito a encargos correspondentes à enfiteuse: Quando um imóvel é negociado, deve ser recolhida à taxa da União, a taxa denominada laudêmio." Fonte: Dicionário UNESP.

²⁹ In: FOLHA DE SÃO PAULO. **Arcebispo defende o "papel da igreja"**. Ribeirão Preto, Domingo, 26 de Novembro de 2000a. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/fsp/ribeirao/ri2611200004.htm>. Acessado

³⁰ São pelo menos 20 cidades da região formadas em terras de domínio da igreja, que foram doadas por fazendeiros no século 19 e início deste com o objetivo de povoar a região e formar vilas -hoje cidades- e ajudar na manutenção das capelas. Colina, Bebedouro, Barretos, Jaboticabal, Cruz das Posses (a Igreja

Podemos concluir, pelos documentos analisados – da Igreja, e a escritura do Edifício Diederichsen- em conjunto com a pesquisa – jornais; que o terreno do Edifício Diederichsen faz parte do Patrimônio Enfitêutico da Fábrica da Matriz de São Sebastião. Sendo assim, a posse do terreno é da Igreja, e a posse do Edifício atualmente é da Santa Casa de Misericórdia. Abaixo, o mapa (sem data) do Patrimônio Enfitêutico, mostrando as quadras que são de propriedade da Igreja Católica, dentro do Quadrilátero Central, e que persiste até hoje.



Figura 20. Patrimônio Enfitêutico da Fábrica da Matriz de Ribeirão Preto. Fonte: 2º Registro de Imóveis de Ribeirão Preto.

é dona da área toda do distrito de Sertãozinho), Taquaritinga, Taiacu, Taiúva, Matão, Viradouro, Ariranha, Jardinópolis, Serra Azul, Cajuru e Boa Esperança do Sul, Santa Rosa de Viterbo, Jaborandi, São Simão (alguns terrenos).

2.3. A CONSTRUÇÃO DO EDIFÍCIO DIEDERICHSEN: O PROJETO

O Edifício Diederichsen, considerado o primeiro “arranha-céus” de Ribeirão Preto, é o reflexo da mudança econômica do período, e da aposta de Diederichsen, como capitalista, em um novo empreendimento. Pela biografia de Antonio Diederichsen, podemos perceber que o mesmo investia no que era “viável” ao momento, e assim expandindo seus negócios e gerando cada vez mais capital. O edifício, além de ícone, também era fruto da especulação imobiliária, Diederichsen conseguia renda de diversas formas em seu prédio, com os aluguéis comerciais e residenciais. O projeto do Edifício Diederichsen data do ano de 1934 elaborado por Antonio Terreri; a execução ficou por conta de Domenico Paschole di Vincenzo, porém conhecido na cidade como Paschoal de Vincenzo.

Houve uma grande dificuldade em localizar os arquitetos, e aonde os mesmos se formaram. Buscamos no livro de Sylvia Fischer, *Os arquitetos da Poli: ensino e profissão em São Paulo* e em documentos no Arquivo Municipal do Estado, CREA, Circulo Italiano e Arquivo Histórico Municipal de Ribeirão Preto.

Conseguimos somente um documento da Repartição de Obras da Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto, no Arquivo Histórico de Ribeirão Preto, que relata que os arquitetos são “práticos” e não diplomados ou seja, tiveram que provar estarem habilitados a construir o edifício. O relatório está transcrito abaixo:

“Tratando-se de uma obra de vulto, e demais, projectado por architecto **não diplomado**³¹, esta Repartição de Obras não pode assumir a responsabilidade da aprovação sem que os respectivos calculos como determina o artº 83 do Código de Obras “Saboya” adoptado por essa municipalidade.

Além disso, o Sr. Antonio Terreri, autor do projecto deve comparecer a esta R. de Obras para fazer prova de que está habilitado e registrado de acordo com o dec. 23.569 de 11/12/934³². Fica dispensado desse encargo o Sr. Paschoal De Vincenzo por já ter feito a prova alludida.

Nelson Nobrega
Enjo. Mun. Intº

³¹ Grifo nosso

³² DECRETO FEDERAL Nº 23.569, DE 11 DEZ 1933 (Revogado parte, pela Lei nº 5.194, de 24 DEZ 1966). Nota: o Engenheiro Nelson Nobrega, cita a data do Decreto como 11/12/1934, sendo o mesmo na verdade de 11/12/1933, pois o documento em que o engenheiro escreveu é do dia 04/09/1934.

4/9/934

Carimbo da Camara Municipal de Ribeirão Preto
 Repartição de Obras

Escrito à manuscrito: Pode ser deferido

Nelson Nobrega

12/12/1934"

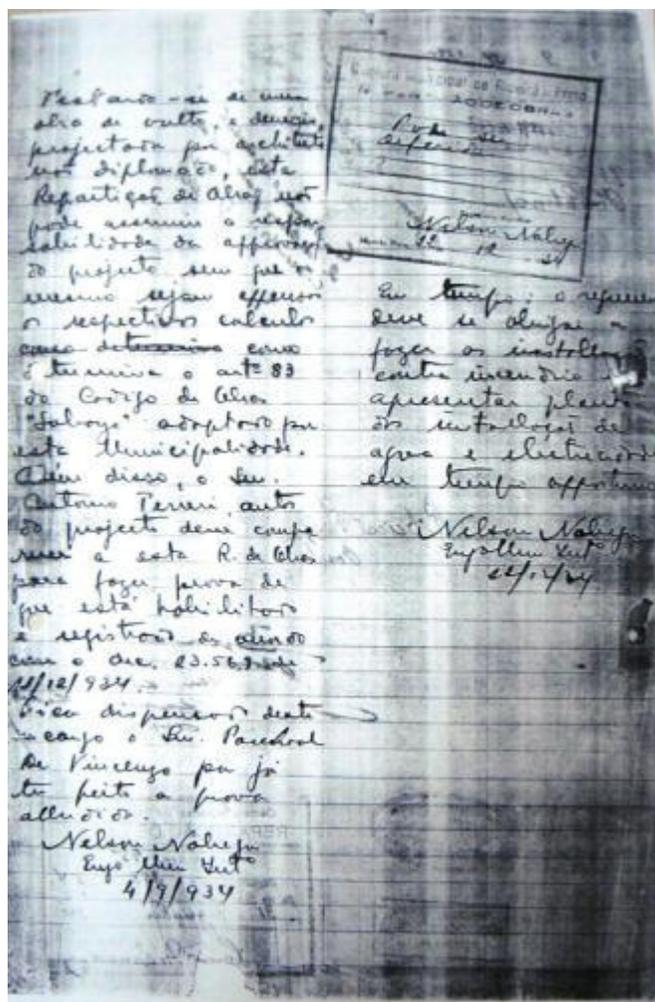


Figura 21. Cópia do relatório de Nélon Nobrega de 1934. Fonte: APHRP.

Arquitetos práticos exercerem a função, era na época uma prática aceitável, o arquiteto do projeto e o arquiteto- construtor, se encaixavam no decreto referido pelo engenheiro municipal, Nelson Nobrega, Decreto Federal nº 23.569 de 11/12/1933. O Art. 3º diz:

É garantido o exercício de suas funções, dentro dos limites das respectivas licenças e circunscrições, aos arquitetos, arquitetos-

construtores, construtores e agrimensores que, não diplomados, mas licenciados pelos Estados e Distrito Federal, provarem, com as competentes licenças, o exercício das mesmas funções à data da publicação deste Decreto, sem notas que os desabonem, a critério do Conselho de Engenharia e Arquitetura.

Além da prova para demonstrar que os arquitetos estavam habilitados, os mesmos tiveram que entregar todos os cálculos da parte estrutural do edifício: vigas, lajes, pilares, vãos, fundação. Nas folhas entregues ao departamento de obras podemos notar também o endereço dos arquitetos em Ribeirão Preto e em São Paulo. Em Ribeirão o escritório era localizado na Rua Lafaiete.

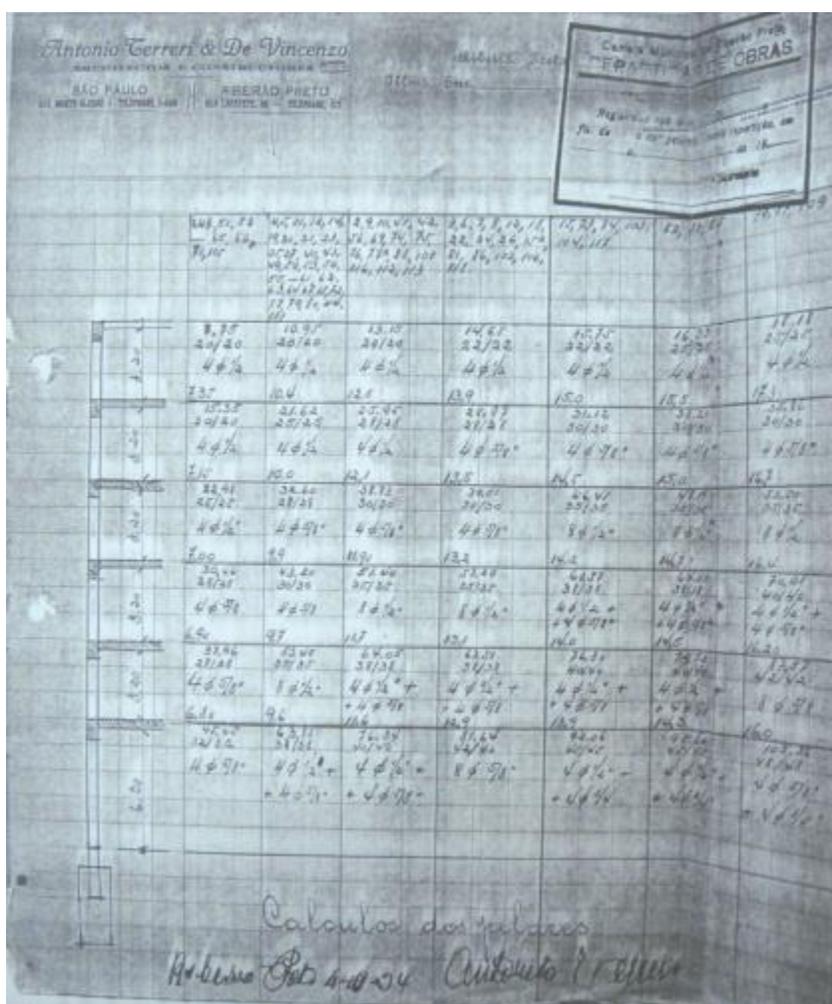


Figura 22. Cálculos dos pilares. Fonte: APHRP.

2.4. O PROJETO E A CONSTRUÇÃO DO EDIFÍCIO

O projeto foi aprovado em 1934, e, como dito anteriormente, foi projetado pelo arquiteto Antonio Terreri. Primeiramente houve a demolição da antiga casa do Coronel Quinzinho da Cunha, adquirida dos herdeiros no dia 25 de Abril de 1934.



Figura 23. Solário do Coronel Quinzinho da Cunha, antes da demolição para a construção do Edifício Diederichsen. Fonte: APHRP.

O prédio confronta com três ruas, a General Osório (em frente a Praça XV de Novembro), a fachada principal na Rua Álvares Cabral, e a São Sebastião (oposta a General Osório) formando um “U” irregular, não possui recúos frontais, como podemos observar na foto a seguir:



Figura 24. Situação sem escala do Edifício Diederichsen. Fonte: Processo de Tombamento do Edifício Diederichsen CONDEPHAAT.

Nas figuras acima, podemos visualizar a antiga residência do Coronel Quinzinho da Cunha, antes de ser derrubada para a construção do Edifício Diederichsen. A casa, construída antes do período higienista e da burguesia do café apresenta uma linguagem simples, com alguns elementos classicistas, como colunas adossadas, cornijas e uma espécie de frontão. Fora tais elementos, apresentava janelas de madeira, e telhado de madeira e telhas cerâmicas. A construção do Edifício Diederichsen foi uma grande mudança na paisagem da cidade, a casa térrea e simplista deu lugar a um edifício alto e de estilo “moderno”, ocupando quase todo o terreno como podemos observar na figura 24.

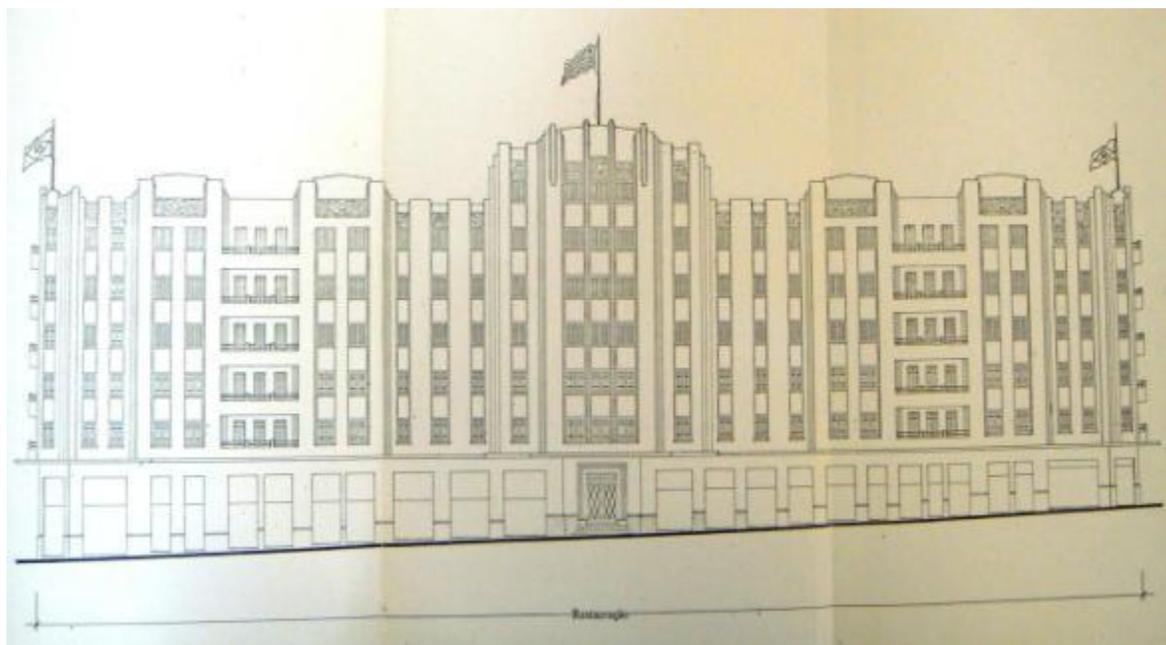


Figura 25. Fachada principal do Edifício Diederichsen. Fonte: (SOUBIHE, 1992:96).

O Edifício Diederichsen, é bem característico do estilo Art Decó. Predominam as linhas retas, as formas geométricas e o design abstrato. Possui uma monumentalidade e imponência, apesar de não ter materiais nobres, como o Art Decó Americano ou Europeu. Sua fachada principal é simétrica, com o mesmo número de janelas de ambos os lados, os elementos de destaque são ornamentais.

A porta da entrada principal, feita em ferro e vidro, também com motivos geométricos. O interior do edifício possui poucas janelas em seus corredores e mesmo de dia, necessita de luz artificial.

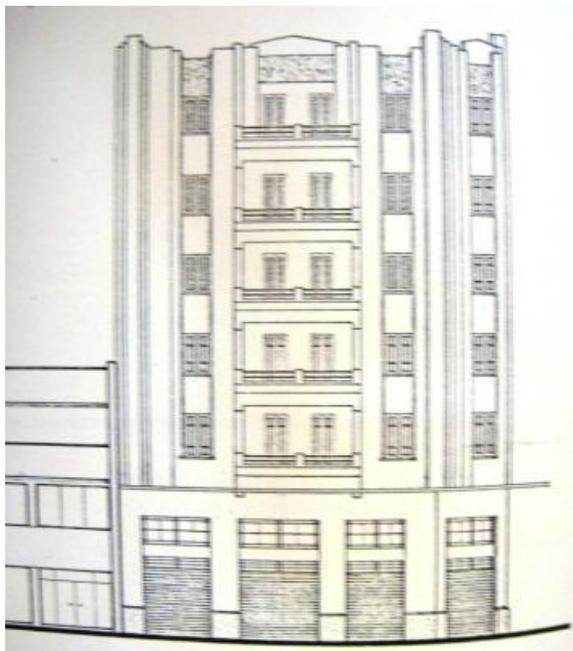


Figura 26. Fachada da Rua General Osório (fronteirissa com a Praça XV de Novembro). Fonte: (SOUBIHE, 1992:95)



Figura 27. Edifício Diederichsen em construção. No centro da foto, prédio do Banco Francês-Italiano. À direita, edifício Meira Júnior. Data atribuída: 1935. Fotógrafo: não identificado. Fonte: APHRP.

Durante a construção do edifício, Antonio mandou fazer um álbum de fotografias desde a fundação, todas as etapas, até sua inauguração, registrando assim como foi feito o prédio.

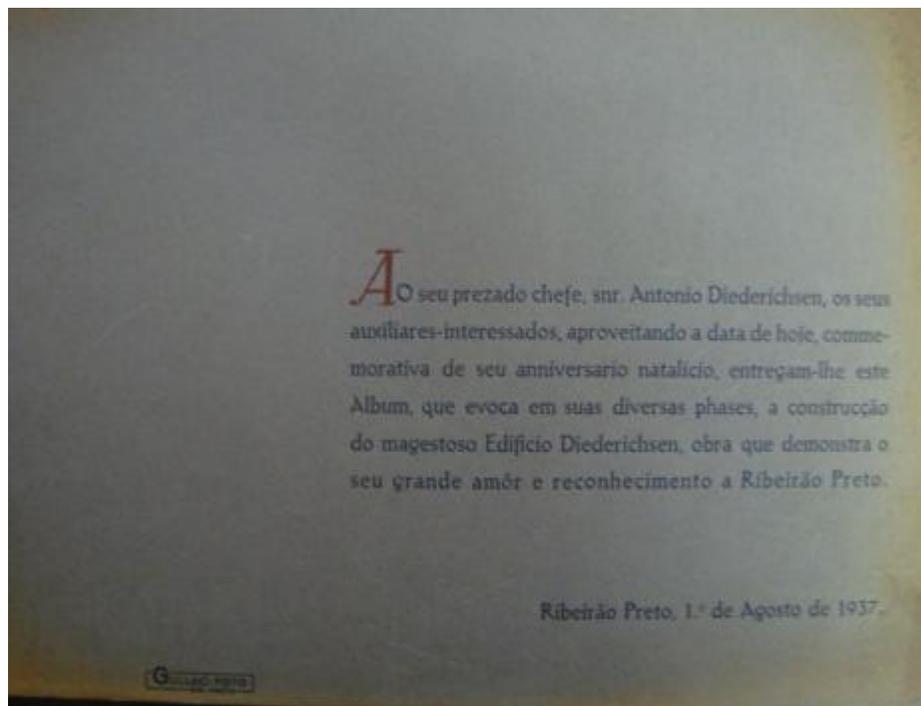


Figura 28. Dedicatória à Antônio no Albúm do Edifício Diederichsen. Data: 1 de agosto de 1937. Fonte: Albúm Edifício Diederichsen.

As fotos do álbum do Edifício Diederichsen mostram, todas as etapas da construção do edifício, desde a sua construção até o dia da inauguração. Há fotos dos arquitetos e do próprio Antonio Diederichsen.

O álbum inicia com a seguinte dedicatória (figura 28):

Ao seu prezado chefe, snr. Antonio Diederichsen, os seus auxiliares-interessados, aproveitando a data de hoje, comemorativa de seu aniversario natalício, entregam-lhe este Album, que evoca em suas diversas phases, a construção do magestoso Edifício Diederichsen, obra que demonstra o seu grande amor e reconhecimento a Ribeirão Preto.
Ribeirão Preto, 1º de Agosto de 1937.



Figura 29. Fotos de Antonio Terreri e Domenico Paschoali di Vincenzo no Albúm do Edifício Diederichsen. Fonte: Albúm do Edifício Diederichsen.



Figura 30. Fotos do início das obras, no dia 22 de setembro de 1934. “Perfuração dos poços para base e estabilidade do prédio. Fonte: Albúm do Edifício Diederichsen.



Figura 31. Detalhe da perfuração dos poços. Data: 22 de setembro de 1934. Fonte: Albúns Edifício Diederichsen.



Figura 32. “Colocação das primeiras armações de ferro para o concreto armado.” Data: 11 de janeiro de 1935. Fonte: Álbum do Edifício Diederichsen.

2.5. O EDIFÍCIO: A QUESTÃO DA VERTICALIZAÇÃO.

Neste tópico iremos buscar estabelecer relações entre o processo de verticalização na cidade de São Paulo e a construção do Edifício Diederichsen, em Ribeirão Preto, em 1936.

2.5.1. A VERTICALIZAÇÃO DE SÃO PAULO

Nossa principal fonte sobre a verticalização da cidade de São Paulo é Nadia Somekh que divide seu livro em quatro partes: Na primeira parte ela explica, o que é a cidade vertical, um primeiro momento de transformação que São Paulo passa (o período por ela estudado - 1920-1939) e que após 1940 sofre uma transformação mais significativa. O Estado como agente produtor de espaço e a formulação do código de obras (originados do *zoning* americano e alemão); as intervenções urbanas, o Plano de Avenidas de Prestes Maia (implantado efetivamente em 1938).

“São Paulo torna-se então uma metrópole num processo de transformação que mudará o caráter da verticalização depois de 1939” (SOMEKH, 1997 :19).

A cidade vertical (noção do edifício alto) se inicia com o arranha-céu. A verticalização foi definida como a multiplicação efetiva do solo urbano, possibilitada pelo elevador (SOMEKH, 1997 :19).

“A modernização corresponde à necessidade constante do capitalismo de buscar aumento de produtividade, por meio de avanços tecnológicos e organizacionais. A modernidade e as conseqüentes idéias modernistas consistem no desenvolvimento do projeto iluminista de domínio da natureza, baseado na racionalidade e na objetividade. O urbanismo moderno vai além, por surgir na cidade industrial especificamente para enfrentar os problemas sociais que se confundem com as questões urbanas [...] O urbanismo paulistano, apesar de pautado numa racionalidade influenciada pelo ideário internacional, não pode ser considerado moderno, pois a questão social não ocupa o centro de seu discurso, mas sim a eficiência e o desenvolvimento da cidade e do capital.” (SOMEKH, 1997 :33)

São Paulo mudou significativamente a partir dos anos 1940. Mas em 1939 já se notava uma mudança nas características do processo de verticalização. A ação do Estado como agente produtor de espaço: duas vertentes: a formulação da legislação urbanística antes e depois do Código de Obras (que muito se assemelha aos zoneamentos alemão e americano) - e as intervenções urbanísticas, em que se destaca o efetivamento implantado a partir de 1938, quando Prestes Maia assume a prefeitura paulistana.

Até 1920 São Paulo era predominantemente horizontal. A verticalização foi a multiplicação efetiva do solo urbano, possibilitada pelo uso do elevador. O crescimento vertical da cidade apresentou dois processos diferenciados: o terciário ou o de escritórios, caracterizando o uso original / e a verticalização residencial, predominante até hoje.

A localização caracterizou-se pela reprodução de espaços (concentração) e pela busca de novas fronteiras (expansão). Quanto a sua produção o espaço urbano não era entendido como “lugar”, base de reprodução do capital, mas como parte integrante do processo de acumulação e, portanto, sujeito às leis do valor.

A periodização adotada para o crescimento vertical coincidiu com os grandes períodos do desenvolvimento econômico, sendo enfatizada sua relação com o Estado

Em 1925 o uso do elevador já era considerável e é criada a Lei 2.818 - a prefeitura passou a exigir solicitação de licença para o seu funcionamento, mas a legislação só se torna efetiva em 1940, quando é finalmente implementado o registro de elevadores (SOMEKH, 1997: 38).

A legislação que interferiu efetivamente na verticalização, foi aquela que limitava a potencialidade construtiva do terreno; a verticalização em São Paulo restringiu-se até 1957, ao estabelecimento de alturas máximas, sempre mais altas que as praticadas e nem sempre resultando em um controle efetivo (SOMEKH, 1997: 40).

Somekh em seu livro considera as seguintes fases na verticalização de São Paulo:

A primeira de 1920 a 1939 - a cidade reproduzia padrões europeus, a verticalização surge na área central e expande para bairros próximos de caráter terciário e as unidades são de aluguel. O coeficiente de aproveitamento ainda não é

regulado pelo Estado e atinge grandes índices. A verticalização europeia já apresentava influência norte- americana desde o início dos anos 1920 (ROLNIK apud SOMEKH, 1997: 41).

A segunda fase de 1940 a 1956- “verticalização americana”, começou com a implantação de elevadores e vai até a primeira limitação do coeficiente de aproveitamento; o padrão de construção valorizado passa a ser o norte- americano – é desse período a maioria das “kitchenettes” existentes, os índices de aproveitamento permanecem altos como no primeiro período, mas o uso passa a ser predominantemente residencial. A terceira de 1957 a 1966- a verticalização do automóvel - quando a ênfase do crescimento industrial está voltada para os outros setores, como o automobilístico, definindo um novo tipo de ocupação (SOMEKH, 1997: 41- 42).

O Estado limita pela primeira vez o coeficiente de aproveitamento, estabelecendo uma cota mínima que define os apartamentos (210 m² para um Coeficiente de Aproveitamento igual a 6 e 140 m² para um coeficiente de aproveitamento igual a 4), selecionando em consequência a classe de renda consumidora o uso cada vez mais acentuado do automóvel - aumento do crescimento vertical (SOMEKH, 1997: 42).

A quarta de 1967 - 1971- a “verticalização do milagre” período de grande ascensão econômica e crescimento vertical acentuado; início da utilização do FGTS pelo BNH, o que ampliou sua ação na promoção do desenvolvimento imobiliário. BNH - financia principalmente a construção e a compra de apartamentos para a classe média, esta em decorrência de nova divisão de trabalho, vê aumentar significativamente os seus rendimentos e passa a ser proprietária de sua moradia. Em 1971, o então prefeito Figueiredo Ferraz, declara que São Paulo deve parar e propõe o primeiro Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado, que deu origem à lei de zoneamento de 1972.

O zoneamento surgiu aparentemente para controlar o fenômeno da verticalização. Ao longo do século XX a cidade de São Paulo assistiu a grande crescimento econômico, com a aceleração do processo de industrialização, que trouxe consigo necessidades relacionadas à modernização do ambiente construído e particularmente do quadro urbano. No entanto, essa expansão não veio atrelada a um

desenvolvimento social, ecoando o caráter parcial e excludente da modernização do país como um todo.

Segundo as conclusões de Nádia Somekh, a cidade é uma totalidade cuja essência é social. A cidade é resultado da concentração, força do trabalho e do capital. O período de verticalização estudado pela autora, a ação urbanística pode ser considerada apenas modernizadora. E até hoje, o urbanismo na cidade de São Paulo, tem incluída a questão social apenas na lei e pode ser considerado (modernizador), uma vez que não busca soluções efetivamente redistributivas (SOMEKH, 1997: 200).

2.5.2. ANÁLISE DA TIPOLOGIA – ESTILO DO PRÉDIO

O estilo do Edifício Diederichsen é em Art Decó, como dito anteriormente. O piso do prédio é constituído de taco de madeira e ladrilho hidráulico com motivos geométricos.

A estrutura do edifício é construída de concreto armado e seu fechamento de alvenaria de tijolos vazados. Há distribuição dos vãos regulares e simétricos. Sua implantação obedece ao alinhamento da rua, suas fachadas são revestidas de cimento, cal, areia e malacacheta, o térreo possui um barrado de mármore preto com altura de dois metros. O interior possui ladrilho hidráulico, vitrais e revestimentos das paredes com motivos geométricos, com ondas zig-zag e temas florais simplificados. (VALADÃO, 1997:)

O saguão de entrada possui pinturas geométricas pintadas nas paredes. Assim como o chão possui detalhes geométricos. Na esquerda do saguão, há os elevadores social e de serviço, ambos trocados há alguns anos, pois os originais eram manuseados por acensoristas.

Para melhor entendermos qual a concepção espacial que o projeto do edifício Diederichsen possuía, faremos agora uma análise formal da obra. Para tanto, iremos fazer uma pequena digressão sobre a origem e o desenvolvimento dos edifícios “arranha - céus” - multifuncionais, para depois correlacionar essa tipologia com a arquitetura dos edifícios Art Decó.

Segundo Nádia Somekh (2006:39):

O arranha-céu pode ser considerado um fenômeno tipicamente americano, símbolo máximo de algumas cidades, como Nova York e Chicago. Quando ele surge no século XX, no entanto, manifesta claramente um certo débito dos Estados Unidos para com a arquitetura européia. Sua proliferação ajudou a fortalecer a volta dos estilos enfeixados pelo nome geral de ecletismo, de tendência predominante neoclássica, cuja fonte próxima situa-se na Inglaterra e na França, mas cujas origens formais mais longínquas estão no solo do Renascimento italiano.

Nas primeiras quatro décadas do século XX, o edifício alto torna-se, mais do que uma curiosidade da arquitetura comercial, uma poderosa e ousada força, capaz de transformar o ambiente urbano em seu tempo, tanto quanto o automóvel nas décadas subsequentes.

Alguns autores caracterizaram os arranha-céus com imagens como a da máquina que faz a terra urbana render, mostrando que o foco para o entendimento desse novo fenômeno no mundo das edificações estava tanto na técnica quanto nas alterações que ele trazia para a formação do capital imobiliário. Também aqui como em São Paulo, no século XX, a racionalidade da obtenção de lucro máximo deu lugar a uma atitude mista, exploratória entre a busca de produtividade e a de riqueza simbólica (SOMEKH: 2006, 40).

2.5.3. OS EDIFÍCIOS MULTIFUNCIONAIS

Aqui buscaremos estabelecer relações entre o edifício Diederichsen, os Arranha-céus e os edifícios multifuncionais.

São Paulo, assim como outras cidades do mundo, no início do século XX, foi se verticalizando, era uma nova ordem organizacional: a lógica dos arranha-céus americanos influenciaram diretamente a cidade.

Ao longo de todo o século XX, São Paulo foi palco de um dos processos mais intensos de industrialização do continente americano que, etapa a etapa, foram deixando no cenário paulistano marcos importantes das mencionadas propostas de organização do território urbano, de acordo com a nova organização dos modos de produção, nos moldes industriais (NARDELLI, et al, 2005). O período entre os anos 1930 e 1945 foi de extrema importância na formação da cidade de São Paulo. Tanto

dos processos econômicos, crescimento populacional e consolidação de modelo espacial (DA SILVA, 2007).

Porém, é difícil aquilatar os fatos ocorridos entre os anos 1930/1940 sem levar em conta o legado dos anos 1920. Tais como o crescimento da economia cafeeira e, conseqüentemente, das receitas tanto estaduais quanto municipais provenientes do imposto sobre exportações. Os anos 1920 foram também marcados pelo grande desenvolvimento industrial. A crise de 1929, entretanto, significou uma severa restrição às receitas municipais: em 1931 elas haviam descido para 52 mil; em 1932 eram de 60 mil e em 1933 de 62 mil contos de réis. A euforia dos anos 1920, assim como as restrições financeiras dos primeiros anos da década seguinte, se defrontavam com uma série de desafios, legados aos anos 1930: as precárias condições habitacionais da população de baixa renda; a incessante expansão horizontal da cidade e a decorrente necessidade de recursos públicos crescentes para dotar esses territórios de pavimentação e de infraestrutura; o congestionamento do centro; a precariedade das ligações entre os bairros e a área central. Isso tudo configurava um quadro generalizado de despreparo para o fenômeno de crescimento colocado (DA SILVA, 2007).

Os Edifícios residenciais paulistanos (principalmente nas décadas de 1930 e 1940) vieram atender a lógica da verticalização da cidade - lucros mediante a multiplicação do solo urbano. Assim, suas características projetuais, são fruto de tal lógica.

[...]constata-se que, a despeito da vigência do Decreto 5.491, de 25/06/1928, que instituía a figura jurídica do condomínio, estes prédios eram construídos "para renda" por um único investidor, proprietário, portanto, de todos os apartamentos - geralmente destinados a serem alugados. Tal situação só vai se alterar a partir de 1942, com a promulgação da Lei do Inquilinato (PINHEIRO, 2008).

Como Maria Lucia Bressan Pinheiro descreve, os prédios eram construídos para aluguel, por um investidor, como meio de renda e para tanto, a construção ocupava o máximo possível do terreno, sendo as plantas feitas para um mercado ainda desconhecido. Em 1942, tal lógica de construção de edifícios apenas para locação

altera com a Lei do Inquilinato: congelou os valores dos aluguéis, inviabilizando a continuidade desse tipo de investimento imobiliário (PINHEIRO, 2008).

A lógica que guia esses edifícios está distante de quaisquer inovações técnicas (lógica do mercado imobiliário: barateamento da construção) apenas as estritamente necessárias para a concretização de tais edifícios. A ocupação do terreno é a máxima possível independente de orientação e insolação, a fachada principal tem grande destaque; pavimentos tipo - unidades heterogêneas; soluções de plantas alheia às necessidades funcionais e da comodidade, em lotes irregulares- de origem colonial. A altura dos edifícios dependia do domínio da tecnologia do concreto armado. Sua utilização rotineira (estruturas em pilar e viga, calculadas sem grandes ousadias, vedadas com tijolos e associadas a lajes planas livres - (nesse período a produção de cimento era baixa, o que encarecia bastante seu custo (PINHEIRO, 2008).

A utilização de lajes planas teve de esperar o aperfeiçoamento dos processos para sua impermeabilização - prédios construídos entre 1930 e 1940 têm suas lajes de cobertura de telhados de estrutura de madeira e telhas francesas (ou mais raramente) telhas onduladas Eternit³³; alguns chegaram a incorporar o telhado- jardim (PINHEIRO, 2008).

A maioria dos prédios do centro de São Paulo, que datam desse período são no estilo Art Decó. Trata-se de uma arquitetura descompromissada quanto a princípios técnicos- gerais (especialmente forma- função). Remete aos signos dos “tempos modernos”. O Art Decó sempre foi suscetível a influências dos acontecimentos do momento, rapidamente veiculados pelos meios de comunicação de massa disseminados no período: o cinema, as revistas ilustradas, o rádio, a propaganda. Os aspectos que mais contribuíram para a popularização do Art Decó em São Paulo foram seu estilo despojado, o apelo a modernidade e diminuir os custos da construção (PINHEIRO, 2008).

A área central de São Paulo foi maciçamente verticalizada a partir de 1930. Praticamente todos os edifícios apresentavam apartamentos de diferentes tamanhos, inclusive no mesmo andar, pois facilitava o aproveitamento máximo e experimentava soluções variadas para atender um mercado ainda desconhecido. Algumas

³³ Eternit: marca de telha de fibrocimento.

peculiaridades: inexistência de cozinha, alguns contavam com quarto de empregada, não há entrada de serviço. Como ocorria nas residências do período, todos os apartamentos residenciais, por menores que fossem, contavam com banheiros privativos - ao contrário dos edifícios comerciais, onde eram usuais banheiros coletivos. Possuíam um número inferior de garagens em relação ao de apartamentos. O piso térreo ocupado por lojas como de costume (PINHEIRO, 2008).

2.5.4. A DIVERSIDADE DE USOS E FUNÇÕES DO DIEDERICHSEN

O edifício Diederichsen, como vimos anteriormente também seguia a lógica de unidades para aluguel como meio de renda, no caso para seu proprietário Antonio Diederichsen. A seguir vamos descrever as atividades exercidas e funções do edifício.

Primeiramente, pela sua localização (localizado na rua o edifício possuía unidades no térreo destinadas ao aluguel do comércio. Lojas, bares (no caso o Pinguim), o Café a Única, a entrada do Cine São Paulo.

Os apartamentos, tinham três tipologias, apartamentos de um quarto, no estilo de *kitchenettes*, apartamentos de dois dormitórios. Com 140 metros de fachada e 3.750 m² de área construída, possui cinco pavimentos além do térreo. Em 1939 compreendia: na parte térrea, o Cine São Paulo com capacidade para 1.200 pessoas, o Pinguim e vários estabelecimentos (como barbeiro, casas de moda, o café A Única). O primeiro e segundo pavimentos compreendiam 420 salas comerciais ou para prestação de serviço. Terceiro e quarto: 46 apartamentos residenciais, o quinto o “Grande Hotel” e no sexto a moradia do proprietário e um amplo terraço.

O edifício apesar, de ter somente seis pavimentos foi considerado na época o primeiro arranha-céus de Ribeirão Preto, pois em uma paisagem praticamente térrea, ele era uma “quebra”na paisagem.

2.5.5. O ESTILO ART DÉCO

Antes de introduzirmos o que foi o Art Decó, é de extrema importância situar o que acontecia durante o período entre-guerras e a emergência do Movimento Moderno (também chamado por alguns autores de Modernismo).

O filme “Things to come” adaptado de HG Bem do livro e “Tempos modernos” de Charles Chaplin (os dois do ano de 1936), foram filmes que representavam o “futuro” e o modo de lidar da humanidade com a “era da máquina”. No mesmo ano houve o lançamento da televisão britânica, a viagem inaugural do dirigível Hindenburgeo RMS Queen Mary e o desenho dos Laboratórios por Walter Gropius. A tecnologia dos filmes, do rádio, eram reflexos da “modernidade”. O Art Decó refletiu a nova era industrial e englobava todas as formas de design, inclusive a arquitetura, com uma variedade de influências, incluindo a egípcia, árabe, motivos Maia, o Cubismo, Fauvismo e o movimento De Stijl (SCHWARTZMAN, 2006: 07).

O estilo Art Decó ganhou destaque na *Exposition Internationale des Arts Décoratifs et Industriels Modernes* de 1925 em Paris. O Art Decó originalmente foi desenvolvido na França, entre os anos de 1908 e 1912 e atingiu seu ápice entre 1925 e 1935. O termo deriva da “Exposition Internationale” de 1925. O Art Decó se tornou o primeiro estilo verdadeiramente internacional e rapidamente se espalhou pelo mundo. Cada nação adaptou o estilo arquitetônico a sua cultura. (SCHWARTZMAN, 2006: 07-08). Inicialmente prevista para 1908, a Exposição foi adiada várias vezes, em parte devido ao surto da Primeira Guerra Mundial. Este foi um projeto patrocinado pelo governo francês com o objetivo específico de desenvolvimento de mercados de exportação decorativos e artes aplicadas franceses e uma tentativa de resolver os problemas que haviam sido causados pela introdução da máquina no processo artístico. Estes incluíram a divisão do trabalho entre artistas, artesãos e fabricantes comerciais e o aumento da concorrência a partir do estrangeiro no comércio de bens de luxo, no qual a França até então tinha sido líder. Outras preocupações foram a formação profissional de artesãos e aprendizagem da legislação. No início do século vinte, Paris tinha artesãos mais do que qualquer outra cidade europeia. Não foi apenas a sua sobrevivência que estava em jogo, mas também prestígio nacional francês, o que

a produção e a qualidade do artesanato de luxo tinham sido colaboradores essenciais (SCHWARTZMAN, 2006: 09).

Em 1966, a exposição foi revivida no *Musée des Arts Décoratifs em Paris* e foi na mesma que o termo Art Decó foi cunhado (SCHWARTZMAN, 2006: 08). O Art Decó se tornou o primeiro estilo verdadeiramente internacional e rapidamente se espalhou pelo mundo. Cada nação adaptou o estilo arquitetônico a sua cultura (SCHWARTZMAN, 2006: 08).

Tal estilo teve uma grande repercussão nos Estados Unidos, nos países europeus e nos países americanos. (CROWE & BOWEN, 2007: 08). Desde então, o Art Decó foi disseminado em larga escala durante o período entre guerras (SCHWARTZMAN, 2006: 09).

Em termos de design os Estados Unidos, ainda estava atrasado em relação à Europa. Após a exposição de Paris, museus americanos e lojas de departamento começaram a realizar exposições especiais das mercadorias que haviam sido apresentadas em Paris. A intenção era criar um mercado para esses produtos do estilo “moderno” do Art Decó. Muitos dos designers europeus foram aos Estados Unidos para trabalhar e educar designers americanos. Este esforço foi reforçado pelas mudanças que ocorreram nesse meio mais americano: os filmes (CROWE & BOWEN, 2007: 07).

O Art Decó foi disseminado nos Estados Unidos, através dos filmes da época. Designers europeus eram contratados para confeccionarem figurinos e cenários em Art Decó. O estilo podia ser mostrado nos filmes através de novas idéias em moda, tecidos, mobiliário, iluminação, design de interiores, e itens de luxo; assim poderia se espalhar rapidamente, criando uma demanda de consumidores do mesmo. (CROWE & BOWEN, 2007: 07).

Após a Segunda Guerra Mundial, o estilo Art Decó rapidamente caiu em desuso. A arquitetura Moderna anunciada em meados de 1930 como a única e verdadeira arquitetura, substituiu o estilo Art Decó. Ele também teve suas origens na Europa, notadamente na Bauhaus. Porém na década de 1930, o governo nazista alemão fechou a Bauhaus, e os professores (arquitetos) foram dispersos. Muitos destes arquitetos e designers foram para os Estados Unidos e levaram essas novas idéias com eles (CROWE & BOWEN, 2007: 08)



Figura 33. Cena do filme “Topper” (MGM) de 1937. Cenário em Art Decó. Fonte: <http://artdecomontreal.com/2007/11/12/art-deco-and-the-hollywood-dream/en/>

.Alguns cursos em universidades de arquitetura de prestígio americanas, educaram uma nova geração de arquitetos, desprezando todos os períodos anteriores e estilos de arquitetura. O aço, o vidro e as linhas retas sem ornamentação ditaram a nova regra. Como resultado dessa mudança de estilo, edifícios Art Deco foram demolidos ou negligenciados em nome do progresso (CROWE & BOWEN, 2007: 08)

Porém no Brasil, o Art Decó além de um estilo internacional segundo CAMPOS (1996) foi um alternativa ao incipiente Movimento Moderno:

Uma nova elite econômica, carente de símbolos de afirmação social, que não via com bons olhos [...] o Eclétismo, [mas também] [...] refutava as posições de Marinetti ou Corbusier. [...] Desta forma, era preciso formular um sistema que contemplasse de forma satisfatória essa demanda por uma nova estética burguesa, conciliando os valores tradicionais da cultura clássica com os novos referenciais estabelecidos pela era da máquina. (CAMPOS, 1996, p.17 apud BORGES, 2005)

Para CAMPOS (1996), essa nova elite emergente, aspirava uma mudança, porém o Modernismo, um estilo sem ornamentos, ainda era contestado; desse modo, tal classe identificou no Art Decó, um estilo que não deixava os luxuosos ornamentos e ao mesmo tempo possuía o idealismo de progresso.

Como características do estilo Art Decó podemos elencar: a geometria, o uso do concreto armado e do ferro, exaltação do tema da tecnologia, simetria, jogos volumétricos, materiais luxuosos BORGES, 2006:05).

As novas fontes de inspiração para o estilo foram encontradas no exotismo do Egito, do Oriente Médio, e na arte e têxteis primitivos africanos. Zig zags, raios, chevrons³⁴ e outros elementos decorativos tornaram-se o vocabulário novo design, substituindo os arcos ogivais, as colunas clássicas e cornijas entre colchetes (CROWE & BOWEN, 2007: 07).

O Art Decó segundo PINHEIRO (1997) foi:

“utilizado em muitas das novas tipologias de edificação [...]: cinemas, casas de espetáculos, estações de rádio, pavilhões de exposições, sedes de clubes, lojas de departamento, enfim, uma série de fenômenos ligados à emergência de uma cultura de massas, que acompanha a metropolização da cidade”. (PINHEIRO, 1997 apud BORGES, 2006:06).

Confirmando o descrito anteriormente pelos autores (CROWE & BOWEN, 2007), Maria Lúcia Bressan Pinheiro (1997) o fenômeno do cinema, e as novas mídias reforçaram e disseminaram o Art Decó, como um estilo moderno.

No Brasil, o estilo durou um pouco mais que na Europa e nos Estados Unidos, podemos observar isso com o próprio Antônio Diederichsen, que construiu o Edifício Umuarama, um hotel de doze andares ao lado do Edifício Diederichsen, no final da década de 1940, e inaugurado em 1951 ainda no estilo Art Decó.

Este trabalho, foi mais focado no edifício em si, problemática desde o antigo projeto de pesquisa. Ao longo do mesmo podemos perceber suas peculiaridades, porém com a lógica dos edifícios Art Decó paulistanos da época. Apesar do caráter de arranha-céus, o edifício possui um tamanho horizontal muito maior que seu tamanho longitudinal. Mas mesmo assim causou impacto sobre a cidade.

³⁴ Chevron: original do francês e significa “espinha de peixe”.

Para entendermos os significados do edifício precisamos entender primeiramente as mudanças ocorridas e os significados da cidade em cada época.

Fizemos um panorâma das décadas compreendidas no período estudado, e dentre as análises entendemos que nesse período de aproximadamente 60 anos, a cidade e conseqüentemente seu centro, tiveram três fases de relevância.

A primeira fase, é a da cidade proto modernista, o moderno aqui considerado é o período higienista, das reformas urbanas, a instituição de leis que previam salubridade nos edifícios e também fazia uma “limpeza social” no centro. Corresponde ao início dos anos 1900 (ainda considerado da Belle Époque, no Brasil) e que segundo Peter Gay³⁵, foi somente com a Primeira Guerra Mundial que houve a mudança definitiva das duas épocas, e de fato o modernismo se sobressai no pós guerra.

“O período entre guerras desencadeou uma era inédita e de mobilização em massa. O modernismo estava incubado e de certa forma em andamento muitos anos antes de 1914 (início da Primeira Guerra Mundial”).

O momento inicial do período republicano, foi uma fase eufórica para os grupos beneficiados com o novo regime, a Belle Epóque brasileira, cuja a duração abrange o período da guerra européia, para qual ampliam-se as exportações para os países em guerra, desenvolvendo indústrias para substituir em parte o que importava. Os autores delimitam esse período a grosso modo de 1900 à 1920. Esse período marca a introdução do país em novos padrões de consumo, estimulados por uma nascente e agressiva onda publicitária, uma difusão cultural causada pelas revistas modernas ilustradas, das práticas desportivas, a criação do mercado fonográfico voltado para as músicas e ritmos sensuais e a popularização do cinema (NOVAIS & SEVCENKO, 1998 :35-36)

O Brasil foi de uma sociedade em sua maioria analfabeta no início do século XX, diretamente para uma ordem cultural centrada nos estímulos sensoriais das “imagens e dos sons tecnicamente ampliados”, isso indica uma trajetória da sociedade brasileira nesse período de mudanças rápidas e intensas. (NOVAIS & SEVCENKO, 1998 :37)

³⁵ GAY (2002).

É nesse contexto que inserimos o primeiro período estudado, da cidade e do Edifício, foi nessa época em que o mesmo é construído e seu valor é associado ao “moderno”, ao “progresso” ao pensamento ideológico da época.

A partir das décadas de 1960/70 há uma nova mudança no paradigma de cidade. Novamente por questões econômicas, culturais e políticas, há uma mudança no pensamento da cidade, não só em Ribeirão Preto, mas no mundo todo. A cidade modernista começa a receber críticas, como o livro de Jane Jacobs - Morte e vida de grandes cidades, e inicia-se a negação da “doutrina” moderna, em seu lugar o pós-modernismo, ou a cidade pós-moderna vai tomando forma. A cidade que poderia ser “controlada” no pensamento modernista, na cidade pós-moderna começa a crescer de maneira “desordenada” e em prol do capital imobiliário. No próximo capítulo veremos como Ribeirão Preto muda na nova lógica, na Terceira Cidade.

CAPÍTULO III. A EXPANSÃO DA CIDADE E AS NOVAS CENTRALIDADES: 1950 A 1980.

Neste capítulo, iremos abordar o crescimento da cidade de Ribeirão Preto entre 1950 a 1980, enfatizando o impacto que este teve no Edifício Diederichsen. Para isso analisaremos década a década os principais acontecimentos urbanísticos ocorridos na cidade. Sabemos que neste período Ribeirão Preto não sofreu profundas transformações, no entanto muito dos processos que serão discutidos no capítulo 4 tem aqui o seu início.

3.1. A CIDADE E O EDIFÍCIO NAS DÉCADAS DE 1950 A 1960.

Na década de 1950, o crescimento da cidade foi impulsionado principalmente pelas indústrias e pela implantação da Escola de Medicina da USP. Entre 1950 e 1959, 121 loteamentos foram aprovados na cidade, e uma grande quantidade de construções ocorreu. Houve a implantação da Rodovia Anhanguera, impulsionando o crescimento da cidade para o sentido leste, onde se fixou uma população de classe média; além de tais fatores, com a utilização do automóvel, áreas ao redor do centro começaram a ser loteadas.

Tal fato refletiu no Edifício nas décadas de 1960/1970, o centro é deixado pela classe mais abastada e com ela os investimentos públicos. Os novos bairros, do tipo bairro- jardim, com grandes residências tornam-se o novo ideal de “cidade moderna”. Os profissionais liberais que antes prestavam seus serviços no Edifício, tais como médicos, dentistas e advogados acompanharam tal mudança. O Edifício sofre então uma desvalorização, como o resto do centro. Seus usos começam a ser mudados e outros profissionais locam as antigas salas ocupadas por estes.

A década de 1950, é marcada também pela televisão (década que acontece a primeira transmissão em Ribeirão Preto), pelo jornal (apesar de ser a principal fonte de notícias até então) e a inauguração dos primeiros museus da cidade, o Museu do Café, entre outros (SILVA, 2004).

No dizer de Silvia Maria do Espírito Santo (2010) “No momento em que a “elite culta” se orientava na metrópole de São Paulo para concretizar a 1º Bienal

Internacional de Arte em 1952, o município de Ribeirão Preto mobilizava-se para criar os seus Museu Histórico e Museu do Café.”

A implantação de indústrias de bens de produção para a agricultura e para a agroindústria de processamento representou um avanço no processo de industrialização do município, conseqüentemente novas atividades econômicas urbanas influenciaram o aumento populacional e as mudanças no solo urbano tiveram lugar aí (SILVA, 2004).

Segundo Henrique Vichnewski (2004)³⁶; em dezembro de 1934 a empresa Matarazzo, adquiriu um terreno no centro da cidade (formando uma quadra) para a construção de uma fábrica de beneficiamento de algodão e azeite para extração de querosene. Além do núcleo fabril, a empresa Matarazzo concluiu as obras da vila operária no Bairro dos Campos Elíseos em meados do ano de 1951.

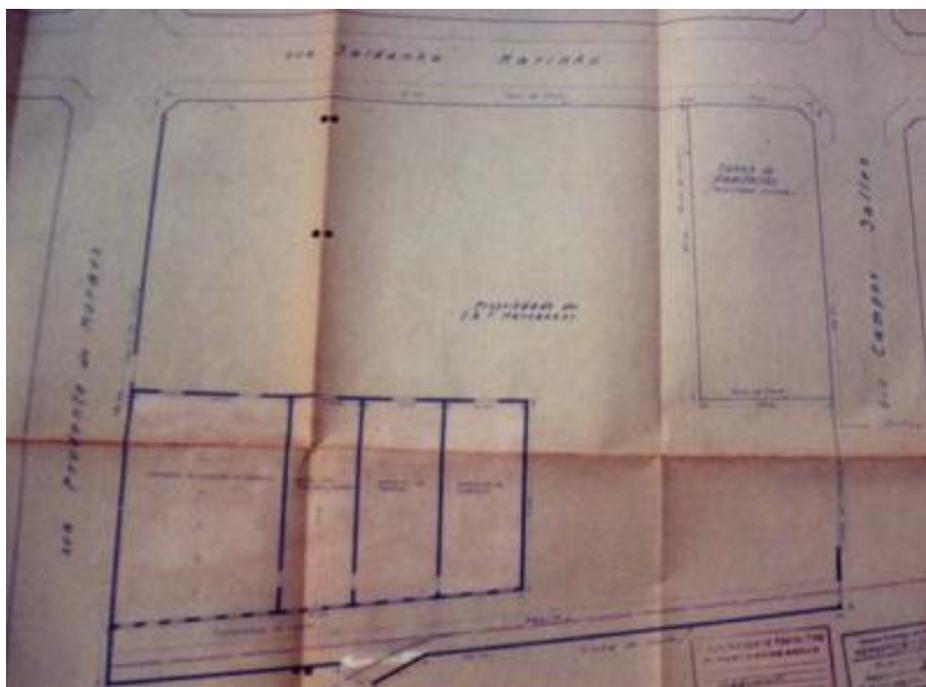


Figura 34. Planta de situação do Edifício Matarazzo para beneficiar algodão, na quadra entre as ruas Prudente de Moraes, Saldanha, Marinho, Campos Salles e Amador Bueno. Fonte: Vichnewski (2004).

³⁶ VICHNEWSKI, Henrique Telles. As indústrias Matarazzo no interior paulista: arquitetura fabril e patrimônio industrial (1920-1960). Mestrado - Curso de História, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2004.

Se por um lado, a cidade expandia no eixo sul, por conta da mão de obra especializada, e portanto mais abastada e principalmente da criação do Campus da USP em 1951, no mesmo ano outra zona da cidade se expandia por consequência das indústrias, e as classes operárias, como mencionado no trecho acima, com a vila operária da empresa Matarazzo, com casas geminadas ou individuais (SILVA, 2008: 128).

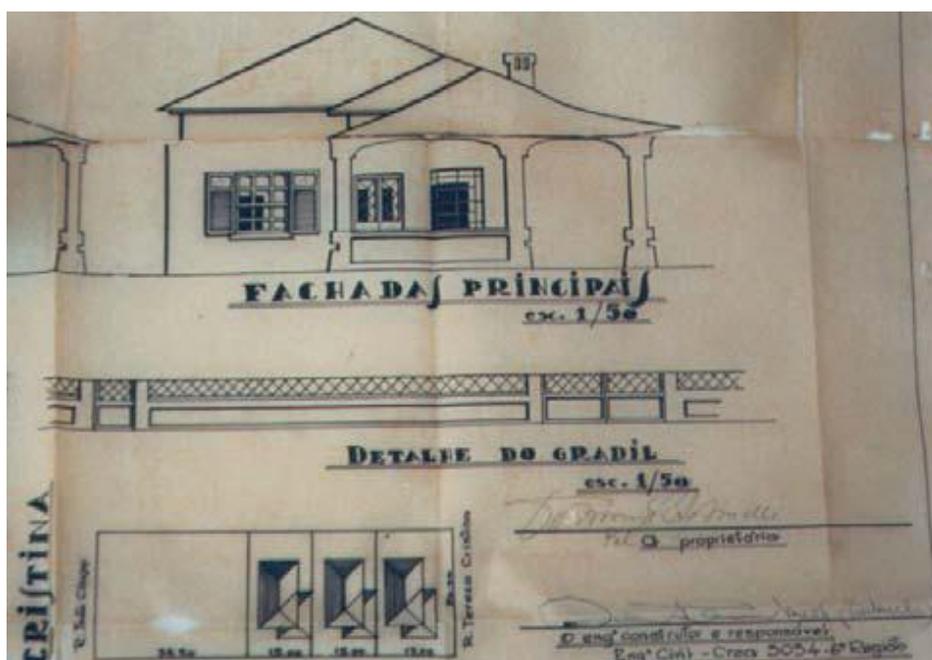


Figura 35. Fachada e planta de três casas térreas contruídas para operários (1946), além destas, foram construídos dois edifícios de dois pavimentos: um com 6 (1946) e outro 4 unidades (1951), totalizando 14 famílias na Vila Operária. Fonte: Vichnewski (2004).

Desta forma, houve um aumento da demanda de moradias de padrão mais elevado, por conta da mão de obra especializada, e ao mesmo tempo os trabalhadores de mão-de-obra não especializada que conseguiram oportunidade de emprego.

Em contrapartida, o poder público viabilizou o eixo de crescimento leste, em 1948, asfaltando a Rodovia Anhanguera (SP-328) - que liga Ribeirão Preto à Campinas - criando um novo vetor de expansão da indústria. O eixo propulsor de expansão e economia antes induzido pela linha férrea da Mogiana, foi substituído pela região da Anhanguera. Por sua vez, o eixo leste foi sendo ocupado pela classe média, originando bairros como Jardim Paulista, Jardim Paulistano, Novo Mundo (SILVA, 2004).

3.1.1. O CRESCIMENTO DA CIDADE.

O crescimento da cidade durante as décadas de 1950 à 1970, é observado através da tabela comparativa do grau de urbanização do Brasil, da região sudeste e do município de Ribeirão Preto.

Grau de urbanização: Brasil, Região Sudeste e Município de Ribeirão Preto			
Datas (censos)	Grau de urbanização		
	Brasil	Região Sudeste	Município de Ribeirão Preto
1950	36,2%	47,50%	70,89%
1960	45,1%	57,30%	81,04%
1970	56,0%	72,80%	92,33%
1980	67,59%	82,81%	96,77%

Tabela 01- FERNANDES, 2004: 50. IBGE, Sinopse Preliminar do Censo Demográfico 2000 p1-27; IBGE Anuário Estatístico do Brasil, 1992, p. 207. Cálculos do autor em relação a Ribeirão Preto.

Podemos visualizar através da tabela, que o índice de urbanização de Ribeirão Preto superou o do Brasil e da região Sudeste no período de 1950-1980. Nas quatro décadas analisadas, a urbanização do município de Ribeirão Preto, teve um aumento de aproximadamente 30% a mais do que no Brasil.

Isso mostra o crescimento da cidade de Ribeirão Preto, que na década de 1950, possuía uma população urbana de 65.334 e na década de 1980 passou para 308.229³⁷, um aumento de mais de 4 vezes. O aumento da população urbana é reflexo do desenvolvimento da cidade como um todo.

O período entre 1950 e 1970, o aquecimento da economia conjuntamente com a modernização industrial impulsionaram profundas mudanças no espaço urbano. O Modernismo ainda influenciava os projetos dos bairros e casas para a classe mais

³⁷ Dados do IBGE.

abastada nas décadas de 1950/1960. O crescimento do mercado imobiliário, contou com a ampliação da rede viária no sentido sul, e o centro cada vez mais era explorado verticalmente, enquanto a classe operária se acomodava em loteamentos populares na zona norte da cidade³⁸.

Tanto a economia da cidade, como a implantação das indústrias, aliada a atividades econômicas correlatas a estas e o grande crescimento populacional contribuíram significativamente para mudanças no tecido urbano.

Na década de 1950, houve uma grande demanda imobiliária, devido a leis imobiliárias municipais, que facilitaram a compra da casa própria. A classe mais abastada se fixou no eixo sul da cidade, com bairros planejados distantes do centro, a classe de menor poder aquisitivo se instalava na zona norte (SILVA, 2004:03)

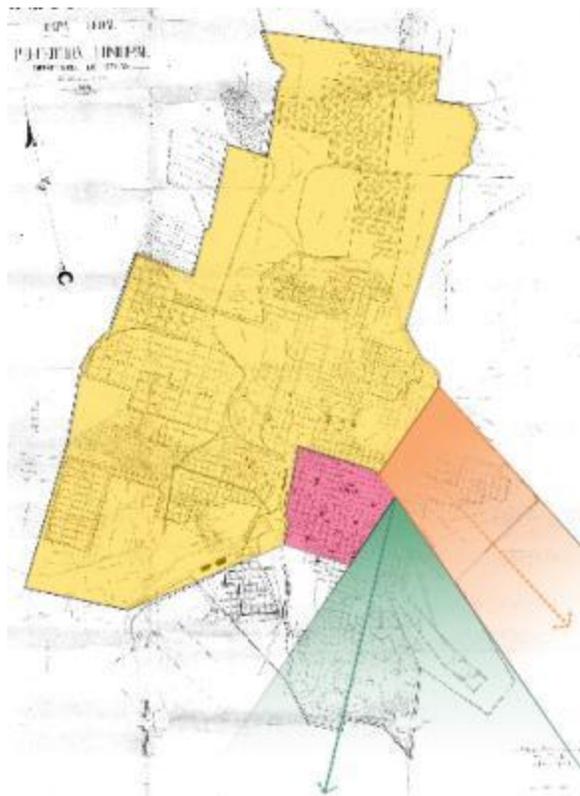


Figura 36. Mapa de Ribeirão Preto em 1949, indicando os eixos de crescimento da cidade. Fonte; AHMRP, modificado pela autora.

O mapa acima, apesar de ser de 1949, o mais próximo que conseguimos da década de 1950, mostra os vetores de crescimento da cidade. Em verde, indica o

³⁸ SILVA (2004).

crescimento da zona sul da cidade dando origem bairros como: Sumaré, Alto da Boa Vista, Jardim América, Jardim São Luiz. A cor laranja, indica o vetor de crescimento leste, Jardim Paulista, Jardim Paulistano, Jardim Castelo Branco. Podemos notar - em amarelo - como em 1949 a zona norte da cidade era muito maior que as zonas “enobrecidas”.

As Leis municipais foram criadas em 1947, facilitavam a aquisição da casa própria para as classes de baixa renda. Tais leis dispunham sobre a isenção de impostos por dez anos para prédios construídos em qualquer vila situada na zona suburbana; destino de 10% da renda prevista nos Impostos de Indústrias e Profissões para a Fundação Casa Popular, que seriam empregados na aquisição de terrenos para operários; desconto de 50% no imposto predial pago pelo trabalhador que tivesse o salário inferior a Cr\$1.500,00; cobrança de taxas de água e esgotos aos proprietários que possuíam terrenos baldios, estimulando sua ocupação (SILVA, 2004:05).

Em 1958, a Vila Abranches, próxima a Rodovia Anhanguera, fora construída como um conjunto de casas de baixa renda.

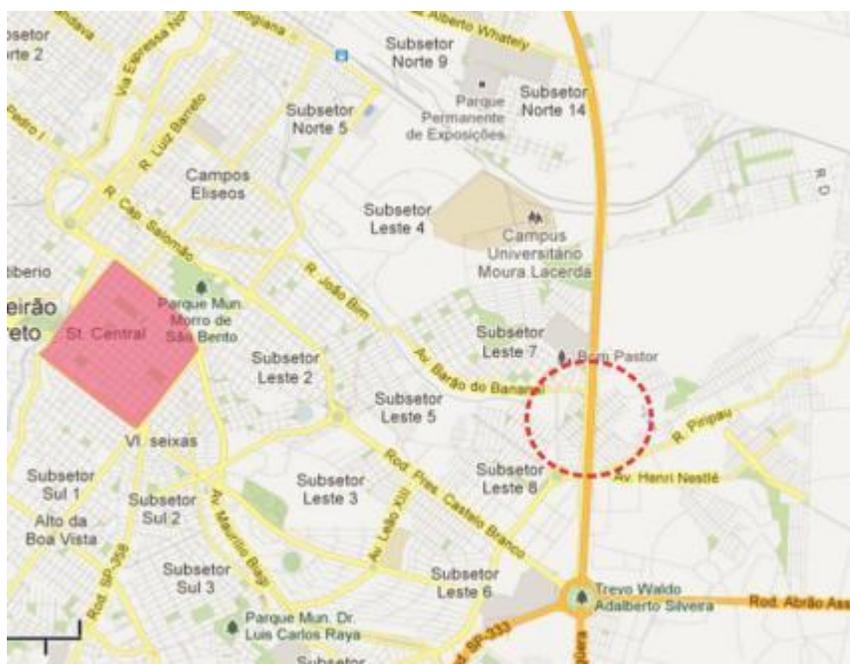


Figura 37. Localização do Quadrilátero central e da Vila Abranches. Fonte: autora.

No mapa acima, a localização da Vila Abranches, em torno da Rodovia Anhanguera, a distância aproximada é de 7 km em relação ao Quadrilátero Central.

Por conta da lei de incentivo, 121 loteamentos foram aprovados na década de 1950, na década de 1960, 46 foram aprovados e destes, a maioria voltada para a classe popular; bairros como: Ipiranga - Jardim Vitória, Vila Albertina, Vila Vitória, Vila Nogueira, Vila Luzerna e Vila Pompéia e Sumarezinho. No mesmo período, os bairros planejados foram construídos para as classes mais altas, como a Ribeirânia, em 1966, bairro inspirado no modelo americano de bairro. Valorização das vias para carros, áreas verdes entre outros. A arquitetura dos bairros- jardins, era influenciada pelo modernismo, uma arquitetura tardia (SILVA, 2004:03).

3.1.2. TRANSFERÊNCIA DA FERROVIA E ASCENÇÃO DO RODOVIARISMO.

A ferrovia no livro de Rubem Cione (1991) p. 198, é tratada como uma questão desagradável: “Essa estrada que custou pesados encargos, dissabores e serviu também de campo à vexatorias explorações, foi apontada como um exemplo de viação nacional”. Além de tal afirmação, o autor afirma que a população “aclamava” pela retirada dos trilhos da Mogiana da cidade.

A estrada de ferro ficou no centro até 1965, e depois da demolição foi transferida para o bairro do Tanquinho. O novo traçado, saía de São Simão, passando perto do aeroporto Leite Lopes (zona norte da cidade). Algumas estações foram desativadas: Nhumirim, a antiga estação da cidade de Cravinhos (próxima a Ribeirão Preto), Buenópolis, Santa Tereza e Vila Bonfim. Na antiga estação de Ribeirão Preto, funcionava um grupo escola, o qual, teve de ser retirado para a demolição do prédio.

A reportagem do jornal “O Diário” do ano de 1967, descreveu como um “resultado satisfatório”, as negociações para a mudança de local dos trilhos férreos da “comissão especial” da Prefeitura Municipal, e a Companhia Mogiana. Sobre a demolição a resposta da Mogiana foi: “A informação categórica que obtivemos do Superintendente da Mogiana é que, imediatamente à retirada do Grupo Escolar existente na antiga estação, por determinação do próprio governo do Estado, será iniciada a demolição”. (CIONE, 1991: 198-205).

Assim a década de 1970, foi marcada pela derrubada da estação ferroviária, sua transferência da Av. Jerônimo Gonçalves para a Avenida Brasil, facilitando o acesso a bairros como a Vila Tibério entre outros. A “barreira sócio-espacial” existente, entre

zona norte e centro, foi fisicamente retirada. Porém, ainda assim, devido às obras viárias, novos eixos comerciais foram estabelecidos e outros tiveram maior expressão, porém isso ocasionou um processo de decadência da parte baixa do centro, pois o fluxo de pessoas que possuíam vínculo com a estação ferroviária diminuiu consideravelmente e conseqüentemente conduziu hotéis, bares e comércios de apoio as atividades ferroviárias à decadência.

Os locais desocupados tiveram seus usos modificados, considerados “serviços de pouco valor” tais como: locais de prostituição, cortiços, pensões. Este fato nos leva a considerar o fato da desvalorização da parte do centro mais próxima a linha férrea, afetou a parte do centro considerada “nobre” onde se localiza o Diederichsen, tal fato aliado as novas centralidades, contribuíram para a desvalorização do centro e conseqüentemente a sua desvalorização.

3.1.3. EXPANSÃO DA CIDADE E AS NOVAS CENTRALIDADES.

Um dos livros que melhor explana o conceito de *novas centralidades* é o **Espaço Intra-Urbano** de Flávio Villaça. Antes de entrarmos na questão das novas centralidades de Ribeirão Preto, introduzimos o conceito como desenvolvido por Villaça.

No Brasil, a atual tendência ao distanciamento do centro é clara em muitas cidades, mas ainda está longe de ser minimamente significativa quando comparada com a proximidade ao centro. As novas centralidades, também chamadas pelo o autor de subcentros, começaram a surgir no início da década de 1920 (na cidade de São Paulo) e 1930 (na cidade do Rio de Janeiro), e há duas vertentes desses subcentros: a primeira temos como exemplo o Bairro do Brás em São Paulo, o fato da sua população que não tinha acesso econômico - e também uma certa recriminação quanto aos italianos- ao centro da cidade contribuiu para que desenvolvesse uma outra centralidade (VILLAÇA, 2005: 247; 297).

Um dos tipos de empreendimentos que acabam criando uma centralidade, são os shopping centers. De característica inicial (anos 1960/1970), construídos em locais

de maior renda, à partir dos anos 1980 passaram a ser construídos em regiões de renda mais baixa. (VILLAÇA, 2005: 303).

Em Ribeirão Preto, ocorreu um caso parecido com o Brás em São Paulo, o Núcleo Antonio Prado - objeto de estudo de Adriana Capretz (2006)- pode-se observar até a década de 1920 um número elevado de estabelecimentos de secos e molhados, além de pequenas indústrias alimentícias e de gênero de primeira necessidade, multiplicidade de segmentos de serviços e manufatureiros que serviam como suporte da produção e circulação de mercadorias, como os motoristas de “carros de aluguel” e as oficinas de carroças. No ramo da construção, além da concentração de mão-de-obra especializada, decorrente da quantidade de imigrantes que já exerciam o ofício principalmente na Itália, observou-se a presença de olarias e depósitos de materiais. (SILVA, 2004:6).

3.1.4. O EDIFÍCIO NESSE PERÍODO: A MORTE DE ANTONIO DIEDERICHSEN E A PASSAGEM DA ADMINISTRAÇÃO PARA A SANTA CASA DE MISERICÓRDIA.

O Edifício passa por uma transição de valores nesse período, até meados da década de 1960, o mesmo ainda era visto como o símbolo da “Cidade grande” e do “Progresso”, conjuntamente com o Umuarama Hotel, que foi inaugurado em 1944, o qual possuía 12 andares e foi inaugurado ao seu lado, também por Antonio Diederichsen.

Em 1955, com a morte de Antônio Diederichsen e sem herdeiros (pois ele não teve filhos), o prédio foi doado por testamento para a Santa Casa de Misericórdia de Ribeirão Preto³⁹. Até a década de 1970, o Edifício Diederichsen ainda possuía consultórios, a etapa da construção até essa época é considerado seu apogeu. Após a década de 1970, com as novas centralidades o Edifício foi sendo abandonado e seus usos mudados. Em 1992 o Cine São Paulo fechou, posteriormente abrigou um bingo que também fechou e hoje se encontra em desuso. Dessa época até 2005 (ano de seu tombamento) consideramos sua decadência e perda de seu valor no mercado imobiliário. Em 2005, o Edifício foi declarado pelo CONDEPHAAT “Bem Cultural” e

³⁹ A doação foi feita por intermédio do testamento de Antônio Diederichsen, na segunda página do mesmo.

tombado pelo CONPPAC (Conselho de Preservação do Patrimônio Cultural) do Município.

Antonio Diederichsen morre em 1952, e deixa em testamento, o Edifício Diederichsen para a Santa Casa de Misericórdia. Conforme seu testamento.

RENE LIMA STRANG, serventuário do segundo Ofício, desta comarca de Ribeirão Preto - Estado de São Paulo CERTIFICA - a pedido verbal da parte interessada

Eu, Antonio Diederichsen, - no fim assinado, filho dos falecidos Bernardo Diederichsen e d. Ana da Rocha Leão Diederichsen, - nascido em São Paulo, a 1º de Agosto de 1875, industrial, solteiro, sem qualquer descendencia, domiciliado nesta cidade de Ribeirão Preto, posso dispor livremente de todos os meus bens para depois de minha morte e o faço por este meu testamento da maneira que a seguir declaro: [...]

VI) Deixo à Sociedade Beneficente e Hospitalar “Santa Casa de Misericórdia de Ribeirão Preto”, em plena propriedade o “Edifício Diederichsen”, com frente para a Rua Álvares Cabral n.24, e faces para a rua São Sebastião e Praça 15 de novembro desta cidade, predio que fis construir em terreno que adquiri dos herdeiros do Coronel Joaquim da Cunha Diniz Junqueira pela escritura de 25 de abril de 1934, - registradasob n. 3.206, no antigo cartório do Registro de Imoveis desta comarca, - como condição para a aceitação, validade e vigencia do presente legado, imponho que a legataria mantenha, dirija e custeie o “Abrigo Ana Diederichsen”, que lhe doei com a finalidade de dar assistencia medica, manutenção e conforto dos tuberculosos indigentes de Ribeirão Preto, instituição que também será beneficiada, como disponho mais adiante. O Edifício Diederichsen, objeto deste legado, fica para sempre gravado com as clausulas de inalienabilidade e impenhorabilidade, de vez que, com o presente donativo, desejo contribuir para o patrimônio da referida Sociedade Beneficente, a fim de que a mesma continue a praticar a caridade e a amparar os enfermos pobres. Nessa conformidade, determino que o mesmo edificio, no todo ou em parte, jamais seja alienado, nem voluntaria nem coactamente e nunca seja objeto de hipoteca ou outras garantias reais nem seus rendimentos possam ser objetos de penhor, caução ou fiança, nem o imóvel e esses rendimentos nunca respondam pelo pagamento de dividas presentes ou futuras da legataria, pelo que prédio e rendimentos, não podem ser susceptíveis de penhores, sequestro, arresto ou outra medida coercitiva nem objeto de qualquer transação [...]

Com as palavras de Antonio Diederichsen transcritas acima, o edificio fora doado com uma condição: não poderia ser “objeto de qualquer transação”. Ou seja, Diederichsen assegurou de certa forma que o edificio fosse preservado.

3.2. A CIDADE E O EDIFÍCIO DE 1970 A 1980.

As décadas de 1970/1980 foram a grande mudança no paradigma da cidade. A partir da década de 1970 é que efetivamente a cidade torna-se a cidade da “Crise do Modernismo”, influenciando não só na expansão urbana, como também manifestando-se no paradigma e nos valores da memória e dos edifícios históricos. É a primeira mudança em relação ao significado urbano sobre o Edifício Diederichsen, em outrora sendo um “símbolo” de modernidade, passa a ser nesse período sinônimo de um edifício “ultrapassado”. O centro, nesse período, já não é o foco do capital imobiliário. O objetivo torna-se o “crescimento” da Zona Sul, objeto da especulação imobiliária, e a expansão de bairros periféricos.

Ribeirão Preto, juntamente com a região de Campinas, era o principal locus da agroindústria do país, promovida principalmente pelo Proálcool. Devido a isso, houve aumento nas atividades urbanas, que perdurou nas décadas de 1970 e 1980. Apesar de nos anos de 1980, ter sido um período de crise econômica no Brasil, Ribeirão Preto apresentou resultados positivos, tanto no setor primário quanto nas atividades urbanas.

3.2.1. AS PRIMEIRAS LEIS PRESERVACIONISTAS EM RIBEIRÃO PRETO E SUAS IMPLICAÇÕES NO TECIDO URBANO.

A primeira referência sobre patrimônio, em Ribeirão Preto foi através da criação do Conselho de Cultura em 1967, onde definia “contribuir para a elevação do patrimônio e a mobilização constante das potencialidades culturais da cidade” (ESPÍRITO SANTO e REGISTRO, 2002:2).

Porém, foi somente com o Conselho da Defesa do Patrimônio Histórico e Cultural Do Município, criado através da Lei nº 2.508 de 01 de setembro de 1971, que se constituiu uma instância municipal voltada para essa finalidade.

Nas décadas 1970/1980, na maioria das cidades brasileiras, as demolições foram intensas e justificadas pelo progresso ou pelo “espírito moderno” e de “desenvolvimento”, isso também ocorreu em Ribeirão Preto. Na época, a iniciativa preservacionista era apenas uma referência.

Em 1973, uma iniciativa preservacionista buscou proteger o Theatro Dom Pedro II; foi dada a entrada através do pedido de tombamento do prédio, justamente para não derrubarem o edifício histórico pela Lei nº 2.764 de 08 de junho.

Já a Lei nº 2.890, de 28 de maio de 1974, sistematizou as disposições quanto a defesa dos bens locais de valor histórico e artístico; instituiu a figura do Livro de Tombo; reafirmou a competência do Conselho de Defesa do Patrimônio quanto a aprovação de reformas ou modificações dos bens tombados bem como dos imóveis próximos ou na vizinhança do bem tombado; ainda no seu artigo 11, dispôs que, quando o proprietário do imóvel tombado não dispusesse de recursos para sua manutenção, deveria comunicar ao Conselho que solicitaria a execução das obras pelo Executivo Municipal e, no caso do Executivo não realizar as obras o proprietário poderia solicitar o cancelamento do tombamento.

Segundo ESPÍRITO SANTO e REGISTRO (2002):

Durante as décadas de 1970 e 1980 foram considerados de valor histórico e colocados sob regime especial de proteção, através de legislação municipal os seguintes imóveis:

- Lei nº 5.243 de 28 de março de 1.988 - Palácio Rio Branco;
- Lei nº 5.341 de 20 de setembro de 1.988 - Museu Municipal e Museu do Café;
- Lei nº 4.881 de 06 de agosto de 1.986 - Prédio da Rua Caramuru, nº 250;
- Lei nº 4.524 de 17 de Agosto de 1.986 - Biblioteca Altino Arantes;
- Lei nº 4.584 de 13 de março de 1.985 - Imóveis do Quarteirão Paulista, à Rua Álvares Cabral, nº 332 a 354 e nº 390 a 396;
- Lei nº 2.764 de 08 de junho de 1.973 - Theatro Pedro II;
- Lei nº 3.505 de 10 de Outubro de 1.970 - Preservação de bancos instalados nas praças públicas. (SANTO & REGISTRO: 2002).

Neste período, foi criado o Arquivo Público e Histórico de Ribeirão Preto (Lei Comp. Nº 130 de 02 de julho de 1992), com a finalidade de sistematizar a ação do poder público municipal sobre a documentação produzida, promovendo o recolhimento e proteção dos documentos e foi criado ainda o Museu de Arte de Ribeirão Preto – MARP. Em 1993, entre as políticas públicas desenvolvidas pelo Executivo Municipal, estava a criação e/ou fortalecimento dos Conselhos Municipais.

Apesar de a primeira alusão a preservação do patrimônio da cidade datar de 1967, demorou-se a consolidar efetivamente as leis de preservação. Durante os anos

1970/1980 houve uma grande derrubada de bens de interesse histórico. Segundo Cláudio Bauso, arquiteto e membro do CONPACC de Ribeirão Preto, em entrevista para A Folha⁴⁰, diz ser “atualmente” a terceira fase de demolições de bens históricos. A primeira, fora na década de 1930, que pode ser explicada devido a mudança econômica e conseqüentemente mudanças no solo urbano. O arquiteto cita, que o Edifício Diederichsen, foi fruto dessa primeira “derrubada”, a casa do Coronel Quinzinho da Cunha foi demolida para a construção desse edifício.

A segunda “derrubada” fora no final da década de 1980, motivada pela lei de 1971, que dispunha sobre os bens que seriam tombados.

3.2.2. A CIDADE E O EDIFÍCIO DE 1970 A 1980: A CRIAÇÃO DO SHOPPING E O CRESCIMENTO DA ZONA SUL.

Na década de 1970, novos bairros planejados, como o Jardim Canadá, com “conceito de bairro jardim” e a City Ribeirão surgiram pelo sentido sul. Além do crescimento influenciado pelo capital imobiliário, o Ribeirão Shopping, inaugurado em 1982, polarizou ainda mais o crescimento da Zona Sul da cidade.

As mudanças na cidade de Ribeirão Preto refletiram diretamente no Edifício Diederichsen e nos seus usos. Nos anos 1950, o edifício ainda era o símbolo do auge do modernismo. A partir de 1960, houveram mudanças físicas e no ideário urbanístico influenciadas por vários fatores, tais como: a *Crise do Modernismo*, o crescimento da cidade favorecido pelo automóvel, que venciam grandes distâncias, a criação de novos bairros com o conceito de “bairro jardim”, o “abandono do centro” pela classe mais abastada e a readaptação do mesmo entre serviços e comércio. A retirada da ferrovia e a ascensão do rodoviarismo, a inauguração das principais rodovias que circulam Ribeirão Preto.

A consolidação de Ribeirão Preto como centro urbano regional, veio através dos serviços, comércio, educação, pesquisa e posteriormente com o agronegócio.

Podemos citar as faculdades, uma pública- USP (1951) , e particulares: Barão de Mauá (1966), Moura Lacerda (1923) – inicialmente como uma escola-, Faculdades

⁴⁰ Jornal A Folha de São Paulo.

COC (2006) -, UNAERP, Universidade de Ribeirão Preto (1924), FAAP- Fundação Armando Alvares Penteado (2005), Anhanguera (2009), entre outras. Além de ensino superior, a cidade conta com cursos preparatórios para vestibular, cursos técnicos entre outros, que foi uma das causas de atração e que se iniciou na década de 1950.

O Hospital São Francisco, inaugurado em 1947⁴¹ logo após a Faculdade de Medicina foi implantada, o Hospital das Clínicas, inaugurado em 1956⁴², impulsionaram a prestação de serviços de médicos especializados. Podemos destacar os hospitais: Maternidade Sinhá Junqueira (1984) - particular, além do Hospital de Câncer de Ribeirão Preto (1994) – fundação, Hospital São Lucas (1969).

A década de 1970 marcou a transferência da estação da Mogiana para a Avenida Brasil, facilitando o acesso a bairros como a Vila Tibério entre outros. Devido às obras viárias, novos eixos comerciais foram estabelecidos e outros tiveram maior expressão, porém isso ocasionou um processo de decadência da parte baixa do centro, pois o fluxo de pessoas que possuíam vínculo com a estação ferroviária diminuiu consideravelmente e conseqüentemente conduziu hotéis, bares e comércios de apoio as atividades ferroviárias à decadência⁴³.

3.2.3. O EDIFÍCIO E AS MUDANÇAS DOS USOS.

O problema da intervenção em tecidos urbanos históricos insere-se no dilema de equacionar as tensões entre permanência, preservação e memória, usualmente associadas ao passado, de um lado, e de outro, ruptura, transformação e atualidade. Fernando Carrión (2005) descreve esse processo de esvaziamento do centro histórico:

El vaciamiento de las funciones de los centros históricos empieza a ocurrir cuando dejan de ser la ciudad toda, y como tal, comienzan a perder la diversidad propia de toda urbe. Es el crecimiento de la ciudad el que lleva a esta superación y también a que sea un continente del centro histórico en nacimiento. El momento en que los

⁴¹ CIONE, 1991.

⁴² Fonte: <http://www.hcrp.fmrp.usp.br/sitehc/informacao.aspx?id=7&ref=1&refV=1> acessado em: 03/07/2012.

⁴³ SILVA (2004).

centros históricos pierden las funciones de centralidad empiezan a morir, requiriendo como contraparte la renovación⁴⁴.

Carrión descreve o fenômeno de esvaziamento dos centros históricos a partir do momento em que o centro não é mais a “cidade toda” ou o todo, ou seja, novos bairros vão sendo construídos e consolidados, é o momento em que as funções centrais “morrem”, ou perdem a importância, sendo necessária uma renovação.

No caso em estudo, essa mudança se deu através da perda do conteúdo desse espaço fundamental para a criação da identidade de uma cidade, resultando no esvaziamento da memória coletiva desta sociedade. Esse processo de abandono da centralidade é um fenômeno comum entre as grandes cidades brasileiras, e não um caso específico de Ribeirão Preto. Como exemplo de São Paulo, Porto Alegre, Belo Horizonte, Salvador entre outras.

QUEIROGA & BENFATTI (2007) observam que a partir dos anos 1970 ocorre o fenômeno de expansão industrial para além da Região Metropolitana de São Paulo. Essa expansão impulsionou o crescimento urbano das cidades médias, pois os migrantes de outros estados que foram atraídos para a capital paulista, também se mudaram para cidades como **Ribeirão Preto**, Campinas, Sorocaba, Santos e São José dos Campos. Com tal crescimento industrial, houve cada vez mais demanda das atividades terceirizadas (tanto ligadas a administração quanto à pesquisa), desencadeando uma reestruturação urbano-industrial.

Foi nesse período que Ribeirão Preto se tornou um grande pólo de atração regional e hoje Ribeirão atende através de serviços, comércio, cultura, educação atendendo uma demanda das cidades do nordeste paulista e parte do sul de Minas Gerais. As décadas de 1950 à 1990 foram fundamentais para a expansão da cidade, que realmente teve um “boom” a partir dos anos 1950, com a grande quantidade de loteamentos aprovados.

O período da “Terceira Cidade” foi de grandes mudanças para Ribeirão Preto e para o Edifício Diederichsen. Além da transição do pensamento urbanístico, houve

⁴⁴ CARRIÓN, F. *El centro histórico como proyectoy objeto de deseo*. Revista eure (Vol. XXXI, Nº 93), pp. 89-100, Santiago de Chile, agosto 2005.

mudanças em relação a expansão, a cidade começou a crescer para locais mais afastados e conseqüentemente o centro da cidade foi sendo transformado. Igualmente aconteceu com Edifício Diederichsen, não fisicamente visível como na cidade, mas no ideário em relação a sua “importância”, se antes o edifício era visto como um “símbolo de progresso” no qual era um grande trunfo para uma cidade ainda em desenvolvimento, nos anos seguintes, o próprio “progresso” acabou “deixando o edifício para traz”, ou seja, em favor do progresso, um símbolo que outrora, era símbolo máximo do tal “progresso” fora esquecido por ele.

Entre as décadas de 1960/1970, há uma quebra com o modernismo e sua chamada “crise”. A crítica do movimento moderno, advindo de vários autores, mostra a mudança de “paradigma” e o advento da lógica pós-moderna.

O pós-modernismo cultiva um conceito do tecido urbano como algo fragmentado, uma superposição de fragmentos e usos, muitos dos quais podem ser passageiros. “Os pós-modernistas se afastaram de maneira radical das concepções modernistas sobre como considerar o espaço”. Enquanto os modernistas veem o espaço como algo a ser moldado para propósitos sociais e sempre servindo à construção de um projeto social, os pós-modernistas o veem como algo independente a ser moldado segundo objetivos e princípios que não tem necessariamente nenhuma relação com algum objetivo social abrangente (HARVEY, 2007:75).

Porém Harvey atenta que o pós modernismo não possui apenas uma vertente, mas várias, todas “quebrando” de maneira geral com o Modernismo. Assim como Las Vegas surge como cidade pós-modernista (de valores duvidosos e arquitetura rebuscada (apreciada por Robert Venturi em seu livro: “Aprendendo com Las Vegas”), alguns arquitetos (principalmente europeus) estavam em busca de outros valores urbanos, mais “clássicos” e tradicionais. Um dos arquitetos que Harvey cita é León Krier, arquiteto e planejador urbano alemão, que assim como os outros pós-modernistas europeus, busca a restauração de um tecido urbano mais antigo e sua reabilitação para novos usos e a criação de novos espaços que expressem as visões tradicionais com todo o avanço que as tecnologias e materiais modernos permitem. (HARVEY, 2007: PG)

O pensamento pós-modernista, muda os valores da cidade, novas centralidades são construídas e o “símbolo do progresso” em Ribeirão Preto, é negado e esquecido. Este é o período de degradação do centro da cidade. O centro, e o edifício não se tornam obsoletos, mas mudam suas características e seu público.

CAPÍTULO IV. RIBEIRÃO PRETO POLO REGIONAL: A CIDADE DISPERSA E A PRESERVAÇÃO DO SEU CENTRO HISTÓRICO DE 1990 À 2012.



Figura 38. Vista aérea de Ribeirão na década de 1990. Fonte: APHRP.

Abordaremos agora a transição da cidade da “crise do modernismo” a cidade contemporânea, a cidade “globalizada”, o polo regional, conjuntamente com a dinâmica da cidade de Ribeirão Preto e do Edifício.

Para SANTOS (2008: 23) “A globalização é, de certa forma, o ápice do processo de internacionalização do mundo capitalista”. O termo é muito amplo,

No fim do século XX e graças aos avanços da ciência, produziu-se um sistema de técnicas presidido pelas técnicas da informação, que passaram a exercer um papel de elo entre as demais, unindo-as e assegurando ao novo sistema técnico uma presença planetária. Só que a globalização não é apenas a existência desse novo sistema de técnicas. Ela também é resultado das ações que asseguram a emergência de um mercado dito global, responsável pelo essencial dos processos políticos atualmente eficazes (SANTOS,2008 :23).

A globalização, facilitada pelos meios de comunicação, e principalmente pela internet, de certa forma “aproximou” os lugares, e as negociações. Se antes, era mais difícil um certo tipo de serviço ser realizado, atualmente, a sede de uma empresa pode ser nos Estados Unidos, a fábrica dos seus produtos na China e possuir filiais e

distribuidores em países do mundo todo. Da mesma forma, as cidades se “aproximaram” de uma realidade parecida, cidades de médio e grande porte de vários países possuem algumas peculiaridades em comum, tanto econômicas, sociais, culturais e políticas.

O termo “globalização” é bem mais amplo. Aponta para tendências mundiais, transformações em âmbito global, e troca de fluxos. O ponto central da globalização é a economia, segundo THERBORN (2001), incluindo novos padrões de comércio, investimento, produção e empreendimento. E em segundo lugar, o sócio político que geralmente é resultado da economia.

Entender a globalização, é importante para entender a cidade de Ribeirão Preto, dos anos 1990 até hoje. Apesar de a cidade não ter uma influência de escala global, e sim regional, algumas peculiaridades funcionam como as grandes metrópoles do mundo. Assim várias multinacionais se instalaram em Ribeirão Preto e segundo um levantamento por nós realizado, mostrado nas tabelas a seguir, a maioria das multinacionais com filial em Ribeirão Preto, são voltadas para o Agronegócio.

4.1. O POLO REGIONAL: A “CAPITAL DO AGRONEGÓCIO”.

No movimento entre áreas urbanas na região do estado, na década de 1970, o volume migratório para o interior mais expressivo foi da região metropolitana de São Paulo. Essa evidência ilustra a magnitude assumida pelo processo de desconcentração.

A partir de meados dos anos 1990, ocorre uma metamorfose urbana: passa-se da macrometrópole paulista - lógica dada pela expansão da economia industrial para além, mas a partir da Região Metropolitana de São Paulo – para a megalópole do sudeste brasileiro. Nova entidade urbana, efetivamente polinucleada, tendo como principais núcleos: São Paulo, Rio de Janeiro, Campinas, São José dos Campos, Sorocaba e **Ribeirão Preto**.

Instalam-se ou se ampliam centros de pesquisa, em Campinas, São José dos Campos, São Carlos e Ribeirão Preto, transformando-os em pólos tecnológicos. Amplia-se a pesquisa na USP (FAPESP) e UFRJ (Petrobrás) (QUEIROGA, 2012: s/p).

Devido Ribeirão Preto ser um pólo tecnológico, e com uma grande variedade de serviços, indústrias, comércio e principalmente possuir o Hospital das Clínicas da Universidade de São Paulo, a cidade tem uma zona de influência muito grande.

O Hospital das Clínicas da Universidade de São Paulo, é um grande polo atrativo, considerado um dos melhores hospitais do estado, seu campo de atratividade é ainda maior, sendo um dos exemplos, um ônibus que sai todos os dias da cidade de Ilha Solteira (mais de 420km de distância) até Ribeirão Preto, para levar pacientes ao H.C.

O hospital possui uma área de 122.703,42m² (entre Campus e Unidade de emergência), mais de 5.000 funcionários, totalizando no ano de 2010, **486.906 consultas e 87.763 procedimentos**⁴⁵.

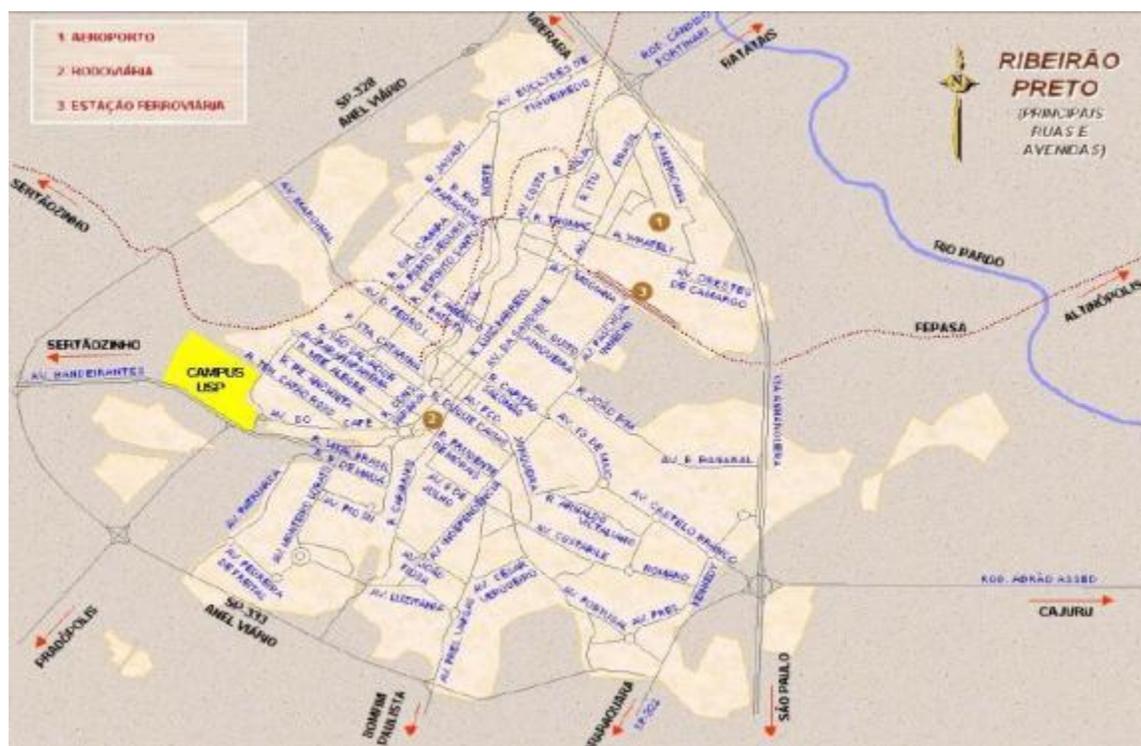


Figura 39. Localização do Hospital das Clínicas, em amarelo dentro do Campus da USP. Fonte: VILLA (2008).

⁴⁵ Dados retirados do relatório de atividades do Hospital das Clínicas. Disponível em: http://www.hcrp.fmrp.usp.br/sitehc/upload%5CRelat%C3%B3rio%20de%20Atividades_%202010.pdf. Acesso em 03/05/2012.

A imagem a seguir mostra o alcance da zona de influência comercial de Ribeirão Preto, em um raio de pelo menos 100km, dentre as cidades as quais o comércio e prestação de serviços, cultura e lazer- que podemos indicar principalmente com bares.

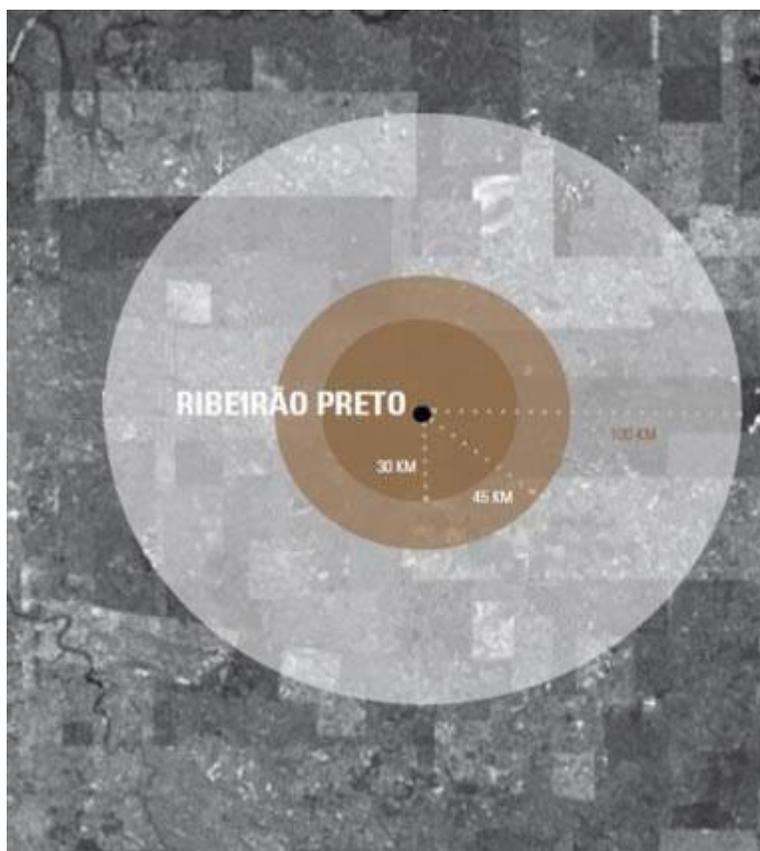


Figura 40. As três regiões de abrangência (comércio) num raio de 100km de Ribeirão Preto. Fonte: ATLAS IBOPE, Consultoria & Conhecimento e GFK Brasil. Disponível em: http://www.iguatemiribeiraopreto.com.br:81/?page_id=135. Acessado em: 02/04/2012.

As regiões de alcance estão divididas em três regiões de abrangência:

A Região primária (num raio de 30km) aponta pelo menos 16 municípios dentre os quais estão: Batatais, Jardinópolis, Pontal, Serrana e Sertãozinho.

A região secundária (raio de 45km) aponta 28 municípios dentre os quais estão: Guariba, Jaboticabal, Pitangueiras e São Carlos.

E a região terciária (raio de 100km) aponta 99 municípios dentre os quais estão: Américo Brasiliense, Araraquara, Barretos, Bebedouro, Descalvado, Franca, Guaíra, Ibaté, Itápolis, Ituverava, Matão, Mococa, Monte Alto, Pirassununga, Porto Ferreira,

Santa Cruz das Palmeiras, São Joaquim da Barra, São José do Rio Pardo, São Sebastião do Paraíso (MG) e Taquaritinga⁴⁶.

A influência de Ribeirão Preto não é exclusivamente por causa do comércio e da prestação de serviços, mas também aos eventos, sendo o de maior expressão, a Agrishow, que acontece anualmente e atrai pessoas, em sua maioria produtores ou empresas ligadas ao agronegócio, de todo o Brasil e até do mundo.

Para conceituar o agronegócio, primeiramente precisamos entender o sistema agroindustrial.



Figura 41. Cadeia do Agronegócio, o sistema agroindustrial. Fonte: GASQUES et al (2004) apud Zylbersztajn e Farina (1997).

Na figura o agronegócio é mostrado como uma cadeia produtiva, na qual engloba os insumos, a agropecuária, a indústria (produção) e a distribuição até chegar ao consumidor (GASQUES ET AL, 2004: 8).

O termo “agronegócio” segundo SILVA, (2009) foi cunhado por dois professores de Harvard, em 1957: “a soma total das operações de produção nas unidades agrícolas, do armazenamento, processamento e distribuição dos produtos agrícolas e itens produzidos a partir deles.” (DAVIS & GOLDBERG, 1957 apud SILVA, 1999).

⁴⁶ Os dados foram retirados da pesquisa ATLAS IBOPE, Consultoria & Conhecimento e GFK Brasil para a implantação do Shopping Iguatemi na cidade de Ribeirão Preto, disponível em: http://www.iguatemiribeiraopreto.com.br:81/?page_id=135. Acessado em: 02/04/2012.

Sendo assim, Ribeirão Preto e sua região se desenvolvem principalmente pelo Sistema agroindustrial, assim como o complexo cafeeiro impulsionava a economia, anteriormente, desenvolvendo a cidade, o sistema agroindustrial, mais que desenvolver a cidade, também desenvolve o campo e o capital é gerado em ambos.

Ribeirão Preto, se tornou pólo por vários motivos, tais como o comércio, a prestação de serviços, as universidades e demais instituições de ensino, eventos, indústrias e negócios ligados não só a agroindústria, mas como outras atividades.

Empresa	tipo	seguinto	localização
Coca-cola	indústria	alimentício	Av. Dom Pedro (setor oeste)
Nestlé	indústria	alimentício	Av. Presidente Vargas, Av. Henri Nestlé (Setores sul/leste)
Outback	restaurante	alimentício	Ribeirão Shopping (setor sul)
Mc Donald's	Fast food	alimentício	Ribeirão Shop, Novo Shop, Sta Úrsula Shop, Av. 9 de Julho, Av. Cel Antonio Leite, Av. Presidente Vargas
Burger King	Fast food	alimentício	Av, Independência, Santa Úrsula Shop, Novo Shop. (setor sul/centro/setor leste)
Carrefour	supermercado	comércio	Ribeirão Shopping, centro, Ipiranga (setor sul/centro/ setor noroeste)
Walmart	supermercado	comércio	Novo Shopping (setor leste)

Empresa	tipo	seguimento	localização
Ambev	distribuidora	alimentício	Rdv Anhangüera, s/n KM305 (setor leste)
3M	fábrica	tecnologia diversificada	Rodovia Ribeirão Preto- Araraquara, km 7 (setor sul)
FNAC	livraria	Livros/eletrônicos	Ribeirão Shopping (setor sul)
Netafim	soluções tecnológicas agronegócio	Irrigação, Estufas e Bioenergia	Rua Salvador Scaglioni, (setor noroeste)
Ambient OHL	Concessionária tratamento	tratamento de esgoto	Rod. Alexandre Balbo SP 328 KM 334,6 (setor noroeste)
Wolfseeds	Agronegócio	Sementes forrageiras	Rua Paulo Padovan (setor norte)
Agrichem	Agronegócio	fertilizantes	Rua Uruguai, (setor norte)
Lavorwash	fábrica	Aspiradores/ lavadoras	Av. Mogiana (setor norte)
Empresa	tipo	seguimento	localização
Comingersoll	distribuidora	manipuladores de cargas, carregadeiras e escavadeiras	R. Elisa Serra Caldana (setor leste)
AGCO	concessionária	Equipamentos agrícolas	Rod. Pres. Castelo Branco (setor leste)
State Grid Corporation of China	subestação	Transmissora de energia	_____
Cions Software	informática	e- commerce soluções para companhias aéreas.	Av. Eduardo Lopes Silva (setor sul)
Neoris Cloud Computing Services	consultoria de negócios	tecnologia da informação	_____
Leroy Merlin	comercial	construção civil	Novo Shopping (setor leste)
Telhanorte (Saint- Gobain)	comercial	construção civil	Rua Pedro Pegoraro (setor leste)

Empresa	tipo	seguimento	localização
Bayer	comercial	Saúde, Agronegócios e materiais inovadores.	Av. Braz da Costa Olaia (setor sul)
Pearson Education	soluções educacionais	publicações, conteúdo, tecnologia, consultoria e certificação	Rua Altino Arantes (setor sul)

Tabelas 1, 2, 3 e 4: Multinacionais instaladas em Ribeirão Preto.

Ao analisarmos as tabelas acima, percebemos que Ribeirão Preto possui uma vasta gama de empresas e indústrias de diversos seguimentos, e que sua economia apesar de focada no agronegócio, é diversificada. Outra questão que podemos perceber na tabela, são os locais que determinadas empresas estão instaladas: As empresas do segmento fast food, Burger King, Mc Donald's, Outback (estão focadas no centro e no eixo sul- leste, parte mais abastada), cultura, a Fnac (localizada no eixo sul), construção civil (eixo leste), já as fábricas, indústrias tendem a se localizar no eixo norte- oeste (região mais pobre e que desde o final do século XIX é uma área destinada a este tipo de segmento).

4.2. RIBEIRÃO PRETO: A CIDADE DISPERSA.

O termo *urban sprawl* (que teve sua gênese no E.U.A. na década de 1960), em português “espalhamento urbano” ou ainda dispersão urbana, é um tema recorrente no urbanismo contemporâneo. Trata-se da expansão descontrolada, criando vazios urbanos na cidade. Para Ricardo Ojima (2007), os fatores a serem considerados no crescimento urbano são o populacional (crescimento da população) e o padrão de expansão dessas edificações, tornando a cidade mais ou menos fragmentada de acordo com a lógica imobiliária. Assim:

Dois fatores devem ser considerados no processo de crescimento urbano: o populacional e o padrão de expansão física das ocupações urbanas. O primeiro representa um desafio em si mesmo quando exerce um importante peso na expansão da infra-estrutura urbana. Já o padrão de ocupação pode e deve ser entendido como um fator essencial para que esse crescimento possa se

dar com maior ou menor custo social, refletindo impactos sobre as formas de reprodução social e a sustentabilidade ambiental (UNFPA, 2007 apud OJIMA, 2007).

As grandes e médias cidades já “sofrem” tal acontecimento tais como São Paulo, Campinas, e até Brasília. Observamos tal fenômeno na cidade de Ribeirão Preto- SP, focando no trecho sudeste da cidade, principalmente pela urbanização “forçada” pelo capital imobiliário, explorando o solo através dos condomínios fechados. Aliados a uma construção ideológica de segurança e “status” a região é explorada cada vez mais além dos limites da cidade de Ribeirão Preto e chegando ao distrito de Bonfim Paulista.

Criando um tecido urbano fragmentado, e junto com o mesmo, equipamentos e infra - estrutura são criados para atender as “novas necessidades”. Esse caso não é isolado, o mesmo ocorre a inúmeras cidades.

Um dos propulsores de crescimento para zona sul de Ribeirão Preto, foi o Ribeirão Shopping, localizado no sentido em que se definira nas décadas de 1950/1960 como da área mais “abastada” da cidade, e que contribuiu ainda mais para a valorização da região. A zona sul se articula com o centro através de duas avenidas importantes: a Presidente Vargas e a Independência. Em ambas as lojas, restaurantes e outros usos são voltados para um padrão mais elevado, reforçando esse “eixo”.

Bairros como o Jardim Canadá (loteado na década de 1970, como um “bairro jardim”) e a Avenida Professor João Fiúza (década de 1990) foram gradativamente sendo ocupados. Em função desse “deslocamento” da elite do centro para esses bairros, colégios como o Santa Úrsula, que se localizava no centro, faculdades, centros comerciais, empresariais, lojas, entre outros mudaram-se ou foram construídos nessa região. Tais como a UNIP, construída na década de 2000, o “Novo Mercado da Cidade”, implantado em 2008 e 51º Batalhão da Polícia Militar.

Assim além de equipamentos urbanos atendendo a área, o solo dessa região também sofre uma grande especulação imobiliária. A região que se limita até a rodovia SP- 333 (Prefeito Antônio Duarte Nogueira) é alvo da especulação vertical, ou seja, vários prédios foram e estão sendo construídos na região. Além da rodovia é que encontramos os condomínios fechados e que se estendem até a SP- 330 (Anhanguera)

que pega a parte leste da cidade, e a SP 328 (Ribeirão Preto - Bonfim Paulista). Porém com a chegada de outro shopping, o Iguatemi também na região em torno da SP-333 (além do limite), iniciou-se a especulação vertical.

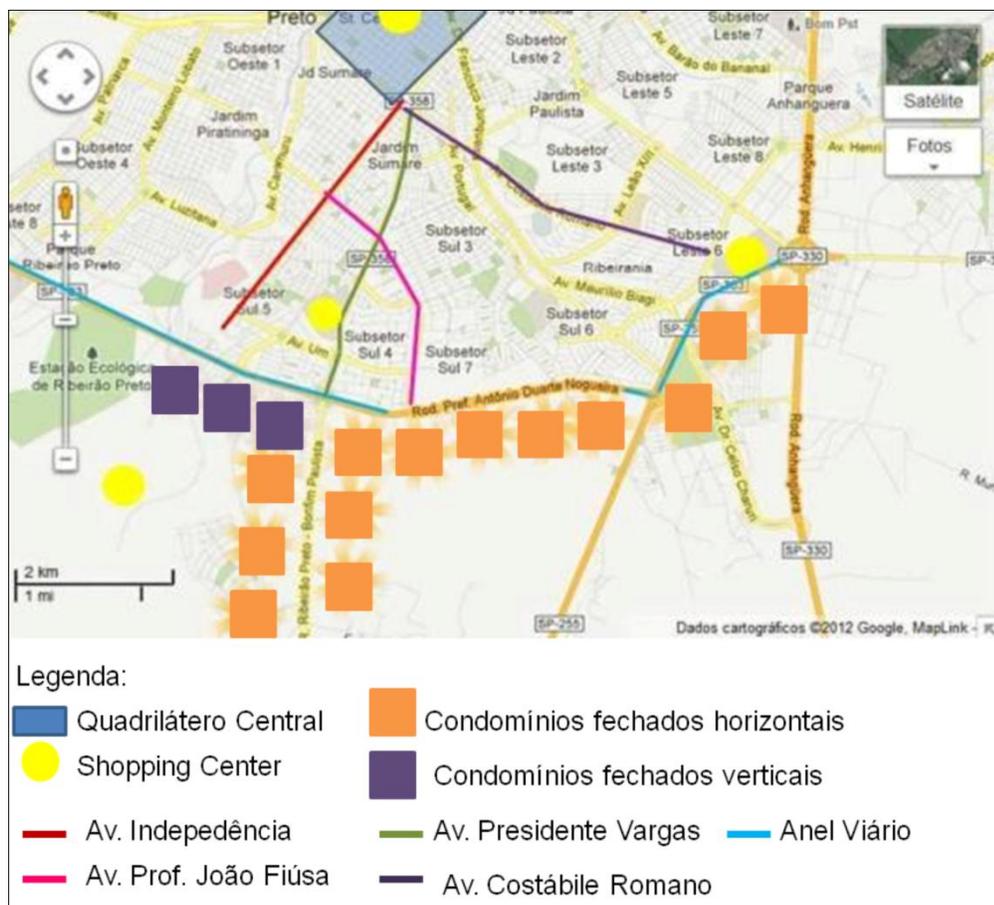


Figura 42. Mapa Zona Sul/ Leste de Ribeirão Preto. Fonte: Autora.

O Mapa acima nos mostra a parte sul/ leste de Ribeirão Preto. A linha em vermelho é a Avenida Independência e a verde a Avenida Presidente Vargas. Como dito antes, ambas ligam o quadrilátero central (quadrado azul) à zona sul. A linha roxa é a Avenida Constáble Romano, que liga o centro ao setor leste. Os círculos amarelos são os shoppings da cidade, todos localizados nessa região.

Podemos observar que a Avenida Presidente Vargas liga o centro diretamente com o Ribeirão Shopping (Zona Sul) e a Avenida Constáble Romano, liga o centro à ao Novo Shopping (Zona Leste).

Grande parte das melhorias da zona sul é focada na região da Avenida João Fiúza (linha rosa), onde se localiza uma grande verticalização de alto padrão.

Os quadrados em torno das rodovias representam a especulação imobiliária e conseqüentemente a dispersão urbana nessa localidade. Os quadrados roxos representam os prédios verticais que foram construídos próximos a área do shopping que será inaugurado em 2013: o Iguatemi. Os quadrados alaranjados, representam os condomínios fechados horizontais. Isso acarreta uma série de problemas, como citado por MARTINS (2006):

O parcelamento de glebas rurais, de propriedade pública ou privada em unidades de menor dimensão caracteriza o crescimento por dispersão [...]. Como argumentos negativos com relação a esta forma de crescimento, reside o aumento da mobilidade no território, o incremento do transporte privado, a tendência ao colapso das infra-estruturas viárias existentes, provocando a necessidade contínua e crescente de ampliação da rede viária. A característica da dispersão, por oposição à concentração, inviabiliza muitas vezes a implantação de sistemas de transporte coletivo, assim como requer um custo mais alto na implantação de infra-estruturas de saneamento, coleta de resíduos e oferta de serviços públicos.

Apesar da fala da autora ser destinada à cidade de Brasília, logo reconhecemos os mesmos problemas da dispersão urbana em Ribeirão Preto: o aumento da mobilidade urbana, criando os “engarrafamentos”, a necessidade de maior investimento em infra- estrutura, ampliação de transporte coletivo, a criação de serviços públicos e principalmente o impacto ambiental : “o padrão de uso e ocupação do solo extensivo ocupa muitas áreas com importância ambiental que poderiam ser objeto de preservação”. A seguir, o modelo das cidades, passando por transformações no século XX, até chegar ao século XXI, dispersa e fragmentada.

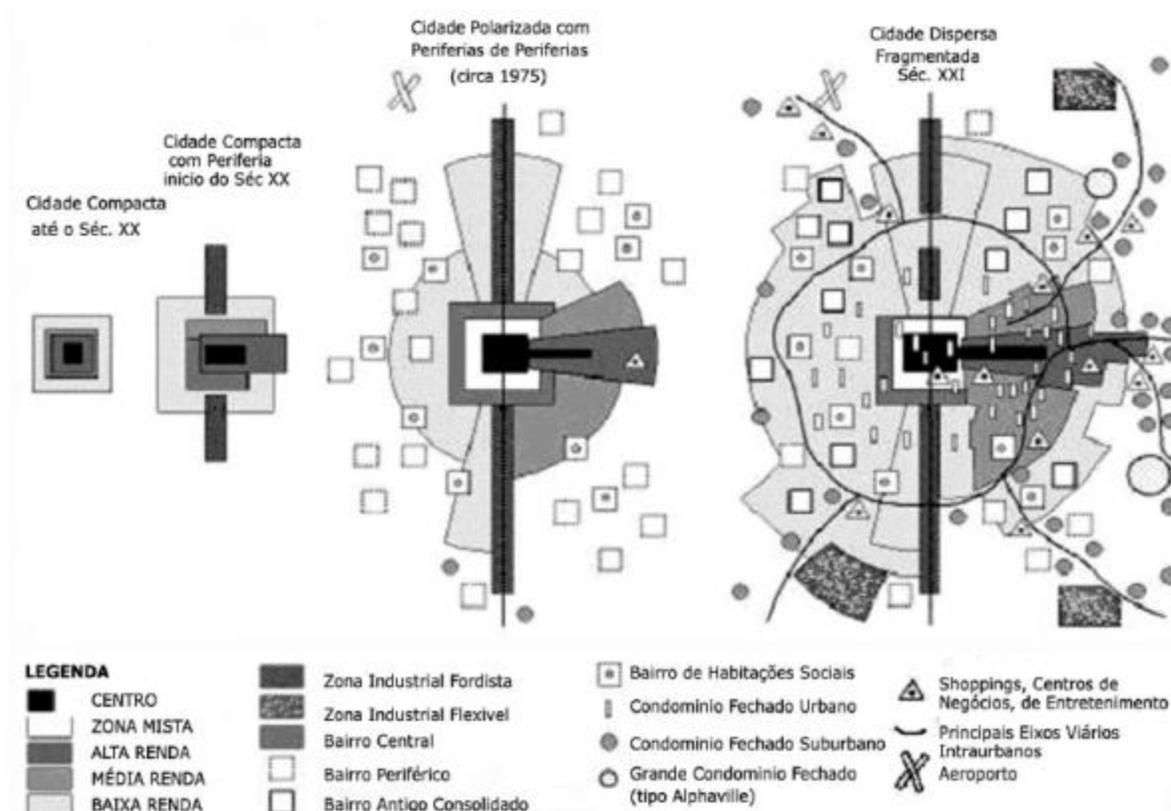


Figura 43. Tipologia de cidades latino-americanas (século XVI-XXI). Fonte: LIMONAD (2006). Elaborado com base em diagrama extraído de BORSDORF, 2003.

O desenho de Limonad (2006), ilustra o fenômeno da dispersão urbana nas cidades da América Latina e conseqüentemente do nosso objeto de estudo, a cidade de Ribeirão Preto. A cidade do século XXI, possui várias polaridades se tornando fragmentada e dispersa. Os principais eixos viários surgem em questão de algumas polaridades e ao longo dos mesmos a cidade vai se expandindo. O caso da zona sul-leste de Ribeirão Preto reforça a idéia da cidade fragmentada e das melhorias voltadas para as partes mais “abastadas”. Na foto abaixo podemos observar o resultado de uma das melhorias feitas nessa região:



Figura 44. Confluência Av.João Fiusa com Av.Presidente Vargas. Fonte: <http://www.niltongaiola.com.br/2011/12/982/>. Acesso 05/06/2012.

Na foto, uma das obras inauguradas em dezembro de 2011, foi a confluência das Avenidas Presidente Vargas e Prof. João Fiúza. Reforçando, a ideologia da infraestrutura da cidade sendo “levada ao lugar de maior crescimento da cidade”. Ainda podemos observar, a diferença de tratamento dessa parte da cidade, grandes canteiros arborizados, com faixas de pedestres, rampas e um dos equipamentos voltados para a região também “diferenciado”, o Banco do Brasil Estilo.

Essa parte da cidade recebe grandes investimentos em infra- estrutura, ora por parte do poder público, ora por parte do capital imobiliário visando lucros.

A grande questão é que uma parte tão pequena, se formos comparar com o restante da cidade, recebe toda a infra- estrutura e paulatinamente “obriga” essa infra-estrutura seguir a direção imposta e não espontânea de crescimento. O “triângulo” formado por três importantes avenidas de Ribeirão Preto, “privilegiam” a facilidade de acesso aos equipamentos polarizadores, no caso, os shoppings, criam áreas verdes, equipamentos urbanos e públicos e um comércio mais elitizado.

4.3. O EDIFÍCIO DIEDERICHSEN: A MEMÓRIA DO PROGRESSO DE RIBEIRÃO PRETO.

Esse era (e ainda é) o cenário da cidade que mais uma vez volta seus olhos para o Edifício Diederichsen; agora com outro significado: o de lembrança de uma época, de símbolo da memória. Para John Ruskin: "Podemos viver sem a arquitetura de uma época, mas não podemos recordá-la sem a sua presença. Podemos saber mais da Grécia e de sua cultura pelos seus destroços do que pela poesia e pela história" (RUSKIN, 2008).

Na Terceira cidade, ou contemporânea, a gestão pública de Ribeirão Preto (em parte pressionada pela população), assim como em outras cidades, impulsiona a "turistificação" do centro com a tentativa de preservação e restauração de alguns de seus principais prédios históricos desde a década de 1990.

Fenômeno observado em várias cidades do Brasil, como exemplo, a cidade de Santos. A primeira solicitação de tombamento do "conjunto histórico" foi direcionado ao Quarteirão Paulista em 1973.

Segundo o documento:

Através dos estudos e da análise do processo da consolidação da Praça XV de Novembro e de seu entorno verificou-se que este conjunto heterogêneo fornece um panorama do pensamento arquitetônico e urbanístico em uma cidade do interior de São Paulo característica do desenvolvimento deste estado neste século. (Processo de Tombamento do Quarteirão Paulista).

Abaixo, está a imagem retirada do Processo de Tombamento do Edifício Diederichsen, mostrando os edifícios de valor histórico em torno da Praça XV de Novembro e Praça Carlos Gomes.

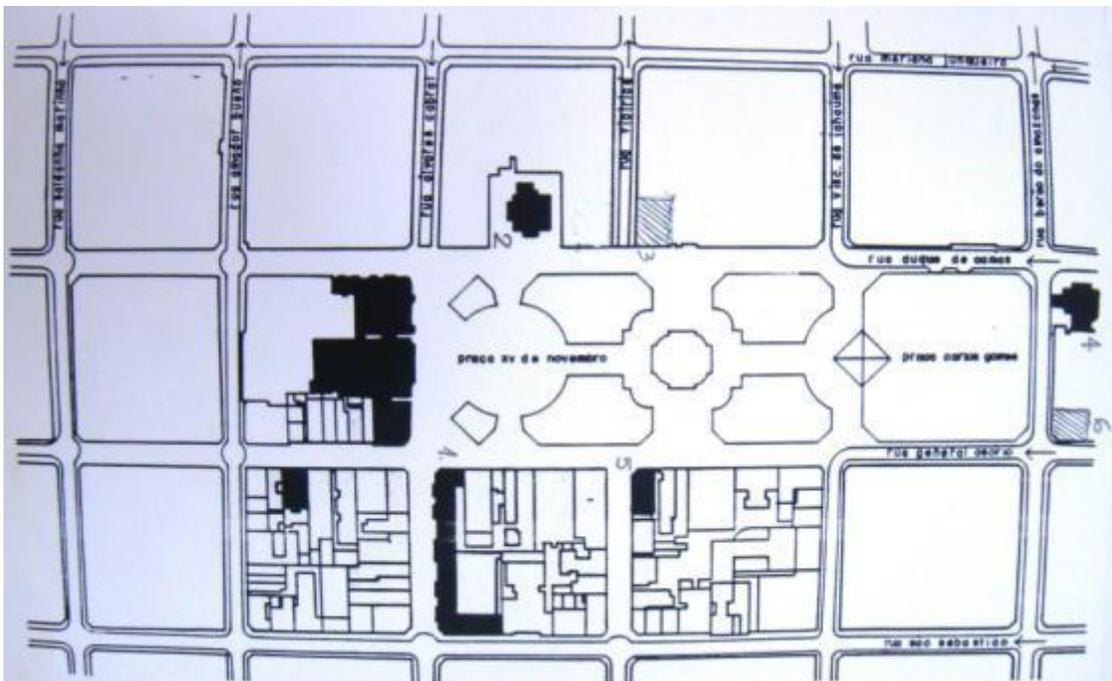


Figura 45. Prédios de valor histórico no entorno da Praça XV de Novembro. Fonte: Processo de tombamento do Edifício Diederichsen.

Prédios de interesse de preservação delimitados pela Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto. Fonte: Processo de tombamento do Quarteirão Paulista (CONDEPHAAT).

1. Edifício Diederichsen
2. Antiga Residência Quito Junqueira
3. Residência Camillo de Mattos
4. Antiga Sede da Sociedade Recreativa (atualmente MARP)
5. Edifício Misto e Comercial
6. Edifício Pedro Correia de Carvalho
(Quarteirão Paulista defronte a Praça XV)

A primeira solicitação de tombamento do “conjunto histórico” foi direcionado ao Quarteirão Paulista em 1973.

E mais segundo o documento:

Através dos estudos e da análise do processo da consolidação da Praça XV de Novembro e de seu entorno verificou-se que este conjunto heterogêneo fornece um panorama do pensamento arquitetônico e urbanístico em uma cidade do interior de São Paulo característica do desenvolvimento deste estado neste século.

Cronologia (término da construção) das edificações de interesse histórico em torno da Praça XV de Novembro:

1919- Reforma completa da Praça XV de Novembro

1923- Residência Camillo de Matos

1926- Residência Coronel Quito Junqueira.

1926- Inauguração do Hotel Central

1930- Edifício Meira Júnior e Theatro Dom Pedro II (Estilo Eclético)

1936- Edifício Diederichsen

As fotos a seguir são: Residência Coronel Quito Junqueira (Biblioteca Altino Arantes), Casa Camilo de Matos e Antiga Sede da Sociedade Recreativa (MARP). Todas as edificações são em torno da Praça XV de Novembro e construídas no período higienista, podemos observar que o estilo arquitetônico eleito nas edificações é Ecletismo.



Figura 46. Biblioteca Altino Arantes (antiga residência Quito Junqueira). Fonte: http://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Biblioteca_Altino_Arantes.jpg. Acesso em: 10/11/2012.



Figura 47. Casa Camilo de Mattos. Fonte: <http://www.flickr.com/photos/marinavrgs/2611147442/>. Acesso em 10/11/2012.



Figura 48. Museu de Arte de Ribeirão Preto (MARP). Antiga sede da Sociedade Recreativa. Fonte: <http://guiacidades.wordpress.com/2009/12/21/fotos-de-ribeirao-preto/marp-renatolopes/>. Acesso em 10/11/2012.

Em um período de menos de vinte anos foram construídos os edifícios em torno da Praça XV de Novembro que mais tiveram ênfase e valor histórico sobre a memória da cidade de Ribeirão Preto.

O processo de tombamento do Edifício Diederichsen foi aberto em 1998, por Eduardo Lopes Lousada, na época provedor da Santa Casa de Misericórdia de Ribeirão Preto. A justificativa de seu tombamento, dá-se através do Edifício integrar :

Um conjunto mais amplo de bens de valor histórico e arquitetônico – expressos no chamado “Quartirão Paulista [...] a rigor, o Edifício Diederichsen já conta com a proteção indireta do CONDEPHAAT, posto que se situa na área envoltória (em torno) do Theatro Dom Pedro II e da Praça XV de Novembro.

Em 1999, o conselheiro José de Souza Martins considerou, aprovou o processo e recomendou o tombamento do Edifício Diederichsen, “em virtude fundamentalmente de ser um exemplar arquitetônico e historicamente relevante de um dos momentos economicamente mais importantes da história do Estado de São Paulo”.

Como apresentado desde o projeto de pesquisa, o Edifício Diederichsen é o edifício de maior expressão do pós- crise do café e da mudança da dinâmica econômica da cidade Ribeirão Preto, sua importância, se dá mais pela inovação, altura e envergadura que por ser expressão do estilo empregado, o Art- Decó.

A entrada no Processo CONDEPHAAT nº 37.922 foi dado no ano 1998. Quatro anos mais tarde, a síntese de decisão do egrégio colegiado sessão ordinária de 22 de Abril de 2002 informou:

O Egrégio Colegiado deliberou aprovar o parecer da Conselheira Relatora, que acata a minuta da Resolução de Tombamento, bem como a proposta de regulamentação da área envoltória do Edifício Diederichsen, no Município de Ribeirão Preto.

O Processo de Tombamento só foi efetivamente confirmado no Diário Oficial de 01 de Setembro de 2005, onde foi publicado a Resolução SC - 34, de 8-8-2005:

O Secretário de Estado da Cultura, nos termos do artigo 1º do Decreto-Lei no. 149, de 15 de agosto de 1969 e do Decreto Estadual no 13.426, de 16 de março de 1979, cujos artigos 134 a 149 permanecem em vigor por força do artigo no 187 do Decreto 20. 955, de 1º de junho de 1983, com exceção do artigo 137, cuja

redação foi alterada pelo Decreto Estadual 48.137, de 07 de outubro de 2003, considerando que:

[...]

Artigo 1º - Fica tombado como bem cultural o Edifício Diederichsen em Ribeirão Preto, situado na rua Alvares Cabral, entre as ruas General Osório e São Sebastião, incluindo trechos destas duas ruas e que tem como endereço principal na rua Alvares Cabral, 469.

Artigo 2º - Ficam tombados no edifício, suas fachadas externas, saguões, caixas de escada e demais elementos contemporâneos, inclusive nos estabelecimentos comerciais.

A área de proteção visual do Edifício é delimitada por um polígono entre as ruas: Mariana Junqueira, Cerqueira Cesar, São Sebastião e José Bonifácio. Novas construções terão no máximo 42 metros de altura.

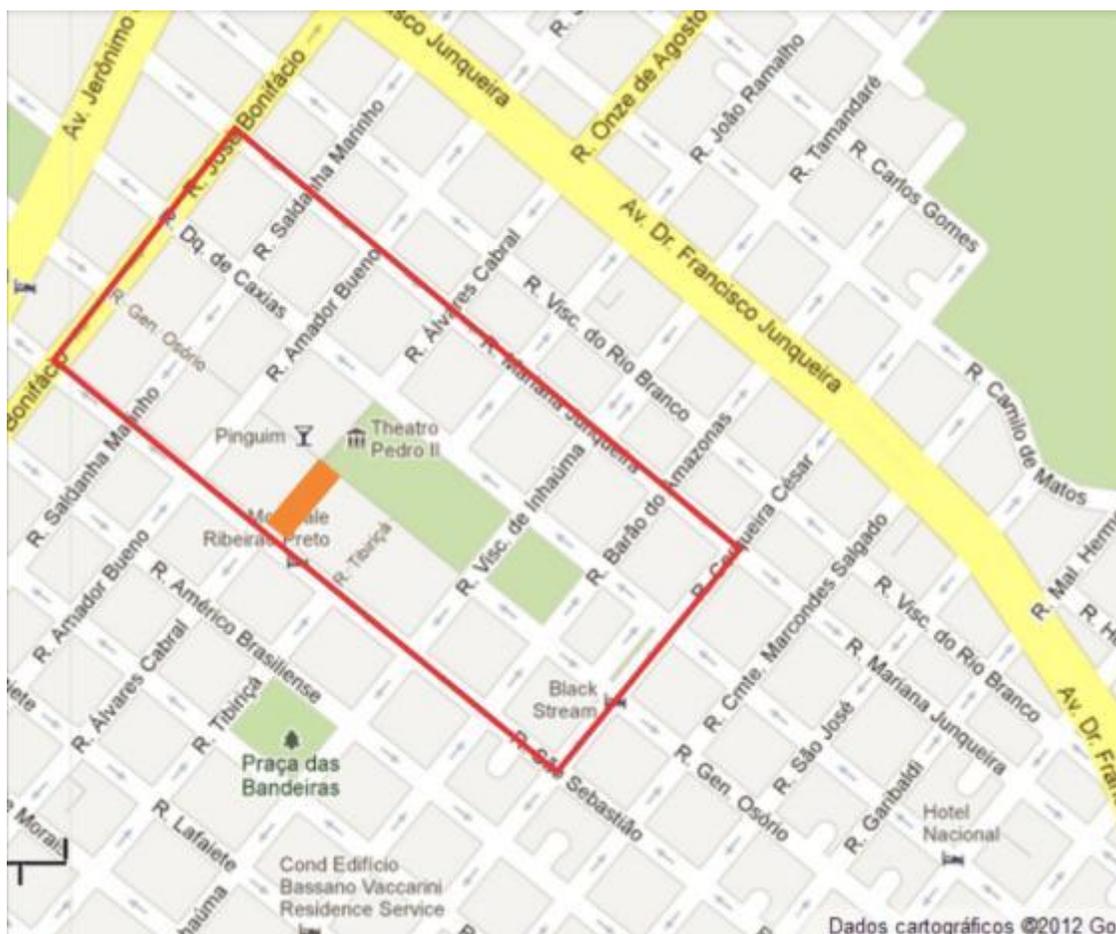


Figura 49. Zona de proteção visual demarcada pelo CONDEPHAAT. Entre as ruas: Mariana Junqueira, Cerqueira Cesar, São Sebastião e José Bonifácio. Fonte: Autora.



Figura 50. À esquerda, fachada em frente a Praça XV de Novembro, no canto superior à direita fachada da Rua São Sebastião; canto direito inferior a atual situação das fachadas do prédio. Fotos: Autora

Consideramos o início da “Terceira cidade” na década de 1990, com a ascensão do agronegócio, Ribeirão Preto se expandiu mais e novas centralidades foram criadas, chegando a uma população de aproximadamente 600 mil habitantes. Apesar das zonas norte, e oeste serem de extrema importância para a cidade (possuem empresas e o aeroporto, entre outros equipamentos), o capital imobiliário tenta mostrar a imagem de que o crescimento da cidade está direcionado a zona sul (mais rica) e zona leste (classe média), ao meio desse ideário de cidade, da “cidade grande” “rica”, o centro é alvo de investimentos novamente para a atração do turismo, se antes no período pós-moderno o centro fora “abandonado” hoje ele é retomado com o pensamento do patrimônio turístico e de volta as origens, que não é exclusivo de Ribeirão Preto, mas sim de cidades do Brasil e do mundo.

Esse fenômeno segundo CARRIÓN (2005), é vivido pela América Latina também, uma “revalorização da cidade construída”, e em “um grau maior, dos tipos de centralidade: histórica e urbana”. Sendo que essa valorização é resultante da globalização e transição demográfica.

O fenômeno observado na cidade de Ribeirão Preto, do enobrecimento da Zona Sul diferente da Zona Norte, já fora citado em outros trabalhos, inclusive no de Adriana

Capretz da Silva, porém, é fundamental entender o processo de importância que o governo e o capital imobiliário dá a esta zona da cidade.

A cidade do século XXI, não preza mais o seu núcleo urbano, o seu centro. A cidade dispersa, possui várias polaridades importantes. A rodovia se torna parte da circulação urbana, e não como antes, apenas para circulação regional; ao longo da rodovia, inúmeros pólos vão se consolidando, como shoppings, hipermercados e principalmente os condomínios fechados. No caso de Ribeirão Preto, a cidade está sendo “forçada” ao eixo de crescimento sul, apesar da parte norte e oeste, ocuparem uma área maior. Os investimentos são destinados em sua maioria a esta parte da cidade, e a mesma vai se diluindo chegando quase a Bonfim Paulista, seu distrito. Entre os condomínios fechados há os vazios de áreas que não se identificam mais com a urbana e nem com a rural.

Apesar do Quadrilátero Central (centro urbano), em outrora ser a parte mais valorizada, o centro histórico propriamente dito, onde fica a Praça XV e os prédios de valor histórico, ficou parte do tempo “abandonado”, os “olhos” da política urbana e do capital imobiliário estavam voltados a zona mais abastada, e a “que mais cresce na cidade”.

A mudança do pensamento efetivamente, da tentativa de conservação, apesar de ser pronunciada na década de 1970, veio nos anos 1990 com o discurso de várias cidades: o da preservação dos centros históricos. Além da memória e história das cidades, o turismo é um forte atrativo para a economia.

Em 2011 o Palace Hotel (um dos Prédios do Quarteirão Paulista), após aproximadamente quinze anos de restauração, o Palace foi inaugurado como Centro Cultural, espaço para exposições, anfiteatro, salão para aulas de dança, sala de leitura, entre outras atividades estão no programa⁴⁷. A inauguração do Palace, é a continuação desse “retorno do olhar” para o centro.

A revitalização do centro (de alguns pontos apenas) teve início em 02/04/2012⁴⁸, em grande parte pela pressão dos moradores e comerciantes, prevê

⁴⁷ Fonte: http://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/scultura/palace/i14centro_cultural.php acesso em: 03/10/2012.

⁴⁸ Fonte: <http://www.cultura.ribeiraopreto.sp.gov.br/coderp/i9997/principal.php?idc=7&id=429> acesso: 03/10/2012.

troca do pavimento do calçadão, segundo a prefeita de Ribeirão Preto, Darcy Vera: *“Nesse projeto vamos contar a história de Ribeirão Preto, com a força do café, as estradas de ferro e a influência francesa em nossa cidade”*⁴⁹

A tentativa da Prefeitura de revitalizar o centro na década de 2010, demonstra que a cidade contemporânea possui duas vertentes: a especulação imobiliária através de condomínios e bairros de luxo e a turistificação do centro, a volta para parte da cidade que de tempos em tempos muda seu significado.

Consideramos a terceira fase, a fase contemporânea, da globalização e revolução tecnológica, com início nos anos 1990 até os dias atuais.

“Tal época é a época da restauração, da volta do olhar ao centro como um meio de visar lucro: o turismo através da história da cidade” (HARVEY, 2007, 76). Por isso vivemos em uma época de valorização do passado, a lógica capitalista do turismo visa a preservação e restauração de conjuntos históricos (principalmente os centros das cidades) como meio de lucrar. Essa é lógica atual.

Harvey (2007) apud Jencks (1984) afirma que a arquitetura pós-moderna tem como raízes duas significativas mudanças tecnológicas. Em primeiro lugar as comunicações contemporâneas derrubaram as “ fronteiras usuais do espaço e do tempo”, produzindo tanto um novo internacionalismo como fortes diferenciações internas em cidades e sociedades baseadas no lugar, na função e no interesse social. Em princípio a arquitetura pós-modernista é antivanguardista (não deseja impor soluções) - ao contrário da modernista. (HARVEY, 2007: 77-78)

E chegamos na fase atual do edifício, inserido na lógica preservacionista e ao mesmo tempo de caráter explorador do centro. Em 2005, o edifício é tombado, porém isso não garante a sua restauração e cuidados. A partir do momento do tombamento o edifício foi estudado pela Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto, para uma possível restauração e até o momento nada foi feito.

A iniciativa privada (ou seja as lojas) está reformando (e não restaurando) o prédio, um dos casos mais recentes e que teve início no ano de 2011 é a “reforma” do Cine São Paulo para uma loja de calçados. No dia 02/04/2012 iniciou-se a obra de

⁴⁹ Fonte: <http://www.cidadederibeiraopreto.com.br/noticia1846.html>. Acesso em: 03/10/2012.

reforma do centro de Ribeirão Preto. Que foi pressionada pela associação de moradores e comerciantes do centro.

5. CONCLUSÃO

Ao longo dessa dissertação de mestrado, identificamos a existência de quatro “cidades”, as quais identificamos como sendo quatro períodos pelos quais Ribeirão Preto passou.

A primeira cidade, seria a da “Belle Epóque”, das políticas de embelezamento e o período higienista, foco do trabalho dos trabalhos de CAUN (2008) e FARIA (2003), é o período em que a burguesia cafeeira inicia a tentativa de melhoramento da cidade, delimitamos tal período entre 1880 à 1930. Pois com a chegada da ferrovia e dos italianos, e o auge da riqueza do café, a cidade de Ribeirão Preto começa a ter um significativo crescimento, as construções começam a ser mais elaboradas, e tendem a se inspirarem nas cidades Européias, principalmente em Paris, caso típico de várias cidades do Brasil, como Rio de Janeiro, São Paulo e outras.

O estilo eclético, eleito durante o período pela burguesia como estilo de “poder e riqueza” é intensificado durante os anos de 1913-1923, pelo engenheiro municipal Antônio Soares Romeô, formado pela Escola Politécnica de São Paulo⁵⁰. A cidade sofreu transformações conduzidas pelos códigos de posturas, para a construção e reforma dos edifícios, reforma dos espaços públicos e calçamento que segundo o relatório do prefeito Joaquim Macedo Bittencourt “melhoramento imprescindível á belleza da cidade, á commodidade, conforto e hygiene dos seus habitantes”⁵¹

A primeira cidade é marcada pelo auge do café e sua burguesia, da chegada dos imigrantes como mão de obra da lavoura de café e a primeira etapa da expansão e o desenvolvimento urbano da cidade.

A segunda cidade, a pós- crise de 1929, alinha a realidade do pós- guerra do mundo com a de Ribeirão Preto. O ideário urbano é focado no “modernismo” e na cidade progressista. O apontamento sobre o progresso da cidade pode ser visto no relatório do prefeito João Rodrigues Guião de 1924:

⁵⁰ CAUN, 2008.

⁵¹ FARIA, 2003 apud Relatório do Prefeito Joaquim Macedo Bittencourt e do Presidente da Câmara João

⁵¹ Meira Júnior, publicado em 15 de janeiro de 1920.

⁵¹

Já ninguém põe em duvida o esplendido futuro desta cidade, séde de uma poderosa industria siderurgica, cujos productos hão de contribuir para o maior progresso e desenvolvimento do paiz. Justifica-se, portanto, o extraordinario movimento de transações comerciaes e bancarias, o incio auspicioso de novas industrias, as negociações sobre terrenos devolutos, as construcções novas, effeito de causas conjunctas provenientes umas da actividade expansiva do comercio, outras resultantes do augmento da população e da affluencia constante de inumeros forasteiros, que aqui se installam definitivamente.⁵²

O então prefeito descreve, conforme sua concepção, os acontecimentos de Ribeirão Preto na década de 1920, com as indústrias se instalando na cidade, o desenvolvimento do comércio, o crescimento da cidade sendo indicadores do “progresso”.

O apoio ao rodoviarismo, foco do então governador do estado Estado de São Paulo, Washington Luis, explicitado na tese de LAGONEGRO (2003), fora absorvido também como um ideal para a Ribeirão Preto, uma cidade que ainda crescia.

Em sintonia com a crescente industrialização, com o desenvolvimento do comércio e a diversificação da economia da cidade, Antônio Diederichsen, com diversos investimentos na cidade, construiu o Edifício Diederichsen, o mais alto da cidade na época, com seis pavimentos, um edifício em estilo Art Decó, quebrando com o estilo até então utilizado e eleito até então pela burguesia como seu estilo: o ecletismo.

O Art Decó, comum nas edificações do centro da capital do estado de São Paulo, já não possuía tantos ornamentos, e representava a imagem do “moderno”, com design geométrico e inspirado no ideal do progresso, indústria e da “era das máquinas”. Neste momento, o Edifício é construído e instantaneamente causa impacto na malha urbana, por sua altura, usos, estilo e grandiosidade.

A relação entre arquitetura e urbanismo, é simbiótica e mais, essa relação se transforma ao longo do tempo. Conforme a cidade passa por períodos históricos decorrente do modo de produção de seu espaço construído, o qual está atrelado a uma dada concepção de cidade e inserida em um dado discurso ideológico, a arquitetura

⁵² Relatório da Prefeitura. Correspondente ao exercício de 1923.

também sofre tais transformações inseridas dentro da mesma dinâmica. Logo, os edifícios tornam-se expressão de cada período em que a cidade passa, esses períodos estão atrelados indubitavelmente ao estado de urbanização mais amplo que determinada sociedade passa naquele momento. Sendo assim, arquitetura e cidade se transformam ao longo do tempo subordinados tanto as inovações tecnológicas e artísticas como também, do ponto de vista da construção do imaginário simbólico do que venha a ser uma arquitetura e uma cidade “moderna”. Desta forma, se dada arquitetura esta pronta quando construída, isso não quer dizer de forma alguma, que ela não se transforme com o passar do tempo, uma vez que seu caráter simbólico que é construído socialmente sofre sucessivas resignificações ao longo da vida da mesma. Se, inicialmente a inserção de dado objeto arquitetônico tem o poder de transformar o tecido urbano no qual ele é inserido, a medida que o tecido urbano se transforma ele passa a contribuir para a transformação do valor simbólico daquela arquitetura.

Nesse sentido, ao nos centrarmos no nosso objeto de estudo, o Edifício Diederichsen em Ribeirão Preto, percebemos que a mesma noção de “progresso” que leva à construção do edifício, ao ser redimensionado e ao ganhar um novo conteúdo torna esse mesmo edifício obsoleto em nome de uma nova noção de “progresso”, mais “moderna”. Da mesma maneira que o Edifício Diederichsen foi construído em uma dada época para ser um símbolo da modernidade e do desenvolvimento da cidade de Ribeirão Preto, depois dele, outros edifícios foram construídos em grande medida para “ocupar” o lugar dele, no imaginário de modernidade que a cidade então passava. Esta dinâmica, está inserida em progressivos discursos ideológicos de “progresso” e desenvolvimento da sociedade, da cidade e da própria arquitetura conforme a época que foi construído bem como subordinado as dinâmicas sociais e tecnológicas do período em questão. Desse modo, não é só a cidade que é um “organismo vivo”, a arquitetura também o é, não sendo portanto, um objeto estagnado no tempo. Todas as “cidades”, ou períodos, passam por mudanças físicas e ideais, políticas, econômicas e culturais, sendo assim entendemos que tanto o edifício quanto a cidade não são “estáticos”. Nesse sentido, é necessário construir e reconstruir o valor simbólico do Edifício Diederichsen para que ele possa se constituir como um patrimônio vivo da memória da cidade.

Concluimos por fim, que o Edifício Diederichsen, passa por processos de resignificação através dos ideários de cidade, e seu valor é dado conforme o pensamento da época. O edifício deve ser preservado, pois o mesmo possui valor histórico e mimetiza o processo de evolução da cidade de Ribeirão Preto. O Diederichsen é representante da memória e esta tem que ser “construída”. Nesse aspecto, espera-se que este trabalho tenha contribuído para isso.

6. BIBLIOGRAFIA E FONTES

ALTMAN, Henrique. **Casa da Caramuru- Arquitetura e Arte**. Ribeirão Preto: Fundação Instituto do Livro, 2012. (Coleção Identidades Culturais, nº9).

AMORIM, Galeno (org). **Os Desbravadores: Personalidades que fizeram história no interior paulista**. 2^o ed. Ribeirão Preto, SP: Palavra Mágica, 2002.

ANGERAMI, Emília Luigia Saporiti. **40 anos. A maturidade conquistada**. Rev. Latino-am. enfermagem - Ribeirão Preto - v. 1 - n. especial - p. 43-52 - dez. 1993.

ARGAN, Giulio Carlo. **Do Iluminismo aos movimentos contemporâneos**. São Paulo: Companhia das Letras, 1992.

ATIQUE, Fernando. Memória **Moderna: A trajetória do Edifício Esther**. São Carlos, Editora Rima, 2004.

BEIGUELMAN, Paula. *A formação do povo no complexo cafeeiro: Aspectos políticos*. 3.ed. São Paulo, Editora da Universidade de São Paulo, 2005.

BEXIGA, Carolina Gonçalves. **Cidades paulistas: reabilitação de centros históricos para habitação**. *O caso da cidade de Santos*. Trabalho de Iniciação Científica. Pontifícia Universidade Católica de Campinas. Campinas: 2006.

BITTENCOURT, Lúcio Nagib. **A Cidade enquanto Museu Céu Aberto: a Experiência de Revitalização do Centro Histórico de Santos/ SP**. São Paulo: Programa de Pós-Graduação em Administração Pública e Governo da Fundação Getúlio Vargas, 2008.

BORGES, Marília Santana. **“Art Déco, entre a Tradição e o Moderno”**. II Encontro de História da Arte, IFCH-Unicamp, 27 a 29 de Março de 2006, Campinas, SP.

BRAGA, Paula Marques. **Reabilitação Urbana no Centro Histórico de Salvador: Patrimônio Cultural, Turismo e Participação Popular**. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, PUC-Campinas: Campinas, 2008.

BRANDÃO, Zeca. **O papel do desenho urbano no planejamento estratégico: A nova postura do arquiteto no plano urbano contemporâneo**. *Arquitextos*, São Paulo, 03.025, Vitruvius, jun 2002 <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/03.025/773>>.

BRITO, Fausto. **O deslocamento da população brasileira para as metrópoles**. ESTUDOS AVANÇADOS 20 (57), 2006.

CAMPOS, Candido Malta. GAMA, Lúcia Helena. SACCHETTA, Vladimir (Org.). **São Paulo: metrópole em trânsito : percursos urbanos e culturais**. São Paulo: Editora SENAC, 2004.

CANO, Wilson. **Desequilíbrios regionais e concentração industrial no Brasil 1930 - 1970**. 3ª edição. São Paulo: Editora UNESP, 2007.

CARDOSO, Jorge de Jesus. **Patrimônio Ambiental e requalificação: contradições no planejamento do núcleo histórico de Santos**. Tese apresentada ao Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da USP. São Paulo: 2007.

CARRIÓN, Fernando. **El centro histórico como proyecto y objeto de deseo**. Revista Eure (Vol. XXXI, N° 939; pp. 89-100, Santiago de Chile, agosto 2005. Disponível
CASTELLS, Manuel. CARDOSO, Gustavo (org). *A sociedade em rede: do Conhecimento à Ação Política*. Imprensa Nacional- Casa da Moeda, 2005.

CAVALCANTE, José Luiz. A lei de terras de 1850 e a reafirmação do poder básico do estado sobre a terra. *Histórica*, 2005. Disponível em: <http://www.historica.arquivoestado.sp.gov.br/materias/anteriores/edicao02/materia02/LeideTerra.pdf> acesso dia: 20/10/2011.

CHOAY, Françoise. **A alegoria do patrimônio**. Tradução Luciano Vieira Machado. São Paulo

CIONE, Rubem. **História de Ribeirão Preto**. Ribeirão Preto: Légis Summa, 1996. vol 5.

COSTA, Luiz Augusto Maia. **O ideário urbano paulista na virada do século: O Engenheiro Theodoro Sampaio e as questões territoriais e urbanas modernas (1886 - 1903)**. São Carlos: RiMa, FAPESP, 2003.

CRANFIELD, Ingrid. **Art Deco house style- an architectural and interior design source book**. F&W Publications, Cincinnati OH, 2007.

CROWE, Michael F. BOWEN, Robert W. **Images of America: San Francisco Art Deco**. Charleston SC, Chicago IL, Portsmouth NH, San Francisco CA. U.S.A, Arcadia Publishing: 2007.

DA SILVA, Luís Octávio. **A constituição das bases para a verticalização na cidade de São Paulo.** *Arquitextos*, São Paulo, 07.080, Vitruvius, jan 2007 <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/07.080/280>>.

em: http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0250-71612005009300006&script=sci_arttext

DIAS, Marcelo. **O Diederichsen Rachado.** *Jornal Inconfidência* Ribeirão de 30 de Maio de 2010. <http://inconfidenciaribeirao.com/2010/05/o-diederichsen-rachado/> acesso em 20/03/2011.

ESPÍRITO SANTO, Silvia Maria do. **Traços de um colecionador público em Ribeirão Preto.** *Revista Museu*, 2010. Disponível em: <http://www.revistamuseu.com.br/artigos/art.asp?id=23639>

FARIA, Rodrigo Santos de. **Ribeirão Preto, uma cidade em construção (1874-1895): higiene e disciplina na formação territorial paulista.** *Revista do Centro de Estudos de Urbanismo e Arquitectura*, I Simpósio Luso- Brasileiro de Cartografia Histórica.

FARIA, Rodrigo Santos de. **Ribeirão Preto, uma modernidade Entre Rios1: higiene, beleza e progresso no discurso da metrópole do interior paulista (1902-1930).** *Risco: Rev. Pesqui. Arquit. Urban.* (on line), São Carlos, n. 4, 2006. Disponível em <http://www.revistasusp.sibi.usp.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1984-45062006000100005&lng=pt&nrm=iso>. acessos em 20 maio 2011.

FAUSTO, Boris. **Getúlio Vargas: o poder e o sorriso.** São Paulo: Companhia das Letras, 2006.

FAUSTO, Boris. **História do Brasil.** São Paulo: EDUSP, 1996.

FELDMAN, Sarah. **Planejamento e Zoneamento. São Paulo: 1947-1972.** São Paulo, Editora da Universidade de São Paulo/FAPESP, 2005.

FERNANDES, Maria Esther (Org). **A cidade e seus limites: as contradições do urbano na “California Brasileira”.** São Paulo: Annablume; Fapesp; Ribeirão Preto: UNAERP, 2004.

FERREIRA, Andresa Rosa. **Programas de combate ao déficit habitacional brasileiro.** Trabalho de conclusão do curso de Ciências Econômicas da Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, UFRGS: 2009.

FMRP-USP. Disponível em:
http://www.fmrp.usp.br/novo_portal/index.php?option=com_content&task=view&id=56&Itemid=123 acesso dia: 01/03/2012.

FOLLIS, Fransérgio. **Modernização urbana na Belle Époque paulista**. São Paulo: Editora UNESP, 2004.

FURTADO, Celso. **Análise do modelo brasileiro**. 7^o ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1982.

FURTADO, Celso. **Formação econômica no Brasil**. 34^o ed. São Paulo, Companhia das Letras, 2007.

FUSCO, Fabrício Marini. **O PLANEJAMENTO TERRITORIAL COMO INSTRUMENTO DE DESENVOLVIMENTO LOCAL: O MÉDIO VALE DO PARAÍBA FLUMINENSE – RJ**. Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina – 20 a 26 de março de 2005 – Universidade de São Paulo.

GARCIA LAMAS, José M. Ressano. **Morfologia urbana e desenho da cidade**. 4. ed. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2007.

GASQUES, José Garcia. Et al. **Desempenho e crescimento do agronegócio no Brasil**. Texto para discussão nº 1009. Brasília, fevereiro de 2004.

GAY, Peter. **O Século de Schnitzler. A formação da cultura da Classe Média. 1815-1914**. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.

GERORDETTI, João Emílio; CORNEJO, Carlos. **As ferrovias do Brasil: nos cartões postais e albúms de lembrança**. São Paulo: Solaris Edições Culturais, 2005.

GOIS JUNIOR, Edivaldo. **Movimento Higienista na história da vida privada no Brasil**. ConScientiae Saúde, São Paulo, v. 1, n. Agosto, p. 47-52, 2002.

GUSMÃO, Manoel Aureliano. **Relatório de 1902 apresentado a Camara Municipal**. Ribeirão Preto: Camara Municipal, 10 de janeiro de 1903.

HARVEY, David. **Condição pós-moderna**. 16^o ed. São Paulo: Edições Loyola, 2007.

HELITO, Alfredo Salim; KAUFFMAN, Paulo. (orgs). **Saúde entendendo as doenças, a enciclopédia médica da família**. São Paulo: Nobel, 2006.

HOBBSAWM, Eric. **Era dos Extremos: O breve século XX 1914 - 1991**. Tradução: Marcos Santarrita; São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

HOMEM, Maria Cecília Naclério. **O prédio Martinelli : a ascensão do imigrante e a verticalização de São Paulo**. São Paulo: Projeto Editores, 1984.

INFORMATIVO ARQUIVO HISTÓRICO DE SÃO PAULO. Acesso dia 15/05/2011 disponível em: <http://www.arquiamigos.org.br/info/info19/i-estudos.htm>

JAYME, Lúcia de Rezende. **Ordem e limpeza em pequenos corpos e mentes: Os ideias presentes nas escolas isoladas em Ribeirão Preto (1889-1920)**. XII Simpósio Internacional Processo Civilizador.

JUDT, Tony. **Pós- Guerra: Uma história da europa desde 1945**. Tradução: José Roberto O'Shea. Rio de Janeiro, Objetiva: 2008.

KOOLHAAS, Rem. **Nova York delirante**. São Paulo: Cosac & Naify, 2008.

KURTZ, Robert. **O TORPOR DO CAPITALISMO: Chega ao fim o mito da expansão ilimitada do mercado**. Tradução de José Marcos Macedo. Disponível em: <http://www.unicamp.br/nipe/fkurtz.htm>

LACERDA, Antônio Henrique Duarte. **Os padrões das alforrias em um município cafeeiro em expansão: Juiz de Fora, Zona da Mata de Minas Gerais, 1844 - 88**. São Paulo: Fapeb; Annablume, 2006.

LAGONEGRO, Marco Aurélio. **Metrópole sem metrô : transporte público, rodoviarismo e populismo em São Paulo (1955-1965)**. São Paulo: FAU-USP, 2003. Tese de Doutorado.

LAMOUNIER, Maria Lúcia. **Agricultura e mercado de trabalho: trabalhadores brasileiros livres nas fazendas de café e na construção de ferrovias em São Paulo, 1850-1890**. Estud. Econ. São Paulo, v. 37, n. 2, Junho de 2007 . Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0101-41612007000200005&lng=en&nrm=iso. Acesso dia: 13/04/2012

MARCONDES, Renato Leite. **O café em Ribeirão Preto (1890-1940)**. Texto para discussão, série economia. FEARP- USP. 2002. Disponível em: http://www.cpq.fearp.usp.br/anonftp/textos_discussao/eco/wpe30.pdf

LIMA, Evelin Furquim Verneck, MALEQUE, Miria Roseira. Cultura, **Patrimônio e Habitação. Possibilidades e Modelos**. Rio de Janeiro: 7Letras, 2004. PORTAS, Nuno – “L’emergenza del progetto urbano” in Revista Urbanística 110, Roma. Revista GEOUSP, DG/FFLCH/USP, São Paulo, n. 17, p. 95-105, 2005.

LIMA, Evelyn Furquim Werneck. **Das vanguardas à tradição: arquitetura, teatro e espaço urbano**. Rio de Janeiro: 7Letras, 2006.

LIMONAD, Ester. **Urbanização dispersa: mais uma forma de expressão urbana?**. Revista Formação (Presidente Prudente). N. 14, volume 1. 2007.

LOPES, Luciana Suarez. **Os proprietários de escravos e a estrutura da posse na antiga freguesia de São Simão, 1835**. Estud. Econ., São Paulo, v. 42, n. 2, June 2012. Available from <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0101-41612012000200006&lng=en&nrm=iso>. access on 01 Sept. 2012. <http://dx.doi.org/10.1590/S0101-41612012000200006>.

MARCONDES, Renato Leite e GARAVAZO, Juliana. **COMÉRCIO E INDÚSTRIA EM RIBEIRÃO PRETO DE 1890 A 1962**. Publicado originalmente como capítulo do livro Associação Comercial e Industrial de Ribeirão Preto: Um espelho de 100 anos (Ribeirão Preto: Gráfica São Francisco, p.211-222, 200. Disponível em: <http://www.arquivopublico.ribeiraopreto.sp.gov.br/scultura/arqpublico/artigo/i14comercio.pdf>

MARCONDES, Renato Leite. **O Café em Ribeirão Preto (1890-1940)**. Texto para discussão: Série Economia. FEA-USP, 2002

MARCUSSI, Elaine. SANTO, Sívia Maria do Espírito. **Vila Tibério: um patrimônio da cidade em transformação**. Documentação fotográfica e a organização da informação a partir do acervo do Jornal da Vila de Ribeirão Preto- a memória mensal de uma cidade. InCID: R. Ci. Inf. e Doc., Ribeirão Preto, v. 2, n. 2, p. 189-207, jul./dez. 2011.

MARTINS, Anamaria de Aragão Costa. **Novos pólos territoriais motivados pela dispersão urbana.. O cenário do Distrito Federal**. Arqtextos, São Paulo, 07.077, Vitruvius, out 2006 <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arqtextos/07.077/309>>.

MARX, Murillo . Cidade no Brasil: terra de quem?. São Paulo: Nobel / EDUSP, 1991.

MATOS, Odilon Nogueira de. **Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira**. 4 ed. Campinas: Pontes, 1990.

MELO, Cássio Santos. **Caipira no palco: teatro na São Paulo da Primeira República**. Dissertação de Mestrado - Faculdade de Ciências e Letras de Assis - Universidade Estadual Paulista, 2007. 138f

MONTE-MÓR. **As teorias urbanas e o planejamento urbano no Brasil**. (artigo) Sem data. Disponível em: <http://www.ufpa.br/epdir/images/docs/paper35.pdf> acesso dia: 24/09/2011.

NARDELLI, Eduardo Sampaio et al. III SEMINÁRIO DOCOMOMO ESTADO DE SÃO PAULO. **Permanência e Transitoriedade do Movimento Modernista Paulista** Universidade Presbiteriana Mackenzie, 17 a 20 de agosto de 2005, São Paulo, Brasil.

NOGUEIRA, Luciana Magano. **Condomínios horizontais fechados na cidade de Ribeirão Preto - SP. Faculdade de Ciências e Tecnologia**. Curso de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Fernando Pessoa. Porto, 2009.

NOVAIS, Fernando A. SEVCENKO, Nicolau (org). **História da vida privada no Brasil: volume 3. República: da Belle Époque à Era do Rádio**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

OJIMA, Ricardo. **Dimensões da urbanização dispersa e proposta metodológica para estudos comparativos: uma abordagem socioespacial em aglomerações urbanas brasileiras**. Rev. bras. estud. popul. [online]. 2007, vol.24, n.2 [cited 2013-01-17], pp. 277-300. Available from: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-30982007000200007&lng=en&nrm=iso>. ISSN 0102-3098. <http://dx.doi.org/10.1590/S0102-30982007000200007>.

OLIVEIRA, Benedito Tadeu de. **Da antiga sede da Diretoria Geral de Saúde Pública (DGSP) ao atual Instituto Nacional do Câncer (Inca)**. História, Ciências, Saúde – Manguinhos, Rio de Janeiro, v.14, n.1, p. xxx-yyy, jan.-mar. 2007.

OLIVEIRA, Marina Costa de. **As margens do Caminho dos Goyazes: Economia e demografia do nordeste paulista (1800-1832)**. XIV SEMANA DE GEOGRAFIA E HISTÓRIA – PAISAGENS CULTURAIS: DO CAFÉ À CANA - 2010. Paulo: Estação Liberdade/Editora Unesp, 2001.

PECHMAN, Robert Moses. **Cidades estreitamente vigiadas: o detetive e o urbanista**. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2002.

PERISSINOTTO, Renato Monseff. **Estado e capital cafeeiro em São Paulo: 1899-1930**. São Paulo: FAPESP; Campinas: UNICAMP, 1999.

PESSOA, Denise Falcão. **Utopia e cidades: proposições**. São Paulo: Annablume, Fapesp, 2006.

PINHEIRO, Maria Lúcia Bressan. **Arquitetura residencial verticalizada em São Paulo nas décadas de 1930 e 1940**. An. mus. paul., São Paulo, v. 16, n. 1, jun. 2008. Disponível em <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0101-47142008000100004&lng=es&nrm=iso>. acessado em 28 set. 2011. <http://dx.doi.org/10.1590/S0101-47142008000100004>.

PORTO, Sérgio. **ABC: A história dos 50 anos da empresa**. Ribeirão Preto, 1953.

QUEIROGA, Eugênio. **Notas sobre a urbanização contemporânea brasileira**. Palestra ministrada para o curso de pós graduação em Urbanismo da Pontifícia Universidade Católica de Campinas. Campinas: 2012.

REIS, Douglas Sathler dos. **O Rural e Urbano no Brasil**. XV Encontro Nacional de Estudos Populacionais, ABEP, realizado em Caxambú - MG – Brasil, de 18 a 22 de setembro de 2006.

ROLNIK, Raquel. **A Cidade e a Lei: Legislação, Política Urbana e Territórios na Cidade de São Paulo**. São Paulo, Studio Nobel/FAPESP, 1997.

RUSKIN, John. **A lâmpada da memória**. Tradução e apresentação Maria Lúcia Bressan Pinheiro; revisão Beatriz e Gladys Mugayar Kuhl. Cotia-SP: Ateliê Editorial, 2008.

SANCHES, Karla. **A Construção da Legislação Urbanística de Ribeirão Preto: 1874 a 1935**. Dissertação (Mestrado). EESC- USP, 2003.

SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira**. 5^o ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.

SANTOS, Milton. **Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal**. 15 ed. Rio de Janeiro: Record, 2008.

SCHWARTZMAN, Arnold. **London Art Deco**. Manchester, Vermont, Hudson Hills Press: 2006.

SERPA, Ângelo. **O Espaço Público na Cidade Contemporânea**. São Paulo: Editora Contexto, 2007.

SILVA, Adriana C. da. Publicado originalmente como capítulo do livro **Associação Comercial e Industrial de Ribeirão Preto: Um espelho de 100 anos** (Ribeirão Preto: Gráfica São Francisco, p.259-272, 2004).

SILVA, Adriana Capretz Borges da. **Expansão Urbana e formação de territórios de pobreza em Ribeirão Preto: os bairros surgidos a partir do Núcleo Colonial Antônio Prado (1887)**. (Tese de doutorado) - Curso de Engenharia Urbana, Universidade Federal de São Carlos, São Carlos, 2002.

SILVA, Adriana Capretz Borges da. **Expansão urbana e segregação social: efeitos da implantação de um núcleo colonial em Ribeirão Preto**. II Encontro da ANPPAS. Indaiatuba, São-Paulo: 2004.

SIQUEIRA, Joaquim Alfredo de. **Relatório apresentado em sessão da camara**. Ribeirão Preto: Camara Municipal, 07/01/1902.

SOMEKH, Nadia. **A cidade vertical e o urbanismo modernizador: São Paulo 1920-1939**. São Paulo: USP, 1997.

SOUBIHE, Maria Lucia Chagas Valle. **Ribeirão Preto: Restauração do Patrimônio do Centro**. Dissertação de mestrado. Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, 1992).

SOUZA, Sônia Maria Ribeiro. THOMAS JÚNIOR, Antônio. **A expansão da atividade canavieira no Estado de São Paulo: A “locomotiva” do país e o retrato do atraso nas relações de trabalho**. IX Jornada do Trabalho Dinâmica Territorial do Trabalho no Século XXI: em busca dos sujeitos que podem emancipar a sociedade para além do capital. Universidade Federal de Goiás (UFG): 10 a 13 de Outubro de 2008. Disponível em: <http://www4.fct.unesp.br/ceget/IXJornada/SoniaMariaRibeiro.pdf> acesso: 02/10/2012.

SUNEGA, Renata Alves. **Do terreiro à praça republicana: o desenvolvimento da Praça XV de Novembro de Ribeirão Preto**. Site NetHistória. Brasília, out. 2004. Sessão Ensaios.

SUNEGA, Renata Alves. Quarteirão Paulista: um conjunto harmônico de edifícios monumentais. Dissertação de Mestrado em História. Instituto de Filosofia Universidade Estadual de Campinas, 2003.

THERBORN. Göran. **Globalização e desigualdade: questões de conceituação e esclarecimento**. Sociologias, Porto Alegre, ano 3, nº 6, jul/dez 2001, p. 122-169.

VALADÃO, Valéria. **Memória arquitetônica em Ribeirão Preto: política de preservação e plano diretor**.

VARGAS, Heliana Comin; CASTILHO, Ana Luisa Howard. **Intervenções em Centros Urbanos: Objetivos, Estratégias e Resultados**. São Paulo: Editora Manole, 2006.

VASCONCELLOS, Maria da Penha Costa; RODRIGUES, Jaime. **A fotografia como instrumento do trabalho do higienista (São Paulo, primeira metade do século XX)**. Hist. cienc. saude-Manguinhos vol.13 no.2 Rio de Janeiro Apr./June 2006

VEJA NA HISTÓRIA. Disponível em: <http://veja.abril.com.br/historia/crash-bolsa-nova-york/indice.shtml> acesso dia 10/11/2011.

VIANNA, Geraldo Aguiar de Brito. **O mito do rodoviarismo brasileiro**. 2 ed. São Paulo: Ntc&Logística, 2007.

WALKER, Thomas W. **Dos Coronéis à Metrópole: Fios e tramas da sociedade e da política em Ribeirão Preto no Século XX**. Tradução: Mariana Carla Magri. Ribeirão Preto: Palavra Mágica, 2000.

Documentos utilizados:

Relatório de 1896 apresentado a Câmara Municipal de Ribeirão Preto. Francisco do Sacramento. 31 de dezembro de 1896.

Relatório de 1901 apresentado a Câmara Municipal de Ribeirão Preto. Intendente Joaquim Alfredo de Siqueira. 07 de janeiro de 1902.

Relatório de 1902 apresentado a Câmara Municipal de Ribeirão Preto. Intendente Manuel Aureliano de Gusmão. 10 de janeiro de 1903.

Relatório de 1904 apresentado a Câmara Municipal de Ribeirão Preto. Prefeito Municipal Floriano Leite Ribeiro. 07 de janeiro de 1905.

Relatório de 1908 apresentado a Câmara Municipal de Ribeirão Preto. Prefeito Municipal J.P. da Veiga Miranda. 07 de janeiro de 1909.

Relatório de 1911-1919 apresentado a Câmara Municipal de Ribeirão Preto. Presidente da Câmara João Alves Meira Júnior. 15 de janeiro de 1920.

Relatório de 1923 apresentado a Câmara Municipal de Ribeirão Preto. Prefeito João Rodrigues Guião. 26 de abril de 1924.

Relatório de 1923 apresentado a Câmara Municipal de Ribeirão Preto. Prefeito João Rodrigues Guião. 15 de abril de 1925.

Relatório de 1923 apresentado a Câmara Municipal de Ribeirão Preto. Prefeito João Rodrigues Guião. 15 de abril de 1925.

Relatório de 1929 apresentado a Câmara Municipal de Ribeirão Preto. Prefeito Joaquim Camillo de Moraes Mattos . 15 de janeiro de 1930.

Ato número 21. Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto. Regula a cobrança dos impostos dos construtores, agrimensores e arquitetos práticos. 1935.

Patrimônio Enfitêutico da Fábrica da Matriz de São Sebastião do Ribeirão Preto. Sem data. 2º Registro de Imóveis de Ribeirão Preto.

Processo de aprovação do Edifício Diederichsen. Arquivo Público e Histórico de Ribeirão Preto. 1934.

Albúm do Edifício Diederichsen. Data: 1 de agosto de 1937. Arquivo Público e Histórico de Ribeirão Preto.

Testamento de Antonio Diederichsen. (Certidão). Rene Lima Strang, serventuário do segundo Ofício da comarca de Ribeirão Preto São Paulo.

Escritura de 25 de abril de 1934, lavrada nas notas do 1º tabelião local. (Aquisição do prédio situado na Rua General Osório nº101 por Antonio Diederichsen; transmitente: Augusta Junqueira Pereira Lima.