



CIDADE NOVA PLANEJADA **CIDADE ARTIFICIAL** CIDADE PROTÓTIPO

CIDADE DE PROVETA CIDADE CONSTRUÍDA DE RAIZ

VILLE NEUVE VILLE NOUVELLE NEW TOWN

CIDADE NOVA ABERTA CIDADE NOVA FECHADA *CIDADE TRAÇADA*

CIDADE PLANEJADA **CIDADE INVENTADA**

NOVA CAPITAL CIDADE CONCEBIDA *CIDADE-SPUTNIK*

CIDADE *EX NIHILO* CIDADE PLANTADA INTRODUCED CAPITAL

CIDADE NASCIDA RADICALMENTE NOVA

CIDADE DE NOVA FUNDAÇÃO **CIDADE IDEAL**

NAVYÉ GORODA **NEW TOWN IN-TOWN** TERRA DE CANAÃ

CIDADE CONCEBIDA A PRIORI CIDADE REGULAR

CIDADE SURGIDA DO NADA NEUE STÄDTE **TWIN TOWNS**

CIUDAD NUEVA CIDADE DE RAIZ NEW COMMUNITIES

CIDADE CONCEBIDA EX-NOVO **CITTÀ NUOVA**

CIDADE PARTINDO DO NADA CIDADES SOCIALISTAS

CIDADE ENCOMENDADA **CIDADE PROJETADA**

CIDADE SATÉLITE **MODOUN EG GEGIDA**

CITTÀ DI FONDAZIONE CIDADES DE VONTADE CIDADE—OBJETO

CIDADE FABRICADA CENTRO URBANO NOVO

CIDADE POR DECRETO *NUEVOS PUEBLOS* **CIDADE CRIADA**

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO
PROGRAMA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO



CIDADES NOVAS

AUTOR_ RICARDO TREVISAN
PROF.TREVISAN@GMAIL.COM
ORIENTADORA _ PROF^A. DR^A. SYLVIA FICHER

TESE APRESENTADA AO PROGRAMA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO DA FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO DA UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA, COMO PARTE DOS REQUISITOS PARA OBTENÇÃO DO TÍTULO DE DOUTOR EM ARQUITETURA E URBANISMO.

BRASÍLIA _ 2006 | 2009

Ficha catalográfica elaborada pela
Biblioteca Central da Universidade de Brasília

Número de acervo 975614

T814c Trevisan, Ricardo
Cidades novas / Ricardo Trevisan. -- 2009.
338 f. : il. ; 30 cm

Tese (doutorado) - Universidade de Brasília, Programa
de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, 2009

Inclui bibliografia

1. Cidades e vilas - Brasil. 2. Crescimento urbano.
3. Urbanização. 4. Planejamento urbano. I . Ficher ,
Sylvia. II . Título.

CDU 711.4

BANCA EXAMINADORA _

ANDREY ROSENTHAL SCHLEE [FAU-UNB]

JORGE GUILHERME DE MAGALHÃES FRANCSICONI [FGV]

MURILLO AZEVEDO MARX [FAU-USP]

RICARDO LIBANEZ FARRET [FAU-UNB]

SYLVIA FICHER [FAU-UNB, ORIENTADORA]

A TODOS QUE PERMEARAM MINHA VIDA
ENTRE 2006 E 2009,
EM ESPECIAL A MEUS PAIS E A ÔTA.

● SEM ORDEM, NEM PREFERÊNCIA, PORQUE A TODOS DEVO A MESMA CONSIDERAÇÃO.

À SYLVIA FICHER, AO SER UMA ORIENTADORA ANFITRIÃ, ZELOSA E CONFIDENTE TAMBÉM FOI UMA AMIGA ERUDITA, SAGAZ E SEMPRE SOLÍCITA ● AO FERNANDO MARTINS MARQUEZ, POR SEU COMPANHEIRISMO, SEU TEMPO, SUA PACIÊNCIA, SUA AJUDA E SUA SAUDADE ● À MINHA FAMÍLIA: IRMÃOS, CUNHADAS E SOBRINHOS... TÃO LONGE, TÃO PERTO ● À EVANDIR MARTINS MARQUEZ, PELO ACOLHIMENTO EM SUA FAMÍLIA ● AO FRANCÊS MAIS BRASILEIRO QUE CONHECI: M. PHILIPPE PANERAI, POR SUA DEDICAÇÃO AO URBANISMO E POR SUAS PERTINENTES ORIENTAÇÕES NO *BUREAU DA RUE DES FEUILLANTINES* ● À PROF^a. MONIQUE ELEB, POR SUA RECEPTIVIDADE NA *ÉCOLE DE PARIS-MALAKAIS* ● À PROF^a. DONATELLA CALABI, PELA ATENÇÃO DADA NA TEMPORADA DE PESQUISAS NO *ISTITUTO UNIVERSITARIO DI ARCHITETTURA DI VENIZIA* ● À MARA SOUTO MARQUEZ, MARÍLIA PACHECO MACHADO, FRANCISCO LEITÃO E CARLOS MADSON, MINHA FAMÍLIA NA UNB ● À AMIGA RENATA CUNHA BORGES RALID, MINHA DESBRAVADORA FRANCESA ● À MARIA ELIETT TAVARES SOUSA E SILVA, PELA FÉ E PELO *HELP* NA COORDENAÇÃO DA UEG ● AOS ENTREVISTADOS E CONHECEDORES DO TRABALHO: CARLOS ROBERTO MONTEIRO DE ANDRADE, JOSEP MARIA MONTANER, GÉRARD MONNIER, MARIA STELLA MARTINS BRESCIANI, ADALBERTO DA SILVA RETTO JR., MARISTELLA CASCIATO, ENRIC SERRA, JEAN LOUIS COHEN, MARTINO TATTARA, DOMINIQUE COURET, MARCIA REGINA DE ANDRADE MATHIEU, MARCO AURÉLIO FILGUEIRAS DE OLIVEIRA GOMES, PAOLA BERENSTEIN JACQUES, MARIA ELISA COSTA ● À ETERNA VIZINHA DE *MAISON* E SÁBIA PESQUISADORA: MONIQUE SANCHES MARQUES ● AO FERNANDO A. OLIVEIRA MELLO, À MARCELINA GORNI, MÁRCIA DE ALENCAR SANTANA, MAÍRA TEIXEIRA, À PAOLA M. BERNARDI E À DULCE PORTILHO, MESTRES AMIGOS ● AOS DOCENTES DA UNB: FREDERICO DE HOLANDA, MARTA ADRIANA BUSTOS ROMERO, ANDREY ROSENTHAL SCHLEE E CLÁUDIA ESTRELA ● AOS FUNCIONÁRIOS DA SECRETARIA DO PPPG-FAU: RAQUEL, JÚNIOR E JOÃO, SEMPRE PRESTATIVOS E ATENCIOSOS ● AOS FUNCIONÁRIOS DO *CENTRE DE DOCUMENTATION DE L'URBANISME* EM LA DÉFENSE ● À TRUPE DO APTO. 101: DON'ANA E MARILENE QUE ME ACOLHERAM COMO NETO, FILHO E PAU-PRA-TODA-OBRA! ● À EDOUARD BRAUN, MON PROFESSEUR DE FRANÇAIS ● AO ERIC E AO SEBASTIÃO PELA DISCIPLINA IMPOSTA AOS TREINOS DE NATAÇÃO, REFLETIDA NA CONFECÇÃO DESSA TESE ● AOS COLEGAS DA *MAISON DU BRÉSIL* ● À UEG, INSTITUIÇÃO, FUNCIONÁRIOS, PROFESSORES E ALUNOS DO CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO, PELO TEMPO CEDIDO PARA REALIZAÇÃO DA TESE ● AO CNPQ, PELO FINANCIAMENTO DO ESTÁGIO-DOCTORADO NO EXTERIOR (2007-2008) ●

AGRADECIMENTOS

“EU SEI QUE NÃO SOU NADA,
E QUE TALVEZ NUNCA TENHA TUDO,
A PARTE ISSO,
EU TENHO TODOS OS SONHOS DO MUNDO.”

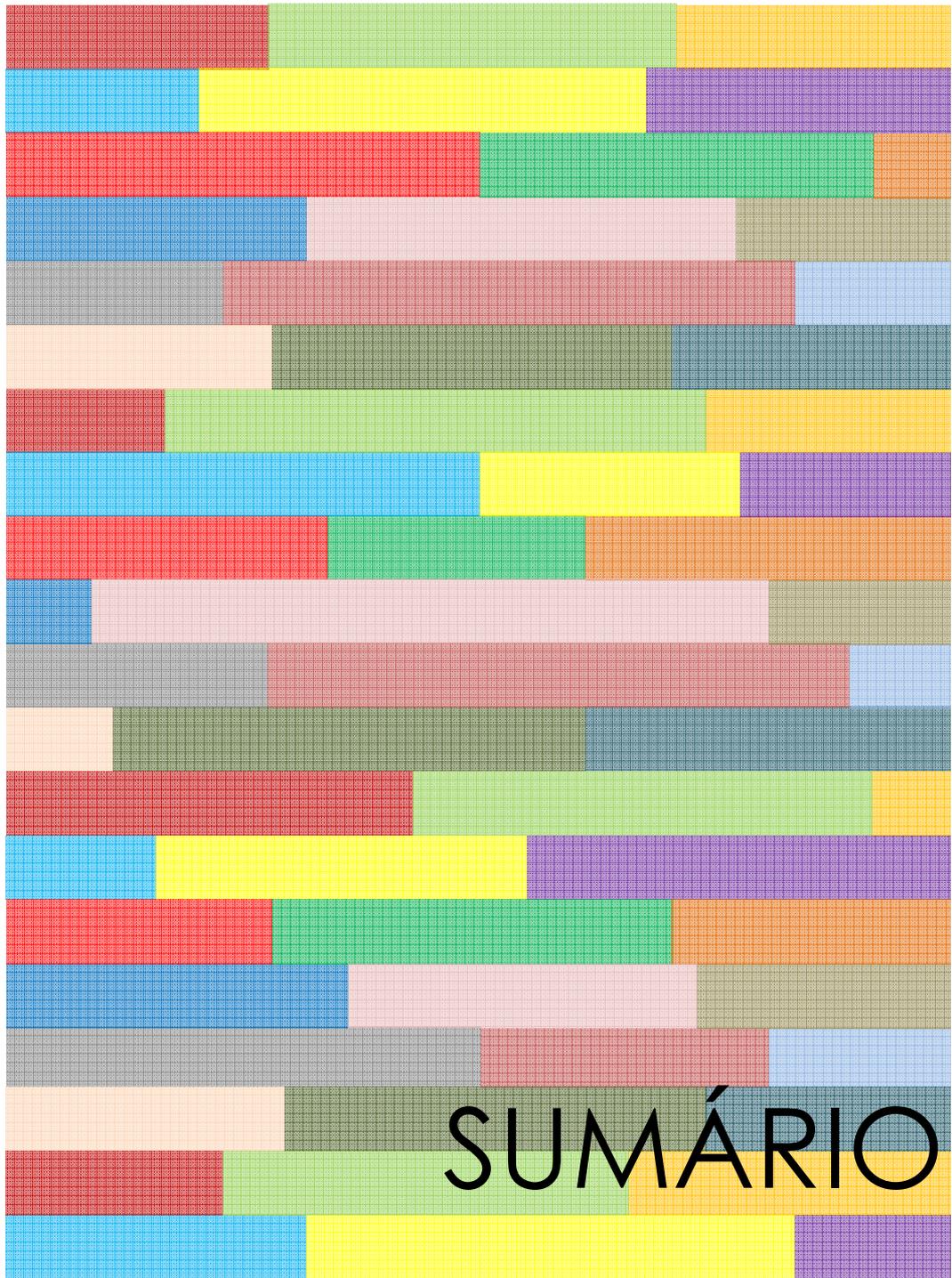
[FERNANDO PESSOA]



Representação sintética de cidade em unidade ideográfica do antigo Egito (impressão em cilindro de cerâmica). **FIGURA 1**

Neste desenho radioconcêntrico, as unidades bases que compunham uma cidade: um anel periférico delimitador (a muralha), duas vias que se cruzam em "X" (indicam as portas de entrada e a presença de um centro), e os quadrantes (as quadras).

Fonte: BAUX; SÉE, 1973.



SUMÁRIO



SUMÁRIO



RESUMO | I

ABSTRACT | II

RESUMÉ | III



APRESENTAÇÃO: UM QUESTIONAMENTO | 1



CIDADES NOVAS EM SEU CONTEXTO | 22

_ CIDADES NOVAS COMO UM TIPO DO URBANISMO | 26

_ CIDADES NOVAS COMO IDEAIS: DA UTOPIA À REALIDADE | 31



CIDADES NOVAS E SEUS CONCEITOS | 42

_ DEFINIÇÕES EMPREGADAS | 53

_ DEFINIÇÃO FUNCIONAL | 82

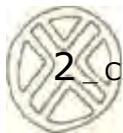


1 _ CIDADES NOVAS E O DESEJO | 91

1.1 _ EMPREENDEDORES | 101

_ PODER PÚBLICO E SUAS CIDADES NOVAS | 106

_ SETOR PRIVADO E SUAS CIDADES NOVAS | 118



2 _ CIDADES NOVAS E A NECESSIDADE | 124

2.1 _ FUNÇÕES & EXEMPLARES | 133



3 _ CIDADES NOVAS E O LUGAR | 149

3.1 _ SÍTIO: O LÓCUS COMO GERADOR DE CIDADES NOVAS | 157



4 _ CIDADES NOVAS E O PROFISSIONAL | 168

4.1 _ OS PROJETISTAS DE CIDADES NOVAS | 177



5 _ CIDADES NOVAS E O PROJETO | 195

5.1 _ DO PLANEJAMENTO AO PROJETO | 207

5.2 _ CIDADES NOVAS E SUAS FORMAS | 220

_ TRAÇADO: CIDADES NOVAS EM 2D | 224

_ TECIDO: CIDADES NOVAS EM 3D | 244



6 _ CIDADES NOVAS E O TEMPO | 255

6.1 _ DA CIDADE NOVA A CIDADE | 267



CONSIDERAÇÕES FINAIS: NO CAMINHO, AS CIDADES NOVAS | 276



REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS | 287



LISTA DE IMAGENS | 306



ANEXOS | 315

1 _ CIDADES NOVAS NO BRASIL

2 _ MODELO DE FICHA DOCUMENTAL



RESUMO

Uma viagem ao universo das *Cidades Novas*, esse é o convite que a presente tese de doutorado vem oferecer aos leitores a fim de transitar, a partir da visão particular do autor, pelo contexto, pelos conceitos e pelos aspectos inerentes a esse tipo urbanístico, ainda pouco explorado pela literatura especializada brasileira.

Uma viagem feita por exemplares nacionais e internacionais, da Antiguidade ao século XX, revelando seus empreendedores, suas funções dominantes, seus locais estratégicos, seus profissionais e seus projetos. Elementos agenciados no tempo, planejados e projetados, tendo por resultado uma diversidade de modelos cuja essência é a mesma: ser uma *Cidade Nova*.

Uma viagem sem ordem cronológica ou delimitações geográficas, na qual as *Cidades Novas* são expostas a fim de proporcionar ao leitor uma compreensão mais fácil e ágil do tema abordado. Igualmente, as referências bibliográficas obtidas em acervos no Brasil, na França e na Itália, permeados por levantamentos realizados em sítios eletrônicos especializados, embasam e dão suporte aos conceitos construídos.

Uma viagem aberta, segundo um olhar e uma definição pessoal, daquilo que pretendo transformar em porto seguro para as futuras investidas como pesquisador e estudioso do tema *Cidades Novas*.



PALAVRAS-CHAVE: Teoria do Urbanismo, História do Urbanismo, Cidades Novas no Brasil e no mundo.

ABSTRACT

A journey to the universe of *New Towns*, this is the invitation the present doctoral thesis comes to offer to its readers in order to stroll, from the author's particular view, through the context, the concepts and the aspects related to this urbanistic type, still underexplored in the specialized Brazilian literature.

A journey made of national and international examples, from Ancient History to the 20th Century, unveiling their entrepreneurs, their dominating roles, their strategic locations, their professionals and their projects. Elements sought and gathered throughout time, planned and designed, yielding, as a result, a diversity of models, the essence of which is the same: to be a *New Town*.

A journey bearing no chronological order or geographical delimitations, in which the *New Towns* are exposed so they provide the reader with an easier and swifter understanding of the approached theme. Likewise, the references obtained from patrimonies in Brazil, France and Italy, permeated by research performed in specialized electronic sites, serve as a base and offer support to the constructed concepts.

An open journey, from a personal gaze and definition, of what I wish to transform in a safe harbor for future endeavors as both a researcher and a scholar of the theme *New Towns*.



KEY-WORDS: Theory of Urbanism, History of Urbanism, New Towns in Brazil and in the world.



RESUME

Un voyage dans l'univers des *Villes Nouvelles*, voilà l'invitation lancée par cette thèse de doctorat aux lecteurs désireux de circuler, à partir d'une vision personnelle de l'auteur, dans le contexte, les concepts et les aspects inhérents à ce modèle urbanistique encore peu exploité dans la littérature spécialisée au Brésil.

Un voyage réalisé à travers des exemples nationaux et internationaux, de l'Antiquité au XX^{ème} siècle, et qui fait connaître leurs constructeurs, leurs actions principales, les endroits stratégiques, les professionnels et leurs projets. Éléments agencés dans le temps, planifiés et projetés, avec comme résultat une diversité de modèles ayant tous la même essence : celle d'une *Ville Nouvelle*.

Un voyage sans ordre chronologique ou limites géographiques, au cours duquel les *Villes Nouvelles* sont décrites dans le but d'offrir au lecteur une compréhension plus commode et plus souple du thème abordé. Les références bibliographiques obtenues au Brésil, en France et en Italie, accompagnées des résultats de relevés sur des sites électroniques spécialisés, forment la base et le support des concepts élaborés.

Un voyage ouvert, suivant un regard et une définition personnelle, de ce que nous avons l'intention de transformer en un lieu sûr pour les futurs travaux de chercheurs et de spécialistes du thème *Villes Nouvelles*.



MOTS-CLES : Théorie de l'urbanisme, Histoire de l'urbanisme, Villes Nouvelles au Brésil et dans le monde.



APRESENTAÇÃO

UM

QUESTIONAMENTO



APRESENTAÇÃO _ UM QUESTIONAMENTO

Paris, 3 de julho de 2008.

Manhã pouco ensolarada, de temperatura agradável para um dia de verão na capital francesa. Era a data escolhida para a primeira visita a uma Cidade Nova na região da Grande Paris, a cidade de Évry.

Parti da *Cité Universitaire* às 9h30 da manhã. Na estação do trem suburbano (RER), a compra do bilhete ida e volta para Évry me proporcionou a surpresa inicial. No guichê, meu pedido para a estação de *Évry-Courcouronne* fez os funcionários da RATP me olharem com espanto. “O que um estrangeiro iria fazer em Évry?”; devem ter pensado. Percebi que aquela situação merecia uma explicação. Como resposta, relatei que pesquiso Cidades Novas (*Villes Nouvelles*) e que a viagem seria necessária para meus estudos. Entre a efetuação da compra e a emissão dos bilhetes, não deixei de ouvir algumas passagens do diálogo entres eles, tais como: “Fazer o que numa cidade de interior?” ou “Ah, é aquela cidade onde as pessoas saem para trabalhar em Paris”. Após esse primeiro contato com meu objeto de análise e pagar €9,90 pela passagem, fui para a plataforma. Itinerário: RER B rumo à estação Chatelet; de lá, com metrô da linha 14, até Gare de Lyon, onde encontrei a arquiteta Renata Ralid, companheira nessa aventura e amiga dos tempos de faculdade na USP de São Carlos.

Uma parada para um café, a espera do RER D, que nunca chegou por problemas de circulação. A alternativa nos dada foi pegar um trem da SNCF (*grands lignes*) na plataforma “L”. A viagem até Évry durou uns 40 minutos, parando em inúmeras estações pelo caminho, rumo a sudeste da região metropolitana. Nos primeiros 15 minutos tinha-se a presença da mancha urbana continua, com bairros residenciais de baixa densidade, algumas torres habitacionais aqui e acolá, uma infinidade de galpões industriais entremeados por desmanches de carros, por vezes, um novo centro de bairro, mais uma estação, mais uma partida. Aos poucos, os espaços cinzentos lindeiros à via férrea foram substituídos por campinas; era a presença da *campagne*, da natureza, começando a sobressair às construções urbanas.

Chegamos à estação de *Évry-Courcouronne/Prefecture* por volta das 11h10 da manhã. Diferente das estações anteriores (plataformas simples, de estruturas metálicas), esta estação era uma caixa de concreto subterrânea, com pé-direito alto, escadas rolantes e um número significativo de usuários [FIG.2]. De pronto, percebi que estávamos num centro urbano diferenciado. Subimos ao pavimento térreo, onde nos deparamos com duas possibilidades de saída: lado esquerdo (Ágora e Teatro) e lado direito (Catedral e Prefeitura). Como a vista de dentro da *gare* favorecia a paisagem à direita, tendo a surpreendente igreja do arquiteto Mario Botta [FIG.3] como ponto focal, seguimos por esta saída.



Plataforma da estação de *Évry-Courcouronne*. Caixa de concreto sob a Cidade Nova de Évry.
Fonte: Arquivo do autor (foto).



Panorama visual a partir de uma das saídas da estação. Igreja projetada por Mario Botta como elemento focal.
Fonte: Arquivo do autor (foto).

FIGURAS
2 | 3



Entrada principal da estação de *Évry-Courcouronne*. Torre do relógio como marco; arquitetura de aço e vidro como memória às antigas estações de trem.
Fonte: Arquivo do autor (foto).



Praça das Nações e edifício da *Mairie* (Prefeitura). Elementos paisagísticos que conformam o espaço do centro cívico da Cidade Nova.
Fonte: Arquivo do autor (foto).

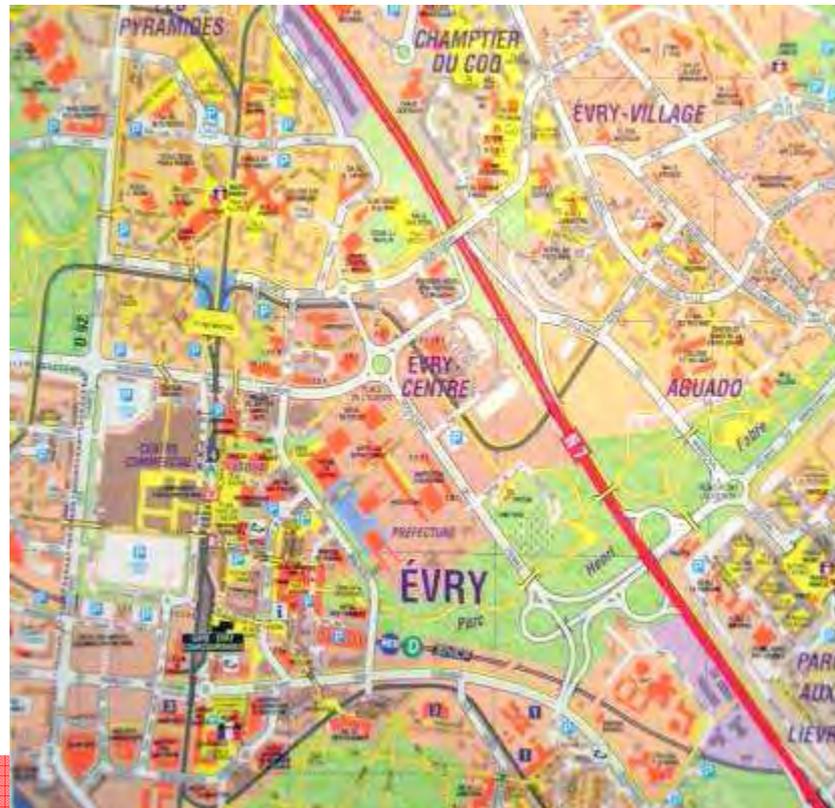
FIGURAS
4 | 5

A princípio era uma cidade feita de tijolos. Não apenas a igreja com *pedigree*, mas como a maioria dos prédios ao seu redor expunha, em suas fachadas, um tijolo vermelho contrastante com o céu semi-encoberto. A entrada da estação [FIG.4] ficou para trás; à nossa frente, a Praça das Nações. Uma esplanada pontuada por árvores e cortada por lâminas de espelhos d'água. Em seu contorno, a igreja, centralizada, e duas barras laterais de edifícios multifuncionais. A barra à direita, um edifício de serviços e comércios; a barra à esquerda, a sede da *Mairie* (Prefeitura) [FIG.5].

Após uma rápida visita à igreja – de 800 mil tijolos, iluminação zenital e coroa composta por 24 árvores –, entramos na *Mairie* em busca de materiais para o trabalho. Conseguimos apenas o mapa da cidade [FIG.6], um bem necessário para se localizar num ambiente desconhecido.

Observei, no mapa, que as vias em branco eram para veículos e em amarelo para pedestres, quase sempre dissociadas, indício do urbanismo funcionalista no projeto da cidade. Ademais, os edifícios dispostos regularmente, face às ruas e avenidas, no começo da visita [FIG.7], cederam espaços para edifícios implantados irregularmente. Não apenas uma implantação irregular, como a aparição de uma composição volumétrica diferenciada [FIG.8]. De fato, não estávamos numa cidade tradicional. Identifiquei duas causas para isso ter ocorrido: a primeira, pela ausência do parcelamento do solo em lotes (típico em cidades modernistas); e a segunda, e como consequência, a presença de superquadras delimitadas por vias veiculares e permeadas por caminhos para pedestres.

Tal disposição gerou aquilo que denominei de uma “desordem voluntária e consciente”. Não uma “desordem espontânea” como aquela de cidades medievais, mas uma tentativa artificial de dispor os edifícios de modo irregular, de desordená-los segundo uma lógica própria, conceitual.

FIGURA
6

Mapa de Évry. Presença dos diferentes tipos de superquadras e a separação entre percursos para veículos (em branco) e para pedestres (amarelo). Fonte: Arquivo do autor (foto).



Avenida no centro de Évry. Edifícios alinhados à via, como em cidades tradicionais.
Fonte: Arquivo do autor (foto).

FIGURAS
7 | 8

Centro de Évry. Diversidade volumétrica das edificações, possibilitada pelo não parcelamento do solo urbano em lotes. Fonte: Arquivo do autor (foto).

Se, por um lado, essa “desordem voluntária e consciente” favoreceu o surgimento de inúmeros espaços públicos, além de uma diversidade de percursos para pedestres, por outro, gerou inúmeros espaços residuais, locais de baixa qualidade espacial (uso e função), ermos, sem cuidados, “espaços cegos” como diria o professor Holanda [FIG.9].

A caminho da *Agora*, a calçada, no nível térreo, se transforma em escadarias. A partir daí, nosso espaço para deslocamento era feito num pavimento superior, por passarelas ziguezagueantes. Tal separação entre pedestres e veículos, positiva em áreas estritamente residências – como nas *Unidades de Vizinhança* americanas e seus passeios seguros para crianças –, em Évry, sua adoção em áreas centrais (comerciais), a meu ver, se tornou negativa. Por que distanciar o passante de veículo, potencial consumidor, dos serviços prestados na região central? A contragosto, as vias centrais assumem a função única de circulação veicular. Suas vitrines comerciais e suas placas indicando serviços ofertados foram relocadas para um nível superior, para um espaço privatizado, a *Ágora*.



Espaços residuais ermos, consequência do tipo urbanístico adotado.

Fonte: Arquivo do autor (foto).



Entrada para *Ágora* de Évry: um grande edifício comercial e de serviços. Privatização de espaços públicos.

Fonte: Arquivo do autor (foto).

FIGURAS
9 | 10

Ah, a *Agora*! Pasma fiquei ao perceber que o conceito original deste espaço – configurado por uma praça aberta, atividades diversas e com acesso livre – havia se transformado numa galeria comercial, num *Shopping Center* [FIG.10]. Embora contendo equipamentos culturais e esportivos em seu interior (convívio, teatro e piscina), seu usuário é obrigado a adentrar o edifício para acessá-los. O espaço público das ruas comerciais perdeu seu posto para o espaço privado, com suas redes de

restaurantes *fast-food*, suas inúmeras lojas padronizadas, seus corredores herméticos e seus vigilantes sempre atentos.

Uma parada para o almoço. Momento em que percebemos uma diferença de comportamento nos habitantes de Évry: eles são mais gentis que os parisienses, algo típico de cidades do interior!

Ao sair daquele centro enclausurado, verifiquei que a arquitetura de tijolos havia ficado para trás, surgindo edifícios com arquitetura peculiar à época de criação da cidade, os anos 1970. Um exemplo era a *Prefecture*, sede administrativa do departamento da Região de Essone. Um complexo de edifícios em barra, com empenas de concreto aparente e fachadas envidraçadas, isolados por espelhos d'água [FIG.11]. Algo destoante do restante da cidade; uma superquadra e seu superbloco!



Sede da *Prefecture* da região de Essone. Arquitetura da grande barra em concreto aparente e vidro.
Fonte: arquivo do autor (foto).



Quadra residencial. Blocos circundam uma praça arborizada, aos moldes das superquadras brasileiras.
Fonte: arquivo do autor (foto).

FIGURAS
11 | 12

Direcionamos nosso trajeto em direção ao bairro denominado *Les Pyramides*. O percurso feito sempre acima das ruas de Évry, por passarelas ou edifícios-pontes. Ao passar por uma delas, outra superquadra e sua arquitetura, desta vez residencial. Encontravam-se ali edifícios habitacionais com até oito pavimentos, térreos reservados a salas comerciais ou de serviços (grande parte abandonada), circundando um amplo pátio interno arborizado (livre acesso), algo semelhante às superquadras brasileiras, porém sem a mesma fluidez visual *au rez-de-chaussée* [FIG. 12].

Prosseguindo com nossa *promenade*, um edifício com fachadas multifacetadas em vidro espelhado num tom amarelado chamou minha atenção por suas funções. Trata-se de um complexo multifuncional, com serviços e comércio no nível superior (onde nos encontrávamos) e terminal de ônibus urbano no nível inferior (vias) [FIG.13]. Os espaços que surgem entre partes deste edifício se transformaram em singelos belvederes, com vista para espelhos d'água e para o bairro *Les Pyramides* [FIG.14].



Edifícios multifuncionais: escritórios no piso superior e terminal de ônibus no piso inferior.

Fonte: Arquivo do autor (foto).



Vista para o bairro *Les Pyramides*, a partir de belvedere.

Imagens construídas para o skyline da cidade.

Fonte: Arquivo do autor (foto).

FIGURAS
13 | 14

Claro ficou a origem do nome: edifícios piramidais, escalonados com um gabarito de até oito pavimentos. De relance, eles apresentam boas condições, tendo a maioria de suas varandas ajardinadas; quiçá, uma referência aos Jardins Suspensos da Babilônia [FIG.15]! Todavia, ao atravessar uma passarela *à la* Calatrava, chegamos numa superquadra de pirâmides em situação oposta às primeiras. A precariedade física das construções, ocupadas por classes sociais mais baixas, era perceptível nos balcões abandonados ou servindo de depósitos para quinquilharias, no comércio fechado, nas portarias depredadas, nas fachadas deterioradas [FIG.16]. O ponto positivo encontrado foi a presença de inúmeros equipamentos (creche, biblioteca, escola, playgrounds etc.) em boas condições e sendo utilizados pela população local.

À medida que caminhávamos rumo aos limites da cidade, ficou óbvio que a densidade diminuía. Os edifícios ficavam mais distantes entre si, levando a uma maior área de vazios, além do gabarito desses baixar para três e dois pavimentos [FIG.17]. A forma piramidal, sempre constante na paisagem do bairro, era por vezes interrompida pela

presença de alguns prédios em barra ou por pequenas torres de arquitetura experimental [FIG.18].



Os Jardins Suspensos de Évry. Nova composição formal para edifícios residenciais.
Fonte: Arquivo do autor (foto).



Edifícios piramidais para classes populares. Qualidade físico-ambiental menor.
Fonte: Arquivo do autor (foto).

FIGURAS
15 | 16



Edifícios de menor gabarito próximo ao limite da cidade.
Diminuição da densidade do centro para a periferia.
Fonte: Arquivo do autor (foto).



Pequena torre habitacional. Experimento arquitetônico: exo-elemento plástico-estrutural.
Fonte: Arquivo do autor (foto).

FIGURAS
17 | 18

Os limites da cidade, nesta direção, são nitidamente traçados por avenidas largas com trânsito intenso. Chegara o momento de retornar ao centro. Caminho diferente ao da vinda, a volta nos revelou mais pirâmides e pequenas praças. Descobri algumas curiosidades, como a varanda de área quadrada que foi dividida ao meio por uma parede de tijolos disposta diagonalmente. O objetivo da obra pós-ocupação foi separar o espaço em duas áreas externas de apartamentos distintos (privatização do espaço semi-público).

Chegamos ao Centro Comercial [FIG.19], simples continuação da Ágora, porém com uma fachada mais ostentosa, elemento que faltava para configurá-lo como um verdadeiro *Shopping Center*! Além do cenário familiar, a constatação do estacionamento horizontal e vertical repletos de carros indicava duas possibilidades: ou o shopping está abarrotado de gente (e garanto que não estava), ou os proprietários destes veículos utilizavam deste serviço para acessar a estação de trem rumo à Paris (fico com esta opção). Índícios de uma cidade-dormitório.



Centro Comercial de Évry. A fachada principal do complexo que compõe a Ágora.

Fonte: Arquivo do autor (foto).



Rua que liga a estação de Évry ao Centro Comercial e Estacionamento: a mais movimentada da cidade.

Fonte: Arquivo do autor (foto).

FIGURAS
19 | 20

Ao deixar o Centro Comercial pela Ágora, nos deparamos com uma placa indicativa para a estação de *Évry-Courcouronne*. Não era o caminho que havíamos feito de início. Menos convidativo, optamos por segui-lo. O trajeto começa por uma rampa de veículos ladeada por estreitas calçadas. O fluxo de pedestres é intenso. Desta rampa, continua-se por uma rua sinuosa [FIG.20], delimitada por um muro cego e pelas saídas de serviço dos prédios. Ao final, aproximadamente 200 metros depois da Ágora, se encontra a outra entrada da estação de *Évry-Courcouronne*, aquela rejeita por nós na chegada. A estreita rua de serviços é o espaço mais vivo e menos qualificado ambientalmente da cidade! Embora as condições físicas não caracterizem este percurso como o deveria de fato propiciar, sendo a rua com maior movimento de pessoas, entendi que seu uso excessivo acontece por ser a ligação mais curta entre a estação e o Centro Comercial, ou melhor, entre a estação e o edifício-garagem.

Às 16h00 terminamos nossa visita. Entramos na grande estrutura em concreto do prédio da estação, direção à Paris.

Attention à la marche en descendant du train...



Do caminho, a cidade.

Henri Léfèbvre, *O direito à cidade*, 1969

Agradeço a todos por terem embarcado, sem consulta prévia, nesta breve viagem à Cidade Nova de Évry. Pela narrativa, pudemos vivenciar juntos a atmosfera que compõe essa cidade-satélite localizada nos arredores parisienses. Ao listar suas qualidades, encontramos sua interligação com a cidade-mãe (Paris) pelo transporte ferroviário, de fácil acesso e com fluxo constante; sua arquitetura inusitada e experimental; suas funções centrais repaginadas (Ágora); seu urbanismo modernista; seu traçado diferenciado; suas superquadras com seus superblocos; seus espaços públicos diversificados; sua população educada e solícita; sua dependência de Paris; dentre outros. Uma cidade criada há quarenta anos pelo governo francês para controle ordenado do crescimento da metrópole sobre um sítio previamente escolhido e produto das teorias arquitetônicas e urbanísticas em voga. Uma Cidade Nova.

Escolhi Évry, mas poderia ter sido qualquer outra, de semelhante origem, para introduzir a presente tese. Um chamariz para convidá-los a me acompanharem numa outra viagem, de maior importância que a primeira. Trata-se de uma viagem conceitual, conduzidos pela história e por teorias urbanas, passando por outras Cidades Novas, no Brasil e no Mundo, da Antiguidade ao século XX. Uma viagem desbravadora tendo como destino a essência que compõe esta personagem, por instante, pouco explorada na urbanística brasileira.

Identifico-me, para aqueles que se aventurarem, como perseverante pesquisador da temática *Cidades Novas* (CNs). Desde 1997, ainda graduando no Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Escola de Engenharia de São Carlos (EESC) da Universidade de São Paulo (USP), entrei para o grupo de pesquisa ARCHAB,



coordenado pelos professores Carlos Roberto Monteiro de Andrade, Nabil George Bonduki e Sarah Feldman. Como bolsista FAPESP, iniciei um trabalho intitulado “Cidades Novas de Colonização e Expansão Territorial no noroeste do Estado de São Paulo (1930-1964)”. Em um ano de leituras, levantamentos, visitas *in loco*, sistematização de materiais, elaboração de relatórios, aproximei-me do universo de 42 CNs paulistas, das quais 12 foram escolhidas para uma análise mais detalhada de sua história e de seu projeto. Além dessa, outras pesquisas no grupo tiveram como foco o estudo das CNs implantadas no norte do Estado do Paraná. Ao final do projeto, conseguimos compreender o processo de ocupação e a formação da rede urbana nesta região do país, atualmente tão próspera.

Os estudos prosseguiram no mestrado, a partir de 2001, no Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana da Universidade Federal de São Carlos (UFSCar). Sob a orientação do professor Dr. Ricardo Siloto da Silva e novamente apoio financeiro da FAPESP, direcionei minha atenção, desta vez, para uma única CN e sua relação com os conceitos de Cidade-Jardim. Com o título “Incorporação do Ideário da *Garden-City* inglesa na Urbanística Moderna Brasileira: Águas de São Pedro”, a dissertação defende a estância hidromineral paulista, projetada pelo engenheiro Jorge de Macedo Vieira em 1936, como a primeira Cidade-Jardim brasileira¹. Uma leitura histórico-conceitual das teorias urbanas do pós-Revolução Industrial, o entendimento da proposta howardiana de cidade ideal (com visitas às cidades de Letchworth e Welwyn Garden City, primeiras Cidades-Jardins da Inglaterra), a ressonância de tal tipo no Brasil e a desconstrução do projeto urbano de Águas de São Pedro proporcionaram tal confirmação.

Em 2005, após primeiro contato com a atual orientadora de tese, professora Dra. Sylvia Ficher, levei adiante os estudos sobre o tema. A princípio, a proposta era ampliar o horizonte de pesquisa para todo o território nacional, tendo o século XX como período fulcral. Ao ingressar, em abril de 2006, no Programa de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (FAU) da Universidade de Brasília (UnB), a versão original foi nomeada: “Do traço, um

¹ Em referência, ver artigo: “Águas de São Pedro: a primeira cidade-jardim brasileira”, publicado nos ANAIS do 8º. Seminário da História da Cidade e do Urbanismo, realizado em novembro de 2004, em Niterói.

Brasil urbano. Cidades Novas Planejadas: 1889 – 1988”. Vinculado à linha de pesquisa “Teoria, História e Crítica”, o intuito era revelar um país de inúmeras cidades projetadas, distante de uma visão que, quase sempre, reconhece apenas quatro exemplares: Belo Horizonte, Goiânia, Brasília e Palmas, tendo como delimitação temporal a Proclamação da República (ou a origem de Belo Horizonte, 1893) e a última Constituição Federal (ou a origem de Palmas, 1989). Para isso, dividiu-se o período de cem anos em quatro, cujos exemplares mais significativos seriam analisados (história, traçado urbano, projetista etc.).

Todavia, tal proposta foi adiada, em decorrência de dois episódios particulares. O primeiro refere-se às arguições feitas pelos professores Frederico de Holanda (UnB) e Marco Aurélio Andrade de Filgueiras Gomes (UFBA), na qualificação do projeto de tese, em abril de 2007. O segundo foi o estágio-doutorado realizado em Paris e Veneza entre agosto de 2007 e agosto de 2008.

Com a contribuição dos professores e as subseqüentes orientações de Sylvia, identifiquei os obstáculos que, talvez, me impossibilitassem de concluir a tese em tempo hábil e com a qualidade científica almejada. A idéia inicial se mostrava uma tarefa árdua, pois o número de CNs não parava de aumentar (atualmente, chegam a 194 a soma de exemplares identificados no século XX em território nacional; ver **ANEXO 1**). Ademais, a reunião dos principais aspectos que envolvessem este fenômeno urbanístico até então eram vagos – mesmo após anos de pesquisa direcionada.

Já a temporada em Paris, sob a tutela dos professores Monique Eleb e Philippe Panerai, e em Veneza, sob a supervisão da professora Donatella Calabi, propiciou a visita a outros exemplares, como Évry; mas, fundamentalmente, colocou-me em contato com uma vasta e riquíssima bibliografia sobre CNs. Este *tête-à-tête* com meu objeto de estudo fez novas portas se abrirem, e um mundo de informações se revelarem. Um momento de reflexão era necessário.

Ambas as experiências, qualificação e estágio-doutorado, após um período de sedimentação das inúmeras idéias e questionamentos que afloravam, possibilitaram a chegar num denominador comum para o fio condutor da tese. Ter estudado e visitado inúmeras CNs, como: Brasília (DF), Belo Horizonte (MG), La Plata (Argentina),

Santiago (Chile), Goiânia (GO), Andradina (SP), Guarujá (SP), Santos (SP), Adamantina (SP), Lucélia (SP), Votuporanga (SP), Águas de São Pedro (SP), Cosmorama (SP), Jales (SP), Oswaldo Cruz (SP), Panorama (SP), Letchworth (Inglaterra), Welwyn Garden City (Inglaterra), Barcelona (Espanha), Marne-la-Vallée (França), Cergy-Pontoise (França), e mesmo Évry, não me habilitavam a ser *expert* em CNs. Relatórios, artigos e dissertação, embora pertinentes quando escritos, não me atentaram a responder uma simples questão: O QUE SÃO CIDADES NOVAS?

Resumidamente, conceituo CNs como núcleos urbanos criados: 1) pelo desejo do poder público ou da iniciativa privada e concretizado em ações específicas; 2) que buscam atender, ao menos de início, a uma ou mais funções dominantes (administrativa, de colonização, ferroviária, de relocação, balneária, satélite etc.); 3) implantados num sítio previamente escolhido; 4) a partir de um projeto urbanístico; 5) elaborado e/ou desenvolvido por agente(s) definido(s) – eventualmente profissional(is) habilitado(s); e 6) em um limite temporal determinado, implicando inclusive em um momento de fundação razoavelmente preciso.

Se, num primeiro instante, aparenta ser um tema simples e já resolvido, procurarei logo dissuadir o leitor. Pretendo mostrar que tais evidências preliminares camuflam algo mais denso, auspicioso de ser explorado.

Enfim, um questionamento pessoal transformado em roteiro para nossa viagem.



Cidades Novas é uma tese que busca revelar os significados para este fenômeno, um tipo a parte segundo literatura especializada.

Duas palavras que, unidas, simbolizam um fenômeno que acompanha o processo de urbanização desde sua origem. No plural, para abranger o conjunto de denominações encontradas em obras teóricas, como: “cidade nova planejada”; “cidade artificial”; “cidade protótipo”; “cidade de proveta”; “cidade construída de raiz”; “*ville neuve*”; “*ville nouvelle*”; “*new town*”; “cidade nova aberta”; “cidade nova fechada”; “cidade traçada”; “cidade planejada”; “cidade inventada”; “nova capital”; “nova vila”; “cidade concebida”; “cidade-*sputnik*”; “cidade *ex nihilo*”; “cidade plantada”; “*introduced*”



capital"; "cidade nascida radicalmente nova"; "cidade de nova fundação"; "cidade ideal"; "navyé goroda"; "new-town in-town"; "terra de Canaã"; "cidade concebida a priori"; "cidade regular"; "cidade surgida do nada"; "neue städte"; "twin towns"; "ciudad nueva"; "cidade de raiz"; "new communities"; "cidade concebida ex-novo"; "città nuova"; "cidade partindo do nada"; "cidades socialistas"; "cidade encomendada"; "cidade projetada"; "cidade-satélite"; "modoun eg gegida"; "città di fondazione"; "cidades de vontade"; "cidade-objeto"; "cidade fabricada"; "centro urbano novo"; "cidade por decreto"; "nuevos pueblos"; "cidade criada". Uma variedade de expressões para definir algo que, na essência, tem o mesmo sentido.

Veremos ao longo da tese que são termos empregados para caracterizar: a origem e a fundação de cidades; o desejo em criá-las; a função para qual foram idealizadas; o tipo urbano adotado; a presença de um profissional responsável por projetá-las, planejá-las, planificá-las; sua localização estratégica etc. Termos empregados em diferentes línguas, épocas e situações. Termos empregados, a meu entender, com um único propósito: referir-se às CNs.

Distante de um determinismo, praticado por alguns autores, em aplicar um único termo, tiro partido dos existentes, sem distinção nem exclusão, para revelar que são todos análogos. Seja qual for sua variação, cada expressão poderá ser utilizada no momento oportuno.

Assim intitulada, considero *Cidades Novas* uma tese sistemática e generalista.

Uma tese sistemática é uma tese teórica, como define G.G. Simpson (1961):

Os cientistas suportam a dúvida e o fracasso, porque não podem fazer de outra maneira. Mas a desordem é a única coisa que não podem nem devem tolerar. Todo o objeto da ciência pura é conduzir a seu ponto mais alto e mais consciente a redução do modo caótico de percepção, que começou num plano inferior e provavelmente inconsciente, com a própria origem da vida. Pode-se perguntar em alguns casos, se o tipo de ordem elaborado é um caráter objetivo dos fenômenos ou um artifício construído pelo cientista. Entretanto, o postulado fundamental da ciência é que a própria natureza é ordenada (...). Em sua parte teórica, a ciência se limita a uma ordenação, e (...) se é verdade que a sistemática consiste em tal

ordenação, os termos “sistemática” e “ciência teórica” poderão ser considerados sinônimos. (in LÉVI-STRAUSS, 2002)

Desse modo, busco, pela tese sistemática, “ordenar” as informações e fatos dispersos na literatura nacional e estrangeira, a fim de estabelecer, teoricamente, parâmetros para a compreensão e entendimento das CNs, particularmente de seus exemplares nacionais.

Os títulos literários, que abordam este fenômeno urbanístico no Brasil, tratam de estudos pontuais, em geral, sobre modelos construídos. Veja-se: BRUAND (1993) analisa apenas as cidades novas administrativas (Belo Horizonte, Goiânia e Brasília); DELSON (1997) pontua as vilas de nova fundação no Brasil Colônia; LEME (2005) organiza um capítulo sobre as novas capitais; MARX (1980) faz menção àquelas do período imperial (Teresina e Aracajú); MONBEIG (1984) contextualiza a ocupação do oeste paulista e norte paranaense por meio da criação de dezenas de cidades; REIS FILHO (2000b) expõe a história do surgimento das cidades no país. Mesmo trabalhos recentes, como aqueles presentes nos ANAIS do *Encontro Nacional da ANPUR* e do *Seminário da História da Cidade e do Urbanismo* (principais eventos científicos sobre urbanismo), apresentam somente estudos de casos. Não há, portanto, uma efetiva discussão teórico-conceitual.

Já a ampla literatura estrangeira sobre o assunto, como os clássicos: BAILEY (1973), BERESFORD (1967), CHALINE (1985), CHOAY (1988), GIORDANO (1962), HALL (1983), HAUMONT (1999), LANG (1952), MERLIN (1969a-b e 1991), OSBORN & WHITTICK (1977), PANERAI *et alii* (1986), RAGON (1967), entre outros², trabalha a questão conceitual, porém a partir de exemplares construídos longe de nosso território e por meio de teorias descontextualizadas de nossa realidade.

Consciente das ausências de obras conceituais no cenário nacional e, igualmente, de teorias contextualizadas à nossa realidade a âmbito estrangeiro, resolvi aceitar o

² Há, ainda, instituições estrangeiras criadas especialmente para discutir CNs, como o *International New Towns Institute* (INTI) e o *International New Towns Association* (INTA), ambas sediadas na Holanda; bem como museus dedicados à memória das CNs, como o museu de Saint-Quentin-en-Yvelines (França).



desafio colocado pelo professor Carlos Roberto M. de Andrade em seu artigo “A construção historiográfica da cidade e do urbanismo moderno no Brasil: o caso das cidades novas planejadas” (in PINHEIRO & GOMES, 2005), no qual instiga pesquisadores a ampliar a abordagem ainda restrita sobre o assunto. Assim, dispus-me a construir uma teoria *made in Brazil* sobre CNs.

Ademais, *Cidades Novas* é, também, uma tese generalista, ao “recompor seus fragmentos”, partes dispersas encontradas na literatura, numa “imagem ordenada e significativa”, como conceitua Lewis Mumford (1969).

Imaginemos o *puzzle*. Este pode ser considerado como um processo de ordenamento dos fragmentos de uma única imagem, dispersos aleatoriamente no espaço. Para construir esta imagem, o jogador deverá passar por uma longa fase de tentativas (erros e acertos), em que a perplexidade, a multiplicidade e a similaridade entre as peças dificultarão seu objetivo. Conforme passa o tempo, o jogador estabelece um entendimento maior sobre sua figura, tornando-se suas ações cada vez mais rápidas e certeiras. Ao final, a imagem se faz presente, revelando, além de sua totalidade os detalhes camuflados pela desintegração inicial, mesmo que não se tenha à disposição todas as peças.

Se pensarmos a presente tese como o ato de construir a imagem ou o significado das CNs a partir de fragmentos soltos no tempo e no espaço, podemos aproximá-la da fórmula do *puzzle*; porém, sem a idéia da imagem final a ser formada. As peças deste “jogo” assumem o caráter de fatos, dados e relatos que são disponibilizados por meio de pesquisas, análises e levantamentos. O jogador se transforma em pesquisador. Diferente da racionalidade colocada no quebra-cabeça, com número exato de peças e local específico para cada uma, a pesquisa, entretanto, se depara com as incertezas, as variações, as imprecisões impostas pelos materiais encontrados.

Nos estudos teóricos, um mesmo objeto pode ser construído mediante várias versões, como Manfredo Tafuri pontuou na introdução de seu livro *La Esfera y el Laberinto* (1984). A multiplicidade de fatos acolhidos por um intérprete pode ser agrupada conforme o repertório individual e o contexto (espacial e temporal) onde este se situa. Cada intérprete será responsável pela criação de um objeto único, porém efêmero,

pois o mesmo será reformulado pelas variações temporais, pelo acréscimo de peças recém-descobertas e pelas diferentes manipulações realizadas por outros agentes. Sendo assim, a diversidade de resultados proporcionará uma construção teórica que, por sobreposições e contraposições, tende a enriquecer a apreensão de um mesmo objeto.

Deste modo, visiono contribuir para a urbanística brasileira ao somar esta pesquisa a outras do gênero. Com objetivo central de construir os parâmetros necessários para a conceituação de CNs, por análises históricas, discussões conceituais e estudos de casos, esta pesquisa foi buscar as peças necessárias para a construção desta versão de um quebra-cabeça “provisório”. A manipulação da documentação levantada no Brasil e no exterior³ que, embora tenha sistematizado determinado número de peças, pode ter deixado outras de fora que, num novo desdobramento, poderão ser encaixadas dando ao objeto analisado uma nova configuração.

Assim é *Cidades Novas*, uma tese sistemática, generalista, contextual, pessoal e efêmera. Uma tese baseada na história do urbanismo e tendo como linha condutora dezenas de exemplares de CNs.

A história, como apresenta Claude Lévi-Strauss em sua obra “O pensamento selvagem”, de 1962, é “um subconjunto de fatos [que] tem, num dado período, aproximadamente a mesma significação para um contingente de indivíduos que necessariamente não viveram esses fatos e que podem mesmo considerá-los há vários séculos de distância. Portanto a história nunca é a história, mas a história-para.” (LÉVI-STRAUSS, 2002). Lançar mão da história para compreender as CNs, sob o ponto de vista urbanístico, permite-nos entender sua configuração atual, criticá-las e projetar seu desenvolvimento a partir de um conhecimento contemporâneo. A pesquisa histórica não se restringe apenas em entender o processo de desenvolvimento de uma cidade, como pode também trazer à tona exemplos urbanísticos que nos auxiliem no planejamento das mesmas.

³ Acessada em pesquisa no *Centre de Documentation de l'Urbanisme*, em La Défense (França), e nas bibliotecas do *Istituto Universitario di Architettura di Venezia* (Itália), tendo contato com mais de 3.000 títulos relacionados à temática *Cidades Novas*, dos quais 300 foram selecionados para leitura e sistematização de dados.



Saliento que, embora uma CN tenha um marco temporal preciso, isto não significa que sua história se inicie somente a partir deste ponto. Um plano urbano é a expressão de toda a história de uma cidade e não o *flash* do momento de sua criação ou durante sua evolução. Baseado nos pensamentos de Fernand Braudel, em sua obra *Écrits sur l'histoire* (1969), a história das cidades deve ser interpretada não como um episódio eventual, mas como de longa duração. A cidade sem passado é irreal, mesmo tendo sido gerada num curto espaço de tempo. Sabe-se que, para qualquer nascimento, existe um estágio fetal e os antecedentes que levaram a sua concepção (desejo, função, escolha do sítio etc.). Nossa busca, portanto, irá além da materialidade física, encontrando vestígios (desejos e necessidades) que levaram a sua criação.

Quanto ao período estudado, iremos transitar dos primeiros núcleos urbanos planejados na história, algo que nos remete à Antiguidade, até os exemplares mais recentes; distinto da visão limitada de Claude Chaline, em seu livro *Les villes nouvelles dans le monde* (1985), que situa a origem das Cidades Novas na teoria formulada por Ebenezer Howard em suas *Cidades do amanhã* (1996). Também não iremos nos ater a uma narração linear cronológica dos fatos urbanos, como fazem BENEVOLO (2006a-b-c-d), CALABI (2005), CHOAY (1997), HALL (1995), MARX (1980), MORRIS (2001), MUMFORD (1998), REIS FILHO (2000a), RYKWERT (2004), SAMONÀ (1985) e SICA (1981). Não se trata, pois, de uma exposição histórica continua do urbanismo de CNs. Os casos aparecerão, sendo pinçados de um determinado momento histórico e conforme a necessidade de materializar uma idéia, um conceito, um tipo urbanístico; tal qual fizeram: AYMONINO (1984), CORSINI (2004), GUIMARÃES (2004), KOSTOF (1999), PANERAI (2006), LEME (2005), entre outros. Enfim, um estudo histórico guiado pelo estudo urbanístico.

Ao analisar o espaço físico das cidades, emergem, dos planos, detalhes reveladores: diferenças, oposições, rupturas. São figuras, são desenhos, são peças de um quebra-cabeça que nos permitam “recortar os índices, de um conhecimento adquirido, de uma capacidade de reconhecer as entidades que já vimos aplicadas em outros lugares, agrupar-se, opor-se, de modo a clarear uma questão, a produzir um senso, a ordenar simplesmente os fatos” (CASTEX; CELESTE; PANERAI, 1980). No anseio em compreender uma cidade antiga e, por exemplo, o caso particular de uma CN criada



ex-nihilo (do nada) pela vontade humana, o emprego da análise urbanística é indispensável. Esta análise começa por examinar o sítio (local exato onde se fez a implantação inicial) e a situação (posição da cidade em sua região). Posteriormente, a análise do tecido urbano e a relação entre o parcelamento e a via, a importância ou ausência de espaços públicos (HUOT, 1988).

O estudo da forma urbana nos colocará frente a frente com os diferentes tipos de traçado e tecido adotados, conforme o desejo, a necessidade, o sítio, o repertório do projetista à época. Consoante com os estudos sobre morfologia urbana de CHOAY & MERLIN (1986); SANTOS (1988), DEL RIO (1990); LEVY (1992), LAMAS (2000), PANERAI (2006), intento, sempre que possível, estabelecer uma relação entre a configuração do traçado das CNs e os motivos de sua adoção, geralmente interligados a um dos parâmetros que compõe as CNs.

Objetivos, justificativas, métodos apresentados, cabe agora, revelar ao leitor a estrutura da tese a fim de posicioná-lo na jornada a ser empreitada.



Como auxílio a esta expedição, estructurei um roteiro de viagem para essa tese a partir de uma estação de partida, uma conexão e seis paradas, cada qual introduzida por uma ou um conjunto de CNs brasileiras, escolhidas conforme afinidades com os temas a serem abordados, e pinçadas da história republicana brasileira. Uma estação de partida e uma conexão mais teóricas (contextualização e conceituação) e seis paradas mais ilustrativas (atributos inerentes às CNs), visando a facilitar o entendimento sobre a teorização de CNs.

A partir de uma breve introdução por uma ou mais CNs, que poderiam ser estrangeiras, cada setor foi subdividido em partes que auxiliassem a apreensão do todo, além de permitir uma base informativa para a compreensão e desenvolvimento linear da pesquisa.

Na estação de partida (Contexto – Belo Horizonte) procuro contextualizar as CNs no urbanismo, distinguindo-as de outros produtos urbanos. Além disso, apresento o caráter utópico que envolve o objeto em estudo e a possibilidade de transformar sonho em realidade por meio da idealização e criação.



Já direcionando os estudos, na conexão (Conceitos – Santos), dou atenção aos conceitos que compõem este fenômeno urbano. A partir de uma revisão na literatura sobre aqueles existentes e a discussão sobre as variações terminológicas utilizadas, realizo a minha própria definição, entendendo CNs como um corpo formado por partes diversas, porém afins.

Percurso inicial cumprido, foco em cada parada, da primeira à sexta, os seis atributos inerentes às CNs. Início pelo desejo em se criar uma CN e os agentes envolvidos (Capítulo 1 – cidades ferroviárias do interior paulista e paranaense), interligado à necessidade de sua criação e a função preliminar para qual foi idealizada (Capítulo 2 – Vila Serra do Navio). Em seguida, passo à escolha do sítio e sua posição estratégica (Capítulo 3 – cidades relocadas), ao envolvimento de profissionais de formação diversa (Capítulo 4 – Águas de São Pedro), ao projeto implantado e suas formas: o traçado e o tecido (Capítulo 5 – Goiânia, Brasília e Palmas), e, finalmente, chego ao tempo peculiar a estas cidades (Capítulo 6 – cidades rodoviárias do Centro-Norte do país).

É por este roteiro que pretendo guiá-los, da estação de partida com conexão e paradas estratégicas, a fim de refletir e questionar os pensamentos, os conceitos, as idéias para formulação de uma proposta teórica sobre CNs.





CIDADES NOVAS
EM SEU
CONTEXTO

CIDADES NOVAS EM SEU CONTEXTO

Estação de partida: *Belo Horizonte, Minas Gerais.*

Última década do século XIX, quando se vê nascer na hinterlândia brasileira, nas regiões das Minas Gerais, uma nova cidade: Belo Horizonte [FIG.21]. Uma decisão político-econômica que transferiu a sede da capital mineira de Ouro Preto para a Serra do Curral (sítio escolhido dentre outras quatro possibilidades, detectados ao longo de dois anos de levantamento por uma Comissão de técnicos especialistas). Uma decisão envolta por ideais: positivista e utópico, e permeada por um caráter simbólico: “expressar o novo Brasil que se pretendia construir com a República” (LEME, 2005).

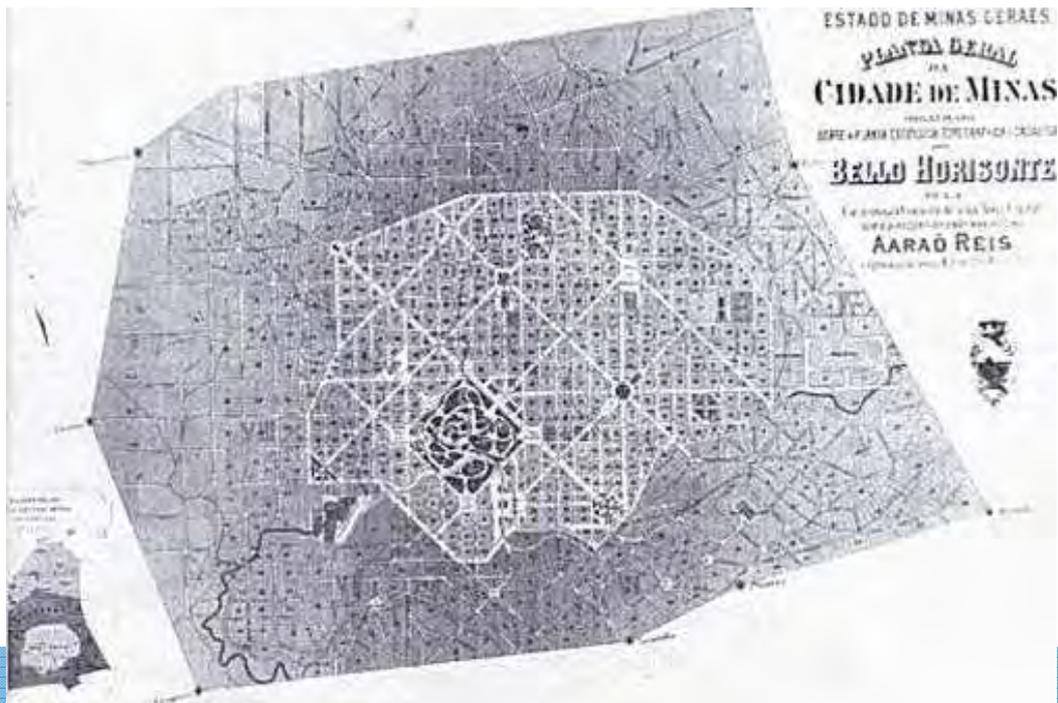


FIGURA
21

Projeto do engenheiro civil Aarão Reis para Belo Horizonte (1893). Malhas sobrepostas a 45 graus refletem influência dos planos de Washington (1791), Paris (1851), Barcelona (1855) e La Plata (1882). Fonte: BRUAND, 1991.

O projeto da nova capital teve início em 1893. A convite do governador Afonso Pena, o engenheiro civil Aarão Leal de Carvalho Reis (1833-1936) chefiou a *Comissão*



Construtora da Nova Capital, na qual colaboraram outros engenheiros, formados na Politécnica do Rio de Janeiro, além de arquitetos-projetistas e artistas de renome internacional. Uma fase considerada por GUIMARÃES (1996) como “centralizadora, cientificista e utópica de construção da cidade”. Reis permaneceu somente até maio de 1895, sendo substituído pelo engenheiro Francisco de Paula Bicalho, responsável pela conclusão da obra em 12 de dezembro de 1897, data de inauguração da cidade.

Aarão Reis foi engajado em movimentos da época, como o abolicionismo e o republicanismo, mas foi no positivismo, pelo viés filosófico da teoria, que pautou sua obra-prima⁴. Ao recorrer à ciência como uma fórmula para solucionar questões humanas da época, o engenheiro idealizou o plano de Belo Horizonte a partir de problemas tecnicistas, como o de infraestrutura, deixando para segundo plano os aspectos de embelezamento.

O projeto urbano de Reis, para 30 mil habitantes e perspectivas de chegar a 200 mil, estruturava-se em três zonas diferentes (anéis circunscritos): a urbana, a suburbana e a rural. Embasado pelas idéias de ordem, funcionalidade e monumentalidade, seu projeto foi concebido mesmo antes da escolha do local, ainda na fase de seleção do futuro sítio, gerando, após a construção, uma incongruência entre o traçado idealizado e a topografia irregular existente.

A área urbana é composta por duas malhas quadriculadas (uma com vias de 20 metros de largura e quadras de 120 por 120 metros; a outra com vias de 35 metros de largura e espaçamento de 800 metros), sobrepostas a 45 graus, semelhante aos planos para cidades administrativas de Washington (Estados Unidos da América, 1791), Barcelona (Espanha, 1855) e La Plata (Argentina, 1882). Tal sobreposição possibilitava o surgimento da *patte-d’oie* (pata de ganso), cruzamento onde três vias se encontram num único ponto – o ponto perspéctico –, geralmente ocupado por um edifício de importância cívica, aos moldes do urbanismo barroco de Versalhes (França, 1664), de Karlsruhe (Alemanha, 1715) e da Paris haussmanniana (França, 1851). A setorização de funções abrangia áreas residenciais (com tipologias diferentes), administrativa e de serviços, além de um grande parque municipal de paisagismo

⁴ Antes de Belo Horizonte, o engenheiro paraense havia projetado a CN de Soure, na Ilha do Marajó (PA).

inglês (800 por 800 metros); enquanto áreas comerciais e industriais não receberam mesma atenção.

A zona suburbana foi separada da urbana por uma avenida de contorno. Esta região configurava-se por superquadras de 250 por 250 metros, elaboradas para abrigar pequenas propriedades rurais, cemitério, estação de tratamento de esgoto, matadouro, reservatórios d'água etc. Após a zona suburbana, estabelecia-se a rural e suas grandes propriedades agrícolas, responsáveis por abastecer a demanda alimentícia da capital. Desse modo, estas duas zonas periféricas criavam um cinturão verde para a CN, antecipando, em alguns anos, a semelhante proposta de Ebenezer Howard para sua Cidade-Jardim (1898). O objetivo de tal elemento era trazer a paisagem campestre para os arredores urbanos, bem como conter seu crescimento.

Assim, Belo Horizonte foi a materialização de um planejamento científico e racional, atribuído ao repertório positivista do autor. Reis era atraído pela prioridade dada por esta filosofia à ciência, como instrumento capaz de transformar a realidade e promover a evolução humana. No positivismo, as leis determinantes da natureza poderiam ser compreendidas, sendo possível conhecê-las cientificamente e antecipar-se a seus resultados, modificando-as. Tais mudanças seriam feitas por etapas gradativas, dentro de uma perspectiva reformista.

Ademais, Belo Horizonte apresentou uma descendência utópica. Para GUIMARÃES (1996), a nova capital mineira "foi a concretização da primeira utopia urbana brasileira". Originalidade à parte, o caráter utópico era perceptível nos ideais de Reis quando este acreditava ser capaz de transformar a sociedade daquela época mediante o urbanismo – uma ciência. Ao construir uma "cidade protótipo", pretendia-se criar uma nova sociedade – moderna e organizada –, comandada por uma nova forma de governo – republicano. Caberia ao espaço refletir e representar a organização da sociedade (uma convivência harmoniosa entre diferentes classes sociais) e o poder do Executivo (monumentalidade). Enfim, seria o emprego da ciência urbanística, e todas as inovações tecnológicas daquele período, a favor de melhorias sociais; à similitude das criações utópicas dos séculos XVIII e XIX, como resposta à caotização gerada pelas cidades industriais.

Positivista e utópica, a CN de Belo Horizonte foi aqui introduzida como trampolim para discutirmos o *contexto* no qual se insere CNs. Contexto, do latim *contextus*, significa “a interrelação de circunstâncias que acompanham um fato ou uma situação”⁵. Considerando CNs como um fato, devemos, inicialmente, compreender as circunstâncias que as envolvem. Para isto, selecionei dois caminhos: primeiro, situar CNs enquanto um produto do urbanismo; e segundo, revelar o caráter utópico que muitos de seus exemplares, ou os mais significativos na história das cidades, contêm. Duas circunstâncias que nos ajudarão a compreender melhor o universo das CNs.



_ CIDADES NOVAS COMO UM TIPO DO URBANISMO

Assim como Belo Horizonte, a disciplina *urbanismo* tem suas raízes no positivismo do século XIX. Foi Ildefonso Cerdà i Sunyer (1815-1876), engenheiro-arquiteto espanhol, idealizador do plano para a nova Barcelona (Espanha, 1855-1875) [FIG.22], que se apropriou da palavra *urbs* (cidade, em latim) para designar a ciência de organização espacial das cidades, o *urbanismo*. Termo que não deve ser confundido com seu homônimo, o qual se refere à aceção corrente na arte de desenhar as cidades e seus monumentos, presente desde a origem das cidades (PENNA, 1958).

Ao escrever seu tratado *Teoria general de l'urbanización*, em 1867, Cerdà acreditava, pela primeira vez na história, ter dado *status* científico a criação e ao planejamento das cidades, como uma ciência autônoma. Para ele, caberia ao urbanista verificar as regras e leis contidas nas cidades espontâneas, enquadrá-las em teorias gerais e aplicá-las na concepção e organização de novos espaços.

Historicamente, não há conhecimento de uma sociedade onde a produção do espaço construído surgiu de uma disciplina autônoma, inclusive no Renascimento (CHOAY & MERLIN, 2005). Na Antiguidade e no Medievo, a organização do espaço urbano

⁵ Definição encontrada no Dicionário eletrônico Houaiss.

resultava do funcionamento de algumas práticas sociais, em particular religiosa e política; cuja permanência histórica teve por efeito constituí-la em padrões (tipos) reproduzidos ao fio do tempo. Acrescenta-se, ainda, como possíveis causas: textos de origem sagrada, produzindo cidades como expressão do universo (China); tipos urbanos reproduzidos no decorrer de processos colonizadores (Grécia e Roma); e de propostas originais concebidas para fins precisos, como pela vontade de um príncipe (Bagdá).

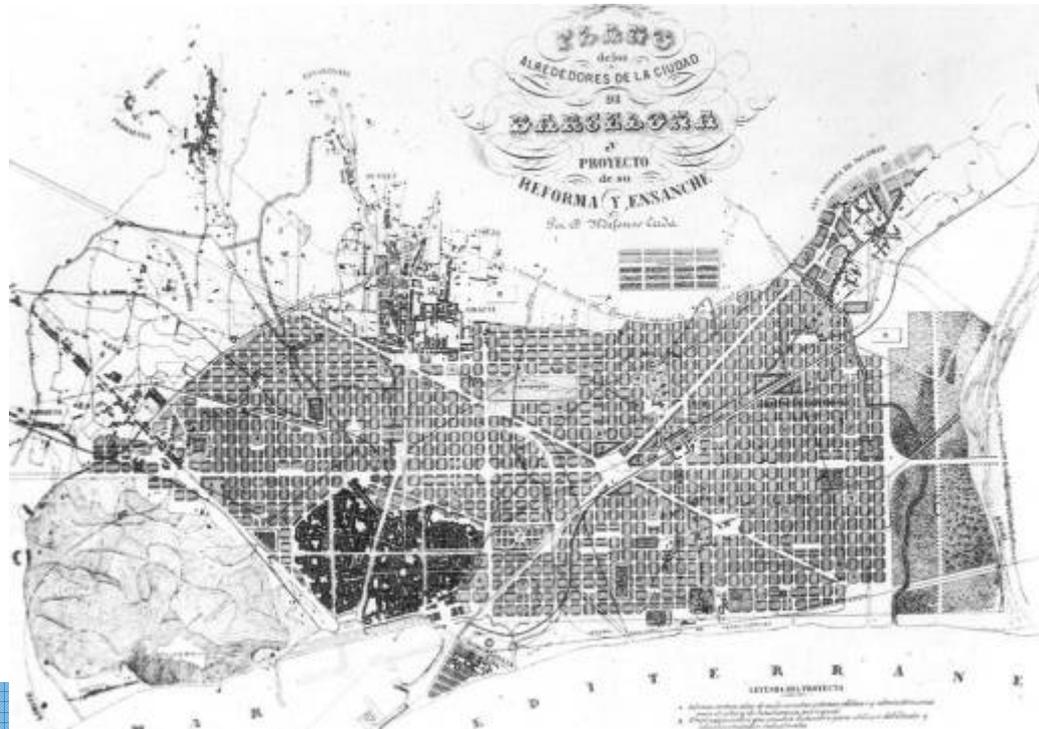


FIGURA
22

Plano para a nova Barcelona (1855-1875), após o movimento revolucionário burguês *Vicalvarada*. O engenheiro-arquiteto Ildefonso Cerdà expande a antiga cidade intramuros (parte escura) por uma malha quadriculada, cortada por grandes eixos circulatórios, onde introduziu novos elementos urbanísticos, como: as esquinas em chanfro, a hierarquia viária, o jardim urbano contínuo através das quadras, o resgate da vida comunitária pelo conceito de Unidade de Vizinhança, o crescimento homogêneo da cidade pela não delimitação do centro, entre outros. Fonte: KOSTOF, 1999.

Um sopro de mudança nesse processo é dado na Itália do século XV, quando Leon Battista Alberti (1404-1472) escreve *De re aedificatoria* (1452) – um tratado de arquitetura oferecido ao Papa Nicolas V e publicado após sua morte, em 1485. Para Alberti, a arte de edificar era efetivamente uma disciplina teórica e aplicada, uma



disciplina autônoma. A partir daí, uma vez em posse das regras e dos princípios estabelecidos pelo genovês, o arquiteto se tornou o grande organizador do espaço. Cabia a ele estruturar e edificar o quadro de vida humana, desde a paisagem rural, as estradas e portos, até as cidades, seus jardins, seus planos e suas edificações. Portanto, poderíamos afirmar que Alberti antecipava em quatro séculos a idéia de autonomia e o campo de atuação propostos por Cerdà. Poderíamos... se não levássemos em consideração os contextos, de pensamento e temporal, diferentes. Alberti constrói sua idéia num período pré-Revolução Industrial, onde a ciência moderna ainda não existia e o modelo de produção industrial ainda não havia transformado a sociedade urbana e seu espaço. Na proposição albertiniana, identificamos apenas uma visão estética de criação e planejamento urbano – a arte de embelezar as cidades (Renascimento e Barroco) –, que para o conjunto dos teóricos urbanistas pós-Revolução Industrial (com exceção de Camillo Sitte) não passaria de algo secundário.

O pensamento cerdaniano vem da Revolução Industrial e seus efeitos imediatos no espaço urbano; de uma tradição utopista e positivista do século XIX; além da experiência espanhola em implantar CNs em terras colonizadas. Cerdà testemunhou o progresso de novas disciplinas, em particular da biologia e da história, das quais emprestou paradigmas e dados para postular uma ciência universal de planejamento. Tratou-se, portanto, da primeira ocorrência de um gênero textual específico que CHOAY & MERLIN (2005) nomeiam de “teoria do urbanismo”, e que até os anos 1960 foi seguida por uma linha ininterrupta de ensaios similares.

Camillo Sitte e sua *Cidade Artística* (1889), Arturo Soria y Mata e sua *Cidade Linear* (1882), Ebenezer Howard e sua *Cidade-Jardim* (1898), Tony Garnier e sua *Cidade Industrial* (1917), Frank Lloyd Wright e sua *Cidade Evanesciente* (1932), Le Corbusier e sua *Cidade Modernista* (1933) e outros, propunham a organização espacial da cidade sob a forma de teoria, com pretensão científica, apresentada em modulações originais.

Todavia, já no século XX, o *urbanismo* sai do domínio, quase exclusivo, de engenheiros e arquitetos para se tornar campo de estudo de outras ciências. Geógrafos, economistas, antropólogos, sociólogos, advogados, historiadores, entre outros, assumem a tarefa de atribuir métodos inéditos de análise e diagnóstico ao

espaço urbano; cabendo ao arquiteto-urbanista trabalhar, especificamente, sobre teorias normativas da cidade ou com projetos urbanísticos. A *urbanización* de Cerdà, originalmente singular e coesa, ganha outros sentidos, como: “história da urbanização, estudo da ecologia urbana, análise do funcionamento de sistemas urbanos” (AHTIK, 1969).

Independente de tal transformação, o *urbanismo* se consolida e se disciplina no século XX, configurando-se como cátedra em universidades, tornando-se campo de atuação de vários profissionais e metamorfoseando-se em designações variadas.

Se em países de língua latina, ou mesmo na Alemanha, o *urbanismo* recebe apenas um único termo sintetizador: *urbanismo* em espanhol, *urbanismo* ou *urbanística* em italiano, *urbanisme* em francês, *städtebau* em alemão; nos países anglo-saxônicos foi atrelado a um conjunto de locuções, como: *civic design*, *town planning*, *city planning*, *urban planning*, *townscape*, *urban design*, sendo *urbanism* apenas recentemente empregado nos EUA.

Segundo diferentes conceituações, o *urbanismo* pode ser alternativamente: “a mais bela, a mais completa das artes, o lugar do conflito e da simbiose entre o gênio criador e as necessidades da multidão” (DELOUVRIER *in* TILLIETTE, 1985); “uma técnica social [com função de] adequar o espaço físico às necessidades e à dignidade da moradia humana e a todas as aspirações comunitárias” (BAYER *in* GUIMARÃES, 2004); “o conjunto de disciplinas científicas e artísticas que estudam a problemática da menor unidade territorial, que administrativamente tem por sede uma cidade” (FERRARI, 2004); “um estilo de vida [ou] o conjunto das ciências que estudam o urbano” (VILLAÇA, 1999); ou, pela visão reducionista, “um subconjunto do planejamento urbano” (SOUZA, 2001).

Seja qual for a definição ao fio da história – arte, técnica e/ou ciência da organização espacial dos estabelecimentos urbanos –, considero o *urbanismo*, aos moldes do positivismo, como a “casa de muitos compartimentos” (CARVALHO *in* GUIMARÃES, 1996). Compartimentos que podem ser separados em: elementos, espécies, modelos, *táxons* ou tipos, como fizeram outras ciências contemporâneas (biologia, história etc.),

a fim de disciplinar, arranjar, ordenar ou organizar a “casa”. Uma organização que apropriado, articulo e emprego nesta tese visando a auxiliar sua compreensão.

Sinteticamente, além do conhecimento, da reflexão, do saber científico e da arte da criação (sempre presentes no universo urbanístico), decompõem o *urbanismo* em dois compartimentos distintos: *prática* e *produto*, possuindo cada um deles seus tipos específicos. A *prática* no *urbanismo* corresponde às atividades desempenhadas por profissionais da área com o objetivo de atender a uma determinada demanda, empreitada pelo poder público e/ou privado, visando à melhoria das condições de vida do morador (ou grupo de moradores) de uma cidade ou região urbanizada. Dentre as *práticas* existentes, cito: projeto, plano, planejamento, paisagismo, desenho, traçado, reforma, melhoramento, preservação, embelezamento, intervenção urbana, proposta etc.

Já *produto* seria o resultado, teórico ou físico, de tais ações urbanísticas, como classificaram WILLMOTT (in CLAPSON, 1998) e VILLAÇA (1999). O primeiro autor identifica como *produto*: os subúrbios periféricos, as cidades novas, as cidades expandidas e o redesenvolvimento de áreas centrais; enquanto o segundo amplia o escopo, reconhecendo além das CNs: os planos de melhoramentos e embelezamento, o planejamento urbano *stricto sensu*, o zoneamento, o urbanismo sanitário, os planos de infraestrutura urbana. Enriqueço a lista com: os conjuntos habitacionais, as vilas operárias, a reforma de áreas portuárias, os planos viários, as teorias urbanas, os planos gerais, os planos diretores e os planos de desenvolvimento estratégico.

O arquiteto Guy Burgel, em palestra ministrada no *Conservatoire National des Arts et Métiers* (Paris, 5 de junho de 2008), salientou que há duas possíveis soluções para os problemas urbanos: reconstruir a cidade sobre a cidade (*prática*), por planos de reestruturação, renovação, etc. (*produtos*); ou criar (*prática*) cidades alhures (*produtos*). *Prática* e *produto*, compartimentos que nos auxiliam a enquadrar CNs como um *tipo* produzido pelo *urbanismo*. Um sistema classificatório que pode ser sequenciado, detectando no conjunto de CNs seus diferentes tipos, seja: pela função original (administrativa, colonizadora, turística etc.), pelo traçado (malha, radioconcêntrico, linear, modular etc.), pela filiação teórica (albertiniana, modernista, howardiana etc.), e quaisquer outras possibilidades que possam surgir.

Ao evocar o caso de Belo Horizonte – um empreendimento público, planejado para ser a nova capital de Minas Gerais, implantado estrategicamente sobre a Serra do Curral, projetado pelo engenheiro Aarão Reis e fundado após quatro anos de sua concepção –, posso afirmar que se trata de um *tipo* de CNs, classificável ou como uma *CN administrativa* ou como uma *CN em malha*. Algo válido para Barcelona, uma *CN de expansão* ou uma *CN cerdaniana*. CNs diferentes, mas ambas consideradas CNs, um *tipo do urbanismo*.

Portanto, ao contextualizar as CNs na ciência urbanística, destacando-as do universo de produções existentes, abro caminho para trabalhar seus inúmeros aspectos qualificativos, como o conceito de *cidade ideal*.



_ CIDADES NOVAS COMO IDEAIS: DA UTOPIA À REALIDADE

Belo Horizonte foi um ideal de Aarão Reis posto em prática em fins do século XIX. Uma utopia que se tornou realidade graças às conjunturas propícias daquele momento. Como a capital mineira, outras *idades ideais* surgiram a partir de propostas inovadoras, consideradas por muitos devaneios de seus criadores; já outras permaneceram fictícias, como *utopias*. Realizadas ou utópicas, tais cidades ou ideais compõem o universo das CNs.

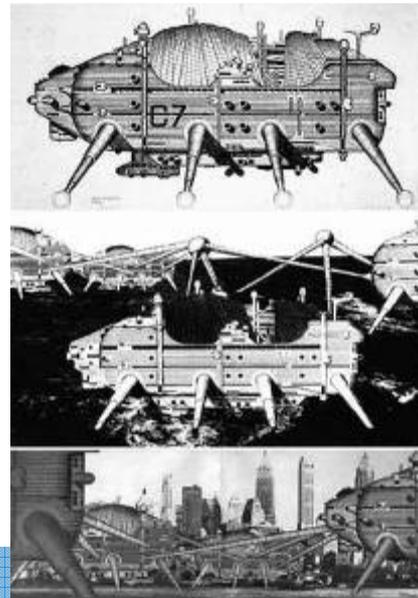
Da *República* (384-377 a.C.) de Platão ou do *Monte Athos* (século I d.C.) de Vitruvius [FIG.23] às propostas de cidades em grandes estruturas da segunda metade do século XX (*Brasília* de Rino Levi, 1957; *Tóquio* de Kenzo Tange, 1960; *Walking Cities* de Ron Herron, 1964 [FIG.24]), as *idades ideais* são símbolo de uma busca pela felicidade original perdida, perseguida desde as tradições bíblicas (*Éden*, a terra prometida)⁶.

⁶ A continuidade da dimensão suprema na *utopia* pode ser verificada nas pinturas medievais ou renascentistas, as quais transformavam o espectador em olho celeste (deuses) ao possibilitar visualizarem a cidade de um ponto de vista (*vôo de pássaro*) que jamais existira até então.

Ao longo da história, as criações de uma sociedade perfeita habitando uma cidade-modelo não cessaram. Romanceadas em obras literárias como respostas a uma *contra-utopia* (lugar inabitável) existente, tais criações também foram responsáveis por soluções urbanísticas originais, introduzidas em parcelas urbanas ou na totalidade de uma CN. São cidades-conceito que, elaboradas por pensadores e reformadores atentos à situação inquietante de uma determinada realidade, provocaram transformações físico-sociais, mediante apropriações isoladas ou absolutas, no decorrer do tempo.



Monte Athos e a cidade ideal de Vitruvius (século I d.C.).
O gigante esculpido no rochedo protege a CN com seu braço.
Fonte: LANG, 1952.



Walking Cities de Ron Herron (Archigram), de 1964.
Cidades idealizadas como grandes estruturas que se deslocam por todo o planeta. Fonte: Arquivo do autor.

FIGURAS
23 | 24

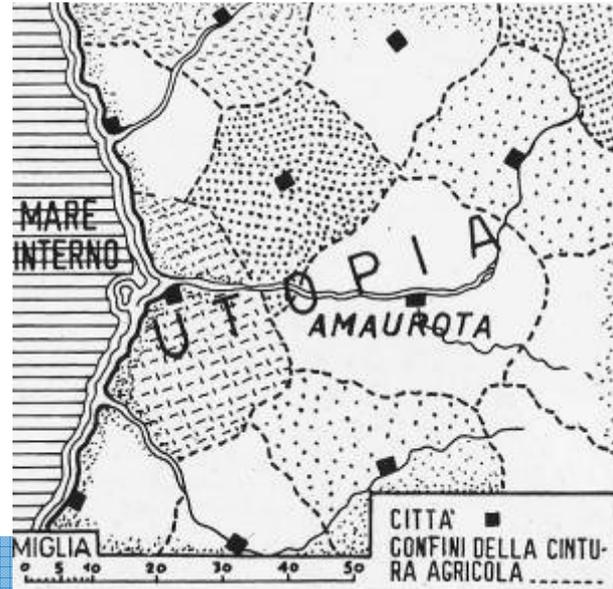
Em texto datado de 1922 (reescrito em 1969), o sociólogo e historiador norte-americano Lewis Mumford define *utopia* como:

... o estágio último da loucura humana ou da esperança humana: inúteis sonhos de perfeição em uma Terra do Nunca, um país que não existirá, ou uma pura tentativa racional de reconstruir o ambiente humano, suas instituições e até a imperfeição de sua natureza, com propósito de aumentar a oportunidade na vida a cada dia. (MUMFORD, 1969)

Termo forjado por Thomas More, em sua obra homônima de 1516 [FIGS.25 e 26], a partir de raízes gregas, *utopia* surge do substantivo *tópos* (lugar) e duas partículas, o prefixo *eu* (boa qualidade) e *ou* (nenhum), sendo também utilizado pela sua contração *u*. Significa, respectivamente, o espaço bom (*eutopia*) e o espaço que não existe (*utopia*)⁷.



Utopia de 1516, obra literária de Thomas More sobre uma sociedade ideal.
Fonte: GIORDANO, 1962.



Utopia seria uma ilha ideal com 54 cidades idênticas, diferenciadas de Amaurota (a capital), e circundadas por campos agrícolas.
Fonte: GIORDANO, 1962.

FIGURAS
25 | 26

A idéia de uma sociedade perfeita sempre alimentou a humanidade e ocupou o imaginário de um grande número de filósofos, escritores e historiadores. Para Anatole France (*in* BERNERI, 1950), “sem as utopias, os homens estariam ainda vivendo em cavernas, miseráveis e nus. Foram os utópicos que traçaram as linhas das primeiras cidades...”. Saídas de sonhos generosos, tornaram-se realidades benéficas. *Utopia*, segundo o escritor francês, seria o princípio de todo o progresso, um ensaio para um futuro melhor.

⁷ Há ainda a *Kakotopia* (lugar ruim), termo formulado por Patrick Geddes, em sua obra *Cidades em evolução* de 1915, para referir-se à cidade industrial e seus “bairros pobres, semi pobres e muito pobres” (GEDDES, 1994).

Uma leitura defensora que se contrapõe à crítica feita por MUMFORD (1969). Contrário à idéia da utopia platônica, o historiador indica a realidade como único caminho para uma vida melhor. Para ele, Platão criou um discurso de utopia o qual aprisionou todos os utopistas posteriores. Sem tirar os méritos de gênio, considera o filósofo como “um protofascista”, que acreditava no papel de comando da elite, na autarquia, no uso da mentira para governar, no militarismo, e em muitos outros métodos. Seguindo o raciocínio, o norte-americano acredita que a maioria dos utopistas clássicos apresentava tendências ditatoriais, tentando impor às múltiplas atividades humanas e ao jogo de interesse da sociedade uma disciplina monolítica.

Discurso exemplificado pela proposta do ditador italiano Benedito Mussolini para a *Esposizione Universale Roma* (EUR) de 1942. Um núcleo urbano iniciado em 1939, alocado na periferia da capital italiana e projetado a partir de uma arquitetura rígida, simétrica e homogênea – personificação, nesse caso, do poder e glória de um regime totalitário [FIGS.27, 28 e 29].



Plano da *Esposizione Universale Roma* (1939-1942), do arquiteto Marcello Piacentini e equipe. Núcleo urbano nos arredores da capital italiana, com mesclas do traçado monumental (espaços cívicos) e traçado orgânico (moradias).
Fonte: Arquivo do autor (foto).



Vistas para o centro monumental de EUR. Arquitetura peculiar: regularidade, simetria e imponência, como reflexo do poder de Mussolini.
Fonte: Arquivo do autor (foto).

FIGURAS
27 | 28
29

MUMFORD (1969) irá pensar a *utopia* como algo oposto ao espírito unilateral, partidário, parcial, especializado. Para o autor, quem segue o método utópico deve considerar a vida no presente e de todos os pontos de vista, ou seja, “como um conjunto inter-relacionado, como um órgão junto de partes suscetíveis a melhor organização, com os quais é importante manter o equilíbrio”.

Prós e contras, as definições encontradas na literatura também nos permitem estabelecer um entendimento da *utopia* a partir dos seguintes aspectos: temporal, político-econômico-social e físico.

Pelo viés temporal, a busca nostálgica por um passado perdido, e a ansiedade por um futuro inatingível, fez da *utopia* uma negação ao presente. Ciente disso, Giulio Carlo Argan afirma:

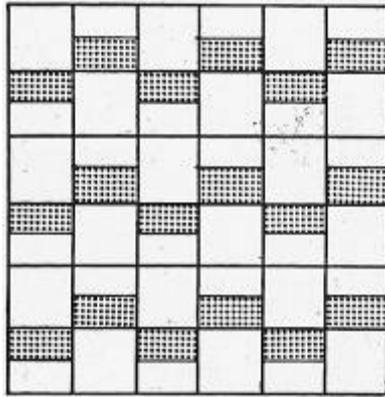
O que atrai, no passado e no futuro, é justamente o não estar “presente”. É até mesmo possível reunir as duas categorias aparentemente contraditórias em uma só e considerar tudo como utopia: entendida não tanto como prefiguração de um tempo melhor, mas como desgosto e impossibilidade de viver no atual. (*in* PESSOA, 2006)

Na história, as *utopias* aparecem mais regularmente em períodos de transição e em épocas de grandes incertezas. Exemplo disso são as proposições dos “socialistas utópicos”, nos séculos XVIII e XIX, como saídas alternativas para a florescente cidade industrial e suas mazelas. Estes, chamados de *progressistas* por CHOAY (1997), acreditavam, com base na enorme adaptabilidade da sociedade, que bastava renegar o passado para se obter a chave de um futuro melhor, previsto racionalmente em todos os aspectos. Foi assim quando o escritor francês Etienne Cabet (1788-1856) criou, em 1840, a cidade de *Icara*, capital de um Estado fictício: *Icária*, descrita por ele em seu livro *Voyage en Icarie* [FIG.30]. Ou quando o médico inglês Benjamin Ward Richardson (1828-1896) formulou, também em livro, a cidade de *Hygeia* (1876) – Cidade da Saúde.

Outros criadores invocavam um tipo antigo como referência fundamental em todas as tentativas de remodelação e de reestruturação urbana – os *culturalistas* segundo CHOAY (1997). Bandeira levantada por Camillo Sitte (1843-1903), ao resgatar para sua *Cidade Artística* as características existentes nas cidades medievais, em especial

as praças; e pelos filósofos ingleses John Ruskin (1818-1900) e William Morris (1834-1896) que, unidos ao arquiteto Richard Norman Shaw (1831-1912), iniciaram o movimento *Arts & Crafts*⁸.

Mas, em ambas vertentes, seja *progressista* ou *culturalista*, há um ponto em comum: a rejeição à realidade, nutrida por um sistema político-econômico-social insatisfatório.



O Estado de *Icária*, imaginada por Etienne Cabet em 1840, e suas inúmeras CNS, chamadas de *Icara*. Cada *Icara* tinha sua malha quadriculada com habitações padronizadas e setorização urbana funcional.
Fonte: GIORDANO, 1962.



Falanstério de Charles Fourier do século XIX. Uma cidade contida num grande edifício, a falange de 1200 metros de extensão, onde estabelecia novos modos de vida e de sociabilidade inimagináveis no período.
Fonte: Arquivo do autor (foto).

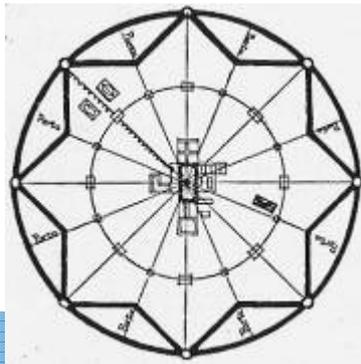
FIGURAS
30 | 31

A crítica ao sistema vigente faz da *utopia* uma busca pela sociedade ideal, associada às noções de evolução, de perfeição e de progresso. Geralmente, o interesse individual deveria ser substituído pelo coletivo, como um ponto inicial de transformação do mundo. Neste sentido, o norte-americano Edward Bellamy (1850-1893) futuriza, em seu livro *Looking Backwards* (1888), a cidade de Boston no ano de 2000 como: “uma

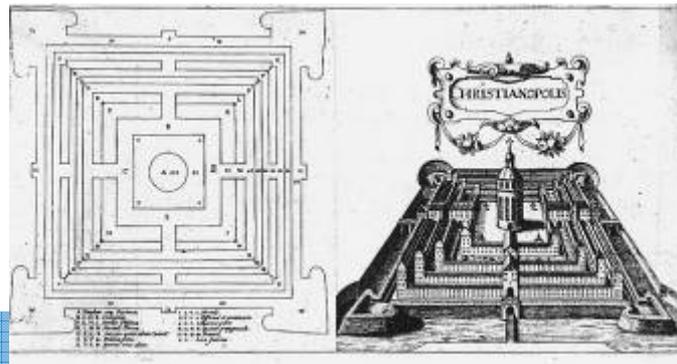
⁸ O *Arts & Crafts* (Artes e Ofícios), criado pelos filósofos Ruskin e Morris no século XIX, opunha-se aos modos de trabalho e de produção impostos pela industrialização, primando os estudos históricos e o artesanato. A base deste movimento estava não no progresso, mas sim na cultura, no resgate do caráter social e artesanal de produção e na instituição da arte na vida cotidiana das pessoas.

sociedade organizada racionalmente, fundada na repartição igualitária dos produtos e do trabalho humano, na solidariedade social, numa adequada utilização da máquina, num planejamento geral centralizado...” (SICA, 1981). Agrupamento social similar ao *Falanstério* [FIG.31] do francês Charles Fourier (1772-1837): um único edifício ocupado por 1,6 mil pessoas em busca da harmonia universal; seria uma grande máquina de habitação, destinada a criar uma vida comunitária estreitamente integrada.

A fim de atingir o perfeito desenho social, a maioria dos utopistas formulava simultaneamente um novo habitat, invariavelmente uma nova cidade. É como se sociedade e cidade não pudessem ser dissociadas. Assim, o espaço urbano sempre foi o cenário das *utopias*, sendo apresentado em diferentes trabalhos, como em: *Cidade de Deus* de Santo Agostinho (410), *Sforzinda* de Antonio Averlino Filarete (1460) [FIG.32], *Abadia de Thelema* de François Rabelais (1532), *Cristianópolis* de Johann Valentin Andreäe (1619) [FIG.33], *Cidade do Sol* de Tomaso Campanella (1623), *Nova Atlântida* de Francis Bacon (1624), *Oceana* de James Harrington (1656), *Aventuras de Telêmaco* de François de Salignac de La Mothe-Fénelon (1699), *Suplemento da Viagem à Bougainville* de Denis Diderot (1772); além das propostas pós-Revolução Industrial, como as vilas industriais campestres do geógrafo russo Piotr Alexeevich Kropotkin (1842-1921).



Plano radioconcentrico de *Sforzinda*, projetada em 1460 pelo italiano Filarete. Traçado geométrico a favor da cidade ideal. Fonte: GIORDANO, 1962.



Plano e vista da cidade de *Cristianópolis*, elaborada por Johann Valentin Andreäe em 1619. A religiosidade no nome e na centralidade desta CN idealizada, que ainda abrigava barras residenciais, intercaladas por espaços públicos, e muralha de proteção. Fonte: KRUFFT, 1990.

FIGURAS
32 | 33

Utópicos, radicais, inovadores, polêmicos, criticados ou louvados, estes trabalhos tiveram a iniciativa de repensar, de modo revolucionário, a cidade caótica, fosse pelo

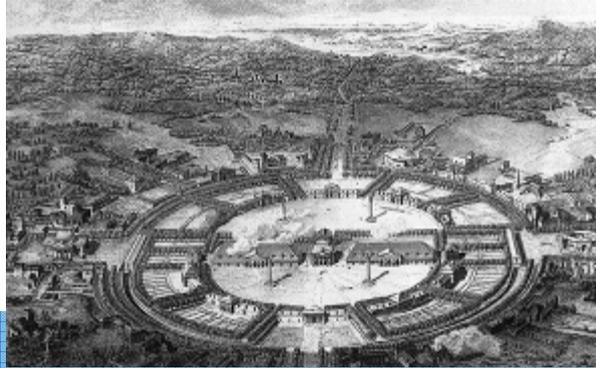
planejamento urbano segundo as necessidades impostas (por exemplo, as obras do Papa Sisto V em Roma, no século XVI, ou as intervenções de Haussmann em Paris do século XIX), fosse pela criação de CNs.

A *utopia* vista por seu aspecto físico recebeu a atenção especial de Emmanuel Eveno, em seu livro *Utopies Urbaines*, de 1998. Para o autor a *utopia urbana* é um ato político, cuja finalidade se divide globalmente em duas grandes famílias: as “utopias-espelhos” (*utopies-miroirs*) e as “utopias-projetos” (*utopies-projets*). A família das “utopias-espelhos” é aquela do mundo inverso (a sutil inversão ótica do espelho), não destinadas a serem reais, mas instigadoras da imaginação. Elas representam um modo de expressão política e podem ser um ato de oposição, uma crítica ou uma contestação. Idéia compartilhada pelo arquiteto francês Yannis Tsiomis, que define *utopia* como “uma contra realidade, uma inversão da realidade, termo a termo, uma versão de texto que construa outro espaço que não é inexistente, mas que seja uma inversão do espaço existente (in MACHADO, 2006).

A família de “utopias-projetos” se apresenta a partir de dois principais aspectos: as “utopias completas” e os “fragmentos de utopias”. As “utopias completas” repousam sobre um pragmatismo de nova fundação, justificado num ato revolucionário para organizar totalmente e completamente uma nova sociedade; utopias estas associadas frequentemente ao Renascimento, ao Iluminismo e a algumas CNs das Américas colonizadas. Ilustram este caso a CN empresarial de *Chaux*, na França, projetada pelo arquiteto Claude-Nicolas Ledoux (1736-1806) e construída entre 1774 e 1779 [FIG.34]; a colônia *shaker*, implantada no Estado de Massachusetts em 1790 [FIG.35]; ou a *New Harmony* (1824) norte-americana planejada por Robert Owen (1771-1858).

Os “fragmentos de utopias”, por sua vez, focalizam a temática a partir da dimensão projetiva; tendo os fragmentos o objetivo de assinalar que, no projeto, os princípios revolucionários e de nova fundação são secundários. Nela, a arquitetura e o urbanismo são os meios mais claros de intervenção. Algo recorrente no século XX, quando o pragmatismo dilui o projeto utópico na tensão que existe entre projeto-decisão-realização, conferindo à *utopia* um lugar na elaboração do projeto. Esta forma utópica se justifica por sua exemplificação, acomodando experimentações limitadas no espaço urbano, como a *Cidade Marina* de Kiyonori Kikutake, de 1968 [FIG.36], e a *Cidade*

Sistemática Urbano-Fabril-Agro-Florestal na Amazônia de Spencer Pupo Nogueira, dos anos 1980 [FIG.37].

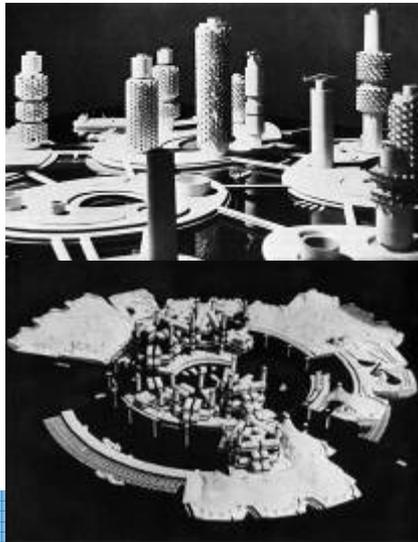


Salinas de *Chaux*, de Claude-Nicolas Ledoux (1774). Implantação de construções isoladas e morfologicamente idênticas tangente ao limite externo de uma elipse. Casa do diretor e indústria em posição central. Fonte: KRUFF, 1990.

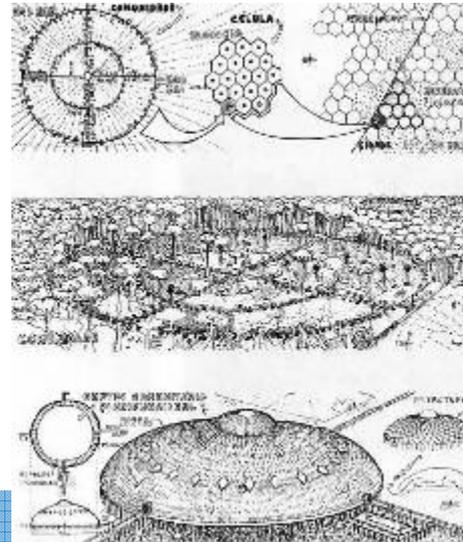


Plano do assentamento *shaker* nos EUA, de 1790. Comunidade religiosa autônoma, cujo espaço urbano foi setorizado seguindo uma lógica doutrinária. Fonte: KRUFF, 1990.

FIGURAS
34 | 35



Maquetes mostram a *Cidade Marina* do arquiteto japonês Kikutake (1968). O forte adensamento das ilhas japonesas leva visionários a imaginar CNs marítimas, como grandes estruturas e arranha-céus "flutuantes".
Fonte: Arquivo do autor.



Detalhes da comunidade idealizada pelo arquiteto brasileiro Spencer Nogueira (anos 1980). Tecnologia empregada a favor de uma ocupação sustentável da floresta amazônica.
Fonte: REVISTA AU, 1987.

FIGURAS
36 | 37

Essa *utopia física*, urbana e arquitetônica, foi fomentada pelas inúmeras teorias originárias do século XIX e XX. Seus genitores – Howard, Soria y Mata, Le Corbusier,



Clarence Stein e Henry Wright, F.L. Wright, *Team X*, *Archigram*, entre outros – foram responsáveis por uma rica produção de tipologias urbanísticas. Como consequência, tivemos a origem de diferentes CNs, idealizadas com intuito de estabelecer um rumo a seguir, uma bússola colocada à disposição da sociedade.

Tais *idades ideais*, assim como vimos no conceito de *utopia*, recebem diferentes definições. CERTEAU (1996) as conceitua a partir de uma tríplice operação: 1) a produção de um espaço próprio; 2) o estabelecimento de um não-tempo ou um sistema sincrônico; e 3) a criação de um sujeito universal e anônimo que é a própria cidade. KRUF (1990) as apropria pela dimensão física: 1) a regularidade da projeção (plano regular) não precisa ser um critério obrigatório; e 2) a necessária correspondência estética entre utopia e forma da cidade ideal pressupõe que deve existir um procedimento reflexivo. GIORDANO (1962) as coloca como excludente dos aspectos sociais, obedecendo “apenas a um interesse prioritariamente formal, sem qualquer interesse no substrato humano, apenas com o gosto estético pelo traçado, ainda mais se este tiver por finalidade militar ou política”. BOUCHERON (2002) segue mesmo pragmatismo, considerando-as como uma simples “cidade de fundação e esta fundação é, por definição, um gesto político”.

De uma definição mais filosófica a taxativas simplistas, as *idades ideais* são uma realidade. Ao longo da história identificamos exemplares que, mesmo não sendo efetivados (conceituais), acabaram por influenciar as práticas urbanísticas posteriores [FIGS.38 e 39].

Fossem tipos geométricos, simétricos, regulares, pontuados por uma centralidade; fossem tipos fechados delimitados por muralhas, fossos, penhascos ou cinturões verdes; fossem tipos bidimensionais (traçado) ou tridimensionais (tecido); essas *idades ideais* saíram do campo virtual, da *utopia*, para se tornarem nossas cidades, uma realidade como Belo Horizonte.

Segundo Ernst Bloch, uma “utopia que vai se dissolvendo à medida que se realiza, poderia fazer surgir uma situação de escape, por princípio, à revisão utópica: novos obstáculos, novas dificuldades, novos ônus poderiam apresentar-se, que difiram

completamente de tudo quanto conhecemos... A utopia realizada seria 'outra.'" (in FREITAG, 2001).



Conjunto de Torres Eiffel em Paris, proposta utópica de Alexandre Persitz (anos 1960). Cidade arranha-céu cortando o *skyline* da capital francesa.

Fonte: RAGON, 1964.



Vista panorâmica a partir da Torre Eiffel do bairro de La Défense (anos 1980), nos arredores de Paris. A verticalidade prevista por Persitz colocada em prática.

Fonte: Arquivo do autor (foto).

FIGURAS
38 | 39

Assumo que um mundo sem *utopias*, sem sonhos, sem CNs, seria um mundo inerte, alienante, sufocante; e graças a elas tenho ânimo para continuar em nossa viagem que apenas se inicia.



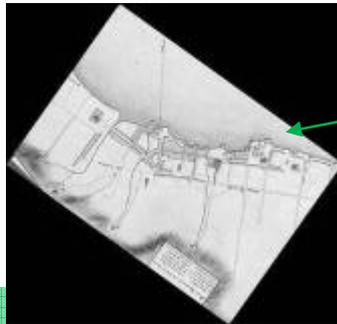


CIDADES
NOVAS E SEUS
CONCEITOS

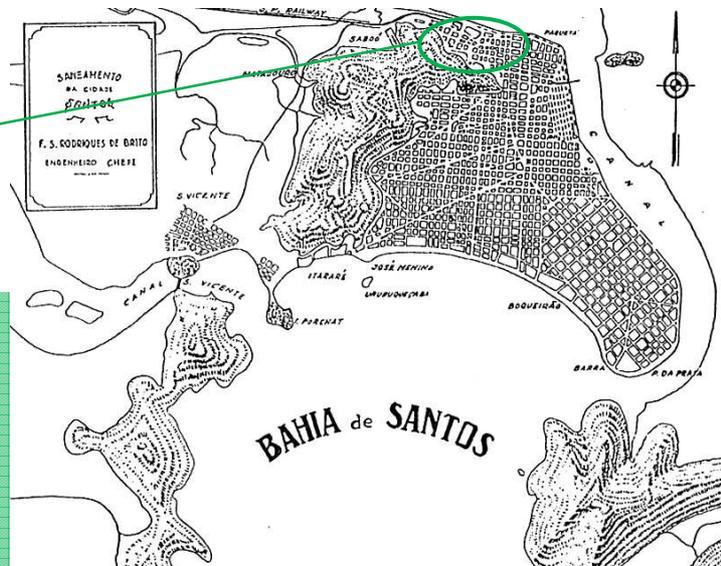
CIDADES NOVAS E SEUS CONCEITOS

Conexão: *Santos, São Paulo.*

Contemporaneamente ao sonho realizado em terras mineiras, a secular vila portuária de Santos [FIG.40], fundada no litoral paulista em 1545, recebe pelas mãos da engenharia sanitarista um novo plano urbano, um plano de modernização que a transformou em outra cidade [FIG.41].



Acima: a pequena vila de Santos em 1815. Ao lado: a CN de Santos de 1910, após o plano urbanístico do engenheiro sanitarista Francisco R. Saturnino de Brito. Fonte: REIS FILHO, 2000b | CARRIÇO, s/d.



FIGURAS
40 | 41

Um cenário fervilhante, desenhado a partir das últimas décadas do século XIX, quando a cidade se destaca por sua posição estratégica, sendo concomitantemente o principal porto brasileiro na exportação cafeeira e a porta de entrada para milhares de imigrantes.

O *ouro verde*, escoado por ferrovias vindas do interior (especificamente do vale do Paraíba e da região de Campinas), afunilava-se na cidadela empresarial de

Paranapiacaba⁹, descendo a Serra do Mar até chegar ao porto da *Companhia Docas de Santos*. Na mão inversa, italianos, poloneses, judeus, alemães, espanhóis, japoneses, árabes e mesmo brasileiros de outras regiões desembarcavam em terra firme, deparando-se com imagens de uma cidade em franco crescimento sócio-econômico.

Todavia, era uma paisagem caótica, babélica, espurcícia, sem condições para atender adequadamente a esse contingente populacional que ali chegava. Um cenário composto por freqüentes surtos epidêmicos e por aumento gradativo do déficit habitacional, frutos de um crescimento rápido e repentino (a população saltou de 15 mil habitantes em 1886 para 45 mil em 1900).

Localizada numa planície peninsular, separada da vila de São Vicente (1532) por elevações naturais, isolada pela baía e pelo canal de Santos, a cidade precisava adequar-se às novas funções as quais estava exposta, assim como sanear seus espaços físicos. Um ambiente degradado que demandava, urgentemente, do governo municipal e estadual, ações reparadoras.

Estas ações visavam, de modo geral, a garantir à cidade condições básicas de infraestrutura: saneamento, energia, transporte público (bonde) e sistema viário adequados. As epidemias que assolavam a saúde pública nesse momento seriam solucionadas com a construção de redes públicas de abastecimento de água e coleta de esgoto, da maneira proposta por médicos-higienistas e engenheiros-sanitaristas. As estreitas vias não mais comportavam o tráfego de veículos e pedestres; era necessário discipliná-las e aumentar a capacidade de fluxo mediante projetos para o sistema viário (novo alinhamento para os edifícios; abertura, alargamento e prolongamento de vias; canteiros centrais etc.). Assim, expandir seu traçado urbano, por meio de planos

⁹ Paranapiacaba surgiu em 1867 como uma *CN empresarial*, empreendida pela *The São Paulo Railway Company Ltd.* e implantada na Serra do Mar. A vila foi criada para abrigar funcionários, e respectivos familiares, que trabalhavam para a Companhia (de capital inglês) responsável pela administração e funcionamento da linha férrea *São Paulo Railway*. Assim como nas *Company Towns*, esta vila apresentava uma setorização primária (áreas produtivas e áreas de repouso), ruas largas e pavimentadas com paralelepípedos, infraestrutura básica, habitações isoladas no lote – padronizadas de acordo com o número de moradores (à exceção das casas dos diretores) –, e equipamentos sociais (cultura e lazer).

de saneamento, melhoramentos e extensão, rumo a uma ocupação ordenada da península, foi a solução encontrada.

Segundo CARRIÇO (s/d), as obras de saneamento e melhoramentos começaram com a reforma do cais do porto em 1888, seguida pela construção da primeira rede de esgoto (baseada no sistema de separação parcial: dejetos cloacais e águas pluviais conduzidos por uma mesma rede). Obras sucedidas por planos de saneamento e leis específicas, como: o plano de 1892¹⁰, elaborado pelo engenheiro civil porto-riquenho Estevan Antonio Fuertes (1838-1903), então professor de engenharia sanitária na Universidade de Cornell (EUA); o Código de Posturas Municipal e o Código Sanitário Estadual, ambos de 1893; e os planos das comissões: *Thomas Cochrane*, de 1896, e *Alfredo Lisboa*, de 1897. Em 1898, foram criadas as repartições de *Águas e Esgotos* da capital paulista e *Técnica de Águas e Esgotos* do Estado. No mesmo ano, ambas foram unificadas na repartição de *Águas e Esgotos*, sob a chefia do engenheiro sanitarista baiano Theodoro Sampaio (1855-1937).

Ademais, o primeiro plano de expansão para Santos surgiu apenas em 1896, encomendado pela Câmara Municipal e atribuído ao engenheiro José Brant de Carvalho (1856-1917). Um plano elementar [FIG.42], no qual o autor expande até a barra uma malha cardo-decumano (vias no sentido norte-sul e leste-oeste) a partir do antigo núcleo. Partido projetual indicado para um terreno sem desigualdades de nível, com quadras regulares pontuadas por praças eqüidistantes. Nota-se, entretanto, que não

¹⁰ Mesmo ano de fundação da *CN turística* do Guarujá, vizinha a Santos, primeiro grande plano imobiliário para o lazer realizado no Estado de São Paulo e sob a responsabilidade da *Companhia Balneária da Ilha de Santo Amaro* (REIS FILHO, 1994). O plano urbanístico e arquitetônico coube ao engenheiro civil Elias Fausto Jordão Pacheco (1849-1901). Formado pela Faculdade de Cornell (EUA), Pacheco trabalhou para a *Companhia Paulista de Estradas de Ferro* e para a *Companhia Ituana*, antes de assumir o plano para o balneário. Neste, tomou como referência os projetos de CNs norte-americanas das regiões pioneiras e de alguns empreendimentos urbanísticos mais sofisticados da região de Rhode Island. Como conseqüência, verificou-se uma cidade construída sob os moldes da arquitetura e do urbanismo anglo-saxão. Paralela à orla marítima foram implantadas, em seqüência, uma faixa de jardim, os principais edifícios (Grande Hotel, cassino, igreja etc.) e a linha férrea (ramificação da *São Paulo Railway* alocada em Santos). Todos os edifícios, inclusive as 46 casas em estilo chalé, foram projetados e construídos com madeiras importadas do Estado da Geórgia (EUA).

houve uma preocupação em adequar as vias aos caminhos pré-existentis, nem diferenciá-las paisagisticamente, ou mesmo em considerar os aspectos hidrológicos.

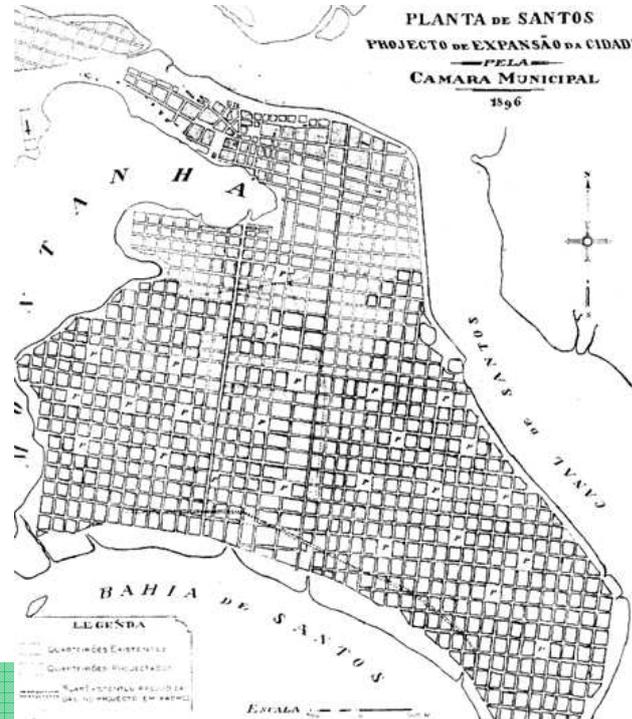


FIGURA
42

Plano expansionista de Santos, de 1896, do engenheiro José Brant de Carvalho. Malha cardo-decumano homogênea, interrompida apenas por quadras transformadas em praças. Fonte: ANDRADE, 1991.

Esse conjunto de planos, obras e leis em pouco contribuíram para uma solução definitiva. Somente no início do século XX ocorre uma alteração neste quadro, com a organização, em 1903, da *Comissão de Saneamento do Estado de São Paulo*, dirigida inicialmente pelo engenheiro José Pereira Rebouças (1856-ignoto). Dois anos mais tarde, o cargo de chefia passa à responsabilidade do engenheiro sanitarista Francisco Saturnino Rodrigues de Brito (1864-1929), nascido no Rio de Janeiro e formado pela mesma Escola Politécnica de Aarão Reis.

Assim como Reis, Saturnino de Brito também foi seguidor dos ideais positivistas, acreditando ser a ciência a solução para os problemas cotidianos. Antes de Santos, o sanitarista já havia aplicado seus conhecimentos técnicos em projetos para: Piracicaba (1893); Belo Horizonte (1894-1895, tendo contato com Aarão Reis); Novo Arrabalde



em Vitória (1896); Campinas, Ribeirão Preto, Limeira, Sorocaba e Amparo (entre 1896-1897); Petrópolis (1898); Campos (1902-1903); e outros. Eram estudos higienizadores visando a sanear as cidades com rede de abastecimento de água e sistemas para coleta de esgotos e drenagem de águas pluviais, usufruindo de novas técnicas construtivas (como por exemplo, o uso do concreto armado na confecção de canais fechados e abertos).

Paralelamente, podemos relacionar as propostas urbanas de Brito com as teorias formuladas por Camillo Sitte em sua *Cidade Artística* (1889). Embora distantes e vivenciando realidades diferenciadas, ambos defendiam a estética urbana “na concepção organicista da cidade, que [os levava] a privilegiar os chamados planos gerais ou de conjunto” (ANDRADE, 1992). Uma maneira de pensar a cidade como um todo, aliada à possibilidade de transformar a cidade em paisagem, seja com ruas e avenidas interrompidas por praças, jardins e monumentos em seus horizontes, seja pela própria configuração das vias desenhadas como parques-lineares (bulevares).

Enfim, um arcabouço de repertório variado, técnico-artístico, que proporcionou ao plano urbanístico de Santos uma forma ímpar, destacando Brito como um ícone no rol dos urbanistas brasileiros.

Seu envolvimento com a cidade santista, na verdade, iniciou em 1898, quando colaborou no planejamento de um sistema de separação absoluta para a rede sanitária (com uma rede para águas cloacais e outra para águas fluviais), incluindo estações elevatórias distritais. Proposta implementada apenas em 1905, ao assumir a Chefia da Comissão de Saneamento, a convite do novo presidente do Estado, Jorge Tibiriçá.

O partido projetual de Brito foi realizar um plano geral para a cidade [FIG.43]. Um plano que, diferentemente dos adotados até aquele momento (compartimentados), englobasse os planos de saneamento, de melhoramentos e de expansão urbana, levando-se em consideração elementos já existentes, fossem eles: naturais (como topografia e hidrografia) ou artificiais (como caminhos e pequenas estradas).

A partir dos levantamentos feitos por planos anteriores, Brito tinha em mãos dados suficientes para elaborar um projeto extremamente detalhado. Desde o regime de chuvas, as variações das marés, os pequenos corpos fluviais que cortavam a planície,

o acúmulo de águas provenientes das encostas, as curvas de nível, até estudos do solo; subsídios que auxiliaram Brito na elaboração de uma CN modelo, sob o ponto de vista ambiental.

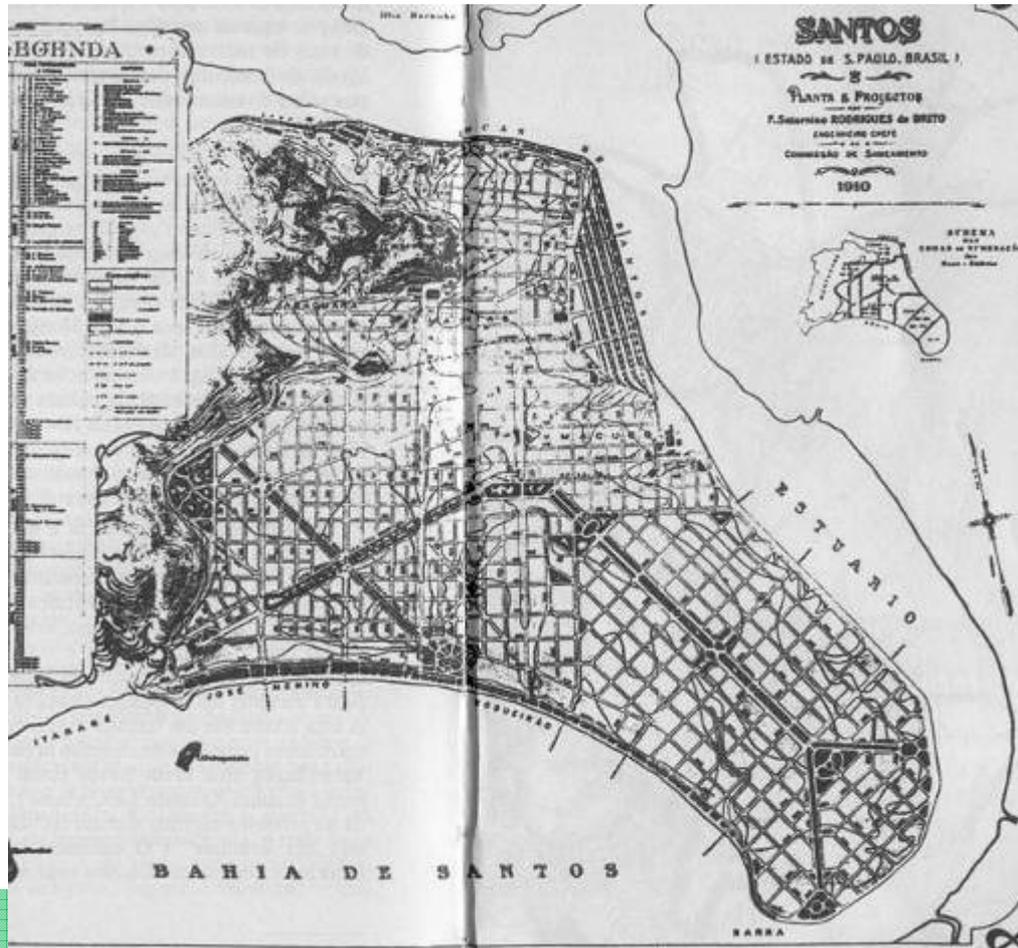


FIGURA
43

Plano expansionista de Santos, de 1905/1910, do engenheiro Francisco Rodrigues Saturnino de Brito. O uso da técnica (canais abertos; detalhados no canto direito da imagem) e do urbanismo *beaux-arts* (largas vias arborizadas e adequadas a geomorfologia do terreno) fizeram do plano da nova Santos um tipo excepcional de CN. Fonte: ANDRADE, 1992.

Nesse sentido, o engenheiro-sanitarista tirou proveito dos canais abertos, implantados para: drenar águas pluviais, servir como via de circulação para pequenas embarcações e constituir uma paisagem pitoresca no cenário urbano, uma vez que às suas margens desenharam-se vias com amplas calçadas (mais largas que 3 metros) e densamente

arborizadas (ANDRADE, 1992). Canais de superfície que eram naturalmente limpos por ação gravitacional, graças a um sistema de comportas que se abriam com a cheia das marés. A água do mar entrava por estas comportas, misturando-se com a água estanque até os pontos mais distantes da praia, sendo escoada, posteriormente, com a baixa-mar. Um método científico peculiar, aplicado na adaptação do meio natural às necessidades humanas.

Além disso, Brito instalou uma rede subterrânea para abastecer toda a nova cidade com água tratada, bem como uma rede coletora de esgoto, ligada diretamente aos equipamentos sanitários internos dos imóveis. Todo esse aparato infraestrutural foi executado entre 1905 e 1927, contando com 17 quilômetros de canais abertos e 80 quilômetros de rede subterrânea.

Simultaneamente, o parcelamento da expansão urbana foi traçado, tendo por influência direta a Washington (1791) de Pierre Charles L'Enfant, como o próprio autor revelou (ANDRADE, 1991). Distinta da proposta de Brant (1896), a malha reticulada obedeceu à geomorfologia da península, sendo rotacionada em momentos oportunos, apresentando quadras com dimensões variadas e sistema viário hierarquizado. A *patte-d'oise* foi utilizada para seccionar vias muito longas, criando espaços verdes para lazer e contemplação em seu ponto de coesão. Os lotes ganharam novo desenho em relação aos lotes coloniais, configurando-se por uma maior amplitude e recuos: frontal e laterais, assegurados por uma legislação específica definida por Brito.

Um plano meticulosamente elaborado e implantado, que segundo ANDRADE (1991) deu "origem a uma nova cidade com um desenho extremamente moderno para a época, aproximando a paisagem urbana santista daquela de cidades européias."

Inegável, portanto, a importância deste exemplar para a urbanística brasileira. Porém, ele foi aqui inserido com outro propósito: servir como conexão à conceituação de CNs.

A propósito, julgo Santos como uma CN do século XX, apesar de sua fundação datar do século XVI. Uma CN empreendida pelo poder público e projetada por profissionais para atender a um determinado fim. Uma CN cuja área de expansão superou em muito a área da cidade existente, à semelhança dos projetos expansionistas para Nova York (1811), sob a responsabilidade de uma Comissão pública local; para Barcelona

(1855), de Ildefonso Cerdà¹¹; para Boa Vista (1944)¹², do engenheiro civil Darcy Aleixo Derenusson (1916-2002) [Figs. 44 e 45]; e para Paulínia (1969), do arquiteto Jorge Wilhelm. Vilas ou cidades existentes que foram encapsuladas pela nova trama projetada; vilas e cidades existentes que cresceram repentina e ordenadamente; vilas e cidades que se tornaram CNs.



Vistas aéreas da capital Boa Vista (RR). Plano radioconcêntrico elaborado pelo engenheiro civil Darcy A. Derenusson entre 1944 e 1946. Projeto que transformou a pequena cidade existente na capital do Estado, uma CN.
Fonte: Arquivo do autor | GOOGLEEARTH, 2007.



FIGURAS
44 | 45

Concepção essa compartilhada por pesquisadores poloneses, liderados pelo professor Bohdan Jalowiecki (diretor do EUROREG – Centro Europeu de Estudos Regionais e Locais da Universidade de Varsóvia), ao definirem uma *CN de expansão* como aquela que “foi construída segundo um plano de urbanismo preciso, com um tamanho

¹¹ Barcelona de Cerdà era seis vezes o tamanho da cidade intramuros (CARRERAS, 1986).

¹² Boa Vista, fundada em 1830, pode ser considerada a terceira capital projetada no período republicano, após Belo Horizonte e Goiânia. Com o desmembramento em 1943 do Estado do Amazonas, originando o Território de Roraima, o poder público local escolheu a cidade nortista como sua capital e designou o engenheiro civil Darcy Aleixo Derenusson para elaborar um plano de urbanização. Este foi iniciado em 1944, sendo aprovado em 1946, e mobilizou uma vasta equipe dos mais conceituados especialistas em urbanismo e infraestrutura urbana. Do projeto, confeccionado numa planta em escala 1:1.000, destacam-se o novo centro cívico e suas 12 vias radiais extremamente largas, tendo a avenida principal cem metros de largura.

previsto ao menos 10 vezes superior ao núcleo existente” (HAUMONT, 1997a). Uma definição particular, formulada para auxiliar a identificação de CNs na Polônia.

Mesmos estudiosos que se interrogaram se “um grande novo bairro, contando com 100 mil habitantes ou mais, construído ao lado de uma antiga cidade, [podia] ser definido como uma cidade nova” (HAUMONT, 1997a). Indagação que nos remete ao projeto do bairro *Cidade Nova de Manaus*, idealizado pelo arquiteto e urbanista Ricardo Julião, em 1982, com 1.113 hectares de área e previsão inicial para 75 mil habitantes [FIG.46]. Um bairro, formado por dezenas de *Unidades de Vizinhança*, planejado para absorver o crescimento da capital manauara após a instalação de sua Zona Franca. Uma expansão urbana sim, mas não uma CN como o nome fantasia nos faz acreditar que seja.

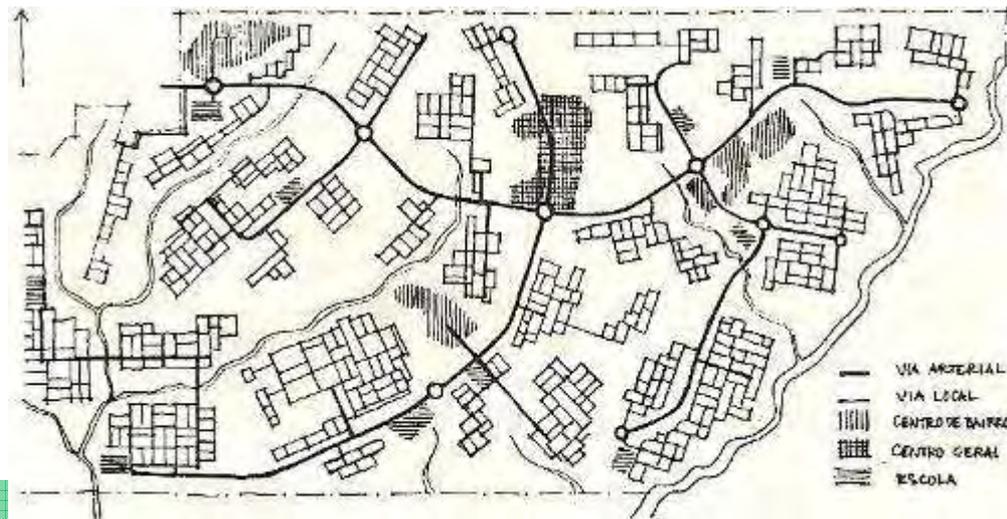


FIGURA
46

O bairro *Cidade Nova de Manaus* projetada pelo arquiteto e urbanista Ricardo Julião, em 1982, para receber de 75 mil a 400 mil habitantes numa área de 1.113 hectares. Implantado ao norte da capital manauara, o traçado estrutura-se em 20 núcleos separados (*Unidades de Vizinhança*), intercalados por áreas verdes. Fonte: REVISTA AU, 1987.

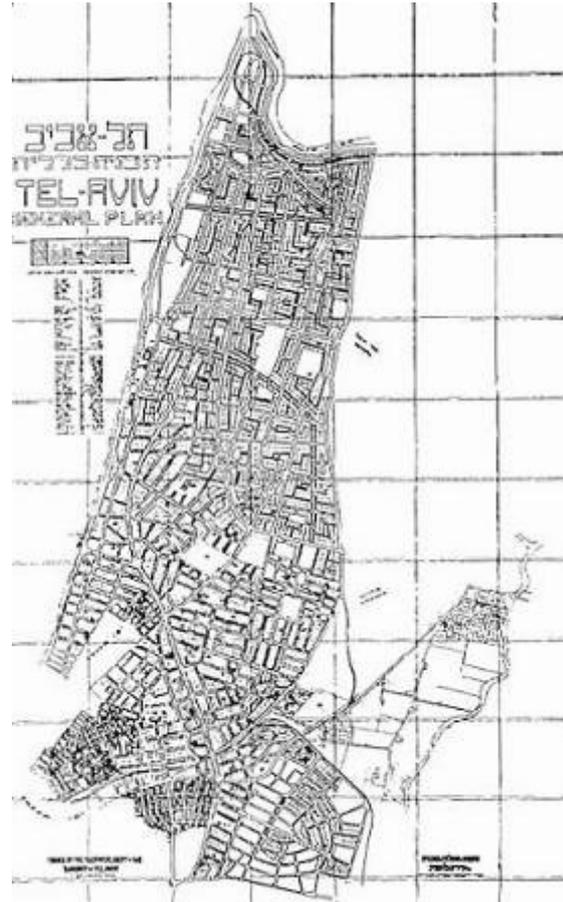
Diferente de Le Havre (França). Uma cidade portuária fundada em 1517 que, após ser devastada em 1944 por bombardeios de tropas aliadas na II Guerra Mundial, foi reconstruída da *tabula rasa* a partir do projeto do arquiteto belga Auguste Perret (1874-1954), de 1945 [FIGS.47, 48 e 49]. Cidade esta colocada ao lado de outras três CNs: Brasília (1957) de Lucio Costa; Chandigarh (1952) de Le Corbusier; e Tel Aviv (1925) de Patrick Geddes [FIG.50], no Colóquio *Brasília, Chandigarh, Le Havre, Tel Aviv*



– *villes symboles du XXè siècle* (ocorrido em setembro de 2007), personificadoras do urbanismo moderno.



Le Havre (França). Do alto para baixo: a cidade destruída em 1944; a *tabula rasa* em 1945; e a CN modernista implantada, projetada pelo arquiteto Auguste Perret.
Fonte: Arquivo do autor (fotos).



A CN de Tel Aviv (Israel), do biólogo e filósofo escocês Patrick Geddes. Plano diretor de 1925 para reorganização da cidade fundada em 1909, como assentamento judeu.

Fonte: Arquivo do autor (foto).

FIGURAS

47 | 50

48

49



Enfim, classificações de CNs, brevemente ilustradas – Santos, Nova York, Barcelona, Boa Vista, Paulínia, Le Havre, Tel Aviv –, que nos induzem a debruçar com maior dedicação sobre o tema. Um olhar à conceituação de CNs que pretendo realizar a partir de definições encontradas em fontes referenciais (livros, artigos, entrevistas etc.), agrupando-as por enfoques aproximativos. Um levantamento que utilizarei, posteriormente, para embasar uma *definição funcional*, ou seja, uma conceituação pessoal sobre aquilo que entendo por CNs, e que permitirá balizar futuros trabalhos sobre esse tipo urbanístico no Brasil.



_ DEFINIÇÕES EMPREGADAS

Todas as cidades foram, certamente, novas um dia.

Frederic J. Osborn & Arnold Whittick,
New towns: Their origins, achievements and progress. 1977

É consenso: todas as cidades existentes já foram uma cidade nova em algum momento do passado, geradas a partir de circunstâncias – política, econômica, social e/ou cultural – específicas, e implantadas sobre sítios de interesse.

Nesse sentido, o termo *cidade nova* configura-se como um atributo temporal relacionado ao período do surgimento, da fundação, dos primórdios históricos de uma determinada cidade, como atesta BRANCH (1983). Atributo conceitualmente diferente àquele trabalhado nessa tese: a cidade nova como um tipo urbanístico.

Para a geógrafa do *Institut de recherche pour le développement* (IRD-Paris): Márcia Regina de Andrade Mathieu, a CN enquanto um tipo do urbanismo pode ser reconhecida a partir do instante de sua criação, apresentando “um ponto de partida preciso, um ato de nascimento localizado no tempo e no espaço”, sendo “um estabelecimento previsto com todos os atributos urbanos num espaço inicialmente virgem” (18 de junho de 2008; entrevista). Uma delimitação conceitual que ressalta outro ponto importante: o prever uma CN, idéia também trabalhada por HUOT (1988):



A origem de cidades não é uma matéria simples. Certas nascem pelo crescimento sobre um elemento não urbano (castelo), outras pelo desenvolvimento espontâneo a partir de uma vila, outras, enfim, nascem pela vontade do homem num local onde não havia nada, ou somente poucas habitações. Quando o plano da cidade é antecipadamente pensado e prevendo a localização dos órgãos fundamentais, a aglomeração urbana é desenvolvida num quadro artificial seguindo um plano imposto pela vontade do homem. Este tipo de aglomeração é freqüentemente chamado de cidade criada. (HUOT, 1988)

Assim, entender CNs, para o autor francês, é ir além da data de sua fundação, é regressar para o período antecessor e verificar as circunstâncias e as ações a elas atreladas. Deslocamento que nos permite separar as cidades espontâneas das CNs, as quais foram, no momento anterior ao seu surgimento, concebidas, formuladas, idealizadas, intencionadas, inventadas, pensadas, planejadas, premeditadas, programadas, projetadas...

Designações utilizadas para qualificar uma aglomeração urbana criada *ex nihilo* (a partir de coisa alguma), opondo-se ao desenvolvimento tradicional de uma cidade que pouco a pouco adquiriu seu *status*. Distinção feita, segundo o arquiteto Aldo Rossi, por inúmeros estudos urbanos, ao polarizar *cidades planificadas* e *cidades não planejadas*:

As primeiras são concebidas e fundadas como cidades, enquanto que as outras surgiram sem desenho consciente, como estabelecimentos que tiveram um desenvolvimento particular e assim puderam mostrar que elas possuem funções urbanas. O caráter urbano não aparece que somente no curso de seu desenvolvimento, e sua estrutura é essencialmente o resultado da agregação de edifícios ao redor de alguns nós pré-urbanos. (ROSSI, 1990)

Definição trabalhada muito antes pelo historiador do urbanismo Pierre Lavedan, em sua obra *Géographie des villes* (1936):

... uma cidade espontânea ou uma cidade querida, o traço de seu plano, os desenhos de suas ruas não se devem ao acaso. Há uma obediência às regras, inconscientemente no primeiro caso, conscientemente e abertamente no segundo. Há sempre um elemento gerador do plano. (in HUOT, 1988)

Nesse sentido, as CNs expõem, sem disfarces, seu processo de formação, revelando a todos os componentes que contribuíram para sua criação e sua materialização.

Assumem, com isso, “a imagem de cidades virtualmente planejadas e programadas antes de serem construídas” (PHILLIPS; YEH, 1987). Fato ocorrido na construção das *introduced capitals* (capitais introduzidas) de Brasília (1957) e Gaborone (1963) [FIG.51], que se opõem a outras capitais, como Paris e Londres, ao apreendermos suas concepção e implantação (BEST; YOUNG, 1972).

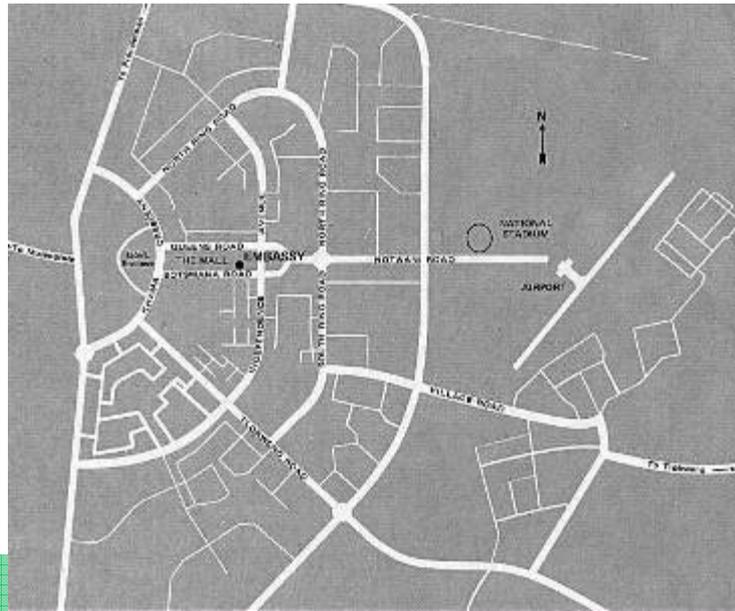


FIGURA
51

Gaborone é a mais nova capital de Botswana (África), construída entre 1963 e 1966, para sediar o novo governo que surgiu após a independência da Inglaterra, em setembro de 1966. A CN administrativa surgiu também como repúdio aos tipos urbanos segregacionistas existentes naquele continente. O desenho semicircular, com suas vias radiais e bulevares perimetrais, revelam um eixo monumental que parte do aeroporto internacional até o Mall (centro), onde se localizam os edifícios públicos (Assembléia e a Sede do Governo). As demais quadras apresentam equipamentos urbanos diversos e uma proposta inicial para 1000 unidades habitacionais. Fonte: BEST; YOUNG, 1972.

A idéia de CNs induz a uma noção de programação¹³, característica da planificação (BOYER, 1983). Necessita uma mobilização conjunta de capacidade técnica, material, financeira e institucional do Estado, da coletividade e dos movimentos sociais (BOUMAZA *et alii*, 2006). Induzida por um gesto autoritário de um Estado intervencionista ou a tentativa do meio profissional de criar os limites do saber do momento (QUERRIEN; LASSAVE, 2005). Surgida, segundo a arquiteta Maria Elisa

¹³ Programa, do grego *programma*, significa: aquilo que é escrito antes, implicando a idéia de anterioridade de um texto sobre um evento que virá.

Costa¹⁴, a partir de “dois tipos de circunstâncias: a tomada de posse de territórios novos (como as cidades fundadas na colonização do Brasil e Brasília) ou a intenção de organizar uma ocupação regional existente introduzindo novos núcleos (por exemplo, as *new towns* inglesas). No primeiro caso, como Lucio Costa diz bem, na Memória Descritiva do Plano Piloto de Brasília, a cidade não é decorrência de um plano regional, mas a causa dele; e no segundo, a cidade surge a partir de um desenvolvimento regional pré-existente” (COSTA, Maria Elisa; 13 de setembro de 2007; entrevista).

Definições pontuais que irão se somar a outras encontradas, selecionadas e, aqui, apresentadas. Definições direcionadas a qualificar um objeto que se metamorfoseou, assumindo várias facetas ao longo da história.



De Kahun [FIG.52], no Egito do século XIX a.C., tida como o primeiro exemplar de cidade planejada em estrutura de grelha no Ocidente. Das cidades de dominação grega de Mileto, na Turquia do século V a.C., ou de Túrios e Pireu, na Grécia do século I a.C. (BENEVOLO, 1977). Das cidades do Império Romano, como Cosa implantada estrategicamente ao norte de Roma no século III a.C., e Timgad, na Argélia do século I d.C., como parte do domínio romano sobre o norte do continente africano (KOSTOF, 1999). Das *póvoas*¹⁵, das *bastides* (vilas militares) e das *villes d'évêque* (vilas religiosas), na Europa medieval (FRIDMAN *in* PINHEIRO & GOMES, 2005). Da asteca Teotihuacán, no México do período pré-colombiano. Da Cidade Proibida [FIG.53], na Pequim do século XV. Das Leis das Índias que nortearam os projetos das cidades novas da América espanhola (SMITH, 1958). Das cidades empresariais européias, com

¹⁴ Maria Elisa Costa e Eduardo Sobral, sob a consultoria de Lucio Costa, projetaram a CN de São Bento da Lagoa em 1975 (não construída). Idealizada para ser implantada no litoral sul fluminense, próximo à Maricá, a cidade serviria como núcleo balneário para veranistas de fins de semana. Aos moldes de Brasília, seu sistema viário foi trabalhado separando vias de veículos e pedestres, com superquadras sem esquinas ocupadas por torres multifuncionais de 22 pavimentos, barras residenciais semicirculares ou unidades habitacionais isoladas. A área central agregaria todas as funções necessárias para autonomia da cidade, enquanto as margens da lagoa de Maricá e a orla marítima abrigariam a escala bucólica mediante um projeto paisagístico próprio (REVISTA MÓDULO, 1975).

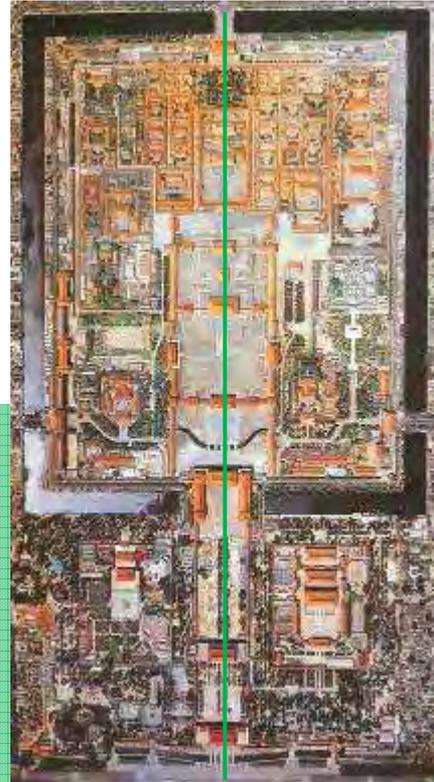
¹⁵ Cidades fundadas ou reformadas pela prática de arruamento como elemento estruturador do espaço urbano.

o advento da indústria a partir do século XVIII. Da Las Vegas, nos Estados Unidos da América de 1905, e das demais CNs criadas em função do turismo no século XX. Das *new towns* inglesas ou das *villes nouvelles* francesas do pós II Guerra Mundial. Da Kiruna, na Suécia, de 1900 e de 2030, uma CN por duas vezes¹⁶. Estes são alguns exemplos de que a existência de CNs, há muito, faz parte da história do urbanismo.



Acima: Kahun (1895 a.C.) foi uma CN construída para operários que trabalharam na construção da pirâmide de el-Lahun, às margens do rio Nilo. Com 384 metros por 335 metros, o quadrilátero abrigava três zonas diferentes separadas por muros: a acrópole e o palácio do faraó, um bairro com casas grandes (80 cômodos cada) e um bairro de habitações operárias. Fonte: Arquivo do autor.

Ao lado: Cidade Proibida de Pequim, de 1421, na China. Uma CN criada para atender às necessidades do Imperador e de sua família; desenhada por um traçado ortogonal simétrico, com um eixo central que cruza toda a cidade, circundada por um fosso de segurança. Fonte: KOSTOF, 1999.



FIGURAS
52 | 53

¹⁶ A cidade de Kiruna, Suécia, foi fundada em 1900 por Hjalmar Lundbohm. Uma cidade-modelo, projetada por arquitetos, para abrigar operários que trabalhariam na mina de ferro local. O projeto urbano foi realizado para proteger seus moradores do clima frio (próximo ao círculo polar), com as vias dispostas de tal modo para resguardar os pedestres dos ventos inverniais. Com o passar dos anos, e devido à exploração do minério, o solo urbano começou a ceder e colocar a cidade em risco de desabamento. Pensando nisto, o Conselho Municipal aprovou a construção da nova prefeitura a 5 quilômetros de seu local original, em zona protegida. A população de 20 mil habitantes será transferida num período de até 25 anos. A empresa mineral Luosavaara-Kiirunavaara (LKAB) vai arcar com a maior parte dos custos de deslocamento da cidade. A mesma espera recriar uma nova cidade-modelo para a Suécia, a nova Kiruna. Trata-se de um caso de uma CN empresarial que se tornará uma CN de relocação (NIHLÉN, 2007).

Mesmo no Brasil, o caso de CNs antecede os exemplares do período imperial e republicano, como revelam alguns estudos: AZEVEDO (1956), ANDRADE (1966), REIS FILHO (1968), SANTOS (1968) e DELSON (1979). Curiosamente, antes mesmo da chegada dos portugueses em solo brasileiro, os nativos indígenas criavam assentamentos com intencional organização espacial. Exemplos disto eram as tribos bororos do Centro-Oeste (SÁ, 1983), cuja distribuição das atividades no espaço derivava-se de aspectos sociais (clãs), bem como o povo tupi que “tinha suas habitações em torno de um pátio quadrado, e a taba (...) cercada por paliçadas de troncos finos, padrão que foi utilizado nas feitorias e vilas no século XVI” (AZEVEDO, 1956) [FIG.54]. A partir daí, as cidades capitais [FIG.55] implantadas na costa – determinadas pelas *Cartas Régias* (MARX, 1980) –, os vilarejos jesuíticos e os assentamentos missionários – extremamente regulares e organizados conforme a ordem religiosa (carmelitas, franciscanos etc.) –, as vilas pombalinas – implantadas na hinterlândia brasileira [FIG.56] –, e mesmo quilombos construídos por escravos fugitivos [FIG.57], representam a trajetória e a diversidade de núcleos regulares em território nacional (SANTOS, 1968), desde meros assentamentos incipientes a verdadeiras CNs.

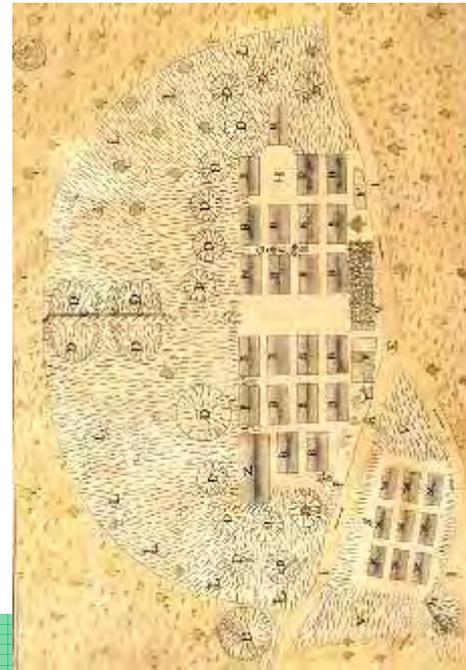
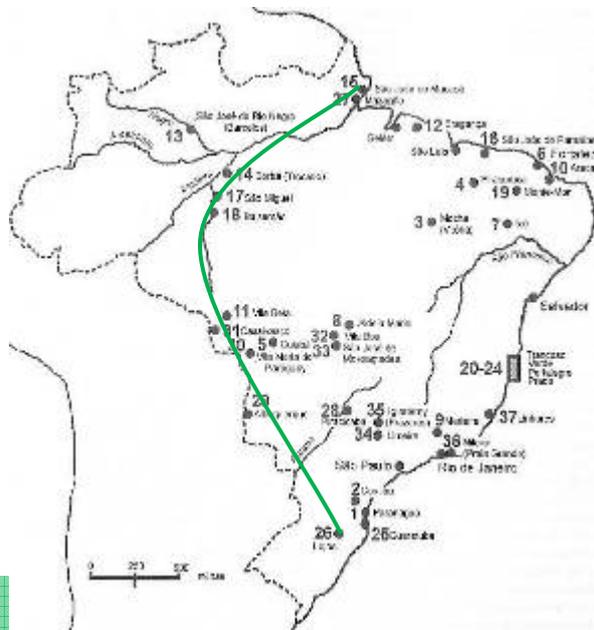


Assentamento indígena pré-colonização: vista esquemática de uma taba tupi. Agenciamento do espaço segue uma lógica espacial própria, posteriormente apropriada pelos portugueses em seus primeiros povoados.
Fonte: AZEVEDO, 1956.



São Luís, capital do Maranhão, fundada em 1612, é uma CN projetada pelo engenheiro militar Francisco de Frias Mesquita. Povoamento dividido em duas partes: a alta (forte) e a baixa (vilarejo) com traçado regular – influência das *Cartas Régias*. Fonte: REIS FILHO, 2000b.

FIGURAS
54 | 55

FIGURAS
56 | 57

Localização das vilas pombalinas, na segunda metade do século XVIII. Plano do Marquês de Pombal para intensificar a rede urbana com CNS implantadas e regidas por normas. Essa "arrancada povoadora", promoveu, de uma só vez, a ocupação e maior proteção do território, a elevação da arrecadação de impostos e o fortalecimento do domínio português. Fonte: DELSON, 1979.

Quilombo Buraco do Tatú, próximo a Salvador, de 1764. Assim como as tabas indígenas, percebe-se nesse assentamento a presença de divisões funcionais e de organização interna, uma regularidade quiçá aos moldes das tribos africanas. Fonte: REIS FILHO, 2000b.

Esse breve panorama histórico, mundial e brasileiro, sobre CNS revela a origem remota de tal tipo e sua difusão abrangente. Um cenário comprovado na obra *Bibliographie sur les villes nouvelles françaises*, de MERLIN & GELY (1989), cuja ampla pesquisa sobre estudos de CNS – não apenas francesas – exhibe, dentre os inúmeros temas abordados, bibliografias sobre as origens (antes da Revolução Industrial e das utopias urbanas do século XIX) e sobre as ocorrências no exterior (na Europa Ocidental e Oriental, nos EUA, no Oriente Médio, na Ásia, na Oceania, na África, na América Latina e no Brasil).

Uma fonte referencial e, simultaneamente, um atlas de CNS no mundo, similar aos trabalhos realizados por MERLIN (1969a) em *Les villes nouvelles*; por CHALINE (1985) em *Les villes nouvelles dans le monde*; e por OSBORN & WHITTICK (1977) em *New*



towns. Their origins, achievements and progress, que ao finalizarem seu livro anexam um quadro com centenas de CNs criadas a partir de 1900. Uma tabela organizada por países e respectivos exemplares (por exemplo, Brasil cita-se apenas: Brasília, Cidades dos Motores e Volta Redonda), contendo: informações gerais, datas de designação, populações prevista e atual, além de menções sobre a existência de outros casos não relatados (como a ex-União Soviética, onde os autores creditam a presença de 1.000 a 2.000 CNs).

Obras que se contrapõem a relatos e estudos restritivos, que situam a execução desse tipo urbanístico a uma única região, como fez Vincent Fouchier (Secretário Geral do *Programme Interministériel d'histoire et d'évaluation des Villes Nouvelles*) ao considerar as CNs como "um fenômeno, sobretudo, do norte-europeu" (in DIEBOLD; LEMONIER, 2001). Ou ainda, dezenas de pesquisas que enquadram CNs como um produto da teoria de Ebenezer Howard e suas Cidades-Jardins (1898). Curiosamente, em busca nos arquivos estrangeiros pela temática CNs, os resultados obtidos quase sempre conectavam o termo a programas de cidades-satélites criadas ao redor de uma grande metrópole após a II Guerra Mundial, fosse na Europa, na Ásia, nas Américas, na África ou na Oceania, tendo a teoria Cidade-Jardim como influência direta.

O termo *ciudades novas* (tradução de *new towns*), associado à teoria howardiana de Cidade-Jardim, impute um caráter específico ao nosso objeto de interesse: o de controlar a expansão das grandes cidades pela criação de novos núcleos.

A origem do ideário Cidade-Jardim remete-se à publicação do livro *To-morrow: A Peaceful Path to Real Reform* (Para o-Amanhã: Um Caminho Tranquilo para a Reforma Autêntica) no ano de 1898 com a autoria de Ebenezer Howard. Reeditado em 1902, com o título *Garden Cities of Tomorrow* (Cidades-Jardins de Amanhã), este documento tornou-se paradigmático para o urbanismo moderno ao apresentar um novo tipo urbano – uma cidade diferenciada em seus aspectos físicos e em sua organização econômica, política e social. Ainda se fez presente uma discussão sobre o futuro das cidades. A expansão da cidade idealizada pelo taquígrafo inglês dar-se-ia pela construção de outras representadas em diagramas [FIGS.58 e 59]. Os esquemas mostram uma rede de sete cidades interligadas pela ferrovia, sendo seis cidades menores periféricas (com 32 mil habitantes) e uma central chamada de Cidade Social

(com 58 mil habitantes). Esta cidade centralizaria um número de atividades maior do que as demais (CREESE, 1992). Um protótipo que ganhará várias versões.

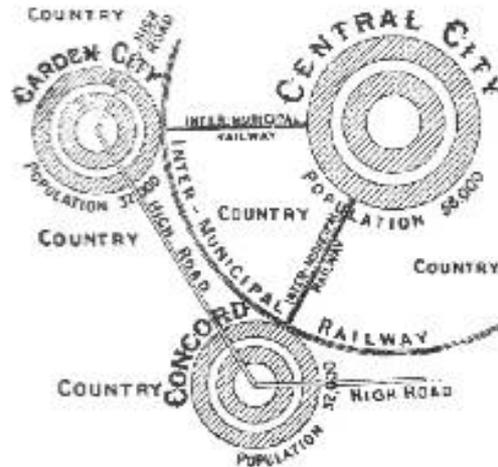


Diagrama com duas Cidades-Jardim menores (32 mil habitantes) ligadas pela ferrovia a Cidade-Jardim maior (58 mil habitantes) ao centro. Fonte: CREESE, 1992.

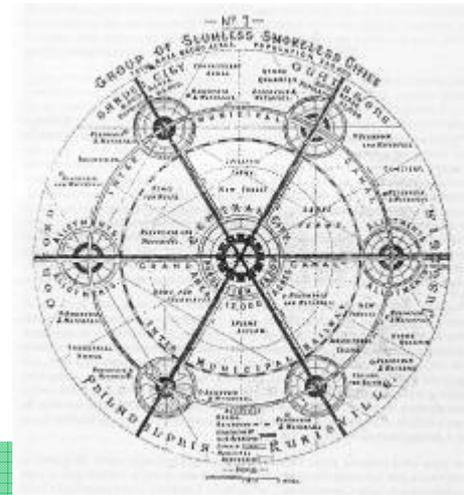


Diagrama n.7: conjunto de seis Cidades-Jardim menores e uma maior ao centro (cidade mãe), interligadas pela ferrovia e separadas por um cinturão verde (zona rural). Fonte: BEEVERS, 1988.

FIGURAS
58 | 59

As CNs, nesse caso, surgem como um tipo de planejamento urbano e territorial, “de desindustrialização e de desurbanização” das grandes cidades congestionadas (BAUDELLE, 2004b). Uma vez implantadas, absorveriam uma parte significativa do crescimento demográfico urbano, e criariam zonas de atividades econômicas ao redor de uma cidade vultosa. Nesse sentido, as CNs no século XX adquirem uma função que irá, às vezes, restringir sua definição a um mecanismo de expansão urbana organizada.

São inúmeros os autores que associam CNs como as cidades criadas para controlar o crescimento de outras existentes. A iniciar por ALLART (s.d.) e sua comparação entre os tipos inglês e francês:

É preciso equipar os terrenos novos, transformá-los em tecido urbano. A demanda necessária apresentou, em face à urbanização periférica – meio clássico de extensão das cidades –, a possibilidade de criar cidades novas, nascidas de uma dupla reflexão: uma constatação do colapso de formas clássicas de urbanização

francesa [o crescimento radioconcêntrico] e uma reflexão crítica sobre aquilo que chamamos de sucesso das cidades novas inglesas. (ALLART, s.d.)

Seguida pela análise de FACHARD (1982) sobre as *villes nouvelles* da grande Paris:

As grandes linhas do “projeto Cidade Nova” são conhecidas: trata-se de distanciar as contradições da cidade, pesquisa do equilíbrio moradia-emprego, comodidade da cidade sem os problemas da cidade tradicional, com bons serviços interior e exterior, equipamentos e comércios, ruas, praças, vastos corredores verdes, parques urbanos, bases de lazer, etc. (FACHARD, 1982)

Ou pela classificação dos dois tipos, feita por CHOAY & MERLIN (2005), conforme a conexão entre CNs e a cidade principal:

As cidades novas situadas nos arredores de uma metrópole, sem continuidade, com a preocupação de descongestionar e de estruturar a região urbana em uma escala mais vasta que aquela da aglomeração de base [como o tipo inglês]. E as cidades novas situadas em continuidade espacial com grandes aglomerações destinadas a orientar e estruturar o desenvolvimento das periferias, sem sinal de independência entre a cidade nova e a cidade mãe [como o tipo francês]. (CHOAY; MERLIN, 2005)

Enfim, CNs que surgem como solução ao espraiamento urbano desordenado, difundidas, principalmente, no período de reconstrução europeia no pós II Guerra Mundial, como na Grã-Bretanha e seu *New Town Act* de 1946, cuja autoria é dada ao urbanista Patrick Abercrombie (1879-1957).

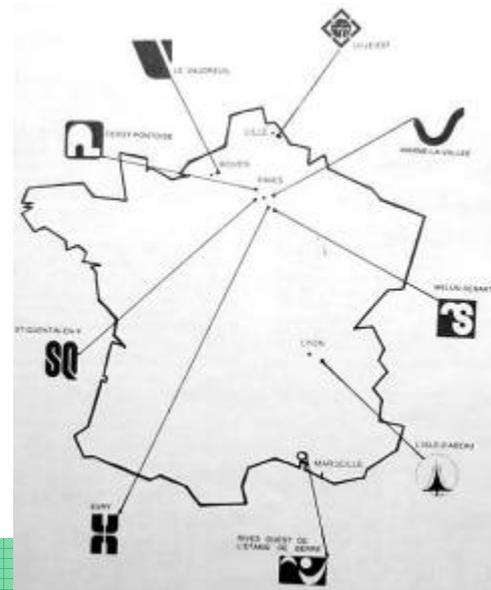
Tratava-se de um plano – embasado, por exemplo, na obra *The Building of Satellite Towns* (A construção de cidades satélites) de Charles Benjamim Purdon (1925) –, que previa a necessidade de descentralização das grandes cidades britânicas e propunha uma reforma de legislação urbanística existente. Uma proposta de renovação urbana que acarretou na geração de dezenas de *new towns* por todo o território inglês [FIG.60], independentes econômica e administrativamente dos centros urbanos existentes (CLAPSON, 1998).

Em oposição às *new towns* inglesas, “distantes e carentes de ligação com Londres” (MURARD; FOURQUET, 2004), as *villes nouvelles* francesas [FIG.61], para AHTIK (1969),

... se apresentam num contexto de reestruturação da área metropolitana. O conjunto do projeto de planejamento se articula entre a reconstrução do centro tradicional da metrópole e a criação de alguns nós na armadura urbana. Cada cidade nova terá uma vocação privilegiada (setor terciário ou quartenário). Enfim, a cidade nova francesa se isola da metrópole (seja geograficamente, seja por um cinturão verde, um lago, ou por condições de topografia), mas ao mesmo tempo ela se situa sobre um dos principais eixos de comunicação da região. Em termos de categoria de análise, a cidade nova francesa não é nem satélite, nem autônoma, mas uma cidade secundária; nem completamente diferenciada, nem especializada, mas de vocação privilegiada; nem concentrada, nem difusa, mas um pólo integrado ao conjunto da área metropolitana. (AHTIK, 1969)



Distribuição das *new towns* inglesas como controle ordenado da expansão urbana de Londres, Manchester, Liverpool, Newcastle etc. Fonte: PELLETIER; DELFANTE, 2000.



Localização das *villes nouvelles* francesas, situadas no entorno de grandes cidades como Paris, Lille, Roen, Lion e Marselha. Fonte: GUYARD, 1980.

FIGURAS
60 | 61

As *villes nouvelles* são CNs empreitadas durante a presidência do general Charles de Gaulle (1890-1970), entre 1958 e 1969, sob o comando do delegado geral Paul Delouvrier (1914-1995). Núcleos que não deveriam se assemelhar às CNs inglesas, mas incorporarem o sentido de “centros urbanos novos”, de “cidades anti-periferia”, como desejado por Delouvrier e sua equipe (BEHAR; ESTEBE; GONARD, 2002). De



centros urbanos novos a *villes nouvelles*, o uso do termo CNs em francês se consolidou apenas anos mais tarde, conforme o próprio Delouvrier, em 1966, explicou:

A escolha do termo *ville nouvelle* em detrimento a *centre urbain nouveau* foi uma questão semântica. Ao pronunciar os novos projetos ao Ministério de Finanças ou mesmo à população, mediante a segunda expressão, nenhum resultado surtiria, ao passo que o primeiro termo teria uma chance de ser aceito (assimilado como algo novo, que receberia novos equipamentos para estas regiões periféricas à capital francesa); algo distante de uma renovação e sim próxima ao senso de colocar a aglomeração parisiense no século XX. Estando situadas na região parisiense, sendo na verdade uma forma moderna de periferia [diferente aos criticados conjuntos habitacionais periféricos: as HBMs (*Habitation à Bon Marché*)], essas *villes nouvelles* poderiam receber equipamentos que o centro de Paris não mais comporta por falta de espaço: museus ultramodernos, teatros e desenvolvimentos artísticos novos etc. (...) Ao invés de abrir uma seqüência de loteamentos, nós pensamos em levar serviços, universidades, grandes estabelecimentos, órgãos públicos regionais, áreas de esporte para o centro das periferias novas; que não serão mais periferia, mas lugares denominados de *villes nouvelles*. (...) Finalmente, eu acredito que o termo *ville nouvelle* foi bem escolhido, na condição desejada; que essas *villes nouvelles* não sejam cidades novas autônomas como Brasília, mas que sejam cidades anti-periferia de uma aglomeração principal. Aí está, para mim, a escolha decisiva. (in MURARD; FOURQUET, 2004)

Portanto, ao requalificar o modo de fazer e o nomear a periferia da grande cidade, as *villes nouvelles* francesas geram um novo significado ao termo CNs e surgem como reinterpretação do tipo inglês.

Sejam inglesas ou francesas, independentes ou dependentes, isoladas ou continuações de uma cidade-mãe, esse tipo de CNs foi adotado em inúmeros países no entorno de capitais como: Estocolmo, Copenhague, Amsterdã, Seul, Argel, Cairo, Caracas e Brasília.

Tipo que, por vezes, ganha novos nomes, como as: *twin towns* e as *new towns in-town*. As *cidades gêmeas*, discípulas dos exemplares britânicos e israelenses de CNs, aparecem como um plano estratégico para construção de novas cidades na Palestina, visando a suprir necessidades de moradia, bem como oferecer empregos. Localizadas



próximas a uma cidade existente, reforçando assim seu processo de urbanização, as *twin towns* foram programadas em duas etapas: “primeiramente com a sua implantação na periferia de metrópoles e, posteriormente, ao redor de cidades menores, promovendo seu crescimento” (KHAMAISI, 1998).

Já as *CNs na cidade* aparecem pela primeira vez em 1966, como título do artigo escrito pelo norte-americano Harvey S. Perloff, publicado no *Journal of the American Institute of Planners*. Perloff sugeriu no início dos anos 1950 uma estratégia para desenvolver uma área ao redor da Universidade de Chicago e, em 1966, ele fez a mesma proposta como base para um programa nacional. Ele via o conceito de *new towns in-town* como uma revitalização de grandes áreas urbanas pelo aproveitamento do ambiente já existente e pela qualidade de vida de seus moradores, incorporando um simples programa (uma variedade de atividades para assistência aos habitantes e componentes de desenvolvimento urbano). Conceito traduzido por MERLIN & SUDARSKIS (1991) como “operações de renovação e de regeneração urbanas”; ou como “novas zonas industriais em áreas urbanas, tornando-se pólos de desenvolvimento empreendidos por políticas públicas” (D’ARC; SCHNEIER, 1983).

Conceito que embasou o *American model cities programme*, proposto em fins dos anos 1960, nos Estados Unidos da América. O programa, instituído no governo do Presidente Lyndon Baines Johnson (1908-1973), pretendia construir pequenas, novas e dinâmicas comunidades em terras federais inseridas em algumas cidades norte-americanas. Buscava-se levar melhorias físicas e sociais a complexos urbanos carentes, por meio de: planejamento, readequação do traçado, transporte, equipamentos de saúde, educação e segurança, dentre outras. Essas cidades-modelo foram iniciadas, contudo, nenhuma concluída efetivamente (PHILLIPS; YEH, 1987).

De Kahun à *new town in-town*, das vilas e mochas do período colonial brasileiro às *CNs* derivadas da teoria howardiana, das peculiaridades que distinguem *new towns* e *villes nouvelles*, enfim, um apanhado histórico que nos permite ter uma maior compreensão sobre o universo das *CNs*, bem como verificar seus desdobramentos funcionais e suas aplicações em contextos diversos; verdadeiro *campo de experimentações* como alguns autores preferem defini-las.





*Criar uma cidade é sempre criar uma cultura, quer dizer,
os modelos individuais e comuns de atitudes.*

Augustyn Banka,
*Structure psychologique de la planification du milieu.
Etude de l'espace architectural. 1985
(in HAUMONT, 1997a)*

Além de definições aplicadas segundo o momento histórico, as CNs foram também definidas como experimentações sociais e físicas na busca por uma melhor qualidade de vida. Delineamento traçado por estudiosos e pesquisadores preocupados em caracterizar as CNs como laboratórios, com os mais variados tipos de ensaios.

A maior parte de propostas de CNs idealizadas surgiu como uma crítica à cidade contemporânea e pelo desejo de criar a condição de reequilíbrio social, educando seus habitantes mediante sua organização e sua arquitetura, dando-lhes a condição necessária para o desenvolvimento sócio-econômico. Tratava-se de um tipo de “cidade unitariamente projetada, a absoluta presteza do idealizador e do construtor de poder prever as necessidades físicas, psíquicas dos habitantes e de traduzir-las em formas arquitetônicas” (BERTUGLIA; TICH; STANGHELLINI, 2004). Concretizações de uma idéia, muitas dentre elas foram destinadas a serem cidades-modelo, “manifestos políticos daquilo entendido como vida urbana ideal para uma população” (SAFIER, 1977).

Do ideal ao real, as CNs foram constantemente alimentadas pela busca de condições melhores, mediante “ações inovadoras e experimentais” (MONTAGU; SOKOLSKY, 1995), como aquelas implementadas na primeira Cidade-Jardim: Letchworth (1903), na Inglaterra, e na colônia agrícola de Ceres (1941), em Goiás. Duas cidades distantes mais do que geograficamente, porém unidas por princípios sociais estipulados por seus criadores [FIG.62].

Em Letchworth, projetada pelos arquitetos Raymond Unwin (1863-1940) e Richard Barry Parker (1867-1947), sob o olhar atento de Ebenezer Howard, todo o plano da CN, assim como seu tranqüilo funcionamento, foi pautado em regulamentos estabelecidos pela *First Garden City Ltd.* e, posteriormente, pelos primeiros

moradores. Criaram-se normas e regras para o uso do solo e controle do conjunto paisagístico, a proibição de abertura de casas comerciais na área residencial, o tipo de construções, o número limitado de artesãos por bairro para garantir clientela, o controle sobre a criação de animais domésticos para que não perturbassem os vizinhos, a proibição de implantar indústrias poluidoras, a proibição de abertura de lojas de bebidas alcoólicas¹⁷, e até a proibição de tocar sirenes nas fábricas ou sinos em igrejas e escolas (HALL, 1995).



FIGURA
62

Imagem retirada de prospecto promocional de Letchworth, a primeira Cidade-Jardim na Inglaterra. A publicidade vende uma vida tranqüila, em meio ao verde do campo, para as famílias que buscam sair das grandes cidades congestionadas. A CN como a materialização da sociedade perfeita. Fonte: BEEVERS, 1988.

Já Ceres, considerada uma colônia agrícola modelo e uma das maiores produtoras de cereais do Estado de Goiás nos anos 1940 e 1950, foi projetada pelo agrônomo carioca Bernardo Sayão Carvalho Araújo (1901-1959), responsável também pelas rígidas normas de posturas e condutas sociais da CN. Bernardo Sayão “não admitia bebidas,

¹⁷ Em sua obra teórica sobre as Cidades-Jardins, Ebenezer Howard dedicou um capítulo exclusivo sobre a venda de bebidas (capítulo VII), um problema que as cidades inglesas apresentavam. O alto índice de alcoolismo, principalmente na massa operária (um possível escape da realidade caótica urbana e das condições imorais de trabalho), levou o autor a proibir a venda de bebida em sua cidade idealizada.

prostituição e jogo na área da colônia” (MARQUES, 2009), acarretando na criação de outro assentamento vizinho: Rialma, na margem oposta do Rio das Almas, onde quase tudo era permitido.

Letchworth e Ceres são, portanto, classificadas como CNs não somente pelas circunstâncias envolvidas, como também pelos aspectos sociais, determinados por seus criadores a partir da cultura em voga.

As CNs, como campo de experimentação social, foram analisadas por FACHARD (1982), ao diferenciá-las da cidade tradicional durante seu estágio inicial na qual o modo de vida é mais intenso e mais diversificado. Para a autora, após estudos dos exemplares franceses,

... as cidades novas vieram substituir um sistema complexo de organização espacial e funcional voluntário, onde cada questão colocada exige uma resposta e de meios compatíveis com a coerência do conjunto. (...) A margem de liberdade que oferecem as cidades novas é uma especificidade que muito lhe convém, mas que tem por corolário a necessidade de fazer escolhas: decidir aquilo que é bom ou ruim. (FACHARD, 1982)

Processo de vida que permite aos futuros habitantes da CN uma mudança, como colocou Anatole Kopp em seu livro *Changer la vie, changer la ville*, de 1975. Para mudar a vida, haveria a necessidade de mudar a cidade, ou melhor, de cidade. Era a oportunidade para os mais jovens de conseguir empregos promissores, de adquirir sua moradia, de garantir qualidade de vida para seus filhos etc. Um novo modo de vida, “ideal para casais jovens com crianças” (DUCON; YOKOHARI, 2006). Um novo gênero de vida, onde “a posição das grandes funções urbanas leva em conta os novos modos de posicionamento individual e coletivo” (VERMEERSCH, 2005). Uma conjuntura social específica que leva autores como WARNIER (1988) a taxar as CNs como “apenas um problema de planejamento do quadro de vida, e não um pacto urbanístico, um parto de planificação urbana”. Algo questionado por outros trabalhos empíricos, que visionam as CNs como verdadeiros laboratórios urbanístico e arquitetônico.

Ao elaborarem indagações como:



A cidade nova apresenta uma concepção e um método particular de urbanismo? Havia uma arquitetura específica? Como ocorreu sua inserção no meio escolhido para sua implantação? As cidades novas eram um laboratório sobre o plano de qualidade arquitetônica, urbanística e ambiental?

MERLIN & SUDARSKIS (1991) nos levam a atentar para a temática como um vasto arcabouço de experiências projetuais; como uma temática de “linguagem própria” (VADELORGE, 2005); ou ainda, como “um momento de criação privilegiado (...), um tipo de laboratório ideal” (POITEVIN; ETTINGER; ANTIER, 1993).

Experiências que aproximam as CNS ao conceito de inovação, como faz SMADJA (1987):

A inovação é consubstancial às cidades novas. Já no início, o projeto e sua implantação estão situados num contexto de abertura à inovação. Podemos dizê-lo, pela: criação dos centros urbanos, qualidade arquitetural, equilíbrio moradia-emprego, assim como pelos meios jurídico-institucionais, financeiros, técnicos colocados em prática para sua realização. (SMADJA, 1987)

Ou que as qualificam como *cidade-objeto* (BOUMAZA *et alii*, 2006), sendo “uma projeção no futuro a partir de lições da história e dos contratempos do tempo presente, um reflexo e tradução do pensamento coletivo, das utopias e dos sonhos dos homens”.

Inovadoras e objetos idealizados, tais CNS propiciam um estudo minucioso, servindo de referência histórica como salienta Aymeric Zublena:

Se um historiador de arquitetura urbana desejasse estudar a evolução das concepções arquitetônicas entre os anos 1960 e 1980, é nos centros urbanos das cidades novas que ele encontraria o mais rico terreno de análise. (*in* FRANCE, 2007)

Similar às colocações de COULON (1993), ao situar as CNS como a materialização temporal de uma arquitetura e de um urbanismo recorrentes numa época:

As cidades novas estão inscritas, numa produção espaço-temporal, como testemunhas físicas da evolução das práticas num período de transformações radicais, e que as contradições formais inerentes ao sistema de produção (divisão

de espaços e justaposição tecno-prática) constituíram a infraestrutura visível de uma imagem física da cidade moderna. (COULON, 1993)

E de Vincent Fouchier, ao qualificar os exemplares franceses:

As cidades novas foram um terreno privilegiado para as tentativas de experimentações arquitetônicas, onde podemos observar *in loco* a evolução em curso dos seus 40 anos. Ascensão e queda! (*in* DIEBOLD; LEMONIER, 2001)

Já CHOAY & MERLIN (2005), embora compartilhem da idéia de CNs como laboratórios, fazem uma distinção entre o urbanismo e arquitetura nelas presentes:

Se as CNs foram, freqüentemente, em seus países (ex-URSS, Grã-Bretanha, França, Holanda, Suécia, Finlândia) laboratórios em matéria de urbanismo, oferecendo um meio de vida melhor que as periferias ordinárias; elas não se constituíram, no entanto, sobre o plano da arquitetura (à exceção de algumas realizações isoladas como Tapiola, na Finlândia), um conjunto de inovação esperada. (CHOAY; MERLIN, 2005)

Tais laboratórios *in vivo* do urbanismo e da arquitetura podem ser, atualmente, visitados, estudados, analisados e criticados, a exemplo de Chandigarh [FIG.63] e Brasília [FIG.64], verdadeiros museus modernistas ao ar livre (PELLETIER; DELFANTE, 2000).



Assembléia da CN administrativa de Chandigarh, Índia. O projeto brutalista de Le Corbusier, hoje, é referência para estudos arquitetônicos. Fonte: Arquivo do autor.



Congresso Nacional da CN de Brasília. O projeto modernista de Oscar Niemeyer como um dos pontos turísticos da capital brasileira. Fonte: Arquivo do autor (foto).

FIGURAS
63 | 64

Mesmo as *villes nouvelles* francesas, com suas “soluções espaciais miraculosas” (FRANCE, 1980), transformaram-se em espaço para o turismo arquitetônico (WERMES,

1991). Após a iniciativa de criação das cinco CNs no entorno parisiense (Évry, Cergy-Pontoise, Marne-la-Vallée, Melun-Sénart e Saint-Quentin-en-Yvelines), o Estado promoveu uma seqüência de concursos, cada um com diferentes níveis de intervenções, divididos em três grandes grupos: 1) grandes concursos de urbanismo (arquitetura e organização urbana de áreas de 700 a 7 mil moradias); 2) concursos de habitação (áreas de 70 a algumas centenas de moradias); e 3) concursos de espaços públicos. A quantidade de concursos possibilitou uma diversidade de projetos, realizados por mais de 260 arquitetos, dos quais se destacam: Ricardo Bofill, Christian de Portzamparc, Jean Nouvel, Alain Sarfati, Tomasz Fiszer, Manuel Nuñez Yanowsky etc. Nesse rico acervo urbanístico e arquitetônico pós-moderno encontramos: o Espaço de Abraxas, um complexo residencial composto por três prédios: *Teatro*, *Palácio* e *Arco* [FIG.65], desenhado pelo arquiteto espanhol Bofill em 1982; e as Arenas de Picasso [FIG.66], um conjunto de habitação para baixa renda, construído entre 1980 e 1984, elaborado pelo arquiteto uzbeque Yanowsky.



Complexo residencial (*Palácio e Arco*) na CN de Marne-la-Vallée, projetado pelo arquiteto Ricardo Bofill (1982). Uso da arquitetura pós-moderna como espaço cênico. Fonte: Arquivo do autor (foto).



O "camembert" do arquiteto Manuel Nuñez Yanowsky. Conjunto habitacional para atender à população de baixa renda. Fonte: Arquivo do autor (foto).

FIGURAS
65 | 66

Inovações e experimentações que chegam ao exagero como nos projetos para a cidade satélite dinamarquesa de Albertslund (1963), nos arredores de Copenhague, com a predominância de uma arquitetura mediterrânea; e para a CN chinesa de Gaoqiao, no entorno de Xangai, com sua arquitetura holandesa (MING, 2003).

Invariavelmente, a programação de CNs é um ato de construção, no abstrato e na realidade, de uma totalidade utópica, coerente com as perspectivas do Estado



promotor e assinado por arquitetos-urbanistas ou por outros profissionais (BOYER, 1983). Laboratórios que absorveram fórmulas de experiências, inusitadas ou não, na tentativa de criar uma sociedade ideal inserida num espaço planejado. Experimentações que fazem das CNs um tipo particular na urbanística.



Por fim, há definições empregadas com intuito de qualificar as estruturas que compõem as CNs. Um “número extenso de conceituações” – como atestou o crítico francês Jean-Louis Cohen (26 de junho de 2008; entrevista) –, que nessa tese organizo em duas esferas: as *definições sínteses* e as *definições fracionadas*. A primeira refere-se à reunião coerente dos elementos compositivos das CNs, enquanto a segunda abrange leituras pontuais sobre alguns desses elementos, como: terminologias, vontade pública ou privada, funções pré-estabelecidas, território, envolvimento profissional, traçado, tamanho populacional, tempo de desenvolvimento, além de atribuições genéricas.

O interesse por uma definição precisa começou a partir de meu primeiro encontro com o professor-urbanista Philippe Panerai, em seu *bureau* da *rue des Feuillantines*, em Paris. Ao ser indagado sobre o que seria uma CN, ele prontamente me respondeu:

Uma cidade nova é uma cidade cuja implantação e construção foram gerados por uma decisão, num sítio onde não existia uma cidade, mas ali poderia estar uma vila, um forte, uma usina... (setembro de 2007)

Uma simples pergunta que, ao ser respondida, instigou o presente autor a vasculhar livros e revistas à procura de respostas equivalentes.

Se para M. Panerai a vontade, a localização estratégica e a função caracterizam uma CN, outros autores compartilham da mesma idéia, a começar por CHOAY & MERLIN (2005) que, em seu *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, definem *ville nouvelle* como uma “cidade planificada onde a criação foi decidida pela via administrativa”, classificando-a segundo as funções para qual foi criada em:

As cidades novas implantadas fora de regiões urbanizadas, para fins industriais (ex-União Soviética), para equilíbrio da rede urbana (Hungria), sobre recursos minerais



(*Company Towns* do Canadá). E as novas capitais implantadas distantes de grandes aglomerações por razões de políticas de interiorização, de estratégias defensivas, para favorecer o desenvolvimento de regiões pioneiras ou por todas estas razões (Washington, Canberra, Brasília, Islamabad, Abuja na Nigéria etc.). (CHOAY; MERLIN, 2005)

“Cidade planejada” que Adauto Lúcio Cardoso exemplifica ao mencionar Brasília em seu texto “O urbanismo de Lucio Costa: contribuição brasileira ao concerto das nações”, posicionando-a como fruto de um pensamento racional em busca de um ideal:

... um ato fundador da racionalidade, que incorpora um território estranho aos domínios do desenvolvimento, imagem de uma nova nacionalidade, e que se transforma em síntese de uma modernização que pode ser purificada de seus problemas, se orientada a partir da intervenção organizadora de um poder racionalizador e normatizador. (*in* RIBEIRO; PECHMAN, 1996)

Planificação, desejo e localização, aspectos aos quais ATASH (2000) adiciona a diversidade dimensional das CNs, variando de “pequenas comunidades coexistindo com áreas urbanas pré-existentes até assentamento de grande escala”; e inclui novas funções específicas, como: “descongestionamento urbano; reavivar economicamente áreas decadentes; oferecer moradias”.

Não bastante, LACONTE *et alii* (1982) se unem a esses autores ao delimitarem as CNs a um “conjunto urbano planejado, implantado numa área até então agrícola”, e refletindo “o sistema de valores ideológicos e políticos do promotor, que está tanto no setor público (maioria dos casos), como no setor privado, este podendo ser comercial (Columbia, em Maryland, EUA) ou *sui generis* (Letchworth, Welwyn Garden City, Tapiola, Louvain-la-Neuve, na Bélgica)”. À leitura do local e da ação promotora é somada uma análise do tempo de desenvolvimento e das estruturas urbanas necessárias:

O caráter planejado da cidade nova, ou de um conjunto urbano, atrai normalmente um fluxo importante de população em um lapso de tempo restrito. Outra característica própria das cidades novas é a necessidade de produzir, em um curto período, um estoque importante de vias, redes diversas e equipamentos sociais. (LACONTE *et alii*; 1982)



Nessa breve apreensão revelo – e atesto por diagnóstico feito a partir de referências analisadas durante a pesquisa – um consenso conceitual marcado pela diversidade de componentes comuns às CNs. Contudo, ao debruçar com mais atenção sobre alguns trabalhos, deparei-me com outros elementos peculiares, como a diferenciação entre CNs e meros loteamentos periféricos.

Tanto LELOUP (1983), quanto UNDERHILL (1983), ao explanarem sobre CNs, além de ressaltar qualidades já citadas, destacam o equilíbrio. Para ambos autores, as CNs devem ser equilibradas na relação moradia e emprego, algo primordial para distingui-las de meras cidades-dormitórios ou de simples expansões periféricas de uma grande cidade. BLOC-DURAFFOUR (1998) enfatiza a importância de tal estabilidade na formação de uma identidade para a cidade que surge:

O termo cidade nova deve ser reservado às cidades que preenchem às seguintes condições: um esquema de urbanismo de conjunto, que dá a cidade sua unidade arquitetônica e faz dela uma entidade autônoma, notadamente distinta dos assentamentos vizinhos; (...) um nível de equipamento suficientemente completo e uma identidade muito afirmada para que seus cidadãos se reconhecem eles mesmos como habitantes da cidade nova. (BLOC-DURAFFOUR, 1998)

Independência física e cultural que se soma a uma independência econômica e política indispensável, como suscita o *International New Towns Institute* (INTI), em seu sítio eletrônico: <http://newtowninstitute.org/>, acessado em março de 2009:

Cidades novas são assentamentos humanos fundados num certo momento da história por um ato explícito de vontade, de acordo com um plano precedente e objetivando sobreviver como uma comunidade local auto-sustentável e com governo local independente, capaz de desempenhar papel próprio no desenvolvimento de uma região na qual está localizado. (INTI, 2009)

Discurso similarmente pregado pelo governo iraniano ao estabelecer sua política de criação de CNs. Para ele, as CNs devem ter “uma fundação econômica forte visando a oferecer trabalho e atividades, não apenas para sua população, como para população vinda de fora. Também deve ter identidade própria para atuar como pólo num nível local e regional” (IRAN, 1991).



Com isso, introduzo a síntese de GOLANY (1976) ao resumir CNs a partir de cinco elementos: 1) grau de auto-sustentabilidade; 2) comunidade balanceada; 3) diversidade de funções urbanas; 4) grau de independência política; e 5) tamanho.

Embora ocorram essas oscilações conceituais – presença ou não de alguns elementos estruturais na definição de CNs –, podemos averiguar uma constância e, com isso, atribuir a esse tipo urbanístico uma unidade, a ser particularizada na *definição funcional*.

Unidade que permite autores a receitar o modo de construir uma CN, como faz KHAMAISI (1998) ao propor CNs na Palestina. Segundo o manual estipulado pelo autor, esse empreendimento deve contar com:

Iniciativa e direção (órgão público especializado); planejamento (plano diretor participativo e flexível, aplicado em etapas); finanças (associação entre público e privado); terra (necessidade de grandes áreas, sendo propriedade pública, mas com permissão de posse para setor privado – atrativo); implementação (governo central e governo local devem agir em conjunto, legislação, fase de desenvolvimento do governo local); e tamanho das novas cidades (resultante de um minucioso estudo de demanda esperada, que permita as trocas de serviços e comércio, entorno de 100 mil habitantes). (KHAMAISI, 1998)

Delimitações sínteses à parte, concomitantemente foram identificadas as *definições fracionadas*. Trata-se de olhares pontuais, focados sobre algum dos diferentes aspectos que qualificam as CNs. Estudos que as relacionam às funções para quais foram criadas; a um lado mais filosófico que descritivo; às fórmulas baseadas no tamanho, na população e no tempo de desenvolvimento (PHILLIPS; YEH, 1987).

A diversidade dos princípios e dos objetivos que presidem a concepção de CNs direciona alguns especialistas a se aterem exclusivamente: ou à ordem urbanística (tamanho das cidades, agrupamento, localização, planejamento interno, modelos de habitações predominantes etc.); ou à ordem administrativa (natureza do empreendimento, relação com as coletividades locais); ou à ordem financeira (MERLIN, 1969a). Diversidade essa presente “seja em períodos mais remotos ou mais recentes, e que só pode ser analisada caso a caso, CN por CN”, conforme declarou a historiadora do urbanismo Donatella Calabi (25 de março de 2008; entrevista).

Podemos verificar tal diversidade a partir das dezenas de denominações atribuídas (ver capa interna dessa tese), as quais conectam CNs: ao momento de sua criação (*città di fondazione*, cidade de nova fundação); ao querer (cidade de vontade, cidade querida, cidade encomendada, cidade plantada, cidade por decreto, *introduced capital*); a um ideal (cidades socialistas, terra de Canaã); ao original (cidade partindo do nada, cidade nascida radicalmente nova, *navyê goroda*, *new communities*, *nuevos pueblos*); a um conhecimento (cidade planejada, cidade concebida, cidade inventada, cidade protótipo, cidade projetada); ao traçado (cidade nova aberta, cidade nova fechada, cidade regular, cidade traçada); ao sítio e sua localização (cidade *ex nihilo*, cidade surgida do nada, cidade-satélite, cidade-*sputnik*); e ao artificialismo (cidade de proveta, cidade objeto, cidade fabricada). Termos como *modoun eg gegida* (cidades novas), “utilizado para designar todas novas comunidades ou os novos assentamentos, chamados oficialmente em árabe *al tagamoh eg gegida*” (JOSSIFORT, 1998).

Uma profusão de terminologias que se intensifica conforme o país. Na França, por exemplo, identifica-se as *villes nouvelles créées*, *ville créée*, *nouveaux villages*, *villes neuves* e *ville idéale* (PANERAI *et alii*, 1985). Uma multiplicidade nominativa que induz a uma discussão sobre a diferença entre *villes neuves* e *villes nouvelles* – embora traduzidas como CNs para a língua portuguesa, não apresentam o mesmo significado em francês¹⁸. “*Villes neuves* e *villes nouvelles*, as palavras raramente são inocentes”, como pontuaram PANERAI; GENDRE & CHATELET (1986).

A ambigüidade da expressão *ville nouvelle* deve-se a razões múltiplas. Segundo MERLIN (1977) a expressão pode referir-se a uma função primária, ou seja, às CNs estratégicas (capitais federais ou estaduais); às CNs ligadas a uma atividade

¹⁸ Segundo definição dada por CHOAY (1988), *nouvelle* refere-se àquilo que aparece pela primeira vez, um tipo novo (como as CNs do entorno de Paris, que surgiram como uma nova forma de expansão urbana). Diferenciando, por suas características novas e inéditas, daquilo tido comumente por *neuve*, daquilo que acabou de ser feito e ainda não foi utilizado, mais recente (em oposição ao velho, ao mais antigo). “Não somente nova (*neuve*), que denotará o frescor de uma criação *ex nihilo*, como em muitas cidades e novas vilas (*Villeneuve*) desde a Idade Média; mas nova (*nouvelle*), como a Nova Atlantis de Bacon, cujo atributo marca uma radical diferença” (CHOAY, 1988). Uma distinção que podemos traduzir, respectivamente, por cidade novidade e cidade nova.



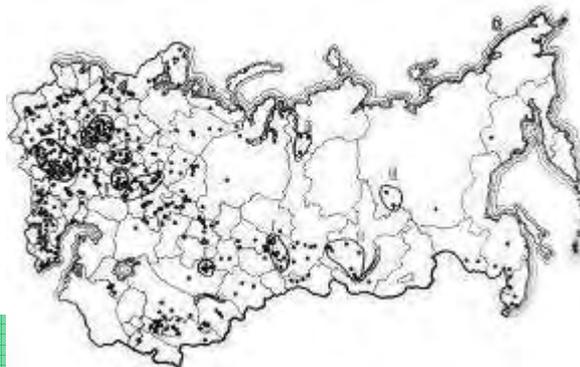
econômica (industrial, turismo, pesquisa, etc.); às CNs integradas a uma grande aglomeração, a uma região urbana, buscando organizar seu desenvolvimento. *Ville nouvelle* tende a designar, também, a importância da operação: uma CN de dezenas de milhares de habitantes (*ville neuve*) não pode conter os mesmos serviços, equipamentos, etc. de uma cidade de centenas de milhares de habitantes (*ville nouvelle* do entorno parisiense). Ainda, *ville nouvelle* concentra a idéia de localização, que não poderá ser a mesma de “bairros novos de Estocolmo e Amsterdã, que não têm vocação para serem cidades completas e, por isso, devem estar próximo ao centro da cidade-mãe” (MERLIN, 1977). Por fim, a geógrafa Márcia Regina de Andrade Mathieu (18 de junho de 2008; entrevista) levanta, a partir de exemplos brasileiros, uma distinção entre *villes nouvelles* – cidades-satélites do Distrito Federal, como um tipo de expansão das grandes cidades e unidades urbanas economicamente autônomas – e *nouvelles villes* – Brasília, como um tipo de cidade ideal.

Sutilezas nominais que demonstram a riqueza do tema; um leque de significados que variam conforme os elementos compositivos das CNs, dentre eles: a vontade em criá-las. Para o geógrafo Jean Brunhes (1869-1930), as CNs “nunca surgiriam sem que alguém as sonhasse e pusesse a seguir toda sua vontade criadora no trabalho de transformar em realidade o seu sonho” (in TREVISAN, 2003).

A iniciativa de criar uma CN é atribuída a diferentes agentes empreendedores, como expõem CHOAY & MERLIN (2005). Pode partir tanto de uma empresa privada, como é o caso das *new communities* americanas; quanto de uma ação social e não lucrativa, como da Fundação Habitacional (*Asuntosäätiö*), que empreendeu a construção de Tapiola (1952) e Kivenlahti (1965) na Finlândia. Também podendo partir do poder público, seja pela coletividade local, como os novos bairros que constituem periferias do pós-guerra das cidades holandesas, suecas e de algumas cidades alemãs; seja pelo governo maior, como os casos da União Soviética e Espanha.

A União Soviética foi o primeiro país do mundo a lançar, após a Revolução de 1917, uma política de CNs em grande escala, como resultado da conjunção de um debate de idéias e de uma política de planejamento do território (MERLIN, 1992). Dessa ação, mais de mil exemplares de *navyé goroda* (cidade nova) surgiram [FIG.67].

Já os *nuevos pueblos*, uma das denominações para CNs na Espanha, foram implantados pelo regime ditatorial de Francisco Franco entre 1936 e 1975. O programa de “cidades novas rurais foi um dos mais ambiciosos e criticados planos de CNs no século XX” (WEINER, 1981). Concebido pelo *Instituto Nacional de Colonização*, este planejou e completou mais de trezentas CNs entre 1942 e 1973 [FIG.68].



O conjunto de *navy goroda* na ex-União Soviética. Mais de mil CNs que possuíam ¼ da população urbana soviética (cerca de 40 milhões de habitantes). Fonte: MERLIN, 1975.



A grande concentração de centenas de *nuevos pueblos*, implantados entre 1943 e 1975, pode ser verificada ao longo da fronteira com Portugal e França, na costa sul, no planalto central. Fonte: WEINER, 1981.

FIGURAS
67 | 68

Resultantes de uma ação privada ou pública, tais CNs também foram definidas a partir de outro elemento: o envolvimento de profissionais em sua concepção física. Neste sentido, Donatella Calabi (25 de março de 2008; entrevista) descreve os diferentes profissionais responsáveis por projetos de CNs ao longo da história, como:

... os astrônomos na Antiguidade, responsáveis por dominar a organização espacial dos astros e reproduzi-la, pela geometria, em comunidades terrenas. Racionalidade posteriormente adotada pelo clero, na Idade Média, e por engenheiros militares, no Renascimento, que tiraram partido da topografia para implantar suas fortalezas e suas cidades de defesa. Na Era Industrial, as cidades novas vão ser projetadas, principalmente, por engenheiros-arquitetos preocupados em separar as cidades pelo *zoning* e por normas edilícias como modo de controle da distribuição dos edifícios e de suas funções. (CALABI, 2008; entrevista)

Além da presença de um *savoir-faire*, a professora também caracteriza a *città nuova* por sua localização, como um “assentamento surgido do nada em um território substancialmente não urbanizado”. Sítios caracterizados por sua localização erma,



como as regiões áridas propícias à “inseminação artificial de novos centros de crescimento” (SAFIER, 1977); por sua localização em áreas urbanizadas, como as *villes nouvelles* implantadas na região metropolitana de Paris; ou por sua localização rural, onde a ação humana se faz presente. Sítios onde o profissional irá traçar sua cidade seguindo referências ali presentes (campos agrícolas, divisas, percursos, elementos naturais, estradas vicinais etc.). Apropriação que Jean-Louis Cohen (26 de junho de 2008; entrevista) exemplifica pelos novos núcleos urbanos de colonização espanhola implantados sobre antigos assentamentos astecas no México, denominadas, por ele, de CNs pragmáticas.

Após identificação de possíveis lócus, as conceituações pontuais das CNs prosseguem, agora, por um viés funcional, ou uma “ênfase funcional determinada” (FIRMAN, 2004). Funções ligadas a um determinado momento histórico, como as CNs dos séculos XV ao XVII, relacionadas às questões militares, ao desenvolvimento comercial, à ocupação de novas zonas agrícolas, à exibição de um poder soberano, ou a uma prática religiosa (Donatella Calabi, 25 de março de 2008; entrevista). Funções que SAFIER (1977) amplia, registrando um nome e respectiva causa: “cidades de reinstalação” (divisão do país, guerra civil, perseguição de minorias, desastres naturais, exploração de recursos naturais em grande escala); “cidades-satélites” (relocação de população de grandes centros urbanos e problemas de moradia); e “cidades novas em sítio obrigado” (abrigar pessoal necessário à gestão e ao funcionamento de estabelecimentos industriais ou administrativos; importantes sobre o plano da vida econômica e política de um país).

Especificamente na União Soviética, Anatole Kopp (*in* MERLIN, 1975) aborda a questão funcional por meio das *ciudades socialistas (navyé goroda)*, que foram desenvolvidas em função: dos desejos de desenvolvimento industrial, sobretudo em regiões não habitadas (40% foram construídas em sítio virgem); da redistribuição populacional em escala regional, tornando-se cidades-satélites ao redor de grandes aglomerações; da modernização tecnológica do país (por exemplo: Doubna, um centro tecnológico ao norte de Moscou; Zelenograd, um centro de pesquisa aplicada; e Akadengorodok, um centro científico).



Outro ponto de análise direcionada foi o tamanho populacional. Para CHOAY & MERLIN (2005) essa dimensão pode variar bastante conforme os exemplares analisados: de alguns milhares de habitantes (cidades de minério canadenses) a mais de um milhão em novas capitais ou em cidades industriais já desenvolvidas (Novosibirsk, na Rússia). O movimento Cidade-Jardim de Howard previa, no entanto, um tamanho limitado (32 mil habitantes) e a comissão do *New Town Act* inglês (1946) recomendou entre 20 mil e 60 mil habitantes. Entre 1966 e 1975, a tendência (França, Reino Unido, Holanda, Suécia) estava em criar cidades novas maiores, de 100 mil a 500 mil habitantes. Uma variação de números, que na maioria das vezes modifica-se de acordo com o desenvolvimento apresentado pela CN após sua fundação. Período no qual a CN se torna uma “cidade normal”, conforme intitulou MERLIN & SUDARSKIS (1991).

Tempo, entre a origem da CN e a “cidade normal”, que outros autores se atêm para qualificar esse tipo urbanístico. Além do momento preciso de sua fundação, a pós-ocupação também serve de parâmetro para separar CNs e cidades de rápido crescimento, como colocou HAUMONT (1997a) ao analisar os exemplares poloneses:

Todas as cidades que têm crescimento rápido são cidades novas? Na Polônia, existem 24 cidades de crescimento rápido, dentre elas somente 3 ou 4 correspondem à definição de cidade nova. (HAUMONT, 1997a)

Para o autor, a diferença está na elaboração de um projeto de urbanismo e na data precisa de fundação das CNs de Jastrzebie, Nowa Huta [FIG.69] e Nowe Tychy [FIG.70].

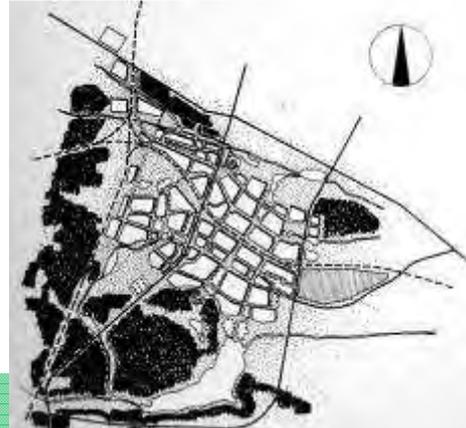
Ademais, estudos específicos sobre CNs revelam aspectos curiosos. Um deles (FIRMAN, 2004) traz o emprego do termo CNs em condomínios fechados de luxo na Indonésia. Esse *marketing* foi utilizado na região metropolitana de Jacarta, a partir de 1980, quando o governo local propôs essas “CNs” como espaços urbanos de segregação social, idealizados para oferecer segurança e para estabelecer um estilo de vida exclusivo (moderno) a seus habitantes.

Apropriação similar à realizada por Paul Delouvrier na França, ao optar pelo termo *ville nouvelle* em detrimento a *centre urbain nouveau*. Para atrair a atenção de novos moradores, traumatizados com os projetos dos *grands ensembles* (conjuntos

habitacionais populares) dos anos 1950, a adoção de um novo nome permitiu o sucesso do empreendimento.



A CN de Nowa Huta (Polônia). O projeto rádio-concêntrico para a cidade-satélite da capital Cracóvia, próximo a um complexo metalúrgico, foi iniciado em 1949, tendo rapidamente se desenvolvido. Fonte: MALISZ, 1961.



A CN de Nowe Tychy. O plano geral, construído às margens da região industrial do Alto-Silésio, foi concebido a partir de um concurso realizado em 1951, prevendo uma população de 100 mil habitantes. Fonte: MALISZ, 1961.

FIGURAS
69 | 70

Já no Canadá, algo mais intrigante ocorreu: o título de CN era dado após o aparecimento de moradores (BAILLY, 1972). As CNs da província de Alberta, no norte do Canadá, surgiram a partir da descoberta de petróleo na segunda metade do século XX e da exploração de recursos florestais e minerais, o que atraiu um grande contingente populacional para esta região. Para contribuir com o crescimento planejado das comunidades petrolíferas, o governo de Alberta instituiu em 1956 a “Lei sobre as cidades novas”. Não apenas esta medida legislativa favoreceu em 15 anos o surgimento de sete cidades petrolíferas, mas igualmente permitiu o desenvolvimento de cidades minerais, florestais e de uma aglomeração suburbana. A Lei de 1956 era bem simples: qualquer vila ou cidade, que estivesse em crescimento demográfico muito rápido de população, colocaria ao governo provincial sua candidatura à CN. A Comissão Provincial de Planejamento estudaria caso a caso e validaria com um relatório de recomendações. Assim que a candidatura fosse aceita, o Departamento de Afazeres Municipais se ocupava dos problemas de planejamento da CN e nomeava um conselho de administração da mesma. Quando o crescimento e a situação financeira da cidade se estabilizassem, ela perderia seu *status* de CN para um *status* de cidade, de vila, ou de uma aldeia conforme sua população.



Fosse *marketing*, fosse *status*, a recorrência às CNs se intensificou durante o século XX, período no qual o meio urbano foi escolhido como habitat do homem contemporâneo. Centenas e centenas de exemplares foram construídos, consolidando CNs como um tipo urbanístico. Um modo de produzir espaços urbanos que vários estudiosos definiram cada qual a sua maneira: histórica, comparativa, sintética, fracionada e/ou pontualmente por meio de estudos de casos isolados. Um somatório conceitual para qual pretendo contribuir ao definir CNs a partir de uma visão pessoal.



_ DEFINIÇÃO FUNCIONAL

Quase por encerrar essa etapa longa de nossa viagem, percorrendo os diversos conceitos atribuídos às CNs, peço um fôlego a mais aos leitores para que me acompanhem nos pensamentos e idéias expostos a seguir. Elucido a todos que se trata da *definição funcional*: uma conceituação particular construída para auxiliar a compreensão e a leitura das CNs nessa tese, bem como em trabalhos futuros.

À maneira dos profissionais na virada do século XX, que transpunham vocábulos da medicina ao cerne arquitetônico e urbanístico (por exemplo: *intervenção* urbana, *procedimento* projetual, *operação* urbana, *sutura/costura* do tecido urbano etc.), como explanou a historiadora Maria Stella Martins Bresciani em palestra ministrada na *École des Hautes Études en Sciences Sociales* de Paris (6 de fevereiro de 2008), enveredome na área da ciência para subtrair alguns termos e aplicá-los na definição de CNs. Para enquadrar um núcleo urbano como uma CN, este deve conter traços do *DNA*¹⁹ pertinentes a essa tipologia urbana. É no *DNA* da urbe que estarão todas as informações necessárias para a construção da imagem de uma CN. Tais informações serão fornecidas pelos genes, que no caso das CNs constituem-se por: desejo,

¹⁹ Segundo o sítio eletrônico www.wikipédia.org, "o ácido desoxirribonucleico (ADN, em português: *ácido desoxirribonucleico*; ou DNA, em inglês: *deoxyribonucleic acid*), é um composto orgânico cujas moléculas contêm as instruções genéticas que coordenam o desenvolvimento e funcionamento de todos os seres vivos. O seu principal papel é armazenar as informações necessárias para a construção das proteínas. Os segmentos de ADN, que são responsáveis por carregar a informação genética, são denominados genes".

necessidade, lugar, profissional, projeto e tempo. Assim, o *DNA* de CNs, para essa pesquisa, é formado por seis segmentos alinhavados pelo tempo histórico, cuja mutação pode ocorrer posteriormente conforme o desenvolvimento de pesquisas nessa área.

Contudo, antes de passarmos a um detalhamento maior deste mapa genético, há alguns pontos cujo esclarecimento é oportuno.

O primeiro diz respeito à relação entre CNs e tecidos urbanos existentes. Ao determinar que alguns planos de expansões urbanas qualificaram núcleos consolidados como CNs (por exemplo: Santos, Nova York, Barcelona e Boa Vista), em função da proporção entre a área projetada e a área existente, julgo uma *CN de expansão* aquela cujo novo projeto seja duas vezes, ou mais, maior que a cidade antiga, desde que receba o dobro da população presente e que tal transformação proporcione uma nova identidade ao núcleo. Entretanto, devo salientar que nem todo ato de espraiamento da mancha urbana pode alterar o *status* de uma cidade de origem espontânea para uma CN. Muito menos que a área expandida seja entendida como uma cidade-satélite.

O bairro de Interlagos em São Paulo (proposto como cidade-satélite por Donat-Alfred Agache em 1933), os conjuntos habitacionais dos Institutos de Aposentadoria e Pensão (IAPs), o bairro da Barra da Tijuca no Rio de Janeiro (projetado por Lucio Costa em 1969), os condomínios fechados do tipo *Alphaville* na região metropolitana de São Paulo, os bairros denominados oportunamente de *Cidade Nova* (como o bairro manauara *Cidade Nova de Manaus*), as *new towns in-town* de Perloff e qualquer outro caso análogo, todos devem ser considerados como unidades urbanas de uma cidade e não CNs.

Não importa qual seja a dimensão ou o número populacional previsto, os exemplos citados não possuem a mesma essência, por exemplo, da cidade-satélite de Taguatinga (1958) e das demais cidades-satélites na órbita do Plano Piloto no Distrito Federal [FIG.71], nas quais há uma clara intenção de criar cidade como forma de crescimento urbano. Algo similar ao ocorrido em Paris que, antes das *villes nouvelles* da década de 1960, recebeu cidades e bairros jardins periféricos nos anos 1930 com objetivo de oferecer moradias; episódio onde a distinção entre bairros e cidades foi



Cientes somos das inúmeras delimitações fechadas relacionando número de habitantes ao conceito de cidade. Parte delas define cidade como aquela que possui mais de 2 mil habitantes (tradição da Europa ocidental), enquanto outras elevam esse patamar para 20 mil (critérios da Organização das Nações Unidas). Estudiosos defendem que tal critério estatístico e conceituador deve ser estipulado segundo a realidade de cada país, podendo ser 250 habitantes na Dinamarca ou 2,5 mil a 9,9 mil habitantes para as *towns* ou acima de 10 mil para as *cities* norte-americanas. No Brasil, segundo órgãos competentes na área (Instituto Brasileiro de Administração Municipal – IBAM; Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE; e Sistema Nacional de Indicadores Urbanos – SNIU), a classificação é feita a partir da soma da população urbana e rural, sendo considerado município aquele que possuir mais de 2 mil habitantes²⁰.

No universo das CNs, tal discussão se faz antiga. Platão, na Antigüidade, estipulou 25 mil a 30 mil habitantes para sua cidade ideal; Leonardo da Vinci, no Renascimento, previu um número aproximado de 30 mil habitantes para sua urbe; e Ebenezer Howard, em fins do século XIX, delimitou 32 mil (sendo 30 mil na zona urbana e o restante na zona rural) para sua Cidade-Jardim. No século XX, Lucio Costa e Le Corbusier chegaram a um denominador comum de 500 mil habitantes para, respectivamente, Brasília e Chandigarh; contrapondo-se a CNs empresariais africanas de Fria (Guiné, 1957) e Gamba (Gabão, 1969), projetadas para pouco mais de mil habitantes cada. Ademais, saliento que tais números imaginados são em muito superados com o desenvolvimento das CNs (Goiânia, projetada para 50 mil habitantes nos anos 1930, em 1960 já possuía população superior a 150 mil); ou, no sentido inverso, ficam aquém da expectativa (Águas de São Pedro, elaborada na década de 1930 para 10 mil habitantes, conta atualmente com pouco mais de 2 mil). Trata-se, pois, de uma variável instável, que não nos permite estabelecer indicadores conceituais de CNs.

²⁰ Como informativo, três em cada quatro cidades brasileiras apresentam população abaixo de 20 mil habitantes (4.173 cidades num total de 5.564); e 82% da população brasileira vivem em zonas urbanas. Nesse sentido, temos 61,5% da população brasileira vivendo em cidades com menos de 20 mil habitantes.



Uma CN pode ter 1 mil ou 1 milhão de habitantes; pode se assemelhar a uma vila ou a uma metrópole; pode ser Belterra (1934), uma das CNs idealizada pelo norte-americano Henry Ford (1863-1947) em plena floresta amazônica paraense, hoje com aproximadamente 16 mil habitantes; como pode ser Novosibirsk (1926), a CN industrial criada pelo georgiano Josef Stalin (1878-1853) na Sibéria, hoje com 1,5 milhão de habitantes. Independente do número populacional, serão o contexto (a realidade) e a urbanidade que nos permitirá qualificar uma CN como cidade.

Necessariamente o isolamento de um núcleo urbano em um determinado território gera nele uma urbanidade. Para tal urbanidade, uma cidade deve apresentar, no mínimo, dois aspectos: possuir uma aglomeração de construções e revelar certos tratados sociais e atividades de relação. Essa urbanidade será responsável por permitir funções de troca, de confrontação e de encontros coletivos, dadas num determinado espaço e suportadas por uma estrutura equipada para armazenar e transmitir os bens materiais e culturais. No caso das CNs, essa urbanidade é artificial e intencionalmente colocada no momento de sua fundação para que possam atender à população recém alojada e iniciar um processo de desenvolvimento próprio. Desse modo, todas as CNs, independente do número de habitantes e da dimensão física, devem apresentar ao nascer um espaço urbanizado que forneça condições necessárias às relações sociais e à interação sócio-ambiental.

Por fim, devemos atentar para a questão político-administrativa. A falta de um poder público (prefeitura e câmara legislativa), composto desde a origem de um núcleo urbano isolado, não necessariamente impede sua titulação de CN. Embora isto caracterize uma das principais diferenças entre uma cidade e uma vila, pode-se permitir uma flexibilidade temporal para que um núcleo urbano, sem governo em seus primórdios, seja considerado uma CN. Nos primeiros anos após a fundação, geralmente, o papel administrativo fica a cargo da empresa empreendedora (como fez a *Companhia Siderúrgica Nacional* com Volta Redonda – Cidade do Aço – entre 1941 e 1968, ano de sua emancipação), ou mesmo de uma cooperativa sem fins lucrativos (como em Letchworth, cuja gerência inicial coube à *First Garden City Ltd.*). Somente após uma consolidação efetiva (econômica, social e urbana), tal cidade adquire emancipação com a instauração do município, perdendo seu posto de povoado, de

distrito, de vila. Com um governo local próprio, tal CN ganha sua independência (autonomia administrativa), abrindo campo para seu desenvolvimento. Tal processo pode ser verificado nas CNs de Carajás (Pará, 1973) e Caraíba (Bahia, 1978), vilas operárias ligadas a empresas mineradoras, que se emanciparam e, atualmente, são cidades importantes em suas regiões.

A partir deste panorama elucidativo – no qual distingo CNs de meras unidades urbanas, no qual retiro o número populacional e a dimensão física dos critérios definidores de CNs, no qual revelo a importância de uma urbanidade desde sua fundação, no qual questiono a necessidade de uma autonomia administrativa original – venho agora apresentar os atributos que, ao olhar desse pesquisador, permitem identificar exemplares desse produto urbano.

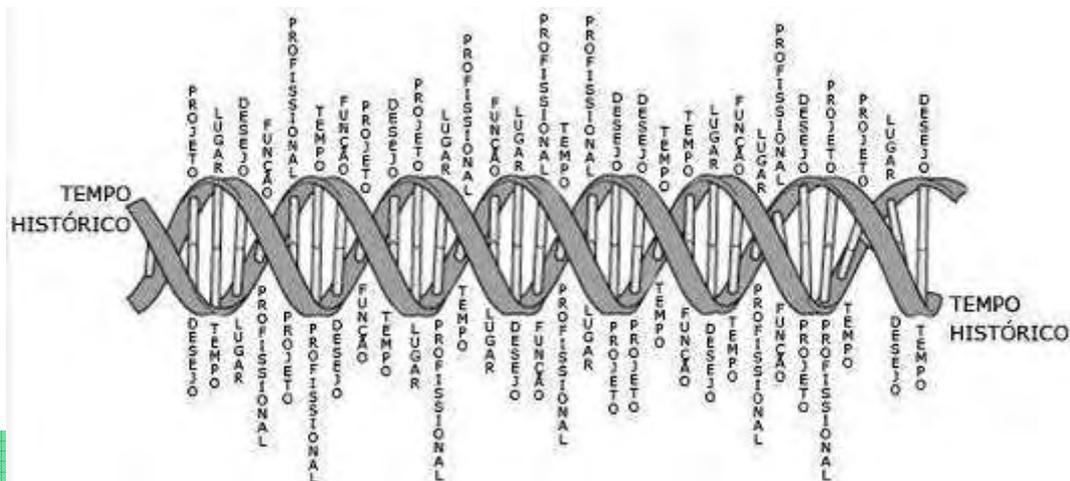
Inicialmente, as CNs devem conter em seu passado um ambiente propício à sua criação. Um contexto, como vimos no capítulo anterior, composto por ideais, sonhos e desejos, somados aqui a conjunturas político-econômico-sócio-culturais favoráveis. Condicionantes que tornarão reais estas utopias (*utopias físicas*), verdadeiros retratos de determinados períodos históricos.

Na totalidade, teremos um quadro temporal abrangente, permeando períodos distintos e permitindo ao leitor compreender a evolução dessa tipologia urbanística. Leitura essa feita a partir do “tempo de longa duração” (BRAUDEL, 1969), o qual nos possibilita analisar as transformações das estruturas que compõem as CNs ao longo dos séculos. Uma história em ritmo lento que acolhe em seu interior os objetos escolhidos para serem narrados (CNs e seus atributos), levando-se em conta a marca de sua atração pelo todo.

Dito isso, resgato a idéia de um *DNA* comum às CNs, que necessariamente deverá ser composto por seis segmentos alinhavados por esse “tempo de longa duração” [ESQUEMA 01]. Tais estruturas genótípicas, subsídios para a identificação de casos de CNs, correspondem a:

- 1) **Desejo**: vontade do poder público ou da iniciativa privada em concretizar essas ações específicas;

- 2) **Necessidade:** busca em atender, ao menos de início, a uma ou mais funções dominantes (administrativa, de colonização, ferroviária, de relocação, balneária, satélite etc.);
- 3) **Lugar:** implantação num sítio previamente escolhido;
- 4) **Profissional:** envolvimento de agente(s) definido(s) – eventualmente profissional(is) habilitado(s) – na elaboração física da CN;
- 5) **Projeto:** existência de um projeto urbanístico; e
- 6) **Tempo:** presença de um limite temporal determinado, implicando inclusive em um momento de fundação razoavelmente preciso.

ESQUEMA
01

Esquema do DNA de uma CN: seis segmentos (desejo, função, lugar, profissional, projeto e tempo) alinhavados pelo tempo histórico. Uma representação da especificidade de cada CN, construída conforme o agenciamento dos seis atributos numa determinada época. Para cada CN, uma combinação diferenciada. Fonte: Arquivo do autor.

Num primeiro instante, num sincronismo harmônico, três atributos surgem na origem da criação das CNs: o desejo em criá-las, a função para qual foram inicialmente idealizadas e a escolha de um sítio específico para sua implantação.

O desejo – a vontade – de construir uma CN parte, como veremos em breve, de uma única pessoa ou um grupo de pessoas apoiadas por capital privado ou público, responsáveis por gerenciá-la antes, durante e logo após sua fundação. Diretamente relacionado está a função, a necessidade (política, econômica, social e cultural) para qual esse empreendimento foi idealizado (cidades especializadas resultantes de um evento importante). Fechando esta cadeia preliminar, está a escolha do sítio, atributo



determinante para o surgimento da cidade, com influência direta nas atividades político-econômica da CN. Talvez o sítio seja o motivo que suscitou a iniciativa de sua criação (exploração mineral, entroncamento viário etc.), ou que dará suporte àquilo desejado por seus criadores (por exemplo, defesa de território). Seja causa ou consequência, o sítio juntamente com o desejo e a função formam a base genésica das CNs.

Da teoria à prática, da cidade premeditada à cidade real, entra em cena o(s) profissional(is) que dará concretude à CN a partir da concepção de seu espaço físico, seja o traçado (vias, quadras e lotes), seja o tecido (parcelamento e edificações). Engenheiros, geógrafos, planejadores, agrimensores, topógrafos, arquitetos e urbanistas, dentre outros, que elaborarão um projeto para a cidade, com maior ou menor grau de detalhamento, que nos permitirá classificá-las segundo um tipo. O traçado e o tecido original permitem-nos visualizar os tipos urbanísticos e arquitetônicos em voga na época de sua materialização (*Zeitgeist*), além de identificar características peculiares (elementos fenotípicos).

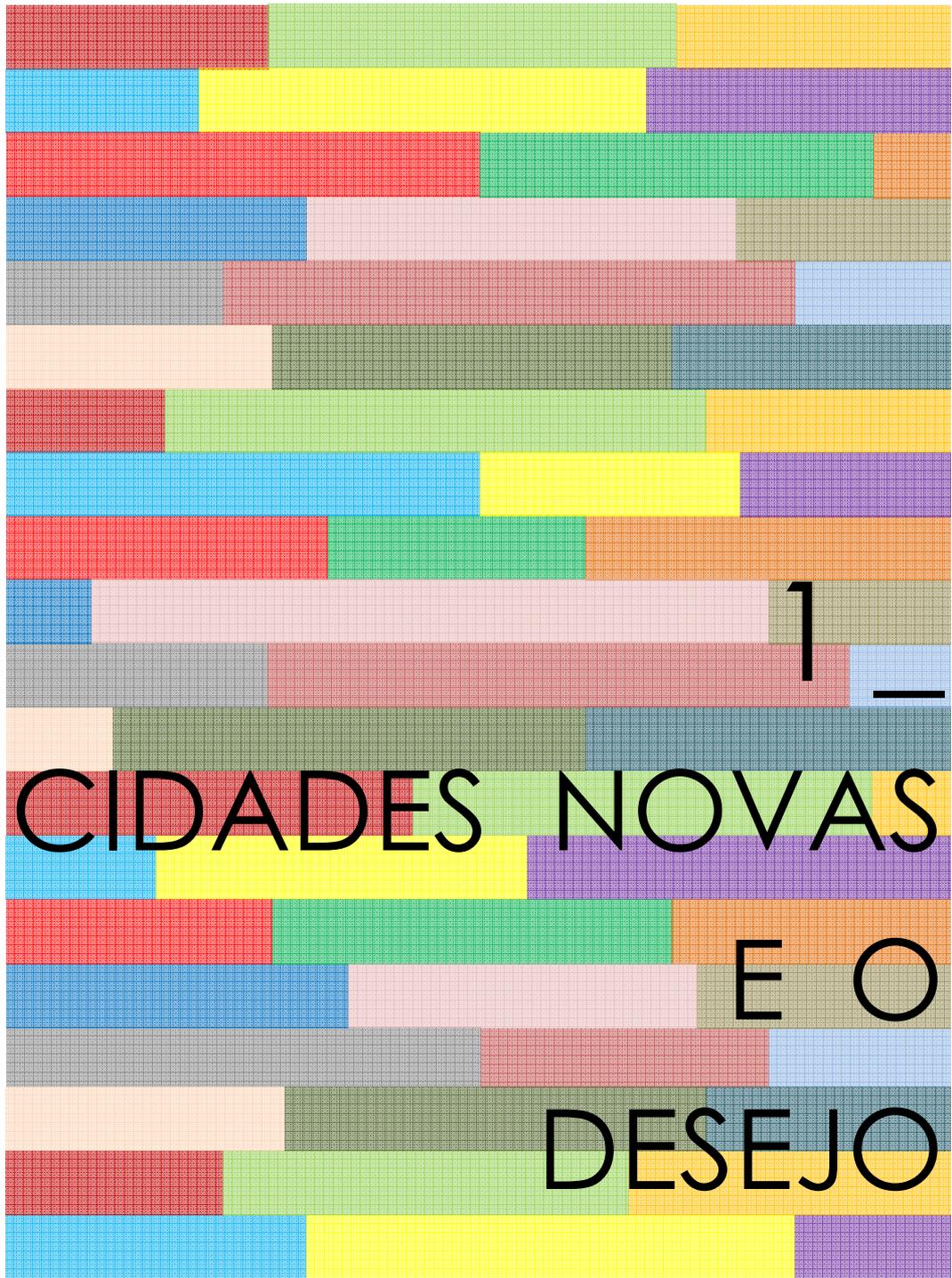
Completando os cinco atributos está o tempo, o “tempo de curta duração”. Numa CN, o tempo é marcado por três fases: gestacional (decisão, projeção e construção); nascimento (ponto, mais ou menos, preciso de fundação); e desenvolvimento preliminar (um período curto de consolidação até atingir sua maioridade). Daí em diante, assim como no paradoxo *nature versus nurture* (natureza *versus* criação), as CNs podem adquirir vida própria, e eventualmente deixarem de ser *novas*.

Por fim, a cadeia dos seis segmentos é combinada pela coluna-vertebral do *DNA*: o tempo histórico (“tempo de longa duração”). Primeiro, um tempo revelador das condicionantes político-econômico-sócio-culturais de cada época. Segundo, um tempo referencial da evolução histórica desse tipo urbanístico, sendo possível a partir dele visualizar as variações ocorridas no desejo, na necessidade, nos níveis de saber dos profissionais envolvidos, nos avanços tecnológicos que propiciam alterações nos tipos de projetos etc. Trata-se do tempo estruturador, unificador e diferenciador das CNs, a linha de constância do *DNA*.



Com isso, temos uma composição estruturada a fim de atender às necessidades momentâneas, sendo cada uma de suas frações isoladamente pinçada nos próximos capítulos (as paradas), devidamente conceituada e exemplificada por estudos de casos nacionais ou internacionais.





CIDADES NOVAS

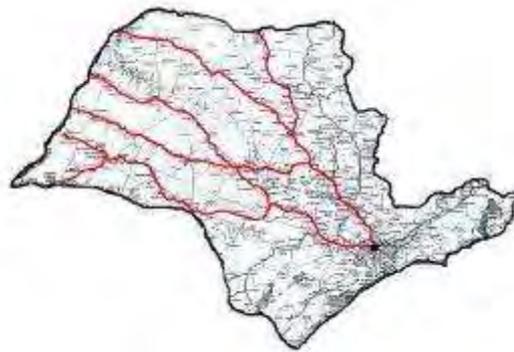
E O

DESEJO

1 _ CIDADES NOVAS E O DESEJO

Primeira parada: *alguma cidade no interior do Estado de São Paulo, com baldeação para o norte paranaense.*

A Paulista, da *Companhia Paulista de Estradas de Ferro* (1872); a Mogiana, da *Companhia Mogiana de Estradas de Ferro* (1872); a Sorocabana, da *Estrada de Ferro Sorocabana* (1875); a Araraquarense, da *Estrada de Ferro Araraquarense* (1895); a Noroeste, da *Estrada de Ferro Noroeste do Brasil* (1905), e respectivos entroncamentos, como Ourinhos – Umuarama no Paraná (1920) [FIGS.73 e 74]; seja qual for a ferrovia escolhida, esteja preparado para encontrar dezenas de CNs (ver ANEXO 1).



Franja de linhas férreas paulistas, criadas a partir do século XIX, rumo ao oeste. Sua implantação contribuiu para o surgimento de dezenas de CNs no Estado de São Paulo na primeira metade do século XX. Fonte: Arquivo do autor.



Entroncamento da Estrada de Ferro Sorocabana, entre Ourinhos (SP) e Umuarama (PR). Urbanização do território norte paranaense pela criação de inúmeras cidades. Fonte: Arquivo do autor.

FIGURAS
73 | 74

Implantada a partir da capital paulista, ultrapassando os limites administrativos conforme a expansão de sua franja, essa malha ferroviária mimetiza-se em um processo inédito de urbanização da hinterlândia – um território até então pouco explorado, coberto pela Mata Atlântica e povoado por tribos indígenas (ANDRADE, 1945). Uma urbanização construída pela criação de novos núcleos, empreendidos pelo desejo do poder público ou da iniciativa privada. Obras intencionadas visando a subsidiar a economia do café no último quarto do século XIX e, simultaneamente, a



respaldar o processo de colonização e ocupação de novas fronteiras durante o século XX.

Originária do Rio de Janeiro (início do século XIX), a cafeicultura teve o Estado de São Paulo como palco principal para seu desenvolvimento. O cultivo do café em solo paulista partiu da faixa litorânea, galgando a Serra do Mar, passando pelo Vale do Paraíba e avançando para o oeste (década de 1860) – rumo às terras virgens do planalto –, chegando ao norte do Paraná, sul de Goiás e de Mato Grosso, já no século XX.

Este modelo de economia agro-exportadora²¹, diferente dos anteriores (exploração da cana-de-açúcar, de minério e, até mesmo, da borracha) que utilizavam as cidades apenas como entrepostos de suas produções, introduziu novos aspectos no cenário produtivo nacional. Apesar de basear-se na zona rural, a cafeicultura proporcionou a origem de uma nova relação entre campo e cidade (SINGER, 1973). Para se tornar produtiva, a lavoura de café necessitava de um período de cinco a seis anos de espera – período que o produtor passava sem obter retorno lucrativo, ao mesmo tempo no qual precisava de capital para abrir novos cafezais. Como solução, via-se obrigado a fazer empréstimos e financiamentos de capital (inexistentes no país na quantidade necessária) diretamente com bancos estrangeiros, principalmente ingleses, que começavam a instalar filiais na capital da província.

Esta nova relação campo-cidade ainda era fomentada por uma reversão dos lucros, obtidos pela oligarquia agrária no campo, em melhorias urbanas (portos, armazéns, transportes e comunicações, bem como aquelas inerentes à própria urbanização), em virtude de uma necessidade do produtor de utilizar o espaço urbano para que o beneficiamento (modo de produção mecanizado) do café ocorresse, gerando novas ofertas de emprego e incentivando novas técnicas produtivas.

²¹ Resumidamente, compunham o complexo cafeeiro: a atividade produtora de café; a agricultura produtora de alimentos e matéria-prima (para subsistência ou comércio); a atividade industrial (produção de equipamentos de beneficiamento de café – visando ao aumento da produtividade; indústria de sacarias de juta para embalagem do café e demais compartimentos produtivos da indústria); a implantação e desenvolvimento do sistema ferroviário (reduzir custos com transporte); a expansão do sistema bancário (financiamentos) e a atividade do comércio com importação e exportação (CANO, 1998).



Além disso, a cafeicultura também foi responsável, no Estado de São Paulo e em Estados vizinhos, pelo surgimento de uma coesa malha de ferrovias que ligava as zonas produtivas às principais cidades do Estado, tendo sido “patrocinada não pelo poder público, mas pelos ricos fazendeiros” (CANO, 1998). De um lado, esta modernização dos meios de transportes em solo paulista permitiu, num primeiro momento, a redução de custos com o escoamento da produção desde a lavoura até o porto de Santos, e, num segundo momento, a criação de uma densa rede urbana, formada por dezenas de CNs surgidas a partir de cada ponto de parada do trem (MONBEIG, 1984).

Embora não tenha financiado diretamente as ferrovias, o poder público lançou ações paralelas que corroboraram na transformação urbana dessa região. O governo paulista, por exemplo, foi responsável pelo financiamento subsidiado imigratório, permitindo a entrada de 1,2 milhões de pessoas no Estado, como também tomou a iniciativa de instituir “núcleos coloniais de imigrantes” [FIG.75], para a agricultura de subsistência, e de distribuir glebas de terras devolutas (no sertão ocidental paulista) para expansão cafeeira, afirmando assim a importância do campo na economia estadual e nacional (CANO, 1998).

O objetivo do poder público, com isso, era criar mecanismos de distribuição do contingente populacional, excedente na capital paulista, pelo interior. Neste sentido, a pesquisadora Maria Alice Rosa Ribeiro, em *História sem fim: inventário da saúde pública São Paulo 1880-1930* (1991), relata um breve caso de manipulação da massa operária frente aos interesses públicos:

No início da guerra [1ª Guerra Mundial], o poder público tomou as primeiras medidas em relação à população sem-trabalho. O Departamento Estadual de Trabalho – DET – propôs o combate ao “pernicioso urbanismo” por meio da concessão de todas as facilidades para os desempregados procurarem trabalho no interior. Desurbanizar a Capital, levar a massa de desempregados para as atividades agrícolas foi a medida encaminhada pelo órgão responsável pelo acompanhamento do mercado de trabalho. Cartazes com anúncios das facilidades – concessões de passagens gratuitas até o destino –, foram espalhados por diversos pontos de aglomerações de imigrantes e desempregados: estações, hospedarias, cortiços. (RIBEIRO, 1991)

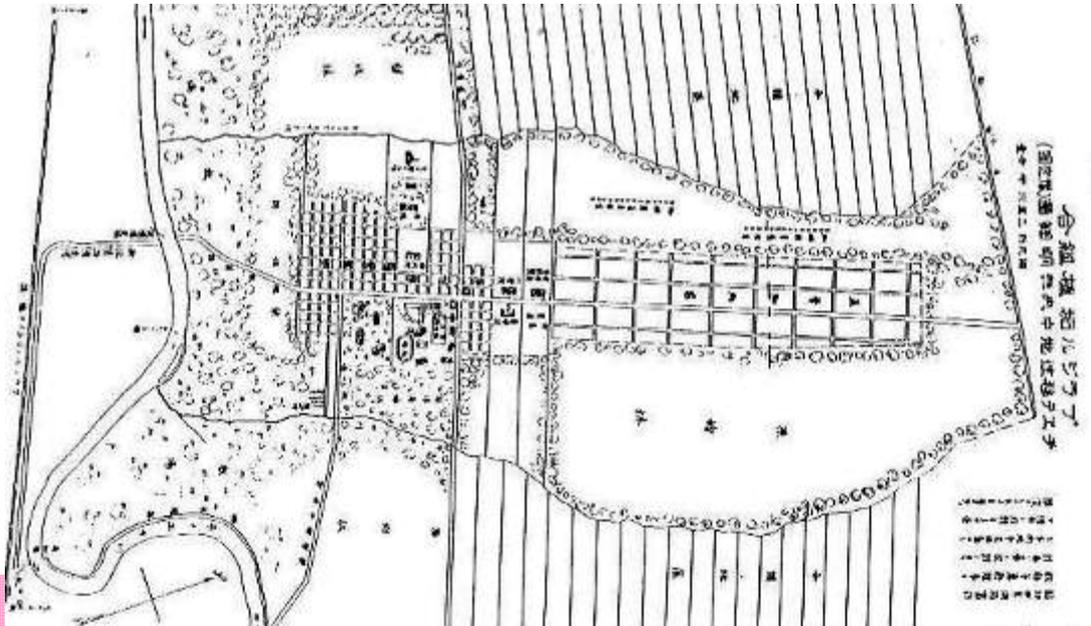


FIGURA
75

Exemplo de "núcleo colonial imigrante", a CN de Pereira Barreto (SP) foi planejada e ocupada por imigrantes japoneses. Fundada em 1929 por Mitsussada Umetami, o município foi setorizado em: zona urbana (próximo à ferrovia) e zona rural, com pequenas e grandes propriedades agrícolas, além de áreas de preservação ambiental. Fonte: IGI, 1978.

Este caráter antiurbanista, indicado pela autora como recorrente já nos anos 1910, seria retomado no governo de Getúlio Vargas²², durante o Estado Novo (1937-1945) pelo programa *Marcha para o Oeste* (1938). O *slogan* nacionalista, mais do que expressar a tomada do continente através de sua ocupação e colonização, permitia ao governo aliviar as tensões e conflitos sociais existentes nas grandes cidades. Para o Estado, a criação de CNs incentivaria ou instigaria o imaginativo dos mais aflitos a começar uma nova vida, teoricamente em melhores condições.

Com a derrocada do café nos anos 1920, o impulso à industrialização, e conseqüentemente à urbanização, alinhava-se ao empenho governamental em promover a interiorização do país e em reforçar as defesas de nossas fronteiras, como o próprio presidente Vargas afirmou na época:

²² O advogado gaúcho Getúlio Dorneles Vargas (1882-1954) assumiu a presidência do país em 1930, após tomada à força do poder por uma "coligação de políticos e 'tenentes' oriundos das regiões periféricas (Nordeste e Rio Grande do Sul)" (OLIVEIRA, 1982), onde permaneceu até 1945.



... a civilização brasileira, a mercê dos fatores geológicos, estendeu-se no sentido da longitude, ocupando o vasto litoral, onde se localizavam os centros principais de atividade, riqueza e vida. Mais do que uma simples imagem, é uma realidade urgente e necessária galgar a montanha, transpor os planaltos e expandir-nos no sentido das latitudes. Retomando a trilha dos pioneiros que plantaram no coração do Continente, em vigorosa e épica arremetida, os marcos das fronteiras territoriais, precisamos de novo suprimir os obstáculos, encurtar as distâncias, abrir e estender as fronteiras econômicas, consolidando, definitivamente, os alicerces da Nação.

O verdadeiro sentido de brasilidade é a marcha para o Oeste. No século XVII, de lá jorrou o caudal de ouro que transbordou na Europa e fez da América o Continente das cobiças e tentativas aventurosas. E lá teremos de ir buscar: dos vales férteis e vastos, o produto das culturas variadas e fartas; das entranhas da terra, o metal com que forjar os instrumentos de nossa defesa e do nosso progresso industrial...
(in NEIVA, 1942)

Com esta iniciativa de colonizar regiões com baixíssima taxa de ocupação e expandir internamente o mercado econômico do país, o propósito do governo Vargas era iniciar um processo de inversão na relação de dependência entre campo e cidade. O modelo econômico nacional, baseado tradicionalmente na monocultura agro-exportadora, cedia espaço para um novo e mais atraente: o industrial. Desta forma, a importância do meio rural, enquanto espaço do processo de produção, retraía ao mesmo tempo em que a importância do meio urbano, devido à estrutura do processo industrial, expandia de forma acelerada. A instalação de uma rede urbana (inexistente até então) propiciaria espaço físico para a implantação destas indústrias, criaria um mercado consumidor para os produtos fabricados nos grandes centros industriais, além de servirem de entrepostos e fornecedores dos produtos agrícolas (matéria-prima para as indústrias) produzidos na zona rural.

Territorialmente, o país não apresentava uma ocupação homogênea. Por questões político-econômicas, a urbanização brasileira até o século XIX foi contida em sua linha litorânea, sendo insignificantes as exceções: algumas vilas pombalinas e outras geradas ao longo do ciclo mineral no século XVIII [FIG.76]. O restante do país se encontrava intocado e com suas divisas desprotegidas em relação aos países limítrofes a sua face oeste. Ocupar o interior, rumo ao ocidente, facilitaria ao governo se apossar

de seu território como um todo e garantir tanto a proteção do espaço nacional quanto expandir a rede urbana.

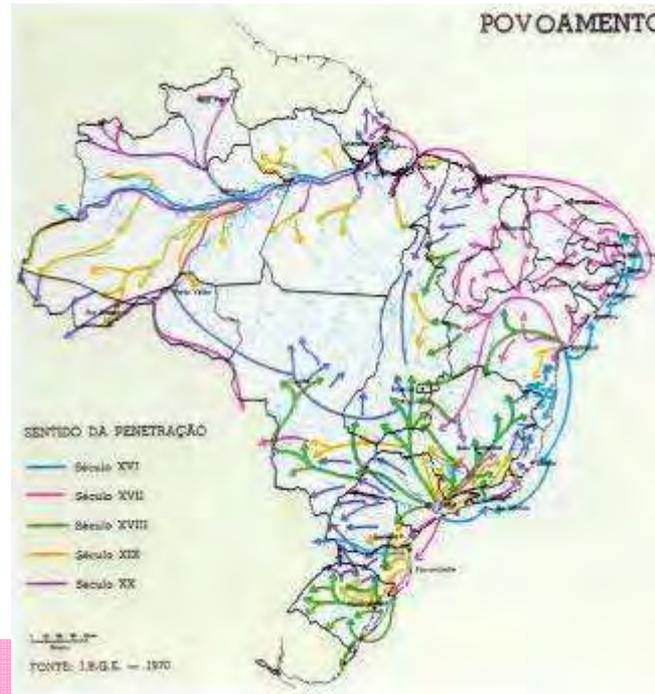


FIGURA
76

O povoamento do território brasileiro revela uma ocupação desigual, cuja predominância ocorreu primeiramente na costa, com o surgimento das cidades de defesa e cidades portuárias (portas de saída para o pau-brasil e para a cana-de-açúcar). A ocupação do oeste ocorreu a partir do século XVIII com as Bandeiras em busca de ouro e pedras preciosas em: Minas Gerais, Mato Grosso e Goiás; seguida pela cultura da borracha no século XIX (região norte) e pelo cultivo do café e pelas políticas colonizadoras durante o século XX. Fonte: MARX, 1980.

A rede ferroviária, nascida com a cultura do café, passava agora a contribuir no processo de ocupação do território. Ao longo das linhas férreas, companhias privadas – retalhadoras de terras – ou donos de imensas glebas loteavam-nas e vendiam aos “pioneiros” que vinham do leste (MONBEIG, 1984). Áreas antes cobertas por florestas cederam lugar à lavoura e à criação de gado, na época presentes em fazendas, sítios e chácaras, atendendo às necessidades do mercado nacional e internacional e contribuindo para a economia estadual. Simultaneamente à introdução da ferrovia e à ocupação de áreas rurais, começaram a despontar cidades como centros de apoio à

população residente nesta região. Núcleos urbanos regularmente implantados, como descreve Murilo Marx em seu livro *Cidade brasileira* (1980).

A vigorosa marcha dos cafezais para o oeste promove centenas de novas fundações em São Paulo, Paraná e Minas. As matas virgens cedem lugar a fazendas e povoados. Uns e outros vão retalhar a terra roxa, tendo em vista as peculiaridades geográficas e as vantagens da comercialização das glebas e dos lotes urbanos. O tipo de sítio disponível, numa paisagem muito homogênea, o trem, novo meio de transporte com suas exigências de trajeto, e a rápida divisão e venda dos terrenos geram uma cena urbana nova, monotonamente repetida e regular. (MARX, 1980)

Urbanisticamente, diferente dos tipos embelezador e de melhoramentos que vinham sendo praticados nos grandes centros urbanos do país, o traçado destas cidades de colonização e expansão territorial apresentava a regularidade e homogeneidade como marca (BRUAND, 1991), principalmente devido ao sítio plano e à rapidez necessária para sua implementação, como sucedido nas paulistas: Franca (1921), Jales (1928), Tupã (1929), Andradina (1932) [FIG.77], Adamantina (1939), além de Londrina (1929) [FIG.78] e Arapongas (1935) no Estado do Paraná. Contrapondo-se a alguns tipos dotados de projetos urbanísticos mais apurados (com adequação ao sítio, arborização, zoneamento complexo, saneamento etc.), como: Luiziânia (1941) [FIG.79] e Panorama (1952) em território paulista, e Maringá (1945) [FIG.80] e Cianorte (1955) em terras paranaenses. No conjunto, eram CNs projetadas por topógrafos, agrimensores, engenheiros e/ou arquitetos, sendo financiadas por companhias privadas ou iniciativas individuais com intuito de especular a terra agrícola.

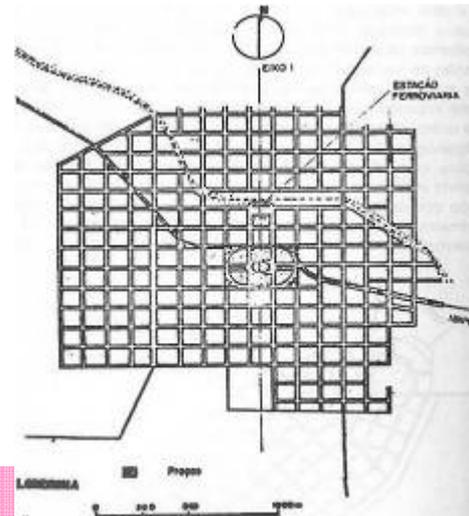
Exemplo disso foi a ação empreendedora da *Companhia de Terras Norte do Paraná* (de capital inglês) que “assentou linhas de transporte e negociou terras no seu trajeto, planejando localidades com zonas suburbanas e cinturões verdes a cada 15 ou 12 km sobre a ferrovia” (MEDEIROS, 1971). Tal planejamento, a partir de 1925, contava com um plano específico de divisão das CNs em três graus de importância e tamanho, como aponta STEINKE (2002):

As maiores eram denominadas cidades-pólo, distribuídas a cada 100 quilômetros umas das outras e previstas para comportar um número maior de habitantes, ainda que não obrigatoriamente o mesmo para todas, sendo que algumas tinham a

previsão de até 200 mil pessoas. Estas deveriam ter uma rede de comércio e serviços bem estruturada, capaz de atender a toda a região por ela compreendida. A segunda categoria de cidades novas era formada por núcleos urbanos de tamanho médio, com comércio de menor porte e alguns serviços mais restritos, podendo abrigar um número entre 10 mil e 20 mil habitantes. A terceira forma de assentamento criada tinha uma população bem menor, em torno de 5 mil habitantes, denominado de “patrimônio”, formando a última tipologia de uma rede hierarquizada. (STEINKE, 2002)



Plano da CN de Andradina (SP) de 1932, empreendida pelos irmãos Moura Andrade como base para produção pecuária. Malha ortogonal como característica da cidade de colonização (rapidez na implantação e crescimento ordenado). Fonte: Arquivo do autor.



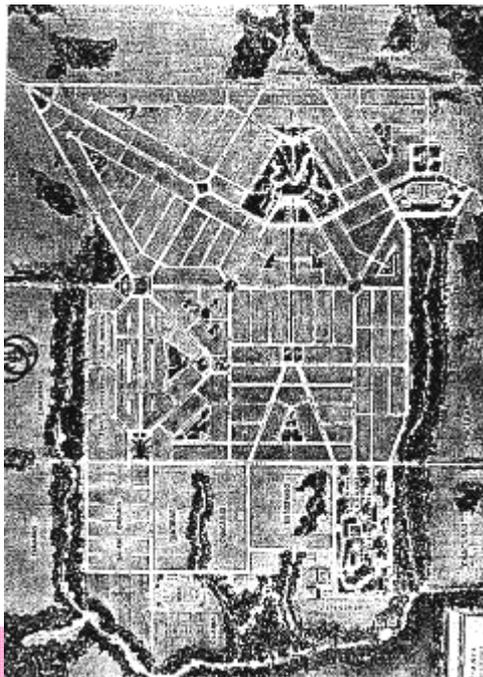
Plano da CN de Londrina (PR) de 1929, empreendida pela Companhia de Terras Norte do Paraná. Uma “cidade-pólo”, cujo centro cívico (oval) destaca-se na malha quadriculada. Fonte: BARNABÉ, 1995.

FIGURAS
77 | 78

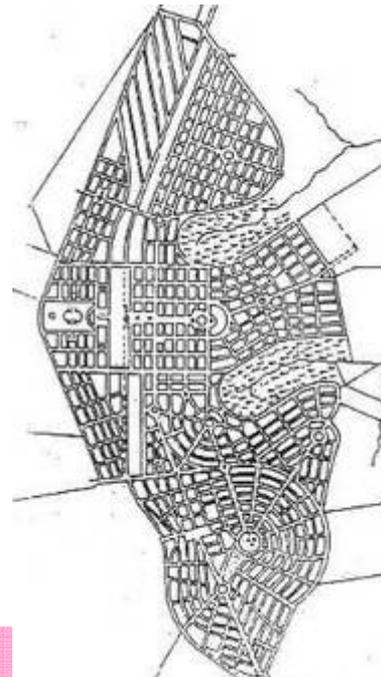
A regularidade destas cidades, dispostas ao longo da linha férrea, permite-nos fazer um paralelo com o tipo de *Cidade Linear*²³ do espanhol Arturo Soria y Mata (1844-1920). Em ambos os casos, foi possível verificar a presença da ferrovia como elemento

²³ No ano de 1882, em artigo publicado pelo jornal de Madri *El Progreso*, Soria y Mata divulgou seus ensaios para a criação de uma cidade ideal: a *Cidade Linear*. A proposta refere-se à distribuição de um assentamento ao longo de uma linha. Esta linha seria desenhada acompanhando o sistema de circulação adotado: o transporte ferroviário. A cidade se estruturaria a partir da linha férrea, crescendo linearmente sem limites e de forma organizada, sendo uma resposta à expansão irregular das cidades existentes e um modo de não desconfigurar ou destruir os centros históricos das grandes cidades.

estruturador da escala urbana e regional. Se, no caso espanhol, a idéia de expansão urbana foi trabalhada através da linha férrea interligando duas cidades existentes; nas CNs do oeste paulista e norte paranaense, a implantação de cada cidade era gerenciada pela ferrovia e suas estações (quase sempre equidistantes uma das outras). Do mesmo modo, pode-se fazer relações desta produção urbanística com o tipo de rede de cidades apresentadas por Ebenezer Howard em sua *Cidade-Jardim* (1898) como forma de expansão urbana e distribuição populacional mediante a inserção de um novo núcleo (superando em três décadas as cidades-satélites de Londres); ou com o Movimento Americano Antiurbanista, em que o arquiteto-protagonista Frank Lloyd Wright (1867-1959) apresentou a negação da cidade através da interiorização dos Estados Unidos da América pela divisão do território em inúmeras propriedades rurais abastecidas por autovias ou pelo transporte aéreo individual.



Plano da CN de Luiziana (SP) de 1941, encomendado pela empresa *Coimbra Bueno & Cia Ltda*; a mesma empreendedora da construção de Goiânia nos anos 1930. O excesso do elemento *patte-d'oie* e um cinturão verde marcam seu traçado. Fonte: Arquivo do autor.



Plano da CN de Maringá (PR) de 1945, empreendimento da *Cia de Terras Norte do Paraná*. O projeto elaborado pelo eng. civil Jorge de Macedo Vieira revela um traçado adequado à topografia e uma preocupação em preservar áreas de mananciais. Fonte: Arquivo do autor.



Urbanização linear pelas ferrovias, cidades-satélites da capital paulista, tipo antiurbanista, ou mesmo um planejamento regional como defendia Patrick Geddes (1854-1932) em sua obra *Cidades em evolução* de 1915, seja qual for sua caracterização e aproximação teórica, o processo de ocupação e urbanização dessa região, iniciado nas primeiras décadas do século XX e intensificado entre os anos 1930 e 1950, gerou dezenas e dezenas de CNs. Um processo resumido por MONBEIG (1984) no seguinte relato:

Tudo se passa como se este país conhecesse em setenta e cinco anos, um século no máximo, o que se levou milênios para fazer na Europa. E certamente é isso: nascimento e formação da paisagem rural, fundação e crescimento das cidades, construção duma rede de comunicações, mistura de raças, elaboração de uma mentalidade regional. (MONBEIG, 1984)

CNs fundadas no interior dos Estados de São Paulo e Paraná, intencionadas pelo desejo do poder público ou pela iniciativa privada, para auxiliar na produção cafeeira ou na ocupação de terras ermas, estrategicamente posicionadas ao longo das linhas férreas, traçadas por técnicos e/ou graduados, num curto período da história de nosso país. CNs não integralmente exibidas, mas contextualizadas a fim de revelar o primeiro segmento de seu *DNA*: o desejo.

Tanto governos estaduais como federal administraram as ações que confluíram para o estabelecimento de tal cenário urbano. Uma postura empreendedora fomentada por ações privadas – fossem coletivas, fossem individuais –, economicamente ativas, que viram na criação de CNs a oportunidade de expandir seus investimentos, aplicando capital excedente, e de obter lucros antes inimagináveis. Um simples retrato da necessidade da figura empreendedora na concepção das CNs.



1.1 _ EMPREENDEDORES

Se as CNs têm genitores, estes são seus empreendedores. Enganados estamos ao acreditar que os pais das CNs são seus projetistas (arquitetos, engenheiros, geógrafos



etc.), coadjuvantes no processo de construção de uma nova cidade. Os verdadeiros protagonistas são aqueles agentes detentores do desejo, da intenção, da idéia inicial em criá-las. As CNs tornam-se crias não do acaso, mas de um querer; nascem em virtude do interesse e da vontade de um indivíduo ou de um grupo deles que, possuidores de capital público ou privado, conseguirão empreender sua construção.

Todos os predicados, utilizados para relacionar criador e cria, remetem-nos a uma aspiração humana diante de algo esperado. Neste sentido, as CNs correspondem aos anseios de seus idealizadores, são a materialização de um desígnio, seja ele a representação física do poder, a constituição de uma fonte lucrativa ou a solução para um determinado problema.

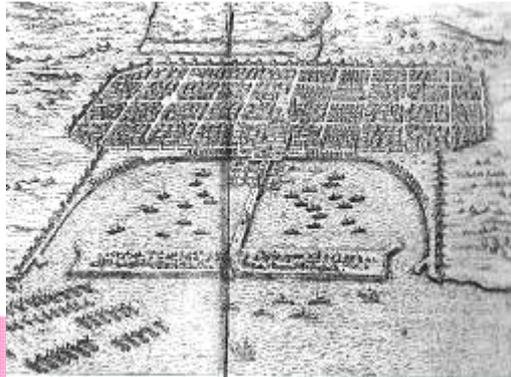
As CNs são, a seu título, o equivalente da visão espacial dos projetos dos Estados e dos projetos de uma sociedade. Além de refletir as ideologias do momento, as CNs revelam os protagonistas do projeto, geralmente, monarcas e chefes de Estado, comunidades locais organizadas, grupos ou indivíduos portadores de uma utopia ou por necessidade.

Para alguns autores, como BOUMAZA *et alii* (2006), os projetos de CNs não passam de uma “marca da ação de poder e coletividade desde a antiguidade traduzindo o desejo dos homens de fabricar eles mesmos sua cidade à maneira de seus ideais e fantasmas, de seus desejos e necessidades”. No mesmo raciocínio, SAFIER (1977) defende que as CNs são personificações do poder, uma tentativa “enorme de publicar um manifesto ideológico feito de asfalto, concreto e vidro”. Para BOUCHERON (2002) as CNs não passam de “cidades de fundação e esta fundação é, por definição, um gesto político”.

Nos primórdios, a origem de uma CN esteve ligada à vontade de um príncipe ou de um general conquistador, buscando marcar o tempo e o espaço via a construção de uma cidade representativa e dotada de ordem e de civilização. Curiosamente, isto fica nítido na nomeação dada a algumas CNs, quando o fundador empresta seu nome ao novo núcleo para consubstanciar sua idéia dominante. O diplomata José Osvaldo de Meira Penna menciona tal recorrência em sua obra *Quando mudam as capitais* (1958):

Akhetaton está indissolavelmente ligada à memória de Akhenaton, o Faraó herege (...). Alexandria [FIG.81], capital do Egito ptolomaico, foi a mais ilustre das

metrópoles que o conquistador macedônio Alexandre espalhou a granel, no passo de suas conquistas extraordinárias pela Ásia ocidental. Bizâncio, consagrada como a Segunda Roma, perdeu o nome de seu fundador, Bysas, para receber o de Constantino. São Petersburgo [FIG.82] é a cidade de Pedro, o Grande. (PENNA, 1958)



Gravura retrata uma das dezenas de Alexandrias implantadas ao longo das conquistas do exército de Alexandre, o Grande. O traçado quadriculado, a fortificação e o porto resguardado revelam uma referência à escola de Hipódamo de Mileto (500 a.C.).

Fonte: BENEVOLO *et alii*, 1993.

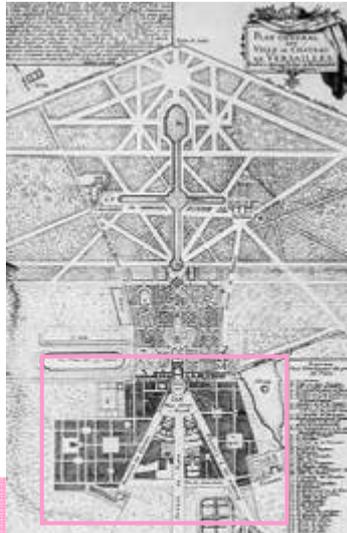


CN de São Petersburgo surgiu pela vontade de Pedro, o Grande, que decidiu criar uma cidade às margens do rio Neva, onde poderia dispor uma autocracia, e diminuir o papel político de Moscou. Traçado urbano foi realizado pelo arquiteto italiano Domenico Trezzini (1670-1734), com uma grelha cortada por grandes diagonais, com vias secundárias grosseiramente concêntricas e três canais. Fonte: PENNA, 1958.

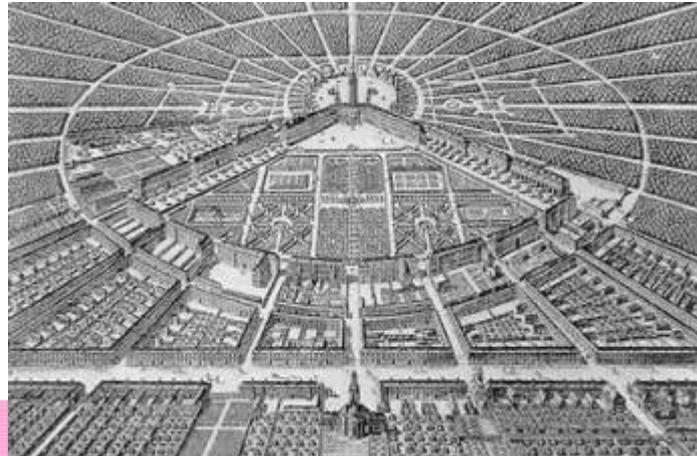
FIGURAS
81 | 82

No Absolutismo europeu, do século XV ao XVIII, poder e CNs são novamente associados. O urbanismo e a arquitetura monumentais de Versalhes [FIG.83] na França (1664) ou Karlsruhe [FIG.84] na Alemanha (1715) expressam realisticamente a força monárquica desse período. O artifício *patte-d'oise* (três vias confluentes, neste caso, para a entrada do castelo) foi aplicado para estruturar e organizar ambos os assentamentos; um traçado de vias cujo enquadramento foi garantido por edificações com gabarito e fachadas normatizadas. Um cenário meticulosamente projetado a fim de simbolizar o poder soberano (PANERAI; GENDRE; CHATELET, 1986).

Em tempos modernos, a simbologia de poder no tecido urbano das CNs é posto em prática mediante duas possibilidades: uma pautada na fundação de inúmeras cidades visando à ocupação de um território, demonstrando domínio (posse) sobre ele; a outra, direcionada à criação de novas capitais, sedes administrativas de uma região ou de um país.



CN de Versalhes, sede do poder político francês entre 1682 e 1789. Destaque para pequeno núcleo urbano e seu *patte-d'oie* voltado para o castelo. Fonte: Arquivo do autor.



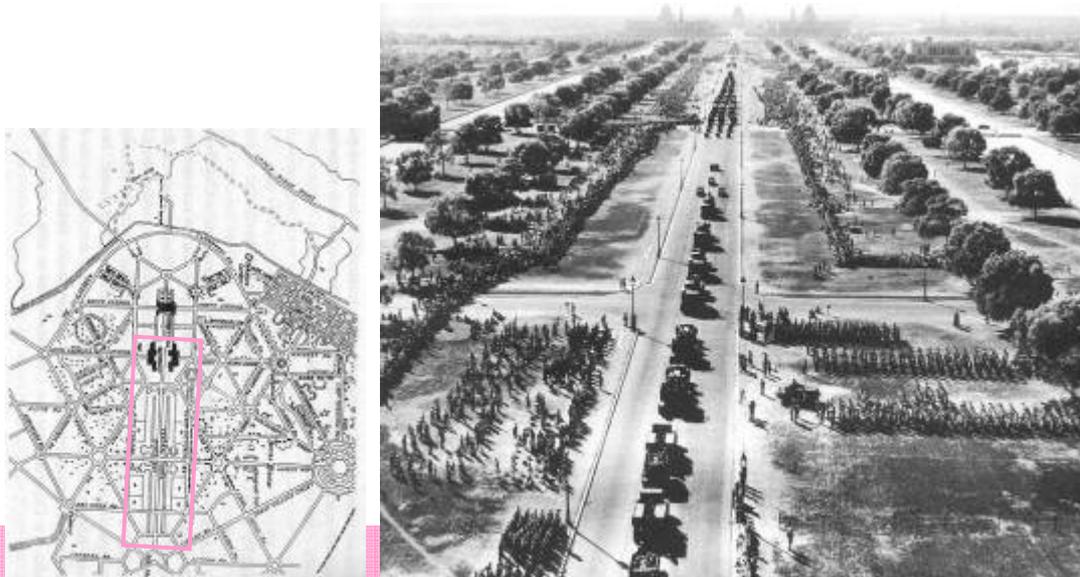
Vista a vôo de pássaro da CN de Karlsruhe, na Alemanha. Simbolismo de poder marcado pelo traçado regular, radiocêntrico, cujo núcleo principal é o castelo. Na parte posterior, assim como em Versalhes, encontramos um enorme jardim particular, e na parte frontal tem-se o núcleo urbano cenograficamente projetado. Fonte: Arquivo do autor

FIGURAS
83 | 84

A primeira possibilidade engloba uma escala mais abrangente, necessariamente envolvendo uma política de planejamento regional (MERLIN *in* BOUMAZA *et alii*, 2006), cujo objetivo primordial é ocupar e colonizar terras ermas, a exemplo do ocorrido no Brasil com a política pombalina a partir do século XVIII e as ações na *franja pioneira* paulista e paranaense. É em cenários assim que o setor privado (cooperativas, empresas, companhias, ou mesmo indivíduos ricos), sustentado por iniciativas do poder público, aplicará seu capital na fundação de cidades – de tentativas isoladas a parcerias com órgãos estatais em políticas de desenvolvimento e integração nacional, o espectro de atuação do setor privado qualifica-o como um dos principais agentes responsáveis pela construção de novos assentamentos.

Já a segunda possibilidade, passível de enquadramento numa política de planejamento regional, ocorre pontualmente na figura de CNs administrativas, símbolo do poder e da ordem de uma região, como de Minas Gerais (Belo Horizonte, 1893), de Goiás (Goiânia, 1933), dos Estados indianos de Punjabi e Haryana (Chandigarh, 1952), de Tocantins (Palmas, 1989); ou de uma nação, como fica exemplificado nas novas

capitais dos Estados Unidos da América (Washington, 1791), Austrália (Canberra, 1908), Turquia (Ankara, 1923), Índia (Nova Delhi, 1929) [Figs. 85 e 86], Paquistão (Islamabad, 1958), Nigéria (Abuja, 1976), Costa do Marfim (Yamoussoukro, 1983) ou Cazaquistão (Astana, 1997). Seja qual for a escala de abrangência, tais cidades tornam-se representações de uma visão uniforme dos princípios de ocupação do espaço, refletindo em seu traçado e em sua arquitetura o poder sobre elas estabelecido.



FIGURAS
85 | 86

Planta com destaque para o eixo monumental (em vista) de Nova Delhi, capital da Índia desde 1947. A escolha do sítio ocorreu em 1912, com projeto do arquiteto inglês Edwin Lutyens (1869-1944), terminado em 1929 e inaugurado em 1931. A cidade, com seus largos bulevares arborizados, constitui-se por uma malha composta por inúmeros triângulos cujos vértices abrigam praças, parques ou edifícios administrativos. Fonte: KOSTOF, 1999.

Economicamente, as CNs servem como instrumentos de multiplicação do capital. São tidas como investimentos diretos e indiretos na obtenção de lucros por seus empreendedores. Diretos, quando as mesmas são planejadas para a comercialização da terra recém-urbanizada; indiretos, quando esses núcleos servem apenas de base para outras atividades econômicas – exploração de jazidas minerais, por exemplo. Nesse sentido, as CNs são consideradas como respostas otimistas a períodos particulares de desenvolvimento (CHALINE, 1985), como soluções para catástrofes ambientais (ROUAT, 1996), como abrigos para refugiados de guerras (AGIER, 2001)



ou como ações políticas de desenvolvimento econômico e de planejamento de todo território nacional em países em desenvolvimento (MERLIN, 1977).

No geral, os motivos de conjuntura política e econômica despertam em indivíduos, sejam eles da esfera pública, privada ou de ambas (em parceria), o querer, a intenção, o desejo em criar cidades. Cidades como produtos bem particulares das condições de lugar, de tempo, dos meios de ação pública e privada e, enfim, da presença de uma clientela sócio-econômica, como salientam POITEVIN; ETTEINGER & ANTIER (1993).

Produtos com a marca de seu produtor. Veja-se: 1) Washington (1791), cujo obelisco central do *Mall*, comemora o general George Washington (1732-1799), vitorioso e estadista austero a quem os Estados Unidos da América devem sua independência; 2) Pretória (1860), a capital administrativa da República da África do Sul, que celebra Andries Wilhelmus Jacobus Pretorius (1798-1853), o maior bandeirante bôer; 3) Marília (1923), no Estado de São Paulo, cujo nome provém de uma regra da *Companhia Paulista de Estradas de Ferro* em nomear seus ramais (cidades) por ordem alfabética; 4) Londrina (1929), uma referência à Londres feita pela empresa de capital inglês *Companhia de Terras Norte do Paraná*; 5) Junqueirópolis (1945), a CN paulista que recebeu o sobrenome de seu empreendedor, Álvaro de Oliveira Junqueira; e 6) Sinop (1974), no Estado do Mato Grosso, sigla para *Sociedade Imobiliária do Noroeste do Paraná*, responsável por sua construção. CNs cujos nomes são testemunhos de suas criações, fazendo referências diretas a seus criadores.



_ PODER PÚBLICO E SUAS CIDADES NOVAS

Uma CN, segundo a definição do arquiteto Ervin Y. Galantay, é uma comunidade planejada e conscientemente criada como resposta clara a objetivos estatais. Tal criação urbana pressupõe "a existência de uma autoridade ou uma organização suficientemente poderosa para assegurar o sítio – recursos primários para seu

desenvolvimento – e para exercer controle contínuo até que a cidade atinja tamanho viável” (Ervin Y. Galantay *in* WEINER, 1981).

A realização de CNs é uma operação pesada (infraestrutura, logística, capital envolvido etc.), que demanda do Estado e seus órgãos competentes um trabalho de planejamento, de execução e de monitoramento. Para BLOC-DURAFFOUR (1998) será o Estado o responsável por: fixar um quadro legislativo, que prevê o financiamento e aprove o plano; definir os projetistas; incluir operadores privados; e oferecer o título de município ao recém inaugurado assentamento.

Além das ações previstas no processo, o Estado age em tempos precisos da história em função das necessidades momentâneas. Foi assim na França durante a Guerra dos Cem Anos com a Inglaterra (1337-1453). A disputa por terras continentais levou a monarquia francesa a pulverizar centenas de *bastides* (cidadelas fortificadas) em sua costa oeste; mesma ação adotada pelos ingleses ao conquistar terras francesas. As *bastides* eram pequenos núcleos regularmente traçados ao redor de uma praça [Figs.87 e 88], que além da função defensiva serviam como entrepostos comerciais (PANERAI *et alii*, 1985).



FIGURAS
87 | 88

Cinco tipos de *bastides* francesas, cujo traçado regular foi moldado ao redor de uma central. Fonte: PANERAI *et alii*, 1985.

Bastide de Sainte Foy-La-Grande, do século XIII, na França. Praça central e malha quadriculada envolta por uma avenida perimetral (antiga muralha). Fonte: PANERAI *et alii*, 1985.

A conquista por território – defesa de fronteiras, colonização de regiões desabitadas, expansão agrícola etc. – também foi uma preocupação estatal na primeira metade do



século XX, veja-se a *Marcha para o Oeste* de Vargas (1930-1945). Governos de diversos países convergiram esforços ao planejamento do território a partir de um ou vários projetos especiais, divididos em quatro categorias por SAFIER (1977):

- 1) Programas de planejamento rural (repartição de serviços que auxiliem o planejamento de comunidades rurais e melhoramento da agricultura);
- 2) Programas de planejamento dos recursos regionais (infraestrutura necessária para execução de grandes projetos visando a uma exploração futura, como hidroelétrica ou jazida mineral);
- 3) Programas de planejamento industrial (implantação equilibrada sobre o território); e
- 4) Programas de planejamento urbano (descentralizar as atividades presentes nas grandes cidades a favor de uma rede mais racional na repartição de empregos, moradias, equipamentos e meios de transportes).

Para o autor, “cada um destes programas governamentais deu origem a uma cidade nova bem particular” (SAFIER, 1977). Cidades empreendidas fossem por um Estado totalitário e centralizador, como na URSS de Stálin (1922-1953), na Itália de Mussolini (1922-1943) ou na Espanha de Franco (1936-1975); fossem por um Estado provedor e desenvolvimentista, como nos Estados Unidos da América de Roosevelt (1933-1945). Em ambos os casos, as CNs tornaram-se instrumentos criados em prol de ações políticas.

Na União das Repúblicas Socialistas Soviéticas, a organização da planificação urbana foi fundada pelo poder central sobre a articulação de planos em diferentes escalas, coordenados e impulsionados pelo *Gosgrajdanstroj* ou GOSSTROI (espécie de Ministério da Construção). Este dispôs institutos de pesquisa e de planificação em cada uma de suas Repúblicas²⁴. A localização precisa de cada CN era determinada pela direção de planejamento do território em acordo com órgãos locais dessa

²⁴ Somente em Kiev (capital da Ucrânia), 2,2 mil pessoas trabalhavam no instituto de urbanização, dos quais 300 eram arquitetos.



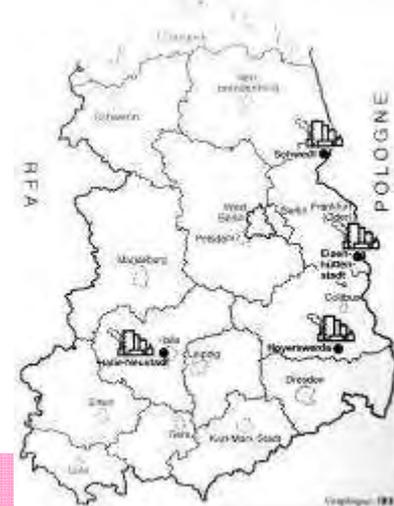
administração. Cada CN teria seu próprio Plano Diretor, estabelecido por um dos institutos e aprovado pelo *Comitê de Estado para Construção* (MERLIN, 1992).

Esta política foi conduzida por duas preocupações gerais, ambas atreladas a questões econômicas. De um lado, buscava-se harmonizar a repartição da população em função da natureza dos recursos e de disponibilizar ao mesmo tempo um bom número de serviços, onde a “elaboração de um esquema geral de povoamento da URSS seria a verdadeira chave para o desenvolvimento e para criação de aglomerações” (BEAUJEU-GARNIER *et alii*, 1982). Por outro lado, pretendia-se: evitar a anarquia do crescimento urbano, limitando o tamanho das grandes cidades; desenvolver a industrialização, sobretudo em pequenas e médias cidades; e preservar o meio rural, favorecendo empregos no local para jovens. Com isso, o governo stalinista conseguiu aplicar, dentre outros procedimentos, “a regulação pública da terra, a indústria socialista da construção, a supremacia de investimentos públicos no setor imobiliário e o controle do estoque de moradia” (BERNHARDT, 2005b). Uma fórmula que o governo soviético transpôs para países sob sua custódia na Europa Oriental – Polônia, Hungria [FIG.89], Bulgária, Alemanha etc. –, visionando a explorar recursos naturais pela criação de inúmeras cidades.

Na Alemanha socialista, as CNs, embora empreendimentos privados, surgiram a partir de uma política pública soviética de consolidação industrial. Apresentavam, no geral, duas grandes particularidades: 1) base para construção de grandes indústrias, sendo “laboratório experimental para um sistema histórico de governo” (BERNHARDT, 2005a); e 2) estudo para transformação de áreas agrícolas (aonde uma classe burguesa ainda se fazia presente) em áreas industrializadas. Dentre as CNs alemãs, encontram-se quatro exemplares [FIG.90], todas empresariais e construídas por seus empresários: Stalinstadt (1951), atual Eisenhüttenstadt, erguida pela empresa *Complexe Sidérurgique J.W. Stalin/Est* [FIG.91]; Hoyerswerda (1957), ligada ao complexo energético de *Schwarze Pumpe*; Schwedt (1959), ligada ao complexo petroquímico *PCK - Petrochemisches Kombinat* [FIG.92]; e Halle-Neustadt (1964), construída para operários da indústria química, com previsão de atender a 70 mil habitantes (a maior de todas).



Pontos escuros delimitam as dezenas de CNs na Hungria. Após a 2ª. GM, o governo comunista húngaro decidiu construir CNs com funções determinadas, aumentando o número de 50 cidades existentes, em 1945, para 96, em 1980. Fonte: HUNGARY, 1984.



Localização das quatro CNs empresariais na Alemanha Oriental. Comandada pelo governo soviético, estas cidades foram estrategicamente lançadas como base da indústria química. Fonte: BERNHARDT, 2005a.

FIGURAS
89 | 90



Vista da CN de Eisenhüttenstadt (antiga Stalinstadt), fundada em 1951. Seu plano foi baseado num pensamento antiburguês, voltado para um domínio proletariado. Fonte: BERNHARDT, 2005b.



CN empresarial de Schwedt (ex-Alemanha Oriental). Criada em 1959, foi separada em duas zonas principais: o complexo petroquímico PCK (no alto) e a vila operária (abaixo). Fonte: BERNHARDT, 2005b.

FIGURAS
91 | 92

Na Itália, o movimento de urbanização territorial fascista começou pela aplicação de uma política antiurbana, traduzida pela prática da *tabula rasa*. O objetivo era venerar o novo regime e apagar todo traço da época precedente, construindo cidades conforme

o ideal mussoliniano (VALLAT, 2001). Oficialmente, o objetivo desta campanha antiurbana estava em racionalizar a utilização de uma mão-de-obra, abundante sobre o território nacional, além de se transformar em um instrumento de propaganda do governo do *Duce*.

Os governantes fascistas trabalharam para disponibilizar uma bonificação agrícola capaz de animar regiões até então pouco habitadas, além de promover uma industrialização economicamente eficaz. Para isso, fazia-se necessário apoiar-se sobre um verdadeiro planejamento do território, ou seja, visionar um desenvolvimento equilibrado do país. Para PIZZI (2004) surgiram apenas 37 novos assentamentos; para PELLEGRINI (2006) foram no total 137 novos *villagios* e *borgos* (aldeias), implantados entre 1922 e 1943 por várias regiões da Itália [FIG.93], donde se destacam: Mussolinia (1924), Sabaudia (1933) [FIG.94], Aprilia (1936), Guidonia (1937) e Fertilia (1939).



Pontos revelam as 137 CNS implantadas em território italiano durante a gestão de Mussolini. Fonte: PELLEGRINI, 2006.



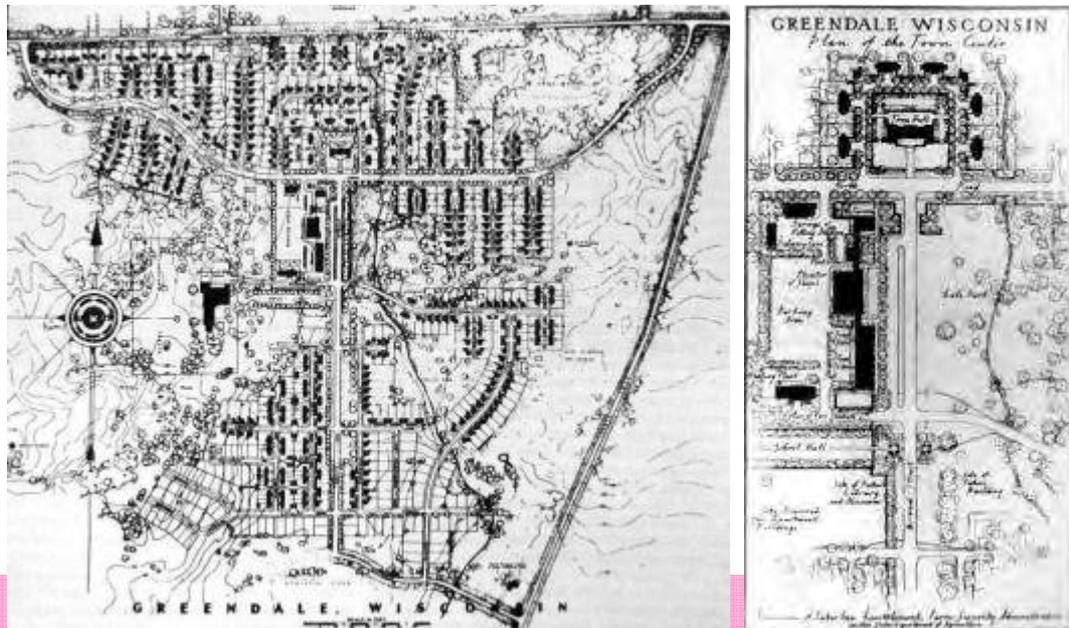
Vista da CN de Sabaudia em 1935. Para Piccinato, “uma cidade-modelo de urbanismo total”; para Piacentini, “o melhor exemplo de cidade nova na Europa”; para Pagano, “o grande sucesso de urbanismo e de afirmação da arquitetura moderna” (in CHASSEL, 1982). Fonte: BURDETT, 1981.

FIGURAS
93 | 94

Na Espanha de Franco, os *nuevos pueblos* planejados no *Instituto Nacional de Colonização* foram implantados sobre territórios até então inóspitos (zonas secas, alagadiças e subdesenvolvidas). A política de ocupação do governo franquista, financiada pelo Banco Central espanhol, iniciou por preparar os terrenos (programas

de irrigação e drenagem, redes de serviço e sistema de estradas), passando ao planejamento dos novos centros urbanos (desenhos inspirados nas cidades da América espanhola: quadrícula com a *plaza* central) e fechando com a instalação de infraestruturas necessárias ao desenvolvimento dessa nova rede urbana.

Contraopondo-se aos governos ditatoriais, a gestão democrática do presidente Franklin Delano Roosevelt (1882-1945), nos EUA, apresentou seu pacto de recuperação da crise econômica de 1929 no plano *New Deal* (1933-1937). Nele, encontramos especificamente o programa do *Greenbelt towns*, um sopro de planejamento nacional que incluiu a construção, entre 1935 e 1938, de três CNs: 1) Greenbelt (1935), localizada no Estado de Maryland, entre Washington e Baltimore, criada para acolher funcionários públicos da capital americana; 2) Greenhills (1936), situada no Estado de Ohio, próxima a Cincinnati; e 3) Greendale (1936) [FIGS.95 e 96], implantada no Estado de Wisconsin, perto de Milwaukee – as duas últimas construídas para abrigar operários e minorias sociais (STEIN, 1989).



FIGURAS
95 | 96

O projeto da CN de Greendale foi formulado pelo arquiteto Elbert Peets, autor do reconhecido livro *American Vitruvius: an Architect's Handbook of Urban Design* (1922). Iniciado em 1936, o novo núcleo continha uma área residencial dividida em três zonas distintas agrupando 750 moradias, acrescida de distritos comercial e uso geral, além de um extenso cinturão verde.

Fonte: EDEN & ALANEN, 1983 (esquerda) / MARTIN, 1999 (direita).



Numa escala menos ambiciosa que os programas europeus, as três *greenbelt new towns* foram “concebidas como programas pilotos de economia cooperativa, conservação de terras e moradias a baixo preço” (EDEN; ALANEN, 1983). Esse planejamento social e ambiental de CNs norte-americana foi adotado, em parte, para atingir metas sócio-políticas, como: acesso a moradias de qualidade (sendo no total 2,2 mil moradias construídas) e revitalização da economia regional. Todas eram controladas pelo poder público e dispunham de uma maior participação comunitária nas tomadas de decisões. O programa, porém, teve vida curta e as CNs foram tomadas por agentes privados a partir de 1954.

Após a II Guerra Mundial, governantes ao redor do globo se beneficiaram das CNs como mecanismos de controle do crescimento das grandes cidades e como espaços destinados a resolver déficits habitacionais e empregatícios. *New towns, villes nouvelles*, cidades-satélites ferveram pelas vizinhanças de metrópoles sob o comando atento do Estado.

Tendo o *New Town Act* (1946) na Inglaterra como ponto de partida mundialmente reconhecido, “baseado no suporte compreensivo do poder público” (WALKER, 1994), o movimento de cidades-satélites logo atravessou o Canal da Mancha e aportou no continente.

A política francesa de CNs nasceu da reflexão animada por Paul Delouvrier (1914-1995), inspetor de Finanças, depois de pedido feito pelo presidente Charles de Gaulle, no início dos anos 1960. Ao sobrevoar de helicóptero a região parisiense, Gaulle pediu: “*Delouvrier, mettez-moi de l’ordre dans ce bordel*” (Paul Delouvrier, coloque ordem neste bordel), referindo-se ao caos no qual a periferia parisiense se encontrava (VADELORGE, 2005).

O então primeiro-ministro Georges Pompidou (1911-1974), em diretrizes passadas a Paul Delouvrier em abril de 1966, exigia a elaboração de um esquema diretor de planejamento da Grande Paris e de um esquema estrutural para as demais metrópoles francesas (Lion, Marselha, Lille etc.). A solução encontrada foi a criação de CNs num esforço de humanizar, ordenar e controlar os movimentos de urbanização. A partir de cinco cidades-satélites na região parisiense e quatro próximas a cidades do interior –

Val-de-Reuil em Rouen; Lille-Est (ou Villeneuve d'Ascq) em Lille; Rives de l'Etang de Berre em Marselha; e L'Isle d'Abeau em Lion –, o programa sugeria “um plano de conjunto, com articulação coerente entre diferentes bairros, tipos de arquitetura, diversidades de habitações, situadas ao redor de um centro atrativo e moderno, oferecendo a seus habitantes lazer e cultura” (ROULLIER, 2004). Com isso, o governo francês pretendia:

... frear o desenvolvimento da mancha urbana de Paris, canalizando a urbanização em áreas definitivas, situadas na periferia e interligadas à capital por estradas tangenciais sem perpassar a região central; e evitar nestas áreas os fenômenos de periferização e da formação de cidades-dormitórios, pela criação de um verdadeiro e próprio centro urbano, dotado de habitação, serviço e postos de trabalhos. (BERTUGLIA; TICH; STANGHELLINI, 2004)

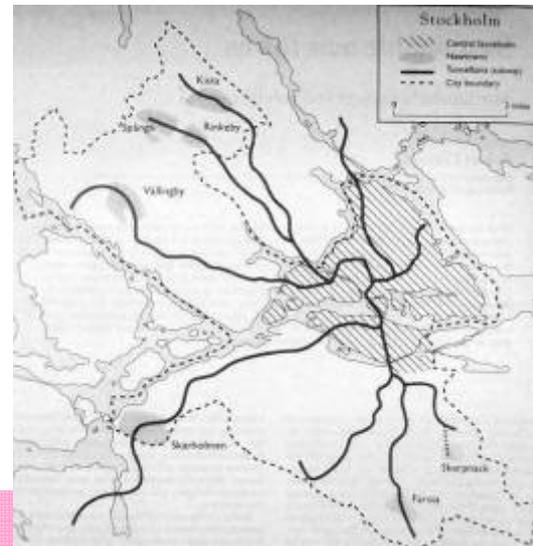
Portanto, o plano de CNs francesas foi o desejo estatal de planejar o território e uma necessidade de melhor estruturar o desenvolvimento da aglomeração parisiense e de grandes metrópoles do interior (SUDOUR, 1987).

Da Inglaterra ou da França, onde tal política de urbanização tomou corpo, o uso de CNs como controle da expansão urbana, sob comando estatal, difundiu-se por outros países da Europa assim como para outros continentes.

Na Dinamarca, a vontade política de frear o crescimento de sua capital gerou o *Plano dos dedos* (1963), no qual da palma (Copenhague) sairia cinco dedos (linhas férreas) para a periferia, onde foram propostas cinco CNs [FIG.97], dentre elas: Albertslund (1963), a primeira a ser construída e projetada para 40 mil habitantes (HELAND, 2005). Política similar adotada pelo governo socialista sueco para sua capital, Estocolmo, cujos arredores foi tomado por inúmeras CNs [FIG.98], como Vällingby (1950) (BOUCHER-HEDENSTRÖM, 2005). Na Espanha pós-franquista, o ministro da Habitação, Vicent Mortes Alfonso, propôs o ACTUR (*Actuations Urbanica Urgentes*) nos anos 1970, que consistia em criar um amplo número de moradias, independente do processo de desenvolvimento, por meio de CNs erguidas no entorno de grandes cidades e livres de restrições locais de planejamento (CARRERAS, 1986). Nos arredores de Barcelona, três CNs da ACTUR foram propostas num raio de 15 a 20 quilômetros, sobre terras virgens, com previsão de 150 mil pessoas cada.



Plano do dedos para localização das cinco cidades-satélites, interligadas à Copenhague por via férrea.
Fonte: HELAND, 2005.



Esquema similar foi adotado na vizinha Suécia, onde linhas de trem suburbano ligavam Estocolmo a sete cidades-satélites.
Fonte: CERVENO, 1995.

FIGURAS
97 | 98

Na Ásia, o empreendedorismo estatal para criar CNs esteve presente no Japão, na Coreia do Sul, em Hong Kong, em Singapura, na Tailândia, na Índia, no Irã, entre outros.

Na terra do sol nascente, a participação de órgãos ligados ao governo, envolvidos com questões relacionadas à habitação e ao desenvolvimento urbano, é um dos exemplos mais nítidos do desejo público em realizar CNs. Exemplo disso foi a cidade-satélite de Tama (1965), concebida pela *Corporação de Desenvolvimento Habitacional e Urbano* e implantada nos arredores de Tóquio (DUCON; YOKOHARI, 2006). Na vizinha Coreia do Sul, o governo lançou em fins dos anos 1980 o *Plano para construção de 2 milhões de habitações*, sendo efetivado a partir da construção de cinco CNs nas cercanias de Seul: Bundang, Ilsan, Pyeongchon, Sanbon e Joongdong (LEE; AHN, 2005).

No sudeste asiático, as propostas surgidas eram similares. Em Hong Kong, o programa de CNs previa oferecer 1,8 milhões de moradias em nove CNs (HUI; LAM, 2005); em Singapura, as CNs de Bukit Batok e Bishan foram resultados de programas públicos de habitação para massas (ENG, 1996); e na Tailândia, as políticas de desconcentração industrial de Bangkok e de habitação, durante os anos 1970, promoveram o

surgimento de CNS, como Bang Plee (1978), na qual a preocupação era buscar um equilíbrio entre moradia e emprego, “condição primordial de autonomia de uma cidade nova” (BARON, 1992).

Na Índia, o governo, dentre as inúmeras políticas de desenvolvimento, preocupou-se em afastar as novas indústrias de grandes e congestionadas cidades, ao considerar: “o conceito de região; o planejamento de áreas urbana e rural de modo associado; e a ocupação do campo com uma diversidade de produção para garantir a independência da região” (PRAKASH, 1969). Desde a Independência, em 1947, mais de trinta CNS foram construídas na Índia [FIG.99]. Primeiro com as cidades administrativas (Nova Delhi e Chandigarh) ou com cidades para abrigar refugiados vindos do Paquistão. Em 1951, com o plano quinquenal, novas cidades surgiram em áreas de projetos de irrigação, drenagem e de energia. Posteriormente, a ênfase passou para CNS industriais como apoio a usinas. Com isso, as CNS indianas foram utilizadas pelo Estado como modo planejado de dispersão da população centralizada nas grandes cidades e como instrumento de desenvolvimento econômico.



CNS na Índia. Política adotada pelo governo indiano para criar novas sedes administrativas, para atender aos refugiados vindos do vizinho Paquistão e para atender o crescimento industrial. Fonte: PRAKASH, 1969.

FIGURA 99

Assim, percebemos um tipo de urbanismo adotado por diferentes culturas, em realidades diversas. Um tipo urbanístico que não encontrou barreiras nem preconceitos, sendo adotado tanto por países liberais do ocidente, como por países islâmicos do oriente, cito Irã e Argélia, onde as CNs foram utilizadas como estratégia política para descongestionar as grandes cidades.

No país norte africano, a política de CNs surge como resposta a um duplo problema: acolher a população da capital Argel, como fez a CN de Badjarah-Ouchaya (1958), e dinamizar regiões pobres. Já as CNs de Roche Noir (atual Boumerdès) e de Aïn Oussera surgiram no início da década de 1960 como cidades administrativas, sendo pretexto de novos governantes para marcar simbolicamente sua independência da França em 1975 (JOSSIFORT, 2000). Ainda nos anos 1970, o COMEDOR (*Comité permanente de estudos de desenvolvimento, de organização e de planejamento da aglomeração de Argel*) previu a criação de pólos urbanos dinâmicos, organizados em arcos – quatro coroas – ao redor da capital argelina. As CNs foram organizadas em dois grupos: o primeiro deveria descongestionar as metrópoles litorâneas pela implantação de pólos urbanos nas 1ª. e 2ª. coroas (CNs com funções para turismo ou centros de pesquisa e tecnologia) [Fig.100]; o segundo teria por objetivo acompanhar a valorização de regiões do alto platô e do sul argelino (como a CN de Boughzoul).

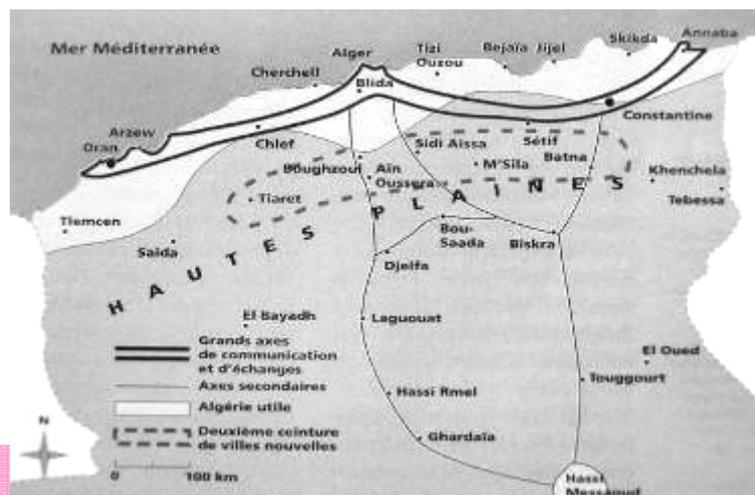


FIGURA 100

Faixa próxima ao mar (no alto) revela a 1ª. coroa e faixa tracejada traz a 2ª. coroa de CNs argelinas. Uma proposta do COMEDOR (órgão estatal de planejamento territorial) para agenciar o crescimento de cidades litorâneas. Fonte: JOSSIFORT, 2000.

Por fim, além das políticas de ocupação territorial e controle da urbanização existente, os governos de países em desenvolvimento assumiram a criação de CNs visando à exploração de recursos minerais, verificável no Brasil dos anos 1950 a 1980 (como veremos no início dos Capítulos 2 e 6) e em países da África.

Contemporânea à Beida (1965), na Líbia, visionada para ser o maior centro administrativo do país; e à Kafue (1966), na Zâmbia, cuja função era atrair população da capital Lusaka e criar um novo pólo industrial – ambas projetadas pelo escritório grego *Doxiadis Associates* (DOXIADIS ASSOCIATES INTERNATIONAL, 1971); temos a CN de Malbaza (1967) na Nigéria [FIG.101]. Nesse caso particular, o objetivo do governo nigeriano era possuir em seu território uma usina de cimento para fomentar a industrialização do país, criar novos empregos e diminuir as importações.

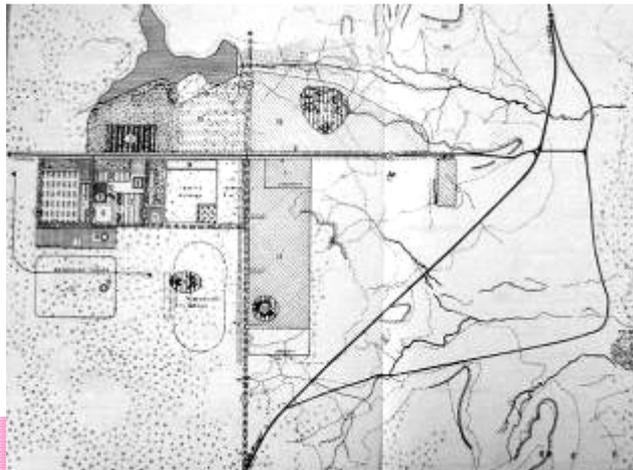


FIGURA
101

A CN empresarial de Malbaza, na Nigéria. Imagem mostra o primeiro plano (1964), realizado pelo *Secretariado das Missões de Urbanismo e de Habitação francês* (SMUH), mediante pedido do governo nigeriano. No alto (esquerda) o complexo industrial, e ao centro (retângulo hachurado) a área destinada a morádias e ao centro comercial. Fonte: FRANCE, 1970b.

_ SETOR PRIVADO E SUAS CIDADES NOVAS

A atuação em conjunto com órgãos estatais ou a iniciativa isolada, as ações do setor privado em prol do surgimento de CNs vão ser recorrentes, particularmente, após a

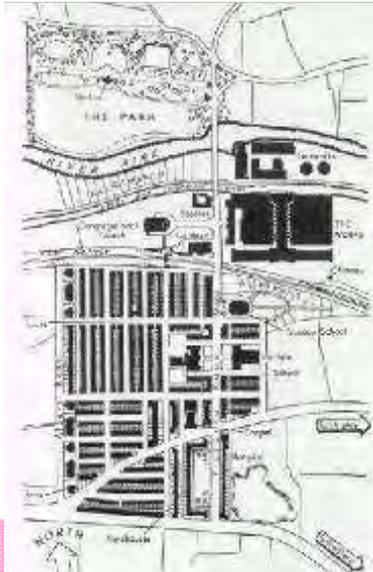


Revolução Industrial, graças à presença de capital excedente nas mãos de indivíduos e de sociedades empresariais.

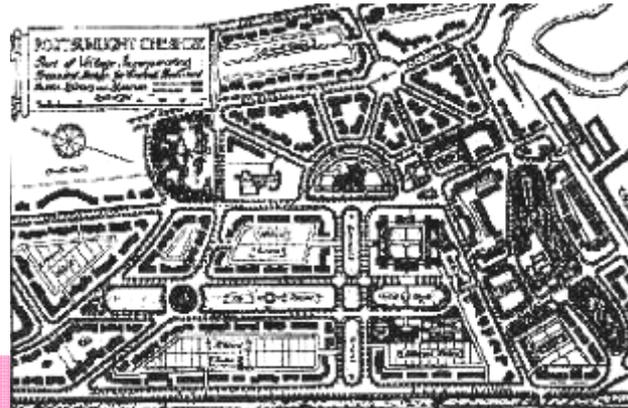
Antes do aparecimento das indústrias, a Europa já apresentava exemplares de CNs privadas. Segundo ZELLER (2003), na Polônia e na Ucrânia dos séculos XVI e XVII CNs foram fundadas por iniciativa de famílias nobres como apoio a comercialização de produtos agrícolas (por exemplo, a CN polonesa de Ulanow, de 1616). Estas pequenas cidades tinham uma escala menor às cidades reais (*agrovilas*), com apenas um elemento que as caracterizavam como urbana: a presença do mercado, devendo seus moradores respeitar as regras estabelecidas pelo dono da cidade. Algo semelhante ocorreu na Irlanda do século XVIII com as *landlord towns*, frutos de uma política de remodelação da geografia daquele país, bem como do intuito em promover fundações de cidades com espaços culturais que reforçassem a dominação anglicana.

No berço da indústria moderna, Inglaterra, as CNs privadas assumiram a figura de *company towns* e datam da segunda metade do século XVIII (SICA, 1981 e CREESE, 1992); porém, foi a partir de meados do século XIX que surgiram significativos projetos de cidades ou vilas empresariais. Um tipo cuja origem estava relacionada à criação de indústrias em áreas não assentadas, que dispunham de recursos naturais (bens primários, energia natural gerada por água etc.) para a produção, melhoria das condições de vida e disciplinamento da mão-de-obra industrial. Entre os assentamentos ingleses financiados por capital privado estão: Saltaire (1851) [FIG.102], Copley (1847), Akroydon (1859), Port Sunlight (1888) [FIG.103] e Bournville (1879).

Quase que simultaneamente às *company towns*, surgiram as cidades recreativas – empreendimentos lucrativos para inúmeras sociedades e grupos financeiros que se apoderavam de áreas ambientalmente interessantes (praias, montanhas, reservas de aquíferos termais) em busca de lucro através da renda imobiliária. Em muitos casos, estas indústrias sem chaminés tornavam-se renda de monopólio uma vez que a oferta era quase irreprodutível. Os empreendedores também foram beneficiados pela ajuda de Estados que incentivavam a exploração e o desenvolvimento deste setor da economia.



CN empresarial de Saltaire, empreendida por Sir Titus Salt em 1851. Implantação da cidade: parque (acima), eixo central (Victoria Road), indústria entre o canal e a ferrovia e área residencial e serviços (abaixo).
Fonte: SICA, 1981.



CN empresarial de Port Sunlight, uma iniciativa de W. H. Lever, visconde de Leverhulme, que pretendia expandir o raio de ação de sua indústria de sabão em 1888. Aqui, o plano revisado de Port Sunlight por Thomas Mawson, em 1910, com a introdução de vias axiais e edifícios monumentais, referência ao movimento americano *City Beautiful*. Fonte: CREESE, 1992.

FIGURAS
102 | 103

Na Inglaterra, aglomerações surgiram com a finalidade recreativa, como: as estâncias termais de Buxton (1780) e Cheltenham (1800); as litorâneas Brighton (1820, de iniciativa privada da empresa *Cliff Bridge Company*) e Bournemouth (1835).

Este grupo de cidades inglesas, projetadas e planejadas para atender a uma determinada função (lazer e saúde) através de elementos urbanísticos ou da presença de edifícios especializados (cassino, balneário, hotéis), criou raízes não apenas em território britânico como saltou ao continente europeu e americano²⁵, atraindo interesses de investidores privados.

²⁵ Outros exemplos de cidades balneárias: Alemanha (Baden-Baden e Marienbad); Áustria (Josefplatz, Badgastein e Bad Ischl); Bélgica (Ostende e Spa); Espanha (San Sebastián); França (Deauville, Canche e Vichy); Holanda (Scheveningen); Suíça (Carlsbad, Davos, Grindelwald, Zermatt e St. Moritz); Estados Unidos da América (Saratoga Springs, Lenox, Colorado Springs, Newport e Miami); e Brasil (Guarujá, Campos do Jordão, Águas da Prata, Águas de São Pedro, Araxá etc.).

Além destes tipos de investimentos, o setor privado, no século XX, direcionou sua atenção para exploração de recursos minerais visando à fomentação da indústria primária. No continente africano – cujo subsolo é rico em recursos naturais (petróleo, urânio, ferro, ouro, fosfato) –, a criação de CNs esteve diretamente relacionada ao desejo de certos financistas engajados na exploração dessas riquezas [FIG.104]. Para MOUSSA (1972) as CNs africanas surgiram como “um disfarce luxuoso para a forma de exploração que ainda continua, desde o período de colonização”. Seus empreendedores eram sociedades mineradoras e industriais estrangeiras cuja “preocupação maior não é de ser ‘bons apóstolos’ para a população, mas de explorar um grande benefício a custo baixo” (MOUSSA, 1972). Dentre as CNs africanas de iniciativa privada temos: Tema (1952), em Gana, empreendida pela *Tema Development Corporation*; e Gamba (1969), no Gabão, patrocinada pelo grupo petroquímico da *Shell*.

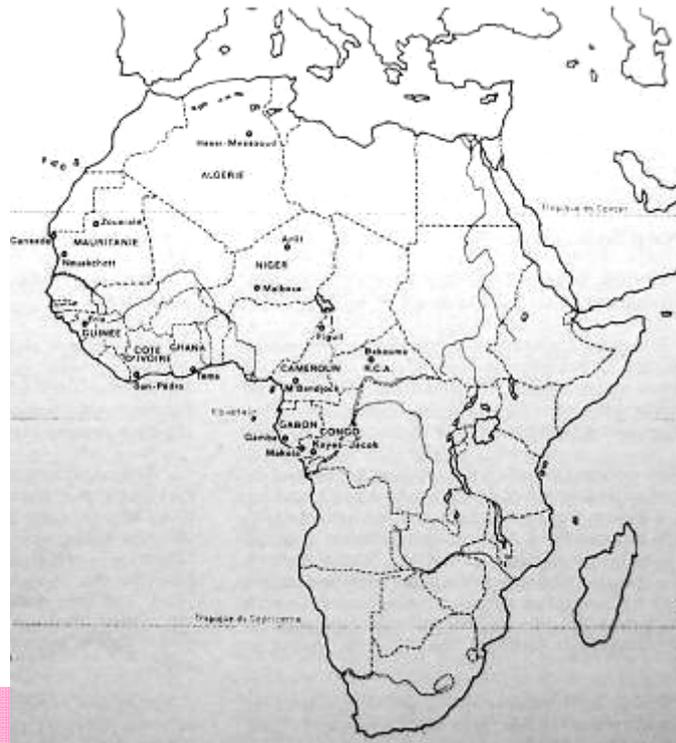


FIGURA
104

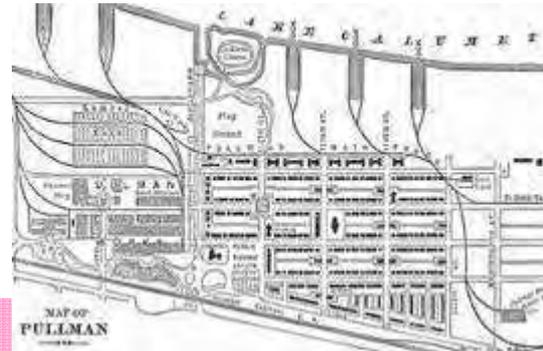
Mapa do continente africano sinalizando as CNs criadas por empresas privadas. Cidades fundadas como suporte às atividades de exploração mineral em vários países da costa ocidental. Fonte: GÉRARD, 1977.

Particular vai ser o caso norte-americano. Após a independência em 1776, houve uma reação, liderada por promotores privados e especuladores, contra o planejamento realizado por autoridades governamentais sobre a localização das cidades. O objetivo era deixar o número e a distribuição dos núcleos urbanos à mercê da força do mercado, garantindo assim a obtenção de benefícios e lucros num sistema de livre concorrência (HAMER, 1994). Desse modo, enquanto os empreendedores procuravam terrenos livres, sobretudo aqueles presentes em eixos de crescimento, longe das aglomerações existentes, o Estado apenas participava das questões financeiras e de implementação de infraestruturas.

Os exemplos de CNs norte-americanas como empreendimentos privados percorrem desde o planejamento Mórmon de cerca de 350 cidades no oeste do país entre 1847 e 1877, como Salt Lake City (1847) [FIG.105]; passando por cidades empresariais fechadas, como Pullman (1880) [FIG.106] e Hershey (1897) (BLOOM, 2005); até CNs empresariais da segunda metade do século XX, como: Mission Viejo (1963), ligada a empresa *Philip Morris*; Woodlands (1969), empreendida pela *Woodland Development Corporation*, uma filial da *Mitchell Energy and Development Corporation* (LOEVENBRUCK, 1986).



CN de Salt Lake City, no Estado norte-americano de Utah. Malha quadriculada como marca na primeira das 350 cidades empreendidas pelos Mórmons. Fonte: BLOOM, 2005.



CN empresarial de Pullman, no Estado de Ohio, próxima à Chicago. Setorização entre zona fabril e zona residencial delimitam o traçado urbano. Fonte: GIORDANO, 1962.

FIGURAS
105 | 106

Já na Austrália, entre 1770 e 1830, a maioria das iniciativas de fundar e planejar cidades cabiam ao Estado, particularmente ao governo inglês. A partir daí, esse papel foi dividido com agentes privados – o qual incluía companhias colonizadoras (HAMER, 1994), principalmente no que diz respeito à promoção de cidades secundárias para



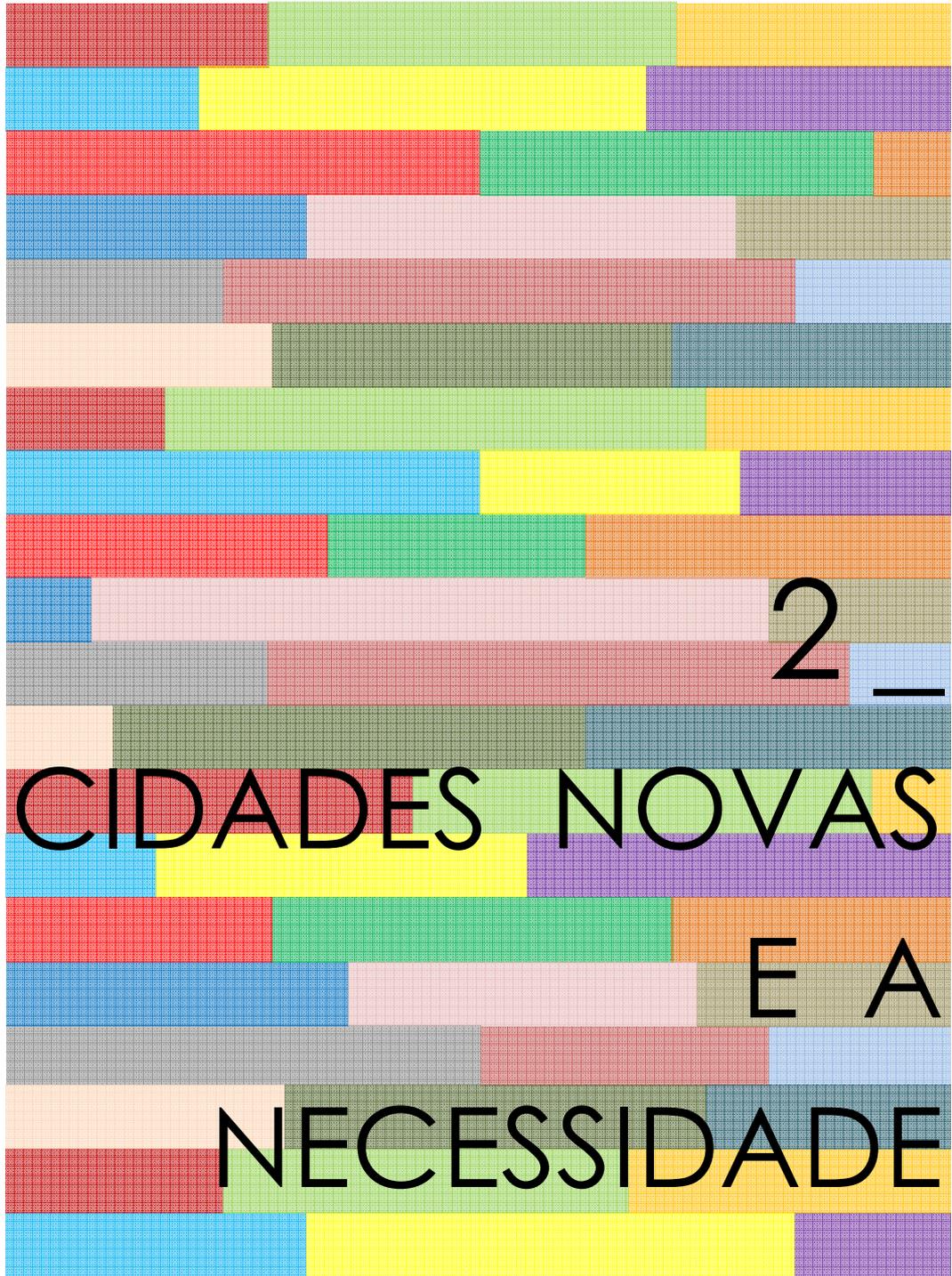
empresas privadas. Como exemplos, South Australia (1835), fundada por uma companhia fortemente influenciada pelas teorias colonizadoras de Edward Gibbon Wakefield²⁶, e Melbourne (1838).

Atualmente na Inglaterra, casos envolvendo capital privado e construção de cidades ainda acontecem. O surgimento de novos assentamentos no sudeste britânico e na região de East Anglia são ações de grupos de construtores habitacionais e outros agentes desenvolvimentistas privados. Já para o entorno de Londres foram propostas de três a quatro CNs com 75 mil a 100 mil habitantes. Trata-se de “uma resposta inevitável ao processo de descentralização das grandes cidades para pequenos assentamentos ou áreas rurais; ou um novo modo de pensar a mudança de áreas dinâmicas economicamente no Reino Unido” (HERINGTON, 1988).

Empreendedores do setor privado ou do poder público, enfim, o panorama apresentado nos colocou em contato direto com o primeiro atributo caracterizador de CNs, na metáfora aqui empregada o primeiro segmento do seu *DNA*. O desejo em criar cidades nos revelou a importância do agente desejador, bem como verificamos os frutos deixados por tal ação. CNs surgidas nos quatro cantos do planeta a fim de suprir uma vontade e, necessariamente, uma função, como posto a seguir.



²⁶ O político inglês Edward Gibbon Wakefield (1796-1862) foi responsável por criar um planejamento de colonização da Austrália, que atraía imigrantes do Reino Unido pela oferta de trabalhos e terras. Para ele, seria uma válvula de escape para os problemas sociais e para o rápido e descontrolado crescimento das grandes cidades inglesas.



2_

CIDADES NOVAS

E A

NECESSIDADE



2 _ CIDADES NOVAS E A NECESSIDADE

Segunda parada: *Vila Serra do Navio, Amapá.*

Sob o solo brasileiro, reservas e mais reservas minerais repousam à espera de serem subtraídas, processadas e comercializadas. Reservas como a de manganês na Serra do Navio, no Estado do Amapá. Em plena selva amazônica, a descoberta na década de 1940 deste importante minério – indispensável à indústria do aço – despertou interesse do governo e de empresas privadas.

Declarada reserva nacional por decreto-lei em 1946, sua exploração deveria ficar sob a responsabilidade de uma empresa brasileira. Após concorrência pública aberta em 1947, a pequena ICOMI S.A. (*Indústria e Comércio de Minérios*), presidida pelo engenheiro Augusto Trajano de Azevedo Antunes, recebeu autorização para pesquisar as jazidas (MONTEIRO *et alii*, 2003).

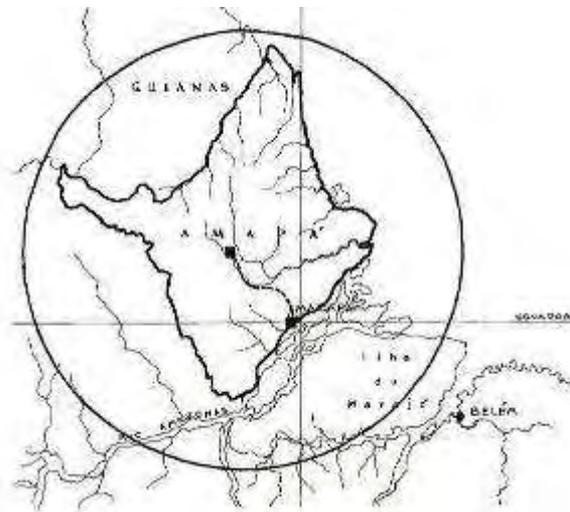
Tal sondagem e divulgação do volume de minério encontrado fez valorizar o capital da empresa²⁷, que em 1950 se associou à gigante norte-americana *Bethlehem Steel Company* (indústria metalúrgica), que além do aporte financeiro, introduziu tecnologia indispensável para a extração, como apontou relatório da ICOMI de 1960:

... na ocasião, não existindo no país, nem a técnica especializada, nem os recursos financeiros, que permitissem realizar obra de mérito, à altura dos interesses da Nação, a ICOMI buscou entendimentos no exterior tendo conseguido interessar a Bethlehem Steel Company, empresa americana, que reunia todas as credenciais para tornar o empreendimento um sucesso completo. (*in* MONTEIRO *et alii*, 2003)

Seja uma jogada política de um governo liberal, seja um processo natural do mercado, o fato é: a presença das minas de manganês na Serra do Navio demandava uma reestruturação ambiental para dar suporte às atividades minero-metalúrgicas, cuja concessão para exploração foi fornecida em 1953, por um período de 50 anos.

²⁷ Na época, o maior produtor de manganês no mundo era a União Soviética, que em plena Guerra Fria suspendeu sua exportação e deixou seu maior rival, os Estados Unidos da América, sem a principal matéria-prima para produção do aço.

Distante cerca de 200 quilômetros da capital Macapá [Fig.107], a primeira necessidade foi ligar a área, localizada no centro do então Território Federal do Amapá, até o rio Amazonas. Um corredor que levasse a produção diretamente das jazidas ao porto. Assim, uma linha férrea de 193 quilômetros foi implantada pela ICOMI, bem como um bairro portuário no município de Porto Santana, a Vila Amazonas (inicialmente Vila de Macapá). Mas havia ainda a carência de um núcleo urbano de apoio na zona de extração e preparação do minério. Foi assim que surgiu nos anos 1950 a CN Vila Serra do Navio.



Localização da Serra do Navio (ponto central) no então Território Federal do Amapá. Uma linha férrea foi construída (193 km) juntamente com dois núcleos urbanos, um em cada extremo, para auxiliar a extração e a exportação do minério de manganês. Fonte: SEGAWA; DOURADO, 1997.

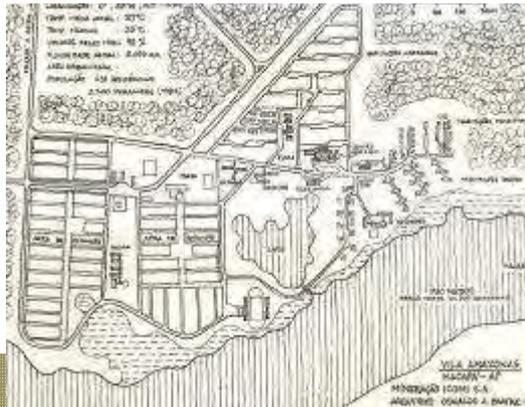
FIGURA
107

Tanto o projeto da vila portuária como da CN empresarial no meio da floresta ficariam a cargo de um escritório de arquitetura selecionado após convites realizados pela própria ICOMI. A escolha recaiu sobre o atelier, sediado na capital paulista, do arquiteto-engenheiro Oswaldo Arthur Bratke (1907-1997), pela “postura extremamente pragmática” dada aos projetos (SEGAWA; DOURADO, 1997). O contrato vigorou de 24 de outubro de 1955 a 8 de janeiro de 1960 (data de entrega da obra finalizada).

A “arte de bem projetar e bem construir”, como enfatizam os autores SEGAWA & DOURADO no livro *Oswaldo Arthur Bratke* de 1997, reflete-se nas casas modernistas e

nos edifícios públicos que o profissional brilhantemente formalizou em centenas de aquarelas pinceladas desde sua formação, em 1931, na Escola de Engenharia da Universidade Mackenzie (SP). Um arquiteto preocupado não apenas em transformar a cultura e os conceitos de sua época em obras arquitetônicas, mas persuadido em realizar um espaço com qualidade ambiental, de traços elegantes, estruturas delgadas, aberturas milimetricamente posicionadas, proporcionando jogos de luz e sombra, materiais ricamente explorados, além do uso indiscriminado de recursos tecnológicos (brises, caxilhos, cobogós etc.) a favor do bem-estar do usuário.

Predicados que o arquiteto, natural de Botucatu (SP), não omitiu nos projetos urbanísticos para a Vila Amazonas [FIG.108] e para a CN empresarial Vila Serra do Navio [FIG.109]. Em contrato assinado, Bratke foi incumbido pela empresa ICOMI de: planejar o urbanismo de ambos os núcleos com devida infraestrutura (vias, redes de água, esgoto, águas pluviais, energia etc.); projetar casas conforme a hierarquia funcional (de operários a trabalhadores de alto escalão); projetar edifícios públicos (hospitais, escolas, clubes e demais prédios de interesse coletivo); tudo devidamente desenhado em plantas, cortes e fachadas e orçado a cada etapa de execução. O programa previsto deveria garantir a Serra do Navio “completa independência e auto-suficiência” (SEGAWA; DOURADO, 1997).



Projeto do bairro Vila Amazonas, situado no município de Porto Santana (AP). O plano de Oswaldo A. Bratke para a empresa ICOMI previa 630 moradias para 2.500 pessoas, com áreas para lazer e comércio, e zona ligada às atividades portuárias (direita). Fonte: REVISTA AU, 1987.



Aquarela de Bratke revela o primeiro esboço para a CN Vila Serra do Navio, onde parcelas urbanas foram interligadas por eixos viários adequados à topografia irregular.

Fonte: SEGAWA; DOURADO, 1997.

FIGURAS
108 | 109



O empenho do arquiteto paulista era verificado pelas freqüentes idas ao Amapá a fim de obter conhecimento sobre sua realidade, vivenciando aspectos sociais e monitorando de perto o despertar de uma nova cidade. Além disso, viajou também à Venezuela (país com mesmas condições climático-ambientais), visando a enriquecer seu repertório. Lá, Bratke visitou cidades empresariais, uma delas, a El Pau, projetada pela empresa *Bethlehem Steel Company*. Porém, os estudos de casos analisados só serviram como uma contra-resposta, algo que deveria ser evitado no projeto brasileiro. Segundo o arquiteto (SEGAWA; DOURADO, 1997), essas cidades eram estruturalmente mal organizadas, com moradias de baixa qualidade para os operários, sendo fontes de interesse apenas pelas informações repassadas por seus habitantes, como o ritmo de vida e as necessidades dos moradores de uma vila empresarial.

Assim, a proposta para a Vila Serra do Navio nasceu, contendo uma preocupação ambiental e disposta a oferecer condições mínimas a todos os seus moradores, sem distinção. De início, Bratke estipulou o tamanho real da cidade, com auxílio de funcionários da própria empresa, chegando a uma previsão de 1.729 habitantes para fase inicial e 2.544 para fase final – número ampliado, posteriormente, para 3.500 pessoas (SEGAWA; DOURADO, 1997). Tais dados e prognósticos foram articulados em tabelas, onde o autor planejou, justificou e dimensionou todos os componentes urbanos necessários à CN.

Enquanto todo o projeto era detalhado no ateliê em São Paulo, Bratke no Amapá selecionava as tecnologias e os materiais a serem empregados. Cimento, telhas de fibrocimento e vinte tipos de madeiras locais foram meticulosamente articulados na confecção dos edifícios pelo arquiteto modernista, sob a orientação do engenheiro Luiz de Mello Matos, amigo de Augusto Trajano Antunes (ICOMI) e parceiro de Bratke em obra paulista. Os materiais industrializados eram trazidos após longa jornada de Estados do sul do país ou de Miami (EUA). As obras eram racionalmente projetadas para garantir uma construção rápida e sem desperdícios. Vidros, por exemplo, foram minimamente utilizados (somente em clubes e algumas casas) devido ao clima local e ao custo elevado, sendo substituídos por outras soluções mais apropriadas (telas, mosqueteiros e painéis em madeira com aberturas pivotantes). A funcionalidade e o

acabamento das obras arquitetônicas foram condizentes com o plano urbanístico proposto para o novo assentamento.

Localizado a 1,2 quilômetro da área de mineração e distante do rio (devido à neblina matutina), o plano urbano herdou o viés modernista de Bratke. Ao adequar o traçado à geomorfologia do terreno, o arquiteto setorizou as funções urbanas em meio à clareira aberta na floresta (REVISTA AU, 1987). Depois de inúmeros estudos, a CN foi organizada em dois pólos interligados por um eixo principal entorno do qual foram dispostos os principais equipamentos urbanos: hotel, centro esportivo, clube, hospital, centro cívico e escola [FIG.110]. Cada pólo recebeu vias locais e tipos de habitações diferenciadas, sendo um conjunto para operários (o mais adensado, dividido em moradias para famílias e alojamentos para solteiros) e outro para funcionários formados (dividido em moradias para funcionários de nível médio e para graduados). Todo o assentamento foi implantado com uma lacuna de 25 metros de distância da floresta (evitando-se transtornos com a queda de árvores) [FIG.111] e ambientado por um “paisagismo exótico” feito por um jardineiro alemão indicado pelo professor de Botânica da USP, Aylthon Joly Brandão (SEGAWA; DOURADO, 1997).

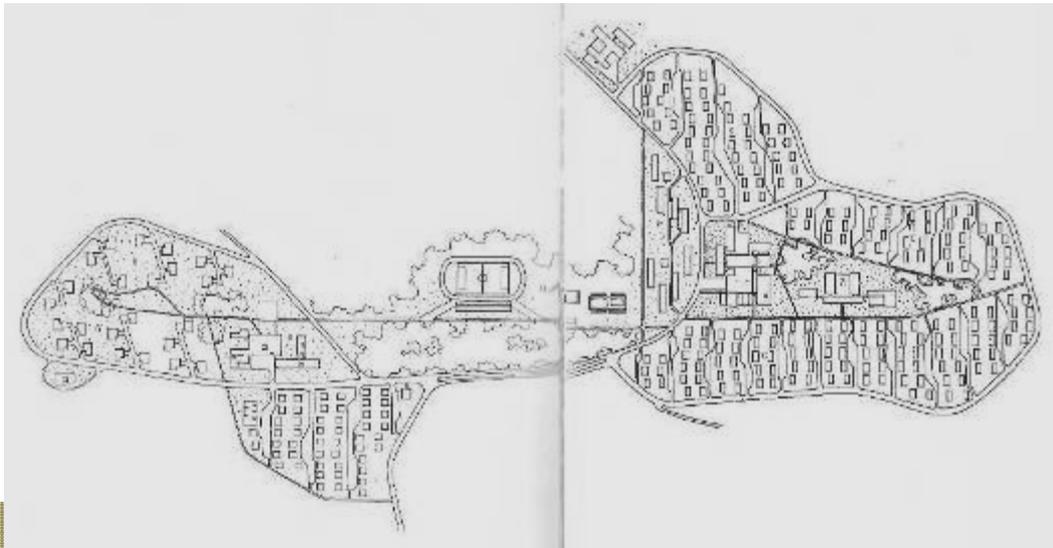


FIGURA
110

Plano final para a CN Vila Serra do Navio. Eixo viário central estrutura os principais equipamentos públicos (da esquerda para direita: casa de hóspedes graduados (hotel), centro esportivo, clube, hospital, centro cívico e escola). O mesmo eixo interliga as duas zonas residenciais (esquerda: moradias para graduados; direita: moradias para operários).

Fonte: SEGAWA; DOURADO, 1997.

FIGURA
111

Vista para o pólo de moradias operárias, cujo centro foi marcado por edifícios administrativos e pela escola. Nota-se a lacuna deixada entre o assentamento e a densa floresta, cujo objetivo era evitar queda de árvores sobre as edificações.

Fonte: SEGAWA; DOURADO, 1997.

Aqui, portanto, mais um exemplar da urbanística brasileira, merecedor de nossa atenção pela habilidade como seu plano foi conduzido pelas mãos do arquiteto-engenheiro Oswaldo Arthur Bratke. Interessa-nos, contudo, sua inclusão nessa pesquisa por uma característica em particular: a necessidade de sua criação como apoio às atividades previstas por seus empreendedores.

A exploração do minério de manganês em região inóspita seria evidentemente inviável sem a presença da CN. A oferta de trabalho e a demanda por mão-de-obra qualificada para tal produção dependiam diretamente da construção de espaços estáveis. Urgia-se, portanto, um ambiente artificialmente planejado e rapidamente executado para atender às exigências de seus investidores e de seus moradores. Nesse sentido, a CN surgiu como uma necessidade, com a função principal de acolher trabalhadores e dar suporte às atividades extrativistas.

O caso de Vila Serra do Navio não foi o primeiro e nem o último de nossa história. As CNs empresariais de Fordlândia (1920) no Pará, Monlevade (1934) em Minas Gerais, e Votorantim (1940) em São Paulo, atestam tal antecedência. Assim como políticas desenvolvimentistas adotadas, principalmente, durante o Regime Militar (1964-1985) vão seqüenciar o nascimento de outras CNs similares.

Em 1972, por exemplo, o governo do presidente general Emílio Garrastazu Médici (1905-1985) lançou o *I Plano Nacional de Desenvolvimento* (1972-1974), cuja responsabilidade de implementação foi dada ao *Serviço Federal de Habitação e Urbanismo* (SERFHAU)²⁸. O I PND tinha dentre seus objetivos: propor um crescimento econômico para o país através de um processo de competição conjunto com um processo de integração de áreas defasadas; compatibilizar os planos setoriais territorialmente (visando à formação rápida de uma estrutura nacional eficiente e adequada de produção, distribuição e consumo de bens e serviços); e colocar o país como potência mundial (BRASIL, 1972).

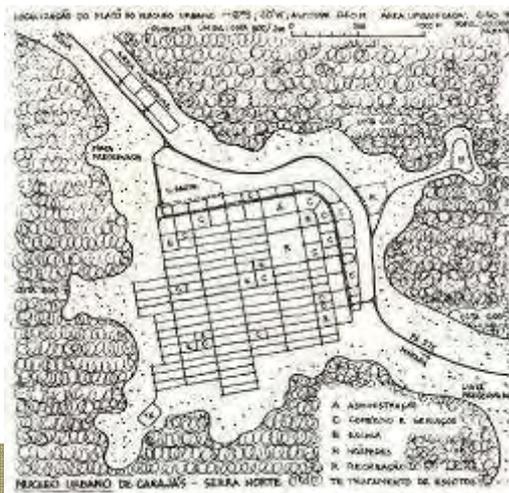
Para elevar o Brasil a uma categoria de país desenvolvido, destacam-se aqui as seguintes atividades previstas:

1. Implantação de novos instrumentos para modernizar a empresa nacional;
2. Atuação eficiente do governo;
3. Mobilização mais intensa do sistema financeiro nacional e do mercado de capitais;
4. Implementação da *Política Tecnológica Nacional*;
5. Efetivação de certo número de grandes programas de investimentos, como os programas de expansão da Siderurgia e Petroquímica;
6. Política de aproveitamento dos recursos humanos do país como fator de produção e de consumo; e
7. Realização de estratégia regional para efetivar a integração nacional. (BRASIL, 1972)

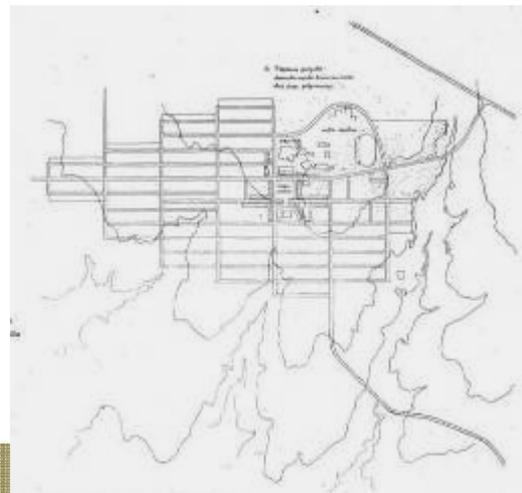
Um panorama que nos permite compreender as conjunturas do surgimento de CNs empresariais, principalmente ligadas a um ambicioso programa de pesquisa e aproveitamento de recursos minerais.

²⁸ O *Serviço Federal de Habitação e Urbanismo* (SERFHAU) foi o órgão nacional de desenvolvimento urbano responsável pelos projetos e planos na primeira fase de planejamento do Regime Militar (1964-1974). Ligado ao *Ministério do Interior* (MINTER), foi criado juntamente com o *Banco Nacional da Habitação* (BNH) pela lei n. 4.380, de 21 de agosto de 1964, e posteriormente regulamentado pelo decreto n. 59.917, de 30 de dezembro de 1966.

Mediante sondagens realizadas por órgãos ligados ao governo (como as *Superintendências de Desenvolvimento* – SUDAM e SUDECO – e o *Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária* – INCRA), reservas de bauxita, cobre, manganês etc. foram identificadas e repassadas por concessões temporárias a empresas estatais, responsáveis por explorá-las e exportar seus produtos. Desse modo, pólos siderúrgicos surgiram em diferentes Estados, dando origem a CNs, como: Carajás (1973) [FIG.112] no Pará, Camaçari (1977)²⁹ e Caraíbas (1978) [FIG.113] na Bahia, e Primavera (1979) em São Paulo.



Plano para a CN de Carajás (PA), de 1973. Núcleo urbano criado como apoio ao Complexo Siderúrgico de Carajás, da *Companhia Vale do Rio Doce*. O projeto ficou sob a responsabilidade da empresa *Figueiredo Ferraz S.A.*
Fonte: REVISTA AU, 1987.



Plano para a CN de Caraíbas (BA), de 1978. Núcleo projetado pelo escritório do arquiteto Joaquim Guedes como apoio à mineração de cobre, sob a concessão do *Grupo Paranapanema*.
Fonte: GUEDES, 2006.

FIGURAS
112 | 113

CNs cujo *DNA* apresenta os seis segmentos apontados: o envolvimento de empreendedores (governo), um sítio estratégico (acima de jazidas minerais), a participação de profissionais (arquitetos e engenheiros) em seus projetos, um tempo preciso de construção e fundação e, principalmente, a necessidade de existirem. O

²⁹ A CN de Camaçari, a 46 quilômetros de Salvador, nasceu em 1977 quando o plano urbanístico, confiado à prefeitura do município, foi iniciado. Até esta data não passava de uma pequena cidade de menos de 20 mil habitantes em 1970, sendo escolhida para receber o segundo complexo petroquímico do país (D'ARC; SCHNEIER, 1983).



segundo segmento de estruturação do *DNA* das CNs, a necessidade, possibilita-nos responder ao por que tais assentamentos foram criados, tal qual identificar a função dominante presente, ao menos, em sua fase inicial.



2.1 _ FUNÇÕES & EXEMPLARES

Toda cidade, espontânea ou criada, tem por função conceitual “transformar o poder em forma, a energia em cultura, a matéria morta em símbolo vivo de arte, a reprodução biológica em criatividade social” (MUMFORD, 1992). No cotidiano da vida urbana, toda cidade deve apresentar funções práticas, aquelas relacionadas às necessidades de seus habitantes.

O sobressalto de uma dessas funções frente às demais pode servir para caracterizar uma cidade, como fez o historiador Pierre Deffontaines ao qualificar os núcleos do período colonial brasileiro. Segundo o autor, as antigas aldeias, vilas e cidades podiam ser classificadas pelas atividades principais que abrigavam, sendo:

Reduções missionárias; aglomerações de origem militar; cidades mineiras; pousos nas estradas (cidade de viajantes); cidades de navegação fluvial ou marítima; vilas de domingo; e as aldeias indígenas [uma distinção social]. (*in* PINHEIRO & GOMES, 2005)

Não exclusivo a historiadores, tal método taxonômico transitou por outras disciplinas, como na Geografia, onde encontramos “as cidades do café, da borracha, da indústria, das colônias de imigrantes, de comércio, balneárias e turísticas” (SOUZA, 2001). No Direito Urbanístico, em rastreamento realizado por Nuñez Ruiz, outra possibilidade nos é repassada pela cidade:

... militar (cidade-quartel, bases e centros de instrução, aeroporto e base naval militar); política (cidade-internacional, cidade-nação, cidade regional ou capital);



religiosa (cidade de peregrinação, cidade de festas religiosas); intelectual (cidade universitária, cidade estudantil, cidade patrimônio, cidade cultural); econômica (cidade boca ou sertão, cidade ponte de trilhos, cidade agrícola, cidade comercial, cidade financeira, cidade industrial, cidade centro de serviços); turística e/ou residencial (cidade dormitório); médico-sanitária (balneárias etc.); recreativa (beira-mar, montanha). (*in* BRASIL, 1973)

Esta amostra de enquadramentos funcionais cabe tanto às cidades tradicionais como às CNs, com uma singela diferença. Enquanto numa cidade tradicional tal qualificação é feita após seu desenvolvimento, quando já adquiriu sua identidade; numa CN a função prevaiente é determinada no momento de sua concepção, com auxílio de seu empreendedor, mesmo antes de sua materialização. Não importa se ao longo de sua história outras funções venham a sobrepor sua função original; a CN sempre terá em sua certidão de nascimento a causa para qual foi gerada.

Nesse sentido, da facilidade em identificar a função para qual uma cidade foi criada, muitos autores tiram partido para classificar as CNs³⁰. Tal apropriação é endossada por uma rápida análise urbana, na qual alguns elementos particulares da paisagem podem revelar sua função de berço, seja pela presença da igreja na praça matriz, de um centro cívico, de um forte, de uma ferrovia, de uma rodovia, de uma hidrelétrica, de uma rede hoteleira, de uma empresa mineradora etc.

Assim, em grande parte dos estudos analisados (AHTIK, 1969; BENCHIMOL, 1973; BLOC-DURAFFOUR, 1998; BRUAND, 1991; GOLANY, 1976; MARX, 1980; MERLIN, 1969a; OSBORN & WHITTICK, 1977; PINHEIRO & GOMES, 2005; POTTER, 1987; dentre outros) a taxonomia deste tipo urbanístico é realizada pela função à qual tal núcleo foi empreendido (CN administrativa, CN de colonização, CN ferroviária, CN de relocação, CN balneária, CN satélite, CN de expansão etc.).

Para GUPTA (1983), as CNs foram construídas para propósitos especiais, seja sediar: um porto (CN de Tema, em Gana, CN de Kompong Som no Camboja, e CNs de Kandala e Maldia na Índia), uma indústria (as *steel cities* na Índia), uma capital

³⁰ Embora não identificado na literatura analisada, reconheço que outras possibilidades de classificação seriam cabíveis, como separar CNs pelo tipo projetual adotado, pelo período no qual foi implantado, pelo tipo de sítio escolhido, pelos profissionais envolvidos etc.

(Chandigarh, Islamabad, Brasília), uma nova zona agrícola (CNs da região do Mandi, em Punjabi), uma expansão urbana (*new towns* inglesas ou CN Diego de Losada, na Venezuela). Sequenciando, ATASH (2000) acrescenta:

Cidade nova como instrumento de abertura de novas regiões a serem exploradas, como a Ciudad Guayana (Venezuela); cidade nova utilizada para promover desenvolvimento em áreas remotas, menos desenvolvidas, pela concentração populacional, e de atividades econômicas em áreas que possuíam grande potencial. (ATASH, 2000)

Já um estudo iraniano limitou as CNs a apenas três tipos:

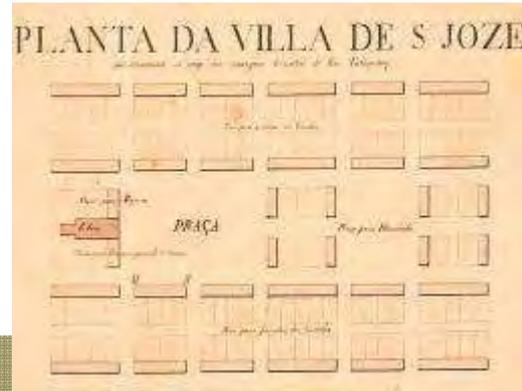
1) Cidades residenciais (cidades-dormitórios), como as cidades novas criadas ao redor do Cairo, Caracas, Hong-Kong, Shangai, Paris e Londres; 2) Cidades-satélites, como Tema em Gana, San Pedro na Costa do Marfim e Fulad Shahr no Irã; e 3) Novas cidades no estrito senso da palavra, como as cidades administrativas e centros políticos de Chandigarh (Índia), Brasília (Brasil), Abuja (Nigéria), Duduma (Tanzânia). (IRAN, 1991)

Focando nossas atenções para o contexto nacional, em minha trajetória de pesquisa, cheguei às seguintes possibilidades: 1) **CN empresarial** (Barcarena, no Pará, Alumínio, em São Paulo, ou Siderópolis, em Santa Catarina); 2) **CN ferroviária** ou “bocas de sertão” (Erechim, no Rio Grande do Sul, Franca e Jales, em São Paulo); 3) **CN rodoviária** (Marabá, no Pará, e Ceres, em Goiás); 4) **CN de penetração** (Aragarças, em Goiás); 5) **CN de relocação** (Remanso, na Bahia, Canindé do São Francisco, em Sergipe, ou Aripuanã, em Mato Grosso); 6) **CN administrativa** (Oeiras, no Piauí, Aracajú [FIG.114], em Sergipe, e Palmas, no Tocantins); 7) **CN balneária** ou **recreativa** (Lambari, em Minas Gerais, ou Águas de Lindóia, em São Paulo); 8) **CN de colonização** ou **fronteiriça** (Panorama, em São Paulo, Ângulo, no Paraná, ou Nova Veneza, em Goiás); 9) **CN religiosa** (missões do Rio Grande do Sul [FIG.115]); 10) **CN de defesa** (São Luís, no Maranhão, e Nossa Senhora da Conceição [FIG.116], em Rondônia); 11) **CN satélite** (Guará I [FIG.117], Guará II e Taguatinga, no Distrito Federal); e 12) **CN de expansão** (Santos, em São Paulo, e Boa Vista em Roraima). Uma lista efêmera, aberta a acréscimos e sugestões!

No conjunto, podemos verificar aspectos comuns em todas as classificações. As funções das CNs são determinadas em sua origem por seus empreendedores, visando a atender necessidades de cunho político, econômico, social e/ou cultural. Isto se torna claro nas produções realizadas em diversos países.



Vista aérea de Aracaju (1855), capital de Sergipe. Uma das CNs administrativas do período Imperial, Aracaju foi projetada pelo engenheiro Sebastião Basílio Pirro, onde se destacam as quadras de 50 x 50 metros que compõem a malha quadriculada sobre terreno plano. Fonte: MARX, 1980.



Planta da vila missionária de São José (1767, atual Taquari), no Rio Grande do Sul. Projeto simétrico de Manoel Vieira Leão demonstra a função da cidade pela localização do edifício principal: a igreja em frente à praça. Fonte: REIS FILHO, 2000b.

FIGURAS
114 | 115



Vila fortificada de Nossa Senhora da Conceição (1774), em Rondônia. Núcleo urbano implantado para proteger as fronteiras ocidentais do país de possíveis invasões hispânicas. Fonte: REIS FILHO, 2000b.



Plano de Guará I (1968), no Distrito Federal. Cidade-satélite projetada pelo arquiteto Nauro Esteves, composta por Unidades de Vizinhança (módulos quadrados) e uma área central ao longo do eixo viário principal. Fonte: Arquivo do autor.

FIGURAS
116 | 117

Se na Antiguidade, no Medievo e na Modernidade a recorrência às CNs se dava pela preocupação em defender fronteiras (acampamentos romanos) e ocupar territórios

(cidades da América espanhola e portuguesa), no mundo contemporâneo as mesmas vão ser aplicadas conforme as necessidades de nossa Era. Uma diversidade de funções que percorrem desde as emblemáticas CNs capitais; se popularizam com as CNs satélites (*new towns, villes nouvelles* etc.); repousam sobre balneários luxuosos no litoral, no campo ou nas montanhas; prosseguem com sua luta por ocupar e colonizar territórios pouco explorados e personificam a alma econômica pós-Revolução Industrial mediante as CNs empresariais.

Mais emblemáticas e simbólicas do que numerosas, as CNs administrativas apresentam uma função que justifique sua existência: concentrar as estâncias governamentais do poder público. Por razões estratégicas de uma política freqüentemente associada às necessidades econômicas e de planejamento territorial, numerosos governos adotaram as CNs administrativas como a saída. Uma solução que MERLIN (1977) também interpretou como: “uma tentativa de romper a dominação de, uma ou mais, grandes cidades situadas numa região muito desenvolvida” (Sidney e Melbourne, na Austrália; e Rio de Janeiro e São Paulo, no Brasil), ou uma “vontade de ocupar todo um espaço nacional, centralizando a posição de sua capital” (Brasília e Ankara), ou ainda uma “devolução de uma capital a um Estado repartido” (Chandigarh).

Sejam quais forem os propósitos originais, governos dos EUA, Austrália, Turquia, Índia, Brasil, Nigéria, Cazaquistão etc., além de comandos regionais, decidiram por transferir todo o aparato administrativo de capitais anciãs para um espaço urbano inédito, especificamente projetado para atender às exigências de uma sede governamental. Mesmo na França, onde já houve uma mudança planejada de capital no século XVII (Versalhes), a idéia de retirar a sede administrativa de Paris voltou à tona nos anos 1960 (VOLDMAN, 1990). A revista *Architecture d’Aujourd’hui* lançou na época um grande projeto visando à construção de uma “Paris Paralela” [FIG.118], uma nova capital para abrigar poderes executivo, legislativo e judiciário franceses. Uma espécie de cidade-satélite com função administrativa, cujo objetivo era desafogar a adensada região parisiense.

Uma possibilidade de expansão urbana controlada; um artifício utilizado pelo governo Vargas nos anos 1930 e 1940 para descongestionar a capital paulista; uma

reabilitação pós-guerra, regularizada e batizada na Inglaterra como *new towns* em 1946; um tipo disseminado por outros países mediante dezenas de cidades-satélites – inclusive na França, que não teve a “Paris Paralela”, mas sim as *villes nouvelles*. Independente da indumentária vestida, as CNs satélites (denominação adotada pelo presente autor) foram uma alternativa face à urbanização periférica e espontânea – “meio clássico de extensão das cidades” (ALLART, s.d.) –, ou uma resposta aos grandes conjuntos habitacionais – “guetos sem almas, longe de tudo e, sobretudo de empregos” (GUYARD, 1980).

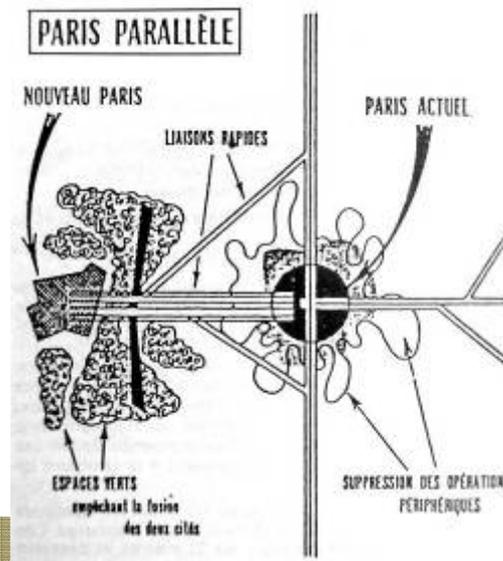


FIGURA
118

Plano de localização da nova capital administrativa da França: a “Paris Paralela”. Proposta lançada pela revista *Architecture d’Aujourd’hui* previa a criação de uma CN administrativa separada da Paris real pelo campo e conectada a ela por vias de fluxo rápido. Fonte: WARNIER, 1988.

Ao criar uma CN satélite, a preocupação primordial era evitar que a mesma se tornasse uma cidade-dormitório, dependente da “cidade-mãe”. Para isso, planejava-se em seu domínio um equilíbrio básico entre oferta de moradias e oferta de empregos (indústria, comércio e serviço). Veja-se as cidades-satélites na Suécia (1950-1954), chamadas de *Cidades ABC* (traduzido por Casa, Trabalho e Serviços) [FIG.119]. Nelas, técnicos de planejamento urbano utilizaram a seguinte fórmula:

A CN satélite deveria ter uma comunidade balanceada entre 80 mil e 100 mil habitantes, com densidade de 30 a 80 pessoas por acre, aumentando conforme a

proximidade do centro comercial. Haveria uma hierarquização de centros: centro comercial principal, centro administrativo próximo à ferrovia, centro de vizinhança com escola. As habitações foram divididas em 60% coletivas (edifícios em barra) e individuais (casas isoladas); e as vias adotaram o sistema norte-americano de separação entre vias de pedestres e de veículos. (CERVEO, 1995)

Equilíbrio igualmente imaginado para as *villes nouvelles* francesas, planejadas para: acalmar as lutas sociais que reivindicavam moradias melhores que *la sarcellite* (cinturão de conjuntos habitacionais da periferia parisiense); dotar a economia francesa de uma indústria de escala internacional via planejamento territorial; controlar o desenvolvimento urbano na medida do possível, canalizando o desenvolvimento da capital e sua “mancha de óleo”; e promover o equilíbrio emprego-trabalho a fim de reduzir as migrações cotidianas e de melhorar a qualidade de vida de seus habitantes (PAQUOT; PAQUOT, 1977).

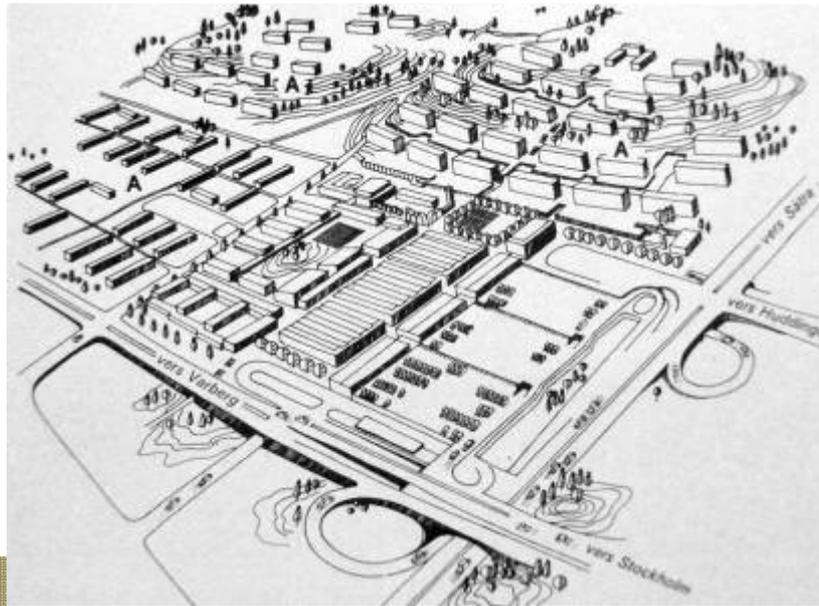


FIGURA
119

Vista para a CN de Skärholmen (1961), localizada nos arredores de Estocolmo e projetada para 40 mil habitantes. Áreas residências (edifícios em barras) circundariam o centro comercial, cada qual isolado por áreas verdes e vias de circulação hierarquizadas. Fonte: MERLIN; GUERTIN, 1967.

Segundo VERMEERSCH (2005), mais que apenas um equilíbrio entre emprego e moradia, as *villes nouvelles* deveriam “oferecer empregos de alto padrão e qualidades



espaciais” para seus novos habitantes, tornando-se um modelo ideal de vida. Assim, para cada CN proposta, uma vocação particular foi atribuída:

Évry seria um centro urbano atrativo; Marne-la-Vallée deveria reestruturar o Grande Leste; Cergy-Pontoise viraria um prolongamento terciário de La Défense; Saint-Quentin-en-Yvelines adequaria o desenvolvimento urbano em curso segundo uma qualidade urbana a oferecer; e Melun-Sénart privilegiaria ser uma cidade verde. (BEHAR; ESTEBE; GONARD, 2002)

Assim, as CNs satélites além da conhecida função de responder ao desenvolvimento das grandes cidades, oferecendo moradia, abrigando indústrias, comércios e infraestrutura adequada, adquiriram a responsabilidade de ser um centro com identidade própria. Ideal que se buscou seguir no Egito, na Escócia, na Tailândia e nos EUA.

No Egito, o processo de controlar o crescimento da capital Cairo data do início do século XX com “as primeiras cidades-satélites: Heliopolis e Maadi” (TOULAN, 1979-1980), embora se aproximem mais a subúrbios-jardins que a cidades. Posteriormente, vieram: Madinet El Awkaf (1940) e Madinet Nasr (1960). Em 1968, o *Plano Regional de Desenvolvimento para o Grande Cairo* previa a implantação de quatro novas cidades para abrigar 250 mil pessoas até 1990. O plano efetivamente foi iniciado apenas em 1975 e tinha por objetivos: redistribuir população e atividades econômicas, proteger terras agrícolas ao longo do rio Nilo, criar novas oportunidades de emprego e melhorar a condição de vida (EGYPT, 1996).

Na Escócia, o período de 1947 a 1966 foi marcado pelo surgimento de cinco CNs: East Kilbride (1947), Glenrothes (1948), Cumbernauld (1955), Livingston (1962) e Irvine (1966). A intenção inicial para criação destes novos centros foi dispersar a população e as indústrias de áreas urbanas congestionadas, como Glasgow. Posteriormente, somou-se a este objetivo a função econômica. Esperava que estas CNs satélites servissem como áreas de expansão econômica e desenvolvimento industrial (LLOYD, 1989).

Num dos *tigres asiáticos*, a política de implantação de CNs para domar o espraiamento das grandes cidades, como a capital Bangkok, foi iniciada em 1963, com uma lei sobre planificação, composta de 64 artigos. Porém somente em 1970, com o *Plano Litchfield*,

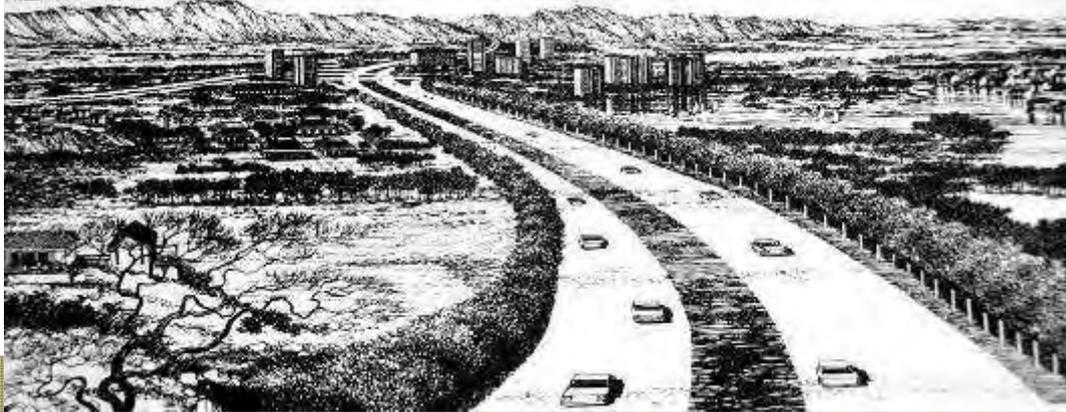
houve uma regulamentação para criação de CNs. O empreendimento ficaria a cargo de empresas privadas tailandesas – que estabeleciam regularmente parcerias com empresas norte-americanas –, encorajadas por empréstimos públicos e isenção de impostos (BARON, 1992). Dentre os objetivos da criação destas cidades estavam: reduzir o déficit de moradia; reduzir a taxa de crescimento demográfico; reduzir o tráfego urbano; maximizar a utilização do solo na zona de projeto; criar oportunidades de emprego; diminuir a pressão sobre as infraestruturas da cidade-mãe; e proteger o meio ambiente onde se encontra. Na Tailândia, as CNs satélites deveriam abrigar comércio, indústrias, escolas, moradias, espaços verdes, etc., devendo depender da cidade pólo (localizada numa faixa entre 30 e 80 quilômetros de distância) apenas por certas atividades especiais.

Já nos Estados Unidos da América, a construção de CNs satélites foi uma técnica para canalizar o crescimento urbano e o desenvolvimento da economia (UNITED STATES OF AMERICA, 1981). Esta técnica deveria frear a expansão urbana das grandes cidades e oferecer habitação e emprego de modo igualitário. Uma suposição que na realidade viu as CNs satélites – como: Reston e Columbia, próximas a Washington D.C.; Foster City e Redwood Shores em São Francisco; Valencia [FIG.120] e Irvine em Los Angeles – receberem, a partir dos anos 1960, apenas “uma pequena fração do crescimento populacional”. (TURNER; SMULIAN, 1974). Passos em falso constatados por MITTELBAACH (1973):

A alta expectativa que cidades novas fossem controlar e redirecionar o crescimento de grandes cidades nunca ocorreu. Estas cidades novas tiveram sim é que resolver os problemas sociais que nelas apareceram, além da absorção de grandes investimentos para seu planejamento (MITTELBAACH, 1973).

Independente do resultado obtido, a CN como controle da expansão urbana apresenta semelhanças à outra, a CN de ocupação territorial. Ordenar a ocupação do espaço pela implantação de cidades, seja nas cercanias de uma grande cidade, seja em regiões áridas, foi um dos campos férteis desse tipo urbanístico. Ao inseminar artificialmente uma rede de núcleos urbanos, buscava-se: controlar a imigração interna de um país,

colonizar áreas ermas, proteger e defender fronteiras³¹, desenvolver regiões pouco industrializadas, abrir novas franjas agrícolas, como na Malásia, onde o governo local construiu, entre os anos 1970 e 1980, assentamentos para urbanização da população rural, modernização e desenvolvimento agrário, diminuindo disparidades entre regiões e grupos étnicos (SALLEH; CHOGUILL, 1992).

FIGURA
120

Perspectiva da CN de Valencia, localizada nos arredores de Los Angeles. Uma cidade-satélite projetada nos anos 1960 para 250 mil habitantes, com centro verticalizado e bairros residenciais integrados à natureza. Uma *parkway* faria conexão direta com a metrópole. Fonte: NARDIN *et alii*, 1969.

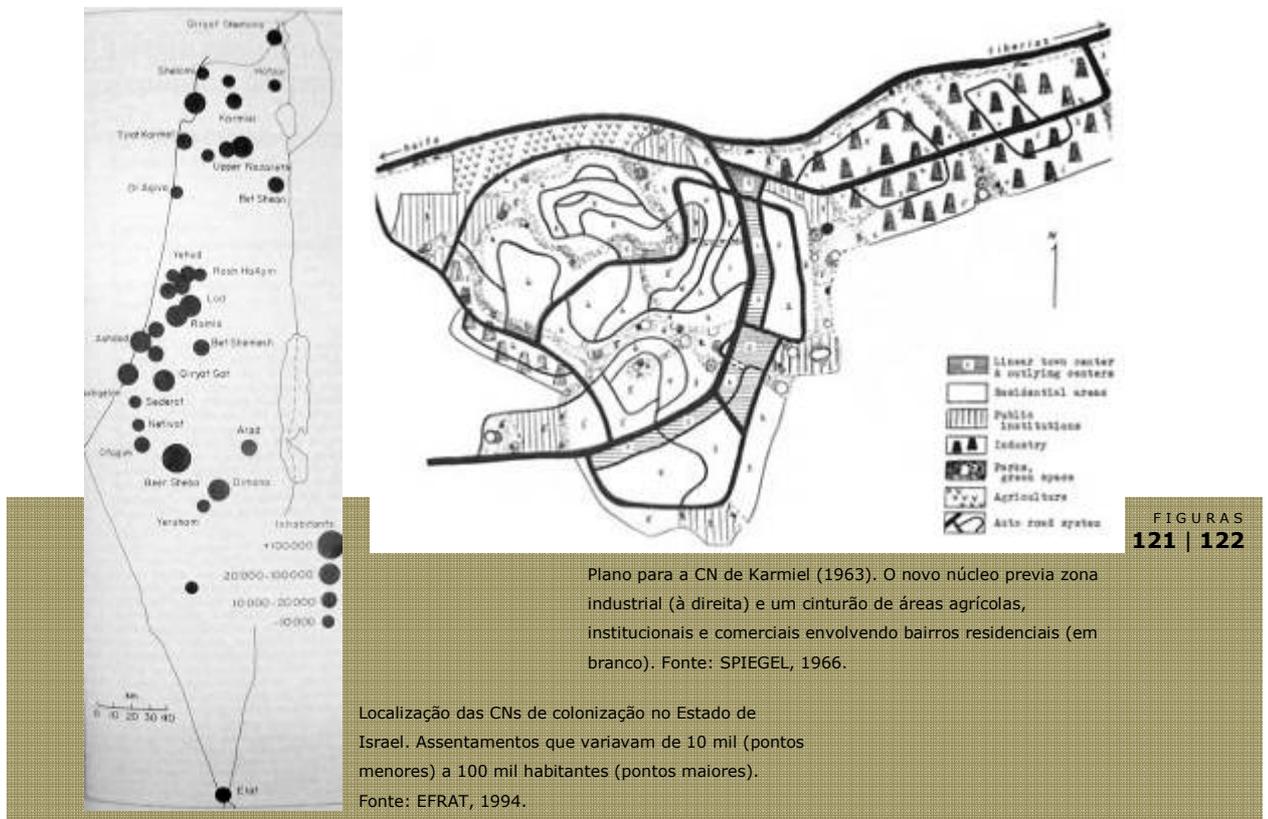
Políticas adotadas, principalmente, em países em via de desenvolvimento e ocupação (SAFIER, 1977), onde as CNs foram projetos concebidos para responder às necessidades criadas por programas de desenvolvimento regional ou nacional.

Foi assim com as CNs norte-americanas do século XIX, junto à costa oeste. Embora iniciativas privadas, as cidades de expansão foram planejadas não apenas para servirem às necessidades próprias como também para comporem uma rede de assentamentos urbanos de fronteira e incentivar a economia daquela região (HAMER, 1994). Foi assim na Austrália do pós 1ª. Guerra Mundial, quando os soldados de retorno ao país foram assentados em CNs criadas em áreas pouco adensadas (RUSHMAN, 1976). Foi assim na URSS e suas centenas de *navyé goroda*. Foi assim no Brasil de Vargas e sua *Marcha para o Oeste*, de Juscelino Kubitschek e sua Brasília, do

³¹ As *bastides* francesas, além da função de defesa, surgiram para controlar, consolidar e desenvolver os domínios de um determinado poder (real, senhorial, eclesiástico); assim como fixar população em zonas desabitadas, desenvolvendo agricultura e comércio na região (PANERAI *et alii*, 1985).

Regime Militar e sua política de desenvolvimentismo e integração nacional. Foi assim em países de menor abrangência territorial, como Israel e Senegal.

Desde a origem do Estado israelense, em 14 de maio de 1948, o poder local estabeleceu uma política de implantação de CNs por seu território, como modo de demarcar seus limites e demonstrar posse sobre o mesmo. Entre 1948 e 1963, mais de 30 CNs de colonização foram estabelecidas no país [FIG.121], servindo para abrigar imigrantes judeus vindos de todas as partes do planeta – uma distribuição populacional não apenas em zonas agrícolas – (EFRAT, 1994). Desta experiência nasceram num prazo de 15 anos: Qiryat Shemona, Afula, Qiryat Gat, Beer Sheva, Ashdod, Elat, Arad e Karmiel [FIG.122].



No Senegal, por sua vez, as CNs de ocupação territorial surgem inseridas numa política de reforma fundiária, visando ao desenvolvimento geral do país. Para solucionar os problemas fundiários, três níveis de intervenção foram propostos: “uma

intervenção na zona rural; uma ação organizada ao nível de cidades-periódicas e de cidades novas criadas *ex nihilo*; e uma política coerente no eixo Dakar-Thiès” (WADE, 1973).

CNs de expansão e ocupação (planejamento territorial) que foram, em vários momentos, associadas a outras funções como a de subsidiar atividades de exploração industrial (função econômica)³². Com isso, conseguia-se em uma única empreitada urbanizar e industrializar uma região pouco ocupada ou predominantemente agrícola. Fato ocorrido na Índia, Venezuela, Polônia, Hungria, Gana, Gabão e no Canadá, onde a exploração de recursos florestais e minerais, na província de Alberta durante o século XX, atraiu um grande contingente populacional para esta região (BAILLY, 1972).

Com a vontade de descentralizar a economia (situada, sobretudo, em três grandes cidades: Calcutá, Madras e Mumbai), o governo indiano propôs quatro Cns empresariais que nasceram com a função de produção do aço: Rourkela (em Orissa), Bhilai (em Madhya Pradesh), Durgapur (no West Bengal) e Bokaro (em Bihar). Todas planejadas com autonomia em relação a outras cidades, possuindo equipamentos e serviços que pudessem atender à população (KAMBO, 1971).

Na Venezuela, duas Cns empresariais foram estrategicamente propostas: Ciudad Guayana (1960) e El Tablazo (1966) [FIG.123]. A primeira, localizada no sudeste do país (500 quilômetros de Caracas), tinha por obrigação fixar o marco urbano de crescimento de áreas que continham riqueza natural. Empreendida pela estatal *Corporación Venezolana de Guayana*, a CN foi base para o estabelecimento de uma indústria siderúrgica (fundada em 1962) de projeção nacional e internacional. Já El Tablazo, localizada na parte ocidental do país (próximo a cidade de Maracaíbo), deveria criar infraestrutura necessária para o desenvolvimento de um complexo petroquímico, resolvendo desta maneira problemas de emprego na região (BENCHIMOL, 1973).

³² Além da exploração mineral, as funções de expansão e ocupação territorial estão interligadas a ações bem definidas, como: implantação de ferrovias e rodovias, construção de fortificações, criação de novas zonas agrícolas etc.

Inseridas na política econômica do governo da URSS, a CN Nowe Tychy (1951) [FIG.124], na Polônia, foi implantada próxima à capital Cracóvia, às margens da região industrial do Alto-Silésio, sobre uma pequena vila existente de 13 mil habitantes – sua população prevista seria de 100 mil habitantes (MALISZ, 1961); enquanto na Hungria, um plano meticuloso de industrialização do país foi colocado em prática. Dividido em dois períodos distintos³³, apresentavam três tipos de CNs empresariais: aquelas próximas a minas; aquelas direcionadas a trabalhos metalúrgicos e, por último, aquelas relacionadas a empresas químicas (HUNGARY, 1984).

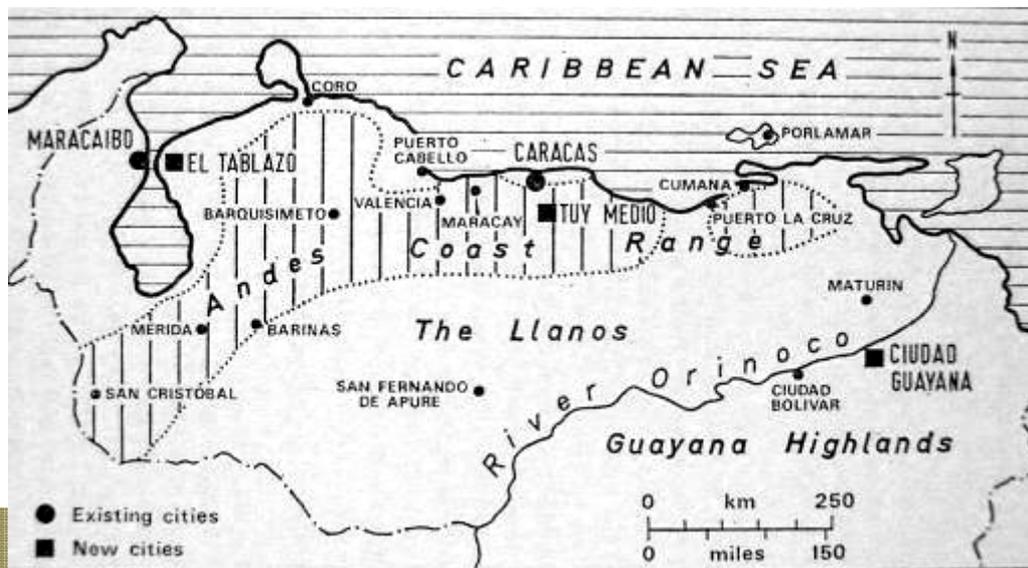


FIGURA
123

Mapa revela as CNs em solo venezuelano. Tuy Medio como uma cidade-satélite de Caracas, e Ciudad Guayana e El Tablazo como CNs empresariais. Fonte: TURNER; SMULIAN, 1974.

Em países africanos como Gana e Gabão, as CNs empresariais eram tidas como algo positivo, pois possibilitava, ao mesmo tempo, atrair atividades econômicas para um ambiente planejado e, com isso, uma produção eficiente. Contudo, sabemos que tais empreendimentos, realizados por empresas estrangeiras, eram casos isolados, pouco interativos com a realidade local, e quase sempre visavam ao beneficiamento de

³³ O primeiro período (1945-1960) se atrela ao antigo e rígido mecanismo econômico, quando o Estado forneceu de 55% a 80% de suporte financeiro para o desenvolvimento estrutural das CNs. O segundo período (1960-1980) cobriu os anos de novos mecanismos econômicos, quando diminuiu o apoio estatal para 36%, ficando o restante sob a responsabilidade de fontes locais.

poucos. Em Gana, a CN Bibiani explorava minas de ouro e a CN Akosombo extraía recursos naturais para produção de energia (GHANA, 1973). No Gabão, Gamba [FIG.125] foi criada pelo grupo Shell para apoiar a obtenção de petróleo da reserva, descoberta em 1956, na região de Port-Gentil (segunda cidade em população do Gabão). Seu plano (1967) foi caracterizado pelo tratamento diferenciado da habitação operária em relação a zonas de uso administrativo. Além disso, sua linha de equipamentos ficou aquém daquilo esperado para o desenvolvimento independente e natural de um novo centro urbano (FRANCE, 1970a).



Maquete da CN empresarial de Nowé Tychy (1951), na região de Cracóvia. Um projeto formulado para adequar os novos elementos urbanos a um sítio já ocupado por uma pequena vila. Fonte: MALISZ, 1961.



Vista aérea da CN empresarial de Gamba, no Gabão. O projeto da pequena cidade, de 1967, concebida para 6 mil habitantes, indica as implantações dos edifícios conforme suas dimensões definitivas, com limites dos lotes, traçados das vias e diversas redes (salvo aquela de coleta de esgoto). Fonte: FRANCE, 1970a.

FIGURAS
124 | 125

Além destes casos mais recorrentes – CNs administrativas, cidades-satélites, de expansão territorial, empresariais e balneárias (vista no capítulo anterior) – outros casos inusitados surgem a partir de funções específicas. É o caso das *sauvetés* (cidades-rua) na França e Espanha: CNs criadas ao longo do caminho de *St. Jacques de Compostelle* para garantir abrigo aos peregrinos, segurança a seus moradores, além de subsídios econômicos para produções agrícolas locais (PANERAI *et alii*, 1985).

Há exemplos de CNs voltadas ao incentivo à educação, como ocorreu: na França e sua *ville nouvelle* universitária de Villeneuve d'Ascq (1966), próxima à Lille (uma das nove CNs do período de Gaulle); na Bélgica e sua Louvain-la-Neuve (1968), uma iniciativa privada para receber a sede da Universidade Católica (alunos, pesquisadores,

professores, técnicos etc.) e uma população extra de 50 mil habitantes; e no Japão e seu centro universitário de Tsukuda (2000) (BAUDELLE, 2004b).

CNs criadas após catástrofes naturais, como: Agadir, no Marrocos, reconstruída após o terremoto de 29 de fevereiro de 1960, quando 70% de seus bens materiais foram destruídos (ATTOU *in* BOUMAZA *et alii*, 2006); e New Nsutam, em Gana, reconstruída em novo sítio após desastre ambiental. Cns criadas em decorrência de conflitos humanos, como os campos de refugiados africanos, abordados na obra de AGIER (2001). Cns criadas como isolamento de pessoas enfermas, como o Leprosário Santo Ângelo em Mogi das Cruzes, no Estado de São Paulo [FIG.126].

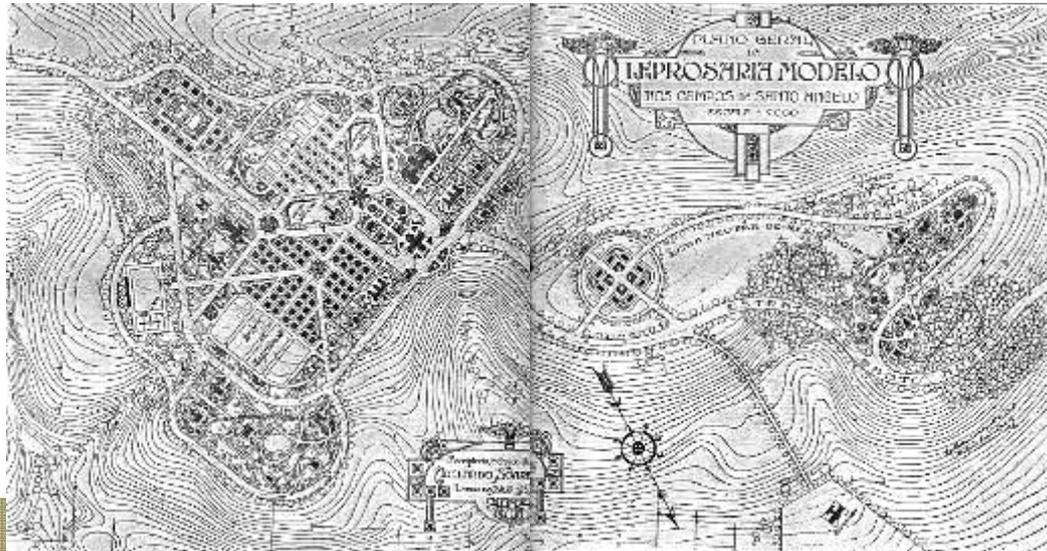


FIGURA
126

Leprosário Santo Ângelo (1918), próximo à capital paulista. Projetado pelo arquiteto Adelardo Soares Caiuby, este núcleo dividia-se em três zonas: uma área para pacientes (à esquerda), uma para recepção aos visitantes (ao centro) e uma para administração (à direita), devidamente traçadas conforme a geomorfologia do terreno. Fonte: CAIUBY, 1918.

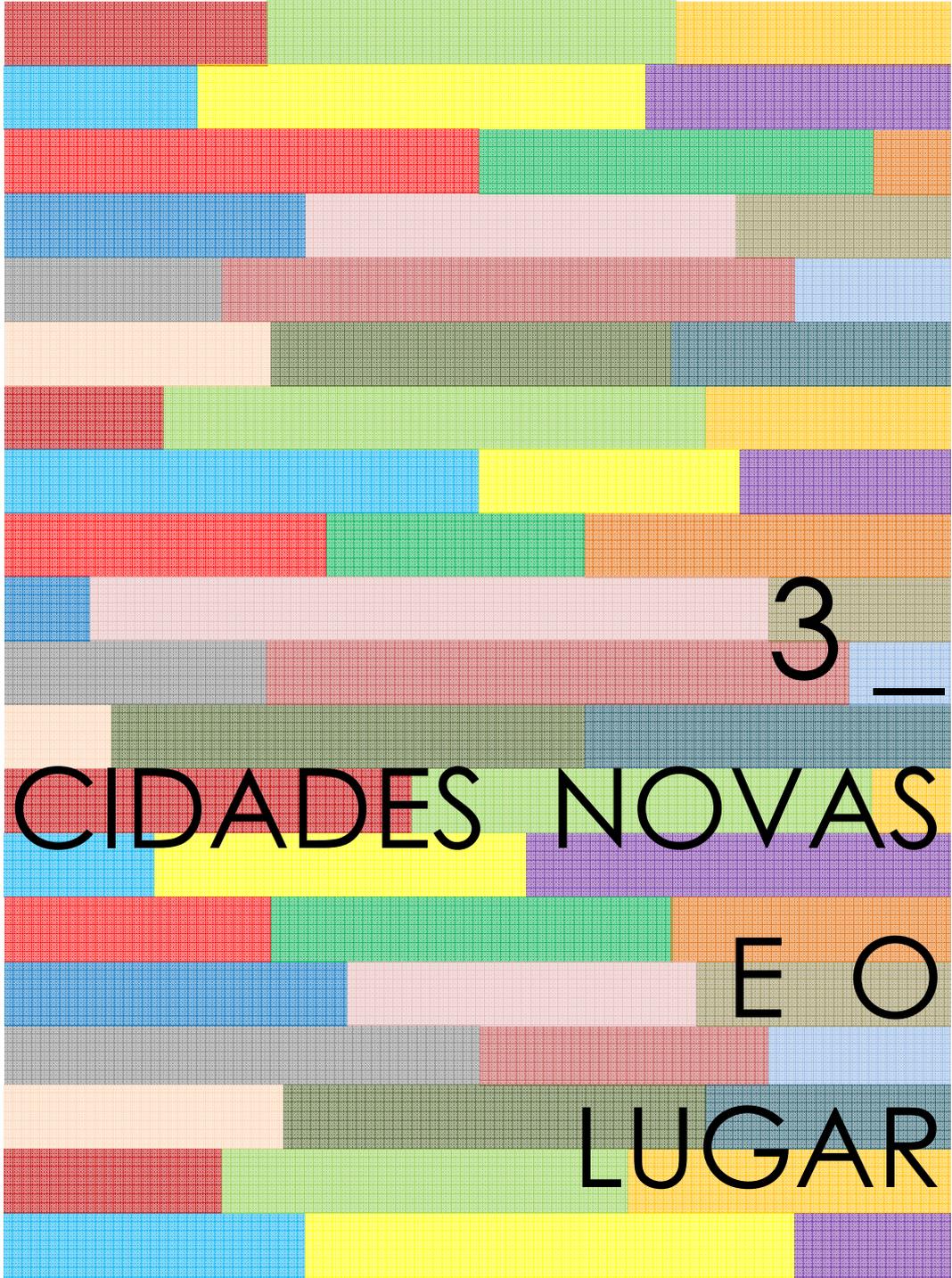
Chamado de *Asylo Colônia Santo Ângelo*, a cidadela foi projetada em 1918 pelo arquiteto Adelardo Soares Caiuby e inaugurada em 1928. Tinha seu parcelamento dividido em “zona sã e zona doente”, tendo entre elas uma “zona intermediária”. A primeira era destinada ao pessoal técnico e administrativo sadios, onde se encontravam a portaria, almoxarifado, garagem, administração e demais serviços. A “zona intermediária”, em geral, abrigava o pavilhão de economia geral, o posto de fiscalização de visitas e o parlatório. A zona doente abrigava o asilo propriamente dito



e ali estavam instalados: o hospital, o pavilhão de clínicas, os dormitórios coletivos, as casas para doentes casados, a cadeia, o cassino, a igreja e a parte esportiva. Esses asilos foram projetados visando à auto-suficiência, com uma grande área reservada para atividades agropecuária, destinada a prover grande parte do consumo alimentar necessário, e ainda dotados de pequenas fábricas e oficinas (FELICIANO, 2008).

Enfim um leque de possibilidades que revela a versatilidade como as CNs foram aplicadas. Uma multiplicidade de funções que juntamente com o desejo de seu(s) empreendedor(es) articulavam a causa de origem das CNs. Um dueto que ao acréscimo do sítio escolhido se tornará a trilogia de base, a cadeia preliminar que compõem o *DNA* das CNs.





CIDADES NOVAS

3 _

E O

LUGAR

3 _ CIDADES NOVAS E O LUGAR

Terceira parada: *Nova Iorque, no Maranhão; Nova Petrolândia, em Pernambuco; Nova Ponte, em Minas Gerais; e Nova Jaguaribara, no Ceará.*

Colete salva-vidas vestidos? Zarpamos em nossa embarcação rumo às próximas CNs. Quatro CNs unidas por um mesmo elemento: a água. Um volume colossal d'água represado por barreiras de concreto, dando origem a enormes reservatórios para gerar energia ou para minimizar a seca no agreste. Lagoas que escondem em suas profundezas cidades afogadas. Cidades, um dia espontâneas, hoje submersas, fisicamente relocadas para sítios mais altos. Cidades rapidamente construídas para reassentar os moradores órfãos das cidades locadas na baixa.

CNs relocadas como a brasileiríssima Nova Iorque, situada no Estado do Maranhão, a 496 quilômetros de São Luís. Povoado nascido da pecuária itinerante do século XVIII permaneceu até 1871 com o nome de Vila Nova. A partir daí, passou a ser chamado de Nova Iorque – homenagem feita pelo engenheiro norte-americano Edward Burnett, responsável por realizar na época estudos de transporte hidroviário no rio Parnaíba.

Mesmo rio que nos anos 1960 recebe a barragem para a instalação da usina hidrelétrica da *Companhia Hidroelétrica da Boa Esperança* (Cohebe). O represamento do Parnaíba afetava diretamente Nova Iorque e Guadalupe, cidade vizinha situada no Estado de Piauí [FIG.127]. Duas cidades que foram inundadas pelas águas represadas e tiveram que ser reconstruídas em sítios protegidos (HOLANDA, 2003).

Em ambos os casos, a nova cidade contou com um plano urbanístico e arquitetônico, sendo a CN de Nova Iorque projetada por uma equipe interna da Cohebe (incluindo a participação do arquiteto e professor da UnB Frederico de Holanda), e a CN Guadalupe pelo escritório carioca *Wit-Olaf Prochnik – Arquitetura e Planejamento*. Diferente de Guadalupe, cujo projeto proposto em 1963 destoava pela adoção de conceitos modernistas (como a *Unidade de Vizinhança*), a nova Nova Iorque foi concebida mediante um pré-estudo cuidadoso dos aspectos (sócio-espacial) que compunham a

antiga cidade [FIG.128], visando a um plano contextualizado, sem necessariamente repeti-la *ipsis litteris*.

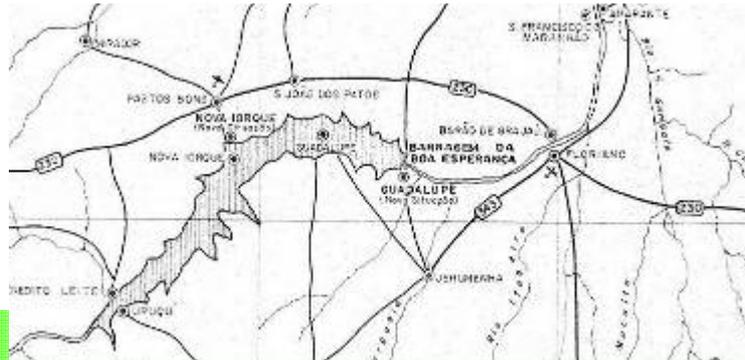
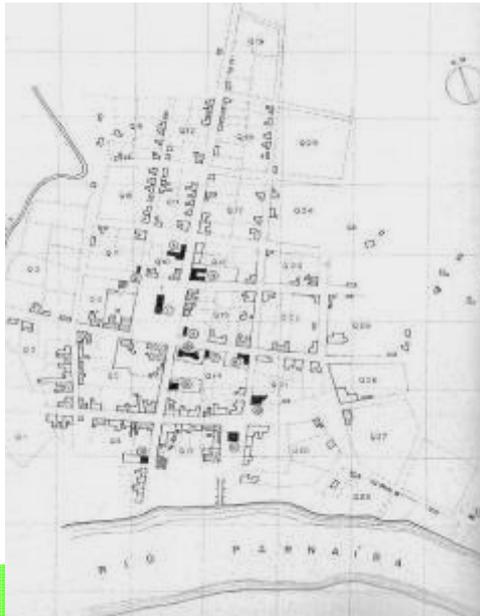


FIGURA
127

Mapa mostra a barragem de Boa Esperança e respectiva represa delimita as fronteiras entre os Estados do Maranhão (acima) e Piauí (abaixo). Na represa, a localização das antigas cidades de Nova Iorque e Guadalupe; e às margens, a nova situação das CNs. Fonte: HOLANDA, 2003.



Planta da antiga Nova Iorque: quadricula com edificações sem recuos alterais e frontal; igreja isolada na parte central da cidade e mercado próximo ao rio.

Fonte: HOLANDA, 2003.



Planta da nova Nova Iorque: traçado visando a potencializar a "urbanidade"; igreja isolada na parte central da cidade e mercado próximo ao rio.

Fonte: HOLANDA, 2003.

FIGURAS
128 | 129

O agenciamento espacial na CN [FIG.129] procurou seguir padrões já presentes e comuns aos cerca de 780 cidadãos nova iorquenses. As principais funções (igreja e



mercado) foram trabalhadas e implantadas a fim de potencializar a “urbanidade” presente no antigo vilarejo, enquanto outros aspectos foram requalificados, como: quadras e praças maiores, vias e calçadas mais largas, eixos diagonais para potencializar perspectivas, casas isoladas no lote (artifício desprezado com o desenvolvimento da nova urbe, a favor de antigos hábitos). Cuidados que buscavam evitar espaços segregacionistas e “espaços cegos” (HOLANDA, 2003), como ruas sem saídas e unidades fechadas. O projeto começou a ser implantado em 1966, prosseguindo por dois anos, até sua inauguração, em 1968.

Do Maranhão a Pernambuco, chegamos a Nova Petrolândia, a 430 quilômetros de Recife, localizada às margens do rio Itaparica. Cidade formada na segunda metade do século XIX (1887) graças às investidas econômicas trazidas pela construção de uma ferrovia e de um cais, feitas a pedido do imperador D. Pedro II (1870). Em sua homenagem, a antiga Itaparica passou a se chamar Petrolândia (*Petrus*, versão em latim para Pedro; *land*, do vocábulo germânico: terra, gerando Terra de Pedro).

Um século mais tarde, o desenvolvimento da região ganha novo impulso. Com a construção da *Usina Hidroelétrica de Itaparica*, atual *Luiz Gonzaga*, empreendida pela *Companhia Hidro Elétrica do São Francisco* (CHESF), uma área de 834 km² foi inundada, acumulando cerca de 11 bilhões de m³ de água, conformando o lago de Itaparica (segundo informações obtidas no sítio eletrônico do município). A grande construção atraiu mão-de-obra, operários vindos de diversas regiões, aglomerada em acampamentos improvisados na vila de Jatobá. Porém, tal modificação da paisagem também alterou a história de Petrolândia.

Em 1988, Petrolândia foi desapropriada pela CHESF, período no qual grande parte do antigo município foi inundada, inclusive a própria cidade [FIG.130], obrigando toda a população a deslocar-se para uma área totalmente estranha e adversa. Além da CN de Nova Petrolândia, núcleos menores correspondentes a pequenos povoados foram remanejados, dando origem ao projeto *Apolônio Sales* e às *Agrovilas I, II, III e IV*.

Com cerca de 30 mil habitantes, o projeto urbanístico da Nova Petrolândia (nome apenas de batismo, já que os moradores insistem em chamá-la apenas por Petrolândia) foi adequado ao terreno às margens do lago, situando a CN próxima à

antiga. Um plano linear em “L” [FIG.131], formado por quadras retangulares, foi agenciado de modo que várias vias tivessem por visual o reservatório, favorecido pelo declive natural do terreno. Rede de abastecimento de água, coleta e tratamento de esgoto e vias asfaltadas foram benéficos, antes desconhecidos pela população petrolandense, adquiridos com a nova cidade, projetada por profissionais da própria CHESF.



Vista da igreja da antiga Petrolândia, submergindo em fins dos anos 1980 com a construção da *Usina Hidroelétrica de Itaparica*, hoje *Luiz Gonzaga*. Atualmente, as ruínas da antiga cidade atraem mergulhadores.

Fonte: Arquivo do autor.



Vista da CN de Nova Petrolândia (PE), relocada entre os anos 1980 e 1990. A nova cidade se adequa ao sítio escolhido, às margens do lago de Itaparica, potencializando as virtudes naturais da região.

Fonte: Arquivo do autor.

FIGURAS
130 | 131

De Pernambuco ao Triângulo Mineiro, caso similar ocorreu na cidade de Nova Ponte (município fundado em 1938), quando seus moradores também foram remanejados para uma nova cidade a três quilômetros da antiga [FIG.132]. O processo foi iniciado nos anos 1970, após desapropriação de terras feita pelas *Centrais Elétricas de Minas Gerais* (CEMIG) para a instalação da *Usina Hidrelétrica de Nova Ponte* (inaugurada em 1982).

Assim como Nova Iorque (MA), em Nova Ponte houve um envolvimento da população no projeto da nova cidade, que se mostrou “ativa na articulação e construção de espaços públicos” (Adriana Oliveira Crema *in* GRUPO HABURB, 2003), garantindo, dentre as inúmeras ações, a transferência integral da antiga igreja (tijolo por tijolo).

O plano urbanístico foi realizado por uma equipe da CEMIG, prevendo 9 mil habitantes e tendo por conceito projetual a referência ao traçado de cidades do interior – uma avenida principal que cruzaria toda a cidade. A proposta inicial de unificar o novo

núcleo (fragmentado em sua origem pelo rio Araguari) foi logo revogada. A pedido da própria população, esta idéia passou por reformulações e as atividades foram locadas conforme as mesmas disposições dos bairros antigos. No total, 6 avenidas e 23 ruas asfaltadas foram traçadas [FIG.133], conformando quadras e lotes (sem a presença de quintais avantajados, como eram na cidade original), ocupados segundo um zoneamento primário (residencial, comercial, industrial, lazer etc.), servidos por uma rede de infraestrutura completa (energia, água, esgoto, telefone, iluminação pública etc.). O paisagismo foi contemplado nos canteiros centrais das avenidas, nas praças da igreja e da prefeitura e, principalmente, junto à orla do lago.

Embora todo o processo tenha sido iniciado na década de 1970, a ocupação só se efetivou no início dos anos 1990.



Vista da antiga Nova Ponte revela os espaços verdes contidos no interior das quadras. Espaços que foram renegados no novo plano por lotes de menores dimensões.
Fonte: Arquivo do autor.



Vista da CN de Nova Ponte (MG), relocada nos anos 1980 e ocupada a partir de 1993. Centro cívico da cidade, com igreja e prefeitura, áreas residenciais e lago compõem diferentes cenários no novo núcleo. Fonte: Arquivo do autor.

FIGURAS
132 | 133

Do Triângulo Mineiro ao Ceará, encontramos Nova Jaguaribara, a 323 quilômetros de Fortaleza, banhada pelo rio Jaguaribe. Diferentemente das três CNs anteriores, o motivo da relocação da sede do antigo município cearense (1694) ocorreu não para o favorecimento da produção de energia, e sim para garantir o abastecimento de água das populações do Vale do Jaguaribe. Ao favorecer habitantes afetados por longos períodos de estiagem, característica natural do semi-árido nordestino, a barragem do rio e a criação do Açude do Castanhão [FIG.134] garantiriam, segundo expectativas, o fornecimento de água em épocas de seca e controlariam possíveis enchentes em tempos de chuvas intensas.

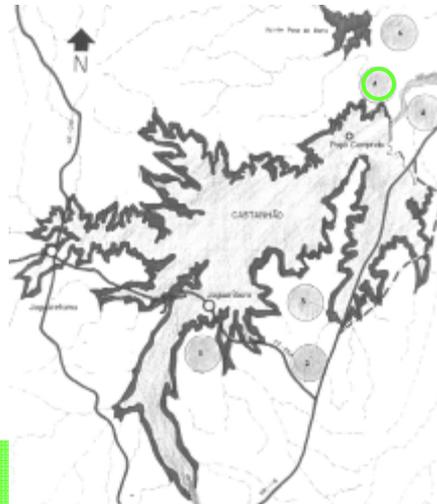


FIGURA
134

Mapa de estudos revela a área ocupada pelas águas do Açude Castanhão, após o represamento do rio Jaguaribe. Círculos revelam possíveis sítios para implantação da Nova Jaguaribara, com destaque (em verde) para a área escolhida.

Fonte: Arquivo do autor.

Um debate construído ao longo do século XX, partindo dos primeiros estudos para o projeto do *Açude Público Castanhão*, realizados em 1910, pela *Inspetoria de Obras Contra as Secas* (IOCS) – atual *Departamento Nacional de Obras Contra as Secas* (DNOCS) –, até chegar à inauguração da nova cidade, em 25 de setembro de 2001 (PEROTE, 2006).

Todo o processo para efetivação do Açude ocorreu a partir de 1986, com a licitação para construção da barragem, a verificação dos impactos e a transferência dos povoados afetados, principalmente Jaguaribara, o maior deles com 4,5 mil pessoas. Processo comandado pelo DNOCS em parceria com o governo do Estado do Ceará, e inserido no *Programa de Irrigação do Nordeste* (PROINE).

A área escolhida para o novo núcleo ficava a 50 quilômetros da antiga Jaguaribara [FIG.135], situando-se às margens do lago artificial, no cruzamento entre duas vias importantes: uma de acesso à BR-116 e outra de acesso ao Açude Castanhão.

O projeto urbanístico e arquitetônico ficou a cargo da *Secretaria de Infra-estrutura do Estado do Ceará* (SEINFRA), tendo por metodologia o planejamento participativo, envolvendo os trabalhos de uma equipe de sociólogos e assistentes sociais, um grupo de projetistas e técnicos em construção (urbanistas, arquitetos, engenheiros,

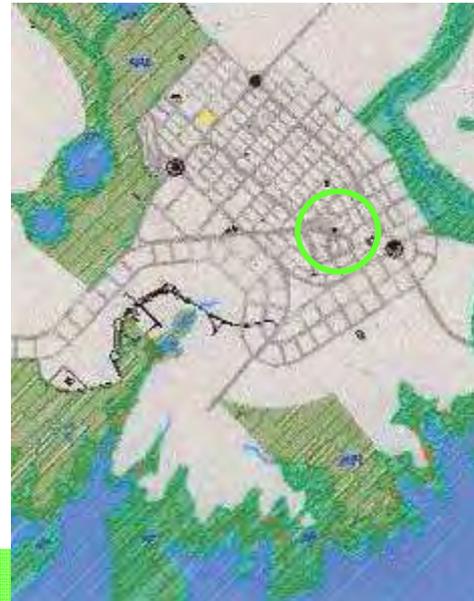
agrônomos, botânicos, geógrafos e paisagistas), além da própria população (Lícia Tereza Rodrigues Perote *in* GRUPO HABURB, 2003).

A Nova Jaguaribara configura-se por uma malha urbana retangular, com quadras e lotes padrões, sendo traçada sobre o terreno escolhido [FIG.136] e com dimensões para atender a 8 mil moradores. Duas vias estruturais definem todo o sistema viário e direcionam o crescimento ordenado da cidade. Seu espaço foi setorizado em zonas definidas – centro cívico (sedes administrativas e igreja); área residencial; áreas comerciais (atacadista e varejista); área de preservação ambiental; área de potencial turístico (na orla do Castanhão) e um distrito agroindustrial –, todas devidamente assistidas por infraestrutura, incluindo aterro sanitário e estação de tratamento de esgoto.

O projeto foi concluído em janeiro de 2001, com sua população reassentada nos meses de julho e agosto do mesmo ano. Detalhe, os mortos foram os primeiros a habitarem a nova cidade, com a inauguração do cemitério em 18 de julho de 2001.



Planta da antiga Jaguaribara (uso do solo) revela o pequeno núcleo com 700 moradias e 4,5 mil habitantes. Um traçado pouco similar ao da CN, projetada para 8 mil pessoas. Fonte: PEROTE, 2006.



Planta de Nova Jaguaribara (CE). CN de relocação inaugurada em setembro de 2001 às margens do Açude Castanhão. Detalhe (círculo em verde) mostra o centro cívico, locado no nível mais alto do terreno. Fonte: PEROTE, 2006.



Do Ceará, chegamos a outras regiões do país nas quais o processo de relocação de cidades também aconteceu, veja-se: Aripuanã, em Mato Grosso (1966); Pilão Arcado (1974), Casa Nova (1976), Sento Sé (1976), Remanso (1976) e Sobradinho (1976), todas na Bahia; São Simão, em Goiás (1977); Canindé do São Francisco, em Sergipe (1987); e Itá, em Santa Catarina (1996).

CNs tão distantes; Cns tão próximas. Distantes no espaço; próximas pelas circunstâncias – uma segunda fundação. Cidades surgidas para ocupar o espaço (funcional, e não físico) de suas homônimas inundadas permanentemente por águas fluviais represadas. Cidades que precisam do tempo e das relações sociais para readquirir uma identidade, presente apenas na memória dos moradores e relacionadas a um espaço, agora, inabitável. Cidades afogadas, cidades mortas que deram origem a Cns, em sítios estrategicamente escolhidos para se adequar às novas realidades.

Assim, o sítio, ao lado do empreendedor e da função, favorece o nascimento de uma cidade, sendo o terceiro segmento a compor o *DNA* das Cns. Um elemento importante no processo de construção de novos núcleos, podendo ser ele o responsável por despertar no(s) empreendedor(es) o desejo em criá-los ou o fator decisivo na definição de sua função, como veremos na seqüência.



3.1 _ SÍTIO: O LÓCUS COMO GERADOR DE CIDADES NOVAS

Para os historiadores Camille Vallaux e Jean Brunhes (*in* PENNA, 1958), cidade natural e cidade artificial se diferenciam pelos sítios onde se localizam. A formação urbana da cidade natural foi “espontaneamente determinada pela ação de fatores naturais, tais como cruzamento de vias de comunicação, estuários, baías, vales ou planaltos de fácil acesso, e pelo afluxo de população e da vida econômica que é conseqüência daquela ação”. Por sua vez, a cidade artificial surgiu *ex nihilo*, “onde não existia antes qualquer habitação ou, pelo menos, qualquer formação urbana suficientemente desenvolvida



para servir aos propósitos” de seu idealizador³⁴. Contudo, discordo dos historiadores por desconsiderarem o sítio como elemento tão importante para a formação das cidades artificiais como o foi para as cidades naturais.

O alto de uma colina; a proximidade a um rio, a um lago ou ao mar; a presença de jazidas minerais ou águas termais; uma planície extensa; o encontro de terras produtivas; uma baía resguardada; a centralidade de um território; as fronteiras de um país etc., são alguns dos aspectos geográficos, próprios da natureza ou confeccionados pelo homem, que definem a localização de cidades. Variantes concernentes a um determinado sítio que nos permitem compreender em parte o surgimento de cada CN.

O *sítio geográfico* de uma cidade, seja ela de fundação natural ou artificial, refere-se a aspectos intrínsecos ao local e às suas áreas circunvizinhas, como: relevo, solo, clima e vegetação. Ele “diz respeito a uma ou mais particularidades do lugar onde se encontra a cidade” (PELLETIER; DELFANTE, 2000). Opõe-se, portanto, à noção de *situação geográfica* – uma escala mais ampla de apreensão do território –, na qual a relação é dada entre a cidade e “outras áreas distintas, próximas ou distantes; não apenas geometricamente, mas com referência a acidentes geográficos, rios, fronteiras, cidades, vias, tendo em vista facilidades ou dificuldades de comunicações, de intercâmbio econômico etc.” (Fábio de Macedo Soares Guimarães *in* PENNA, 1958).

Precisamente, as particularidades do sítio provêm de fatos: geológicos (presença de recursos minerais, estabilidade do solo); morfológicos (configuração do relevo); fenômenos climáticos (temperatura, índice pluviométrico, qualidade do ar); hidrológicos (águas de superfície e subterrânea); além da vegetação. Componentes que podem ser modificados conforme as necessidades humanas, e com isso transformar naquilo que denominamos de *sítio criado* – uma porção homogênea de espaço construído a fim de atender necessidades não contempladas pelo sítio natural (por exemplo: muralhas, pôlderes holandeses, parques, aterros, represas, túneis etc.).

³⁴ Consta-se que Letchworth, a primeira cidade-jardim inglesa, foi implantada sobre um antigo povoado, respeitando antigos percursos e preservando alguns edifícios. As *villes nouvelles* parisienses foram implantadas sobre áreas de várias comunas (SUDOUR, 1987). Na Hungria, as CNs empresariais surgiram em sítios ocupados por pequenos núcleos (HUNGARY, 1984). Dados que certificam a afirmação de Vallaux e Brunhes.

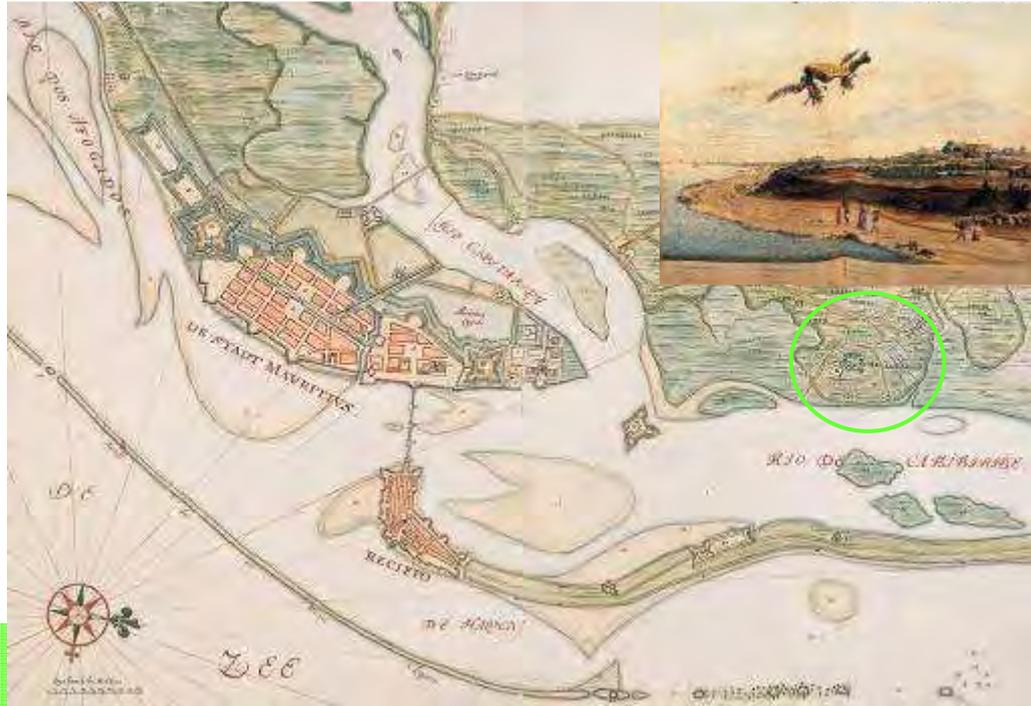
Cada sítio é único e cada cidade “não tem sentido fora do território onde está inserida” (PANERAI *et alii*, 1985). Para obtermos uma visão integral do tipo urbanístico em questão, se faz necessário olhar além do tecido urbano projetado. Devemos olhar para o sítio sobre o qual as CNs foram construídas, atentando para os fatores que contribuíram para sua fundação. Como salientou PANERAI (2006), o sítio “preexiste à urbanização e mantém-se sob ela”, habilitando-nos de “nele ‘reconhecer’ os pontos singulares, ler os conjuntos, determinar os limites” e, porque não, entender sua história.

Se o fundador de uma CN, devido ao caráter global de sua função dirigente, tem a atenção voltada para as grandes linhas estratégicas do processo, nem por isso deverá menosprezar as características táticas do sítio em que pretende instalar seu empreendimento. As considerações de topografia, de abastecimento d’água, clima, paisagem, proximidade de zonas agrícolas e áreas para obtenção de materiais de construção sempre foram levadas em conta, desde a mais alta antiguidade até dias recentes.

Tomemos por exemplo o Brasil Colônia. Os portugueses quando aqui chegaram escolheram como sítio estratégico para locação de suas CNs administrativas e de defesa territorial as colinas à beira-mar. Direcionada pelas *Cartas Régias* – determinações gerais nas quais havia normas para localização das aglomerações e para seus planos urbanísticos (SANTOS, 1968) –, a opção de sítios elevados na costa brasileira e sua respectiva urbanização se concretizou com respaldo no conhecimento técnico lusitano, adquirido ao longo de séculos no velho continente.

Ao optar por um terreno irregular e mais alto, como no caso de Olinda [FIG.137], os patrícios se diferenciaram dos holandeses, exploradores aqui presentes durante o domínio espanhol sobre Portugal (1580-1640). Ao conquistarem essa região da capitania de Pernambuco, os holandeses desprezaram Olinda (incendiando-a), e se apossaram de uma área alagadiça (típica nos Países Baixos), ao lado da pequena Recife, onde projetaram a CN de Maurícia [FIG.138]. Uma escolha do sítio feita conforme o substrato técnico (repertório urbanístico) de cada cultura: as colinas para atender os interesses defensivos dos portugueses; os mangues para implantar uma

nova civilização dos holandeses, além de servir como porta de entrada para o interior da região (rio como via de penetração).



FIGURAS
137
138

Gravura de Olinda (acima, à direita), realizada por Frans Post em 1635, revela a elevação escolhida pelos portugueses para implantar a sede da capitania de Pernambuco em 1535. Na imagem maior, destaque para Olinda (círculo em verde), e a CN de Maurícia (1644) implantada sobre região alagadiça, seguindo padrões urbanísticos típicos da cultura holandesa, como a utilização de canais (projeto não executado). Fonte: REIS FILHO, 2000b.

Vantagens e desvantagens do sítio, dependentes de um saber-fazer cidades, influenciadas igualmente pelas condicionantes de um determinado momento. Sítios considerados estratégicos num momento inicial (defesa), após inovações tecnológicas (técnicas bélicas) ou mudanças de fronteiras (conquista de territórios), passam a ser irrelevantes num momento posterior. Sítios economicamente importantes (reservas minerais) vêem suas cidades morrerem após algumas décadas (esgotamento das jazidas), como ocorreu com as CNs de Montdauphin e Arc-en-Senans na França (LACAZE, 1994).

Embora tais variações possam vir a acontecer, dificilmente locais artificialmente escolhidos apresentarão condições de sítio desfavoráveis, salvo pressa, erro ou

predominância momentânea de fatores políticos prementes. A CN de Tucumã (1981) [FIG.139], no Pará, por exemplo, surgiu após estudos geológicos do *Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária* (INCRA) e da *Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia* (SUDAM), os quais detectaram áreas na floresta amazônica possuidoras de terras produtivas (terra roxa) para implantação de fronteiras agrícolas (ARRUDA, 2009).

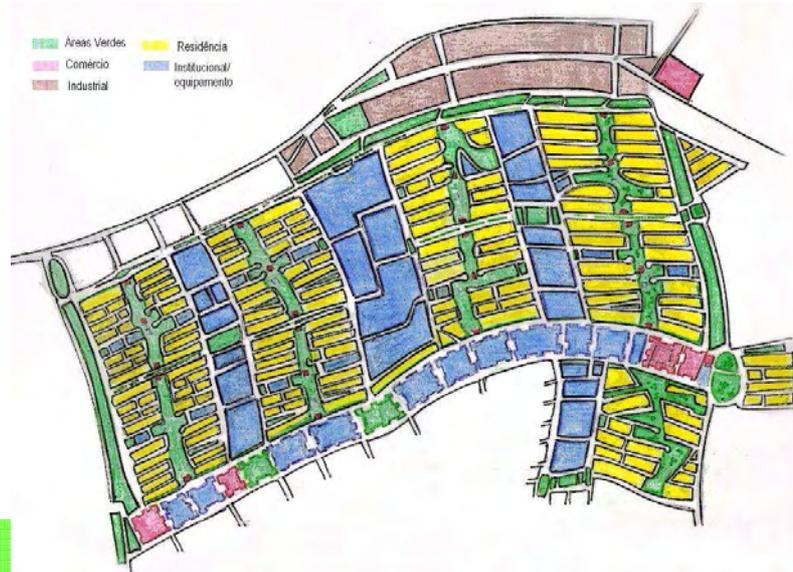


FIGURA
139

Projeto urbanístico (uso do solo) da CN de Tucumã (1981), no Pará, elaborado pela equipe da socióloga Marília Andrade. Núcleo urbano, empreendido pela *Construtora Andrade Gutierrez*, fez parte do *Projeto Grande Carajás Agrícola*, proposto pela União. Seu objetivo era fundamentalmente de colonização, visando à criação de uma nova fronteira agrícola em terras férteis do norte do país. A realização destes objetivos implicava na criação de várias colônias e cidades, dentre elas Tucumã, que deveria ser o núcleo urbano central de um projeto de assentamento, com cerca de 14 agrovilas. Fonte: ARRUDA, 2009.

Num contexto mais amplo, as posições das *introduced capitals* foram por demais estudadas, não sendo reflexo das emoções e desejos momentâneos. A localização para uma nova capital na hinterlândia brasileira, como sabemos, antecedeu em muito o período JK (1955-1960), tendo sido especulada no período pombalino (1750-1780) e selecionada pela *Missão Cruls* entre 1892 e 1894³⁵. O sítio do novo Distrito Federal foi

³⁵ *Comissão Exploradora do Planalto Central* criada pelo governo do Presidente Floriano Peixoto em 9 de junho de 1892, sendo chefiada pelo diretor do Observatório Nacional, Luiz Cruls, e composta por técnicos e cientistas diversos. O objetivo de tal Comissão era selecionar e demarcar a área do novo Distrito Federal na região central do país.

determinante no assentamento fronteiriço, buscando “vigorar e dispersar a razão de ser brasileira e promover as necessidades de uma economia periférica” (BEST; YOUNG, 1972).

Portanto, ao selecionar um sítio para se implantar uma CN, seu empreendedor (público ou privado) não age a seu bel-prazer, levado pelo imediatismo. Todo terreno de uma CN é minuciosamente explorado, estudado e planejado para que a adição de um assentamento urbano traga os resultados esperados. Tal levantamento ambiental prévio e respectiva sistematização dos dados geográficos contraídos atribuem, segundo LELOUP (1983), uma nova conceituação ao local escolhido: *sítio pré-determinado*. Denominação adotada na língua francesa como: *site obligé* – sítio obrigado, forçado, precisado, escolhido (FRANCE, 1975).

O *sítio pré-determinado* pode abranger uma pequena parcela de terra (CNs balneárias) ou um amplo território (CNs de expansão e ocupação territorial). O agente definidor da escala será a função dominante, construída pelas características do próprio sítio, e os interesses do(s) empreendedor(es).

Numa escala territorial, destaca-se o programa político australiano de 1972, o qual buscou descentralizar a ocupação do continente por meio da implantação de CNs em regiões desabitadas [FIG.140]. Planejadores mais animados propunham a locação de novos assentamentos em áreas inóspitas – terras isoladas “pela distância, aridez, escassez de água, condições extremas de clima ou pela terra não propícia à agricultura” (RUSHMAN, 1976) –, as quais caracterizam grande parte do território australiano.

“Terras virgens” onde, segundo Anatole Kopp (*in* MERLIN, 1975), 40% das cidades socialistas foram implantadas na URSS (o restante se concentrou ao redor de grandes centros urbanos como cidades-satélites, as “Cidades Sputniks”), a fim de promover o desenvolvimento industrial. Além de agrupar ¼ da população daquele Estado, essa ação de tomada do território pelas CNs é tida pelo arquiteto e urbanista como o principal meio de valorização das terras antes desocupadas.

Por sua vez, a ocupação do território nos Estados Unidos da América ficou sob a responsabilidade do agente privado, também responsável por escolher o sítio das *new*

communities [FIG.141], definindo seu tamanho e suas infraestruturas. Com isso, as CNs norte-americanas são caracterizadas por sítios definidos pela oferta e especulação de terrenos disponíveis; por uma escala prevista sempre ambiciosa, mas dependente do mercado; e pela localização próxima a uma rodovia não saturada. Fruto do liberalismo americano, “a falta de discernimento na localização dos sítios é um dos pontos fracos das CNs americanas”, como aponta LOEVENBRUCK (1986).

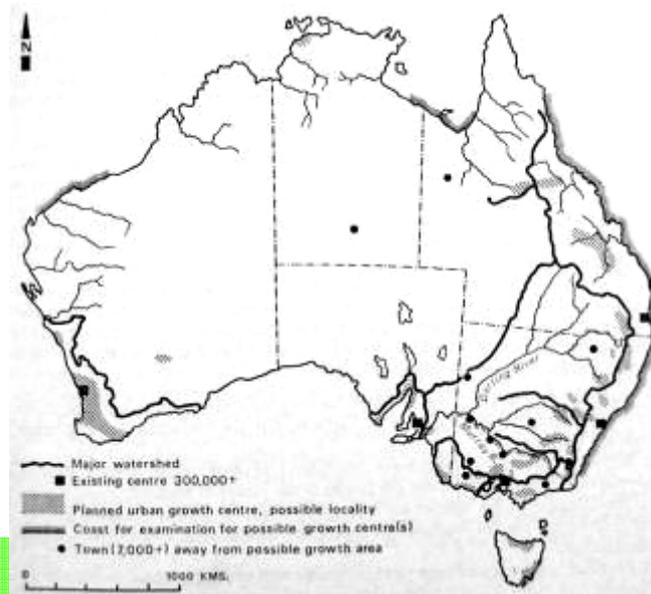


FIGURA
140

Mapa australiano revela estudos feitos pelo governo em 1972 para maior ocupação do território. Manchas em cinza claro representam as possíveis áreas de implantação de novos núcleos urbanos, todas próximas à costa. Deste projeto político, resultaram as seguintes CNs: Albury; Wodonga; Bathurst; Orange; Gosford; Wyong; Holsworthy; Campbelltown; Geelong; Townsville; Monarto; e Salvado. Fonte: RUSHMAN, 1976.

Já em regiões urbanizadas, as cidades-satélites tiveram seus *sítios pré-determinados* em consonância aos interesses de políticas desenvolvimentistas. As *villes nouvelles* surgiram planejadas num contexto de reestruturação da área metropolitana das grandes cidades. Um planejamento do território defendido pela Assembléia Nacional francesa em 1963, cujo objetivo era combater o crescimento do desequilíbrio econômico e demográfico nessas regiões (AHTIK, 1969). Para isso, novos nós foram criados na armadura urbana de Paris, Lion, Marselha e Lille; CNs isoladas geograficamente da cidade-mãe (seja por um cinturão verde, um lago ou por

condições topográficas), porém interligadas por um eixo de comunicação rápida (rodovia ou ferrovia).



FIGURA
141

Mapa norte-americano revela algumas das *new communities* implantadas após a política do *New Deal* (1933-1937). A escolha do sítio, assim como a escala da CN e sua infraestrutura, era feita por agentes privados, seus empreendedores. Na tabela ao lado, vemos as poucas cidades (demarcadas) assistidas por ajuda estatal. Fonte: UNITED STATES OF AMERICA, 1981.

Para conseguir uma equilibrada condição de desenvolvimento social e econômico e o controle do crescimento das grandes cidades, a criação de cidades-satélites a uma distância razoável da cidade-mãe sempre foi recomendável (IRAN, 1991). Geograficamente, os princípios gerais levados em conta para a localização das CNs satélites deviam compreender: características dos limites urbanos existentes; localização para absorver a população excedente da região metropolitana; condições territoriais e ecológicas da área a ser afetada; estudo das condições do solo; fornecimento de água; drenagem de águas e sistema de esgoto; impacto das indústrias etc. Em vários países, a seleção de sítios próximos a cidades grandes seguiu a mesma receita, com maior ou menor cuidado, das *new towns* de Londres às satélites ao redor do Plano Piloto em Brasília.

Além de uma visão geral sobre o território ou sobre uma região urbanizada, sítios foram pontualmente escolhidos em áreas desocupadas, particularmente para criação

de pólos industriais. Sediaram a transferência de indústrias existentes em regiões congestionadas, como ocorrido na Índia (PRAKASH, 1969), ou deram início a uma industrialização a partir da exploração de recursos naturais encontrados, fossem recursos hídricos para construção de hidrelétricas, fossem recursos minerais para captação de matéria-prima. Cada qual corroborando para o surgimento de CNs.

CNs nascidas em *sítio pré-determinado* ou *au site obligé* em função da exploração econômica dos recursos naturais neles encontrados. Nascidas também pela ausência de núcleos urbanos próximos para fornecer mão-de-obra; geradas pela necessidade em criar condições de habitabilidade a seus futuros moradores. Foi assim com as dezenas de cidades empresariais criadas no continente africano, dentre elas: Kafue e suas indústrias químicas na Zâmbia [FIG.142], Zouérate e suas minas de ferro na Mauritânia e Lubumbashi e suas minas de cobre no Zaire. Uma multiplicação de CNs em países em desenvolvimento, verificado nos últimos 50 anos, que traduzem o esforço de trazer à tona riquezas até então inexploradas. CNs cuja escolha do sítio foi “o primeiro problema a ser colocado” (MOUSSA, 1972).

FIGURA
142

Vista da CN empresarial de Kafue (1966), na Zâmbia: indústria química em primeiro plano e a cidade operária ao fundo. Empreendimento público e da *Kafue Estate Ltd.*, projetado pelo escritório grego Doxiadis, cujo objetivo foi atrair população da capital Lusaka e criar um novo pólo industrial. Fonte: DOXIADIS ASSOCIATES INTERNATIONAL, 1971.

Do sítio escolhido ao sítio ocupado, podemos afirmar que o lócus é tão importante para a elaboração do projeto urbanístico como o foi para a seleção do terreno da CN.

Quando queremos compreender uma cidade e seu plano urbanístico, e particularmente o caso de uma CN, a análise de sítio é indispensável. Um plano urbano é a expressão



de toda a história de uma cidade e não a fotografia de um momento dado de sua evolução. Para HUOT (1988), esta análise “pode começar por examinar o sítio (local exato onde se fez a implantação inicial) e a situação (posição da cidade em sua região).”

Podemos dizer, portanto, que na cidade artificial o lócus escolhido expressa os objetivos precisos de seu fundador. Enquanto uma cidade natural nasce sobre o terreno, uma cidade artificial nasce no mapa e é, em seguida, transportada para o terreno. De praxe, uma CN é uma criação *ex nihilo* sobre um “sítio virgem”, consagrado outrora à atividade agrícola, ou ainda intocado pelas mãos humanas.

No caso das *bastides* francesas, as estradas e caminhos existentes, curso de rio, possibilidade de um porto ou uma ponte, construções presentes, disposição irregular do terreno, foram incorporados ao projeto (traçado). Os “procedimentos de agrimensura permitem os primeiros traços seguidos por um parcelamento e a implantação dos edifícios, que uma vez situados marcam o território por vários séculos” (PANERAI *et alii*, 1985). Trata-se, portanto, de uma relação “natural” entre a CN e os elementos preexistentes do local.

Uma relação rebatível a qualquer CN, quando encontramos uma preocupação mínima em adequar projeto a seu terreno basal. Dessa concordância, nascem cidades implantadas em pontos estratégicos e traçadas conforme as condições do relevo (irregulares em terrenos acidentados e regulares em terrenos planos, salvo exceções).

Condicionantes naturais que irão influenciar os projetistas no momento de planejar a futura cidade. Topos ou vales de terrenos destinados a áreas para locação do centro ou de parques. Faixas verdes às margens de rios – os *green fingers* do paisagista norte-americano Frederick Law Olmsted (1822-1903) – protegendo os corpos fluviais, separando-os de áreas urbanas. Elementos naturais incorporados no projeto de CNs, como em: Cergy-Pontoise (França), uma *ville nouvelle* fundada num conceito de “paisagismo anfiteatro” [FIG.143]; Redditch (Inglaterra), onde os cursos d’água preexistentes foram mesclados ao projeto (diferente do processo de correção e drenagem usual), sendo trabalhados de forma a quebrar a monotonia das moradias populares; e Adelaide (Austrália), cujo plano do coronel William Light (1786-1839) foi

“concebido dentro de uma estética própria para vias, praças e parques-cinturões, implantados conforme o sítio, dando a esta cidade um caráter urbano distinto de outras cidades australianas” (THOMAS *et alii*, 1982).

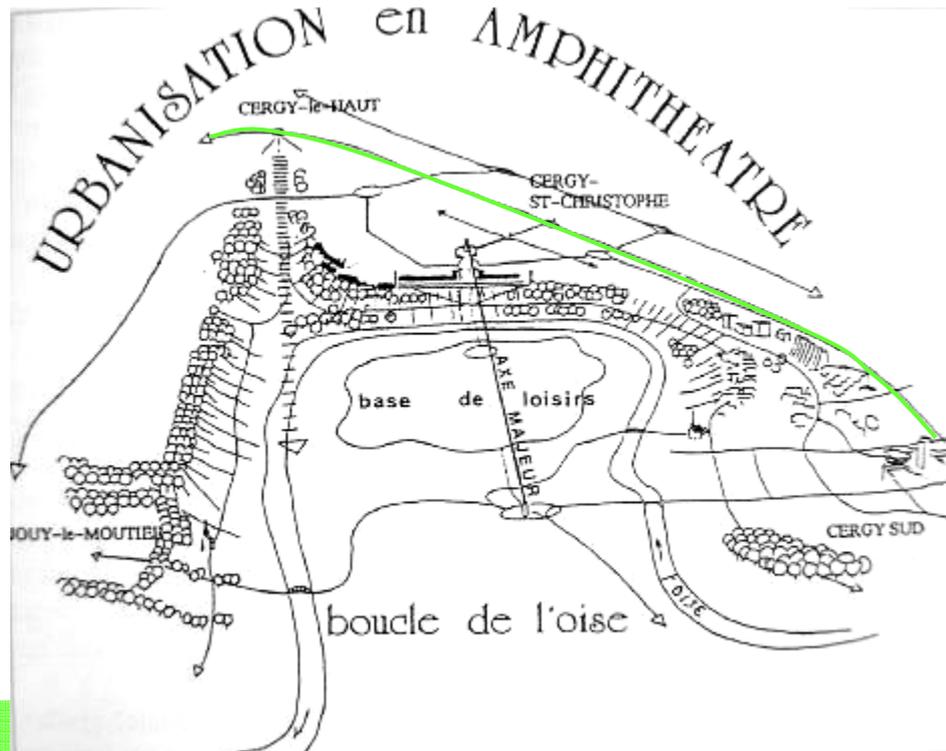


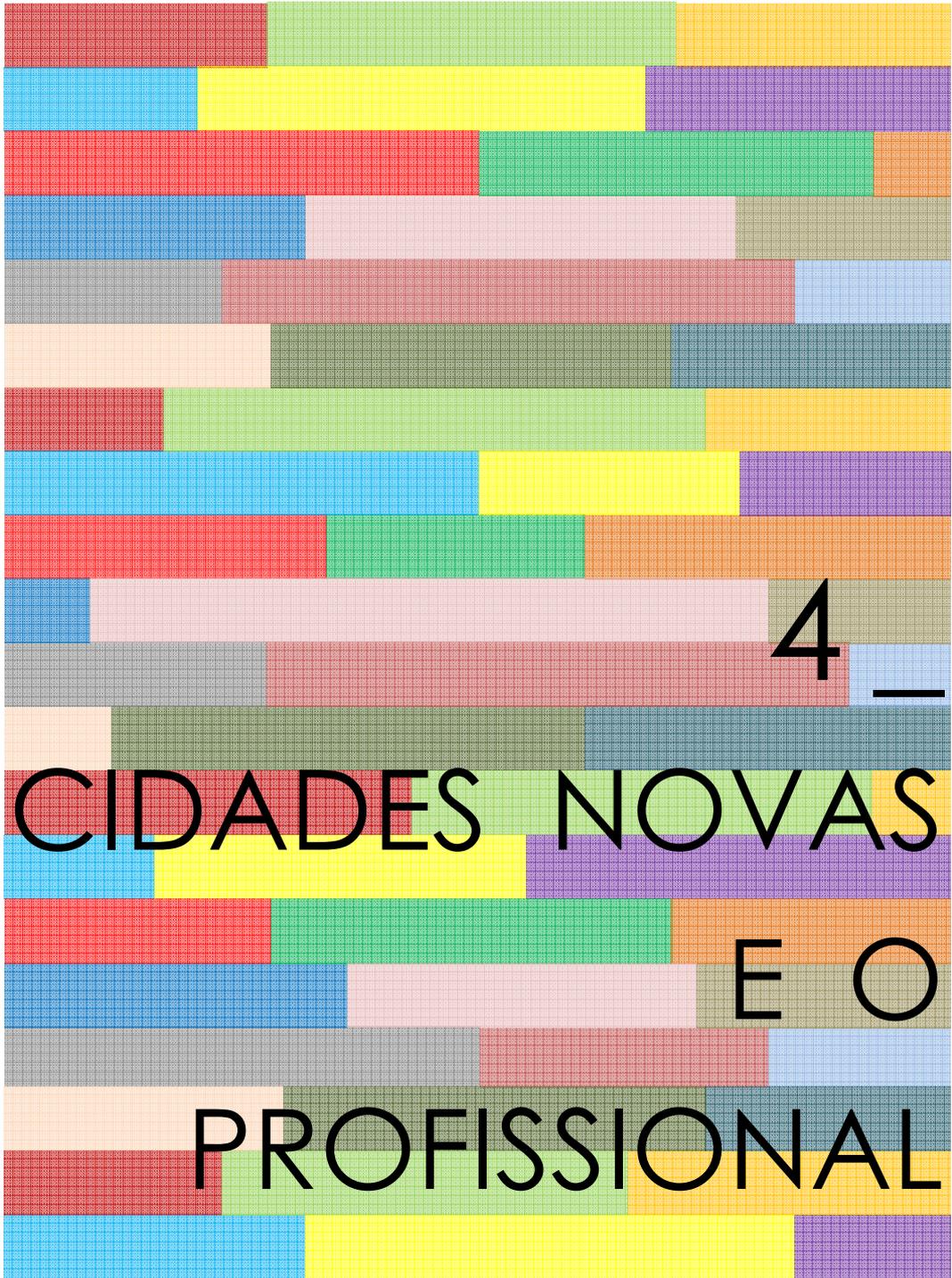
FIGURA
143

Vista esquemática de implantação da *ville nouvelle* de Cergy-Pontoise (1969). Uma cidade implantada ao longo da linha férrea (linha verde), mas que tem por ponto central o lago conformado pela alça do rio Oise. Um partido que toma a geografia local como base para seu urbanismo aos moldes de um teatro de arena. Fonte: ÔTTI; SZUCSITS; PICHLER, 1986.

Portanto, o sítio é tão importante na compreensão dos motivos que fomentaram o nascimento de CNs, como também no entendimento dos projetos a elas atribuídos. Um elemento muitas vezes despercebido por estudiosos, mas de grande relevância para a construção de um conceito sobre CNs.

Um pilar que, somado a outros dois (desejo e necessidade), dará suporte para a materialização das CNs. Uma base de sustentação para que profissionais das mais diversas disciplinas possam elaborar seus projetos de acordo com as vontades de seu empreendedor e as características do sítio escolhido.





CIDADES NOVAS

E O

PROFISSIONAL

4 _

4 _ CIDADES NOVAS E O PROFISSIONAL

Quarta parada: *Águas de São Pedro, São Paulo.*

Para relaxamento momentâneo, convido os leitores a um breve passeio pela estância hidromineral de Águas de São Pedro (ASP) [FIG.144], uma pacata cidade próxima à Piracicaba, no interior do Estado de São Paulo. Uma CN balneária projetada e construída a partir do final da década de 1930, referência nacional pela sua “excelente qualidade de vida” (BUCHALLA, 2000). Fruto capitalista de uma pequena elite, este balneário atrai turistas de várias partes do Brasil que buscam fugir do cotidiano estressante das grandes cidades, revitalizando suas energias. Atraídos são pela qualidade terapêutica das águas minerais, que jorram de suas três principais fontes – Gioconda, Juventude e Almeida Salles –, pela paisagem campestre e pela tranquilidade oferecida no ambiente do menor município do país – com 3,5 km² de área urbana, sem presença de área rural.

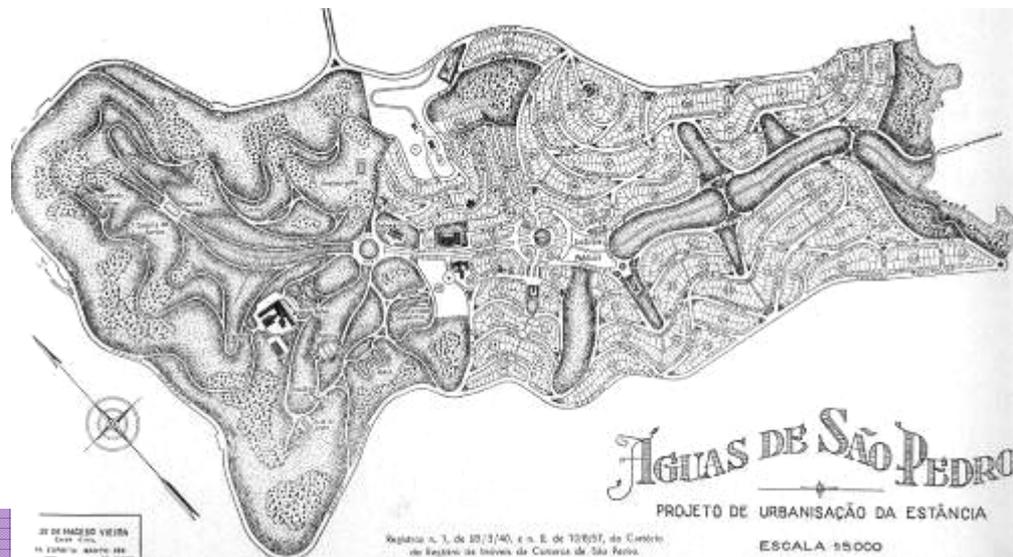


FIGURA
144

Planta da CN balneária de Águas de São Pedro (1936), situada no interior de São Paulo. Criada para receber turistas do país e do exterior, atraídos pelas águas minerais de seu subsolo, a pequena cidade de 3 km² foi setorizada em um grande parque (à esquerda) e o loteamento (à direita), permeada por áreas verdes (fundo de vale e talvegues). Fonte: Arquivo do autor.

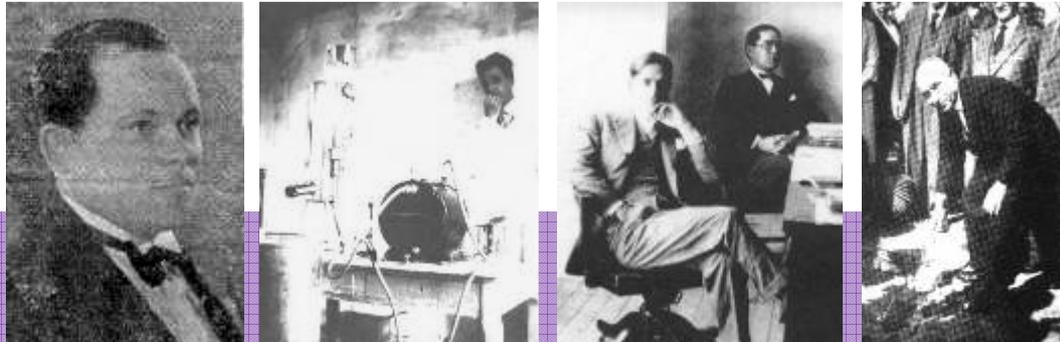


Mas nem sempre foi assim. As terras onde este núcleo urbano se encontra configuravam-se, em fins da década de 1920, como vastos campos de plantação de café, que nessa época já apresentava sinais de enfraquecimento tanto por problemas na economia de exportação quanto pelo desgaste sofrido pelo solo com este tipo de produção. Impulsionado pela busca de petróleo, como um dos produtos a substituir o café no contexto econômico nacional, a região do município de São Pedro sofreu as primeiras prospecções tendo, porém, como resultado apenas a obtenção de águas minerais em grande quantidade (RODRIGUES, 1985).

A idéia de transformar a área desses poços em balneários medicinais e, posteriormente, numa cidade para vilegiatura coube a uma sociedade formada por empresários e donos de terras locais, da capital paulista e da cidade de Santos, liderados pelos irmãos Antônio Joaquim de Moura Andrade e Octávio de Moura Andrade. A criação em 1935 da empresa *Águas Sulphídricas e Thermaes de São Pedro S/A* por este restrito grupo representava um modo de aplicar o grande excedente de capital, gerado no auge da economia cafeeira, em novas oportunidades seguramente rentáveis.

O projeto desta cidade apresentou duas etapas: a primeira direcionada à construção do complexo do balneário – “um hotel de luxo, tipo “palace” [não executado]; um grande hotel tipo intermediário (...); um edifício para termas-sanatório, onde estão localizados: o balneário, as instalações de fisio e mechano-therapia (...); um cassino, duas colônias de férias, um restaurant e as demais instalações indispensáveis (buvette, piscinas, quadras de tenis, etc.)” (ÁGUAS SULPHÍDRICAS E THERMAES DE SÃO PEDRO S/A, 1940) –, compreendendo uma área de aproximadamente 147 hectares (52% do total); e a segunda voltada à construção de uma cidade (urbanização e loteamento), com 135 hectares.

A primeira etapa ficou a cargo do engenheiro civil Luiz Camerlingo [FIG.145] e de outros profissionais da área de pesquisas científicas e de paisagismo, como o médico Jorge Aguiar Pupo, o engenheiro químico Francisco João Maffei [FIG.146] e o botânico suíço Julius Borchard; enquanto que a segunda foi realizada pelo engenheiro civil Jorge de Macedo Vieira [FIG.147], auxiliado por Francisco Saturnino Rodrigues de Brito Filho [FIG.148], do *Escritório Técnico Saturnino de Brito*.



FIGURAS
145
146
147
148

Da esquerda à direita, o engenheiro civil Luiz Camerlingo, o químico João Francisco Maffei, o engenheiro civil Jorge de Macedo Vieira e o engenheiro civil e de minas Francisco Saturnino Rodrigues de Brito Filho. Profissionais que trabalharam no planejamento e projeto da CN de Águas de São Pedro. Fonte: Arquivo do autor.

O engenheiro Luiz Camerlingo³⁶, entre 1936 e 1938, foi responsável pelo projeto do *Grande Hotel São Pedro* [FIG.149] e pelo programa de necessidades da CN. Um programa escrito em artigos seqüenciados no *Jornal Caldas de São Pedro* (entre setembro e outubro de 1937), com o título: “Como um architecto e urbanista deve orientar um programma para a organização de um projecto d’uma cidade de aguas e estancia de repouso”. Neste tratado, encontramos desde os cuidados mais gerais até os mais específicos que o construtor deve ter ao realizar tal empreendimento. A riqueza de detalhamentos nos indica a total sintonia entre Luiz Camerlingo e as principais idéias urbanísticas de seu tempo. A participação de Camerlingo, todavia, extrapolou a elaboração deste programa. Em 1936, com o apoio da empresa, o engenheiro foi responsável pela escolha do local onde seria implantada a estância (VIEIRA, 1939), projetando sobre ela o *Grande Hotel*, estrategicamente posicionado. Concomitantemente, deu-se início às obras de construção do aeroporto e do reflorestamento da nascente do córrego Bebedouro, ao lado do hotel [FIG.150].

Quanto ao plano urbanístico, se caso houve qualquer possibilidade de Camerlingo ter sido escolhido para ser o autor, esta foi prejudicada em fevereiro de 1938. A aeronave

³⁶ Paulista de Laranjal (1908), Camerlingo diplomou-se em engenharia civil e foi dono de um escritório de construção na capital paulista, onde participou do concurso para a construção do novo Viaduto do Chá, classificando-se em segundo lugar. Como curiosidade, Camerlingo tinha por *hobby* a aviação, assim como os empreendedores irmãos Moura Andrade, apresentando até *brevet* de piloto internacional.

que pilotava caiu quando fazia o trajeto Rio Claro - São Pedro, tirando sua vida aos 30 anos de idade.



FIGURAS
149
150

Perspectiva do *Grande Hotel São Pedro*, projetado por Luiz Camerlingo (acima); e vista do edifício balneário e da área de reflorestamento na nascente do córrego Bebedouro (atual *Parque Municipal*), onde foram plantados mais de um milhão de mudas de eucalipto (função: recuperar qualidade ambiental perdida com lavouras cafeeiras). Fonte: Arquivo do autor.

Com a morte de Camerlingo, o engenheiro Dácio de Moraes assumiu a fase de acabamento do *Grande Hotel*, como também gerenciou, ao lado de Jaime Fonseca Rodrigues, as maiores obras arquitetônicas realizadas posteriormente.

Simultaneamente, para o sucesso do empreendimento como estância hidroterápica era necessário comprovar as reais virtudes das águas subterrâneas (identificando seus elementos químicos) e como incorporá-las a tratamentos de doenças diversas. A primeira tarefa foi repassada ao *Instituto de Pesquisa e Tecnologia* (IPT), anexo à *Escola Politécnica de São Paulo*. O responsável para pesquisar as amostras, designado pelo IPT, foi o diretor do departamento de Química, professor Francisco João Maffei. Durante determinado tempo, Maffei manteve seu laboratório na própria estância de onde emitiu seus relatórios.



A segunda tarefa ficou a cargo dos médicos Jorge Aguiar Pupo, José Bonifácio de Almeida Salles e Franklin de Moura Campos. Recebendo os relatórios elaborados por Maffei, os professores da *Faculdade de Medicina de São Paulo* e seguidores da Hidrologia Médica – em voga na época – elaboraram laudos especificando os métodos de utilização das águas de acordo com cada moléstia.

Visando a obter lucros também com a industrialização das águas minerais que vinham do solo, exportando-as como água medicinal ou como refrigerante para outras cidades e Estados, os irmãos Moura Andrade contrataram os serviços da *Companhia Siemens* e da *Casa Lohner* para construir e fornecer máquinas e materiais mecânicos necessários para o processamento e engarrafamento.

Para o projeto paisagístico do balneário, buscando recuperar o terreno devastado por anos de cultura cafeeira, os Moura Andrade recorreram ao *Viveiro Manequinho Lopes* (Ibirapuera). Este incumbiu o botânico suíço Julius Borchard, recém chegado ao país, para desenvolver o projeto paisagístico. Mas esta área também contou com a participação do professor Edmundo Navarro de Andrade da *Escola Superior de Agronomia Luiz de Queiroz* (Piracicaba). Tendo acabado de elaborar o projeto para o *Horto Florestal* da cidade de Rio Claro, Navarro foi responsável por comandar o plantio dos milhares de pés de eucalipto no *Parque Municipal* da estância.

Como suporte às obras e ao consumo interno do hotel e, posteriormente, da futura cidade, também foi pensado a elaboração de instalações subsidiárias. A auto-sustentabilidade do núcleo começou a se concretizar pela construção de modestos galpões nos arredores do balneário para produzir desde tijolos, telhas, madeiramento, ladrilhos, peças em granito, ferramentas, mobílias, como também fornecer alimentos (laticínios, frutas, verduras, carnes suína e bovina etc.).

Criando-se as bases necessárias para o funcionamento primário da estância, foi iniciada em 1938 a segunda etapa do projeto, voltada à urbanização e ao loteamento da CN. O núcleo teria capacidade para atender a uma população de 10 mil habitantes (atualmente conta com 2,5 mil moradores, chegando a 34 mil em feriados prolongados).



Jorge de Macedo Vieira³⁷ e sua equipe (Escritório) instalaram base por três anos numa casa na antiga sede da fazenda onde se construía a cidade. Dali, o engenheiro civil comandou o trabalho de levantamento de curvas de nível, metro por metro, de toda área para poder fazer o projeto da cidade (após a morte de Camerlingo). Só este trabalho de medição demorou dois anos aproximadamente para ser concluído. Após o levantamento, Jorge passou à parte do projeto, especificamente, e de sua execução.

Para isso, contou com o auxílio do *Escritório Técnico Saturnino de Brito*, responsável pelos estudos de viabilização e execução das infraestruturas de saneamento. Embora tenha sido o engenheiro civil e de minas Francisco Saturnino Rodrigues de Brito Filho o responsável pela obra de saneamento da estância hidromineral de ASP, os preceitos nela aplicados decorrem do legado deixado por seu pai, o engenheiro sanitarista Saturnino de Brito (projetista do plano de expansão de Santos).

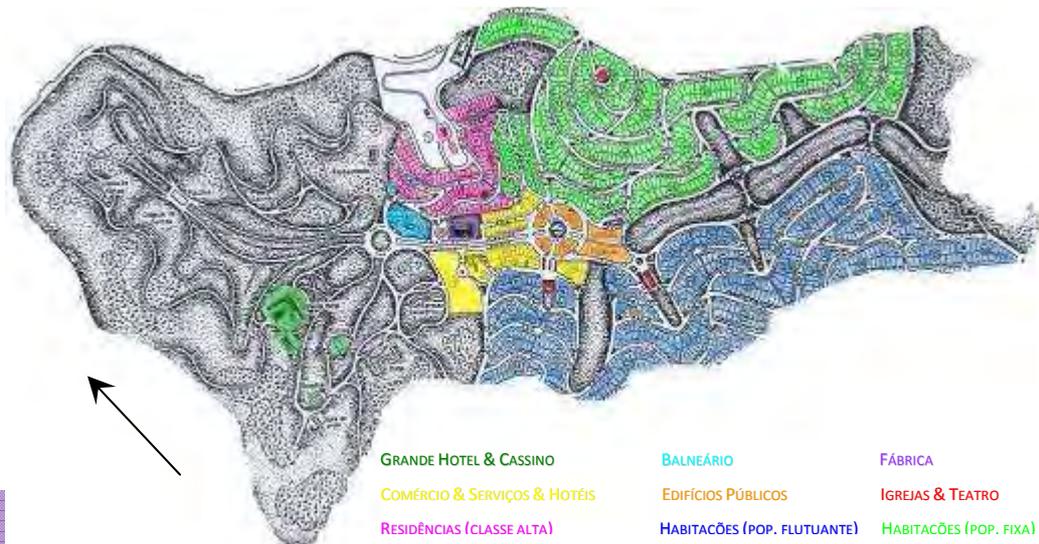
Como partido projetual para ASP, o engenheiro Vieira baseou-se nas experiências para loteamentos em áreas acidentadas que havia realizado em outras cidades, implantando o futuro loteamento de forma a adequar-se à área determinada. Do mesmo modo, Vieira e Brito Filho usufruíram de todos os recursos urbanísticos – densa arborização, vielas sanitárias como passagens para pedestres, ruas sinuosas de aclive suave, esquinas como pequenas praças, talwegues destacados por sua área verde, cruzamentos principais com rotatórias, larga avenida principal de entrada etc. – para elaboração de um plano singular.

Consciente das funções que a cidade iria ter, Vieira apenas se preocupou com a largura ampla das vias no eixo central (32 metros), possibilitando acesso fácil ao fluxo

³⁷ Vieira (1894-1978) formou-se engenheiro civil, em 1918, pela *Escola Politécnica de São Paulo*. Entre 1917 e 1919 estagiou no escritório de planejamento da *Companhia City*. Esta experiência possibilitou-o de ter contato com as idéias e os trabalhos do inglês Richard Barry Parker (projetista da primeira Cidade-Jardim: Letchworth, Inglaterra) e, principalmente, de ter conhecimento sobre os princípios howardianos da Cidade-Jardim. Em suas obras, posteriores a este período, nota-se a forte influência que este ideário exerceu na formação de seu repertório teórico. Exemplos desta assimilação podem ser verificados nos bairros, por ele projetado, para as cidades de Campinas, Atibaia, Campos do Jordão e São Paulo, e nos planos urbanos para as CNs de Águas de São Pedro (1937), Maringá (1945), Cidade balneária de Pontal do Sul (não executado, de 1951) e Cianorte (1955). Em ASP é possível analisar a integração feita por Vieira entre o urbanismo Cidade-Jardim – forma – e as especificidades necessárias a uma Cidade Balneária – função.

de veículos que se dirigiram ao balneário, ao parque, ao cassino e ao hotel. Tendo como parâmetro a distribuição do trânsito feito para outras estâncias projetadas, achou-se coerente a proposta, uma vez que as demais vias teriam larguras menores (11 metros), economizando despesas públicas com pavimentação, limpeza, drenagem e conservação.

Do traçado viário, surgiram 55 quadras, sendo 13 destinadas aos estabelecimentos comerciais e aos equipamentos públicos e o restante às áreas residenciais [FIG.151]. Foi verdade que o planejamento destacou a maioria das quadras como residenciais, porém, as quadras comerciais, pela necessidade de estarem presentes em locais com maior fluxo de pessoas, foram setorizadas numa das melhores áreas da cidade, entre o *Parque Municipal* e a *Praça Central* (rótula de 96 metros de diâmetro).



Zoneamento da CN de Águas de São Pedro (1936). Fonte: Arquivo do autor.

FIGURA
151

O loteamento residencial dividia-se em três tipos diferentes. A primeira área, com posição estratégica próxima ao balneário e ao parque, foi especialmente traçada, diferenciando-se das demais pela faixa única de lotes nas quadras, tendo estes aberturas para duas vias. As outras duas regiões foram separadas pelo córrego Bebedouro, configurando-se a localizada a sudeste como um setor ocupado principalmente por chalés e casas de veraneio; enquanto que a da margem nordeste,

devido à sua ocupação por casas operárias – construídas, alugadas ou arrendadas pela empresa para os operários que ajudaram a erguer a cidade –, ficou ocupada em grande parte pelos habitantes fixos da cidade, geralmente de classes média e média baixa.

A grande dimensão deste empreendimento necessitava, entretanto, de mão-de-obra operária para torná-la realidade. Para a empresa, isto não foi um empecilho. Recém liberados do campo, pela crise na lavoura cafeeira, os trabalhadores locais constituíam-se numa mão-de-obra abundante e barata, além de “dócil e submissa às regras da grande empresa (...) e que pouco onerava os custos da produção” (RODRIGUES, 1985). Numericamente, os empreendedores da estância contaram com quatrocentos trabalhadores, presentes nas produções fabris e na construção civil.

Em 10 de abril de 1940, o presidente Getúlio Vargas concedeu à estância, mediante a um Decreto-lei, daquele ano, o grau de *estância hidro-mineral e climática, de tratamento e repouso*, sendo também qualificada como *Águas de São Pedro*.

Deste modo, o espírito capitalista dos empreendedores, buscando planejar o balneário não somente pelas necessidades imediatas, mas também pelas de longo prazo, possibilitou criar-se uma cidade estruturada, de forma minuciosa, em todos os seus aspectos. Além de contratar os serviços de importantes engenheiros da época (Jorge de Macedo Vieira, Escritório Saturnino de Brito e Luiz Camerlingo), os irmãos Moura Andrade não pouparam esforços para engendrar uma equipe que cuidasse do plano da cidade desde as construções civis até os aspectos técnicos, medicinais, paisagísticos etc.

Uma CN reveladora de ações envolvendo profissionais de áreas diversas a favor do urbanismo de qualidade. Um empreendimento que nos anos 1930 já contava com o respaldo de um grupo multidisciplinar na confecção global da urbe. Um exemplo aqui exposto para direcionar nossa atenção ao quarto segmento do DNA das CNs: o profissional.

Toda CN deve apresentar em sua concepção espacial a participação de um profissional – ou um grupo deles – responsável por desenhar o novo assentamento, seja seu traçado (vias, quadras e lotes), seja seu tecido (traçado e arquitetura), com menor ou

maior grau de detalhamento. Um envolvimento individual ou coletivo de projetistas detentores de um *saber-fazer* cidades, explanado a seguir por meio de exemplos retidos na história do urbanismo.



4.1 _ OS PROJETISTAS DE CIDADES NOVAS

Além da figura do empreendedor, o projetista é uma personagem importante ao entendimento das origens e, particularmente, das características espaciais das CNs. Ao nos debruçarmos sobre a historiografia urbana, destacando dela a temática CNs, os estudos de caso abordados, geralmente os mais significativos, estão diretamente associados a seus projetistas: Washington de L’Enfant, Canberra de Griffin, Chandigarh de Le Corbusier e Brasília de Lucio Costa. Uma insignificante amostra se considerarmos o universo real de CNs construídas. Centenas de exemplares não mencionados, e ainda pouco estudados, cuja falta de conhecimento oculta o envolvimento de profissionais e suas respectivas: formação, carreira e contribuição ao urbanismo; profissionais que não devem ser confundidos com os mentores de cidades ideais.

Tratadistas e visionários, eles tiveram papel de destaque ao elaborarem e proporem novos tipos urbanos – teorizados, esquematizados, pormenorizados –, influenciando profissionais de diversas áreas na produção de espaços urbanos inéditos, implantados em diferentes momentos históricos. Contudo, dificilmente algum deles participou efetivamente no desenho de uma CN, e com isso não pode ser identificado como projetista. Exemplo é o taquígrafo Ebenezer Howard, idealizador de uma cidade-modelo, que pela falta de conhecimento técnico delegou aos arquitetos ingleses Raymond Unwin e Richard Barry Parker a tarefa de traçar a primeira Cidade-Jardim: Letchworth, em 1903.

Portanto, os profissionais em questão são aqueles diretamente envolvidos na projeção de uma CN. Seja sobre uma folha de papel, seja sobre o sítio escolhido, o



traçado da futura cidade, com maior ou menor detalhamento, surge pela mente do arquiteto, do planejador, do engenheiro civil, militar ou sanitário, do agrimensor, do topógrafo etc. Sozinhos ou em equipe, portadores de uma capacidade em desenvolver tal atividade, os projetistas traduzem nas CNs todo o conhecimento obtido em sua formação profissional e permeado por tendências ditadas pela cultura na qual vivem.

Da CN formatada sob a racionalidade filosófica na Antiguidade, passando pela CN enclausurada por fortificações militares na Idade Média e no Renascimento, pela CN embelezada aos moldes do barroco ou do Movimento *City Beautiful*³⁸, pela CN tecnicista para atender às necessidades do homem moderno, até chegar a CN democratizada em sua origem por políticas participativas; mudanças na configuração espacial geradas, segundo CHALINE (1985), por transições de diferentes profissões no comando projetivo das CNs ao longo da história.

Na Antiguidade, os pensamentos escritos por filósofos-arquitetos, como Aristóteles³⁹ e Platão, os quais procuravam refletir as divisões lógicas e matemáticas numa sociedade ideal, influenciou diretamente o teorizador, filósofo, matemático e arquiteto Hipódamo, nascido no século VI a.C. em Mileto. Hipódamo formulou os princípios básicos de urbanismo formal, numa época em que essas noções não haviam ainda penetrado o terreno das realizações práticas. Embora o esquema geométrico – desenho formal, ortogonal ou em grelha – fazia parte da realidade de culturas no Egito, na

³⁸ *City Beautiful* (Cidade-Monumento ou Cidade Monumental) foi um tipo urbanístico recorrente no início do século XX, utilizado, principalmente, por arquitetos norte-americanos como Daniel Hudson Burnham (1846-1912). Esta tipologia urbanística, originária do urbanismo barroco e dos planos de L'Enfant para Washington e de Haussmann para Paris, apresentava, como principal característica, o redesenho do centro cívico das cidades atribuindo-lhes um valor simbólico de poder. A valorização da figura pública perante a sociedade dar-se-ia através do traçado urbanístico geométrico e simétrico, da localização estratégica dos edifícios e monumentos e da arquitetura monumental dos edifícios públicos. Além de cidades norte-americanas como Chicago, Cleveland e São Francisco, esta tipologia foi aplicada ou idealizada para inúmeras CNs capitais de colônias inglesas (Nova Delhi, na Índia; Canberra, na Austrália; e em inúmeras colônias no continente africano) e para as capitais de regime ditatorial como Roma, de Mussolini; Berlim, de Hitler; e Moscou, de Stalin.

³⁹ Aristóteles escreve sobre urbanismo em sua *Política*, estabelecendo os três aspectos fundamentais da matéria sob os títulos de "higiene, defesa e circulação". Curiosamente, o filósofo já assinalava na época a incompatibilidade dos dois últimos, pois o plano irregular, como se demonstrou na Idade Média, é favorável à defesa, mas prejudicial ao fluxo.

Mesopotâmia e na China há milênios, Hipódamo utilizou-o em sua prática urbanística – tradições geométricas e concepções aritméticas que “os pitagóricos haviam transmitido do Oriente, (...) e especialmente a veneração do número três” (PENNA, 1958). Do mesmo modo, ele absorveu o “urbanismo prático” da Mesopotâmia, incorporando sistemas de infraestrutura – canalizações, esgoto, orientação e comunicações – em CNs por ele projetadas, como Mileto (reconstruída após ataque persa em 494 a.C.) [FIG.152], Pireu (439 a.C.) e Rhodes (408 a.C.). Estas, bem como as demais cidades seguidoras da malha hipodâmica, apresentavam por características:

Traçados regulares, ortogonais, orientando a implantação dos edifícios; Ágoras fechadas e portificadas; coordenação entre edifícios públicos para obter sentido de unidade urbanística; e terraplanagem em terraços e sítios acidentados, ligando desníveis mediante arquibancadas e escadarias. (OLIVEIRA, 2007)

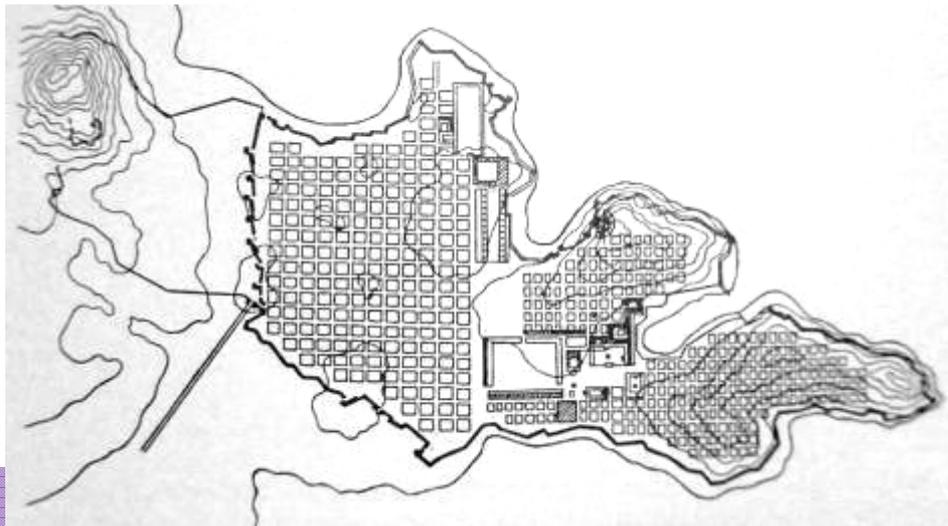


FIGURA
152

Planta da CN de Mileto, localizada em território turco. Reconstruída após invasão persa em 494 a.C., seu projeto foi elaborado pelo arquiteto Hipódamo, contando com uma muralha de proteção, a tradicional malha quadriculada, ruas de 4,5 metros de largura, quarteirões de 30 por 52 metros e uma setorização primária de funções: porto militar e porto comercial, Ágora, santuários e setores residenciais. Fonte: PANERAI *et alii*, 1985.

Diretrizes verificadas no plano para Alexandria [FIG.153] do século IV a.C., realizado pelos arquitetos Dinócrates de Rhodes e Soscrato de Cnido. Uma cidade portuária organizada em uma malha quadriculada cardo-decumano cortada pela *Canope* – avenida principal com 5 quilômetros de extensão e 30 metros de largura. No centro da

urbe à beira do porto, os arquitetos implantaram o palácio real, além de uma série de edifícios-monumentos, como: teatro, biblioteca, museu, ginásio e o estádio.



FIGURA
153

Planta da CN de Alexandria (Egito). Após a conquista de Alexandre, o Grande, em 332 a.C., o estratégico porto egípcio ganhou um novo plano urbano realizado pelos arquitetos Dinócrates e Soscrato. Além da malha hipodâmica adotada, havia a *Canope* (grande avenida) caracterizada por colunatas e arcadas, as quais protegiam do sol e da chuva os transeuntes que admiravam as vitrines das lojas. Fonte: PENNA, 1958.

Tipo semelhante de configuração urbana adotado por oficiais e agrimensores europeus – os *lotisseurs* – entre os séculos XIII e XV. O uso da quadra-tipo compo uma malha cercada por muralhas, centrada por um espaço vazio (a praça) e limitada pela topografia do sítio escolhido são características peculiares a qualquer CN desse período [FIG.154]. Um modo de fazer cidades que encontrou nos engenheiros-militares (italianos, alemães, espanhóis, franceses, portugueses etc.) o profissional responsável em projetar cidades após o século XV, especialmente as CNs de defesa, ocupação e expansão territorial.

Um dos expoentes dessa geração de projetistas foi o francês Sébastien Le Prestre (1633-1707), o “Marquês” de Vauban. Durante o reinado de Louis XIV (1638-1715), Vauban trabalhou por 40 anos ao lado do rei *Sol* como *Comissário Geral das Fortificações*, construindo um importante e vasto repertório sobre técnicas de ataque e defesa pelas fortalezas.

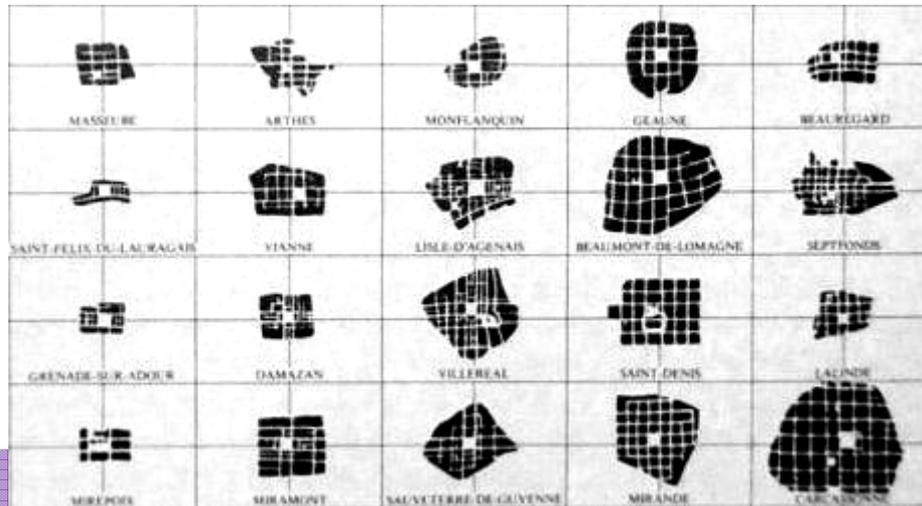


FIGURA
154

Plantas de CNs traçadas por agrimensores entre os séculos XIII e XV na Europa. Conforme a dimensão, o sítio e a função dominante, os núcleos foram projetados com características formais comuns em seus planos: a malha quadriculada com uma praça central. Fonte: PANERAI *et alii*, 1985.

Os 53 pequenos núcleos projetados em diferentes sítios foram “testemunhas do saber e do saber-fazer de um homem múltiplo: por vezes engenheiro, arquiteto e urbanista” (WARMOES; SANGER, 2007). As cidades de Vauban revelaram um rico conhecimento do autor sobre técnicas militares, colocadas em prática nas fortificações impenetráveis. Distantes de simples cinturões envolvendo um núcleo urbano, as CNs de defesa do “marquês” surgiram protegidas por muralhas construídas a partir de estudos empíricos – envolvendo física, matemática e geografia – e implantadas após trabalhos topográficos, sobrepondo muros estrelares rotacionados em diferentes patamares [FIG.155].

Conhecimento recorrente nos países europeus, conhecimento exportado para territórios colonizados no novo continente. No Brasil, tal saber foi transmitido destacadamente a partir da fundação das Escolas Militares de Engenharia nas cidades de Salvador e Rio de Janeiro, no século XVIII. Nelas, foram introduzidos ensinamentos reguladores de arquitetura e urbanismo, permeados de conceitos renascentistas e barrocos, como: arquitetura com fachadas similares, traçado ortogonal para as vias urbanas, definição das dimensões e formas dos lotes (REIS FILHO, 1968). Os engenheiros militares eram tidos, entre outras coisas, como os “funcionários do

urbanismo” português, responsáveis por “fazer cidades”. Suas ações eram direcionadas, mais especificamente, para levantamentos de campo e “reformas ou construções fortificadas novas, em que, no interior de fortes em forma de estrelas, surgiam pequenos núcleos urbanos” (BUENO, 2000). Contudo, o “saber fazer cidades” continuou no país sendo mais empírico que teórico.



FIGURA
155

Planta e vista da CN de Neuf-Bisach (França), projetada pelo engenheiro militar Vauban em 1699. O núcleo urbano é constituído por 48 quadras, organizadas ao redor da praça de armas central. Como proteção, três muralhas estelares dispostas em diferentes patamares. Fonte: WARMOES; SANGER, 2007.

Vilas e cidades [FIGS.156, 157 e 158] eram projetadas por engenheiros e implantadas pelo “ruador” (que executava as ordens do engenheiro) em pontos até então isolados da nação, “subordinadas a um protótipo cujo traçado possuía conceitos barrocos (ruas retilíneas, praças bem delineadas, uniformidade de elementos arquitetônicos) facilmente adaptáveis às condições locais” (DELSON, 1979).

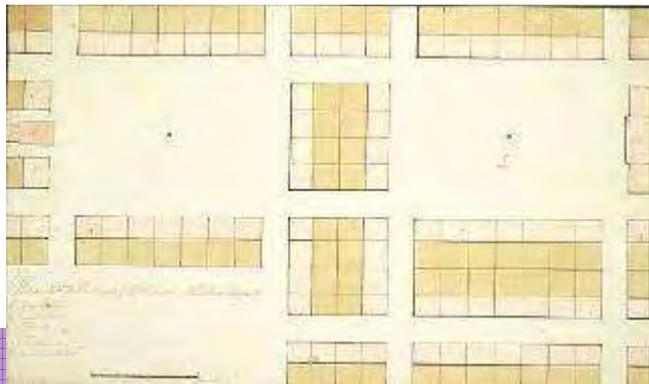


FIGURA
156

Pequena CN de Silves, situada no Amazonas, foi projetada pelo engenheiro militar Felipe Sturm em 1759. Traçado marcado pela presença de duas praças (típico do período) e lotes setorizados por área construída e quintal. Fonte: REIS FILHO, 2000b.



Planta da CN de Nova Mazagão, no Amapá, projetada pelo engenheiro militar Domingos Sambicetti em 1770. Malha quadriculada adequada aos cursos hídricos presentes no local. Fonte: REIS FILHO, 2000b.



Planta da CN de Macapá, no Amapá, projetada pelos engenheiros militares Enrico Antonio Galluzzi e Gaspar João Geraldo de Gronsfeld em 1761. Traçado típico da época (malha quadriculada cardo-decumano com duas praças), porém sem qualquer relação com o rio Amazonas. Fonte: REIS FILHO, 2000b.

FIGURAS
157 | 158

A partir do século XVIII, com as especializações do conhecimento e respectiva segmentação em diferentes ciências, as profissões passam a ser determinadas pelas academias. Na pioneira França surgem a *École des Beaux-Arts* (Escola de Belas Artes), a *École des Ponts et Chaussées* (Escola de Pontes e Caminhos) e a *École Polytechnique* (Escola de Engenharias), todas formadoras de profissionais aptos a exercerem a função de projetista (CLAVAL, 2001). Todavia, cada qual tinha enfoques específicos sobre as questões urbanas – fosse pela composição estética, fosse por aspectos práticos como infraestrutura –, fomentando com isso a diversidade de exemplares e tipos de cidades criadas.

Nos Estados Unidos da América, as *Schools of Landscape Architecture and City Planning* (Escolas de Paisagismo e Planejamento Urbano) diplomaram arquitetos-paisagistas que ditaram o modo de projetar cidades em fins do século XIX e início do século XX. Warren Henry Manning (1860-1938), empregado do renomado paisagista Frederic Law Olmsted entre 1888 e 1896, projetou a CN de Gwinn (Michigan) em 1906 – comunidade planejada para a firma *Marquette Iron Range* –, com a preocupação em adequar o plano urbanístico às condições oferecidas pelo sítio. Elbert Peets (1886-1968) planejou durante o *New Deal* a cidade de Greendale (Wisconsin) – núcleo urbano com 3 mil moradias para 12 mil habitantes –, preservando antigas casas rurais presentes no sítio e ligando centro da cidade e cinturão verde por meio de caminhos

de pedestres. Anos antes, Peets já havia projetado outra CN, Kohler (Wisconsin), na companhia do planejador alemão Werner Hegemann (1881-1936)⁴⁰, de quem foi assistente. Na lista acrescenta-se John Nolen (1869-1937), o primeiro americano a se identificar como *city planner*, proprietário de um escritório responsável pelo desenvolvimento de “mais de 400 planos para CNs” (MARTIN, 1999), dentre eles a CN de Madison (Wisconsin), parcialmente construída em 1907 [FIG.159].

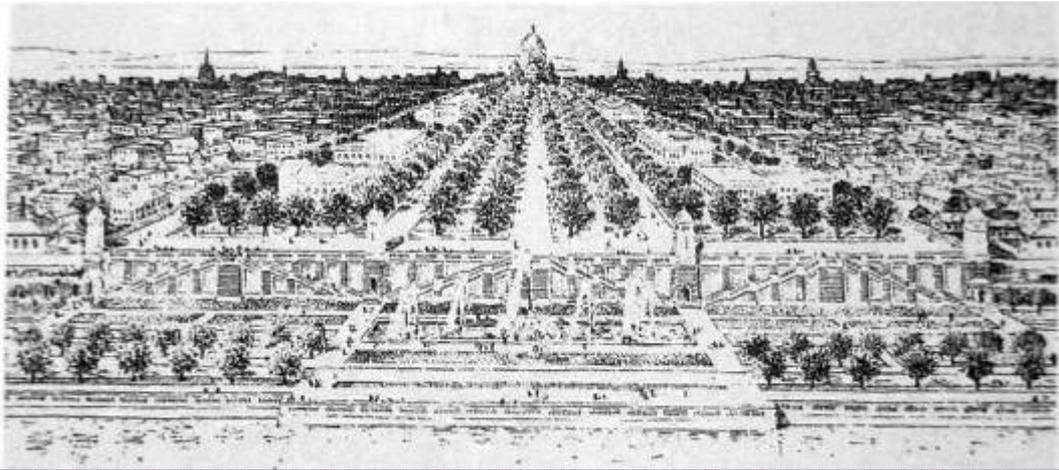


FIGURA
159

Desenho de John Nolen do Centro Cívico de Madison (1907), que revela a ênfase dada na relação entre o Capitólio e o lago Monona, conformando um amplo e monumental espaço cívico. Fonte: MARTIN, 1999.

De volta ao velho continente, a cidade como espaço cênico era trabalhado por arquitetos formados na *École des Beaux-Arts* de Paris. Exemplo disso foi a *Cidade Mundial*, projetada em 1912 pelo arquiteto francês Ernest M. Hébrard (1866-1933) [FIGS.160 e 161]. Um empreendimento encomendado por Henrik Christian Anderson, um rico escultor norte-americano, que visionava criar uma cidade para a paz mundial. Diferente de uma cidade-modelo, tal como a Cidade-Jardim (um protótipo destinado a ser reproduzindo), esta cidade seria uma verdadeira capital mundial, reunindo sua elite em uma cidade única, prevista para ser implantada ao lado de Bruxelas (Bélgica).

⁴⁰ Peets e Hegemann escrevem juntos o *The American Vitruvius: An Architect's Handbook of Civic Art*, publicado em 1922. Um verdadeiro atlas ilustrativo onde os autores trabalham temas como: resgate da arte cívica iniciado por Camillo Sitte, desenho de praças e espaços públicos em cidades européias, agrupamento de edifícios, composição de vias, paisagismo de parques, planejamento urbano como desenho totalitário, finalizando a obra com uma análise do plano urbanístico da capital Washington. Um referencial projetivo para inúmeros profissionais.



FIGURAS

160

161

Localização da *Cidade Mundial* (em destaque), ao lado da capital Bruxelas (à esquerda), projetada pelo arquiteto Ernest M. Hébrard em 1912. Idealizada para ser a representação da paz, a CN foi traçada dentro das características *Beaux-Arts*: espaços monumentais, ordem, padronização dos edifícios etc., como a perspectiva a vô de pássaro revela. Fonte: CHASSEL, 1982.

Seu plano constava de eixos simétricos e uma longa perspectiva central. Os três nós urbanos sucessivos da cidade seriam uma área destinada aos Jogos Olímpicos, um complexo de artes e um centro de comunicações construído ao redor da monumental torre do Progresso, onde jornalistas do mundo inteiro divulgariam as novas descobertas da ciência, assim como avanços moral e artístico da sociedade. Como discípulo da *Beaux-Arts*, Hébrard se preocupou com o sistema de trânsito, hierarquizando a trama de vias arborizadas, com avenidas, ruas e rotatórias para organizar o tráfego, largas calçadas e áreas de estacionamento, canais para

navegação e transportes subterrâneos. Também se preocupava com questões higienistas ao adotar inúmeros pequenos parques e abundância de luminosidade.

Visão artística sobre a cidade que começa a perder campo frente a um urbanismo funcionalista e tecnicista, adotado por arquitetos e engenheiros, mesmo por aqueles formados na *Beaux-Arts* de Paris, como Tony Garnier (1869-1948). A partir de um trabalho de graduação, Garnier projetou entre 1901 e 1904 a *Cité Industrielle* (Cidade Industrial), que se tornou pública apenas em 1917, com a edição de sua obra *Une cité industrielle. Étude pour la construction des villes*. Este trabalho apresentava gravuras do projeto da Cidade Industrial e sintetizava os principais elementos que deveriam constituir a cidade: administração e estabelecimentos públicos, escolas, estabelecimentos sanitários, estação ferroviária, fábrica e hidrelétrica (todos projetados em concreto armado). Incorporando instrumentos de zoneamento, saneamento, edificação, uso social do solo urbano, entre outros, o projeto de Garnier refletia a evolução pela qual a escola urbanística passava naquela época; uma intensa produção de tipos de novas cidades, que tinha por objetivo principal melhorar as condições de vida urbana pelo conhecimento técnico-científico.

No Brasil, nesse momento, os profissionais encarregados de projetar cidades formavam-se ou na Escola de Belas Artes do Rio de Janeiro, ou em Escolas Politécnicas, como a de São Paulo. Aberta em 1894, a Politécnica de São Paulo inovou o ensino de engenharia e arquitetura no Brasil. Diferente das Escolas do Rio e da Bahia – onde o ensino fundamental se dava na Politécnica e os específicos eram divididos entre as Escolas de Minas e Pontes ou Belas Artes, para os futuros profissionais que desejavam a arquitetura –, esta instituição se espelhou nas escolas de Zurique e Karlsruhe (Alemanha), unificando o ensino do curso fundamental e dos cursos especiais em uma única escola (FICHER, 2005). Aproximando as diversas ciências, possibilitando uma integração entre as áreas e a construção de um pensamento globalizante, este modelo visava a formar profissionais, engenheiros-arquitetos, aptos a responder às necessidades apresentadas pela cidade de sua época, como coloca FICHER em seu livro *Os arquitetos da Poli. Ensino e profissão em São Paulo*:

... o curso de arquitetura da Politécnica visava formar engenheiros-arquitetos preparados para projetar e construir edificações, em contraste com seus colegas

engenheiros civis, que deveriam projetar e construir obras de engenharia: pontes, viadutos, portos, canais, estradas de ferro e de rodagem, redes de água e esgoto etc. (...) divisão era razoavelmente clara no que dizia respeito ao ensino. (FICHER, 2005)

Pois na prática, mesmo alguns engenheiros-arquitetos formados na Poli se especializaram em questões urbanas⁴¹, como Luís Inácio de Anhaia Melo (1891-1974) e Francisco Prestes Maia (1896-1965), responsável pelo projeto da CN de Panorama, no interior de São Paulo [FIG.162].

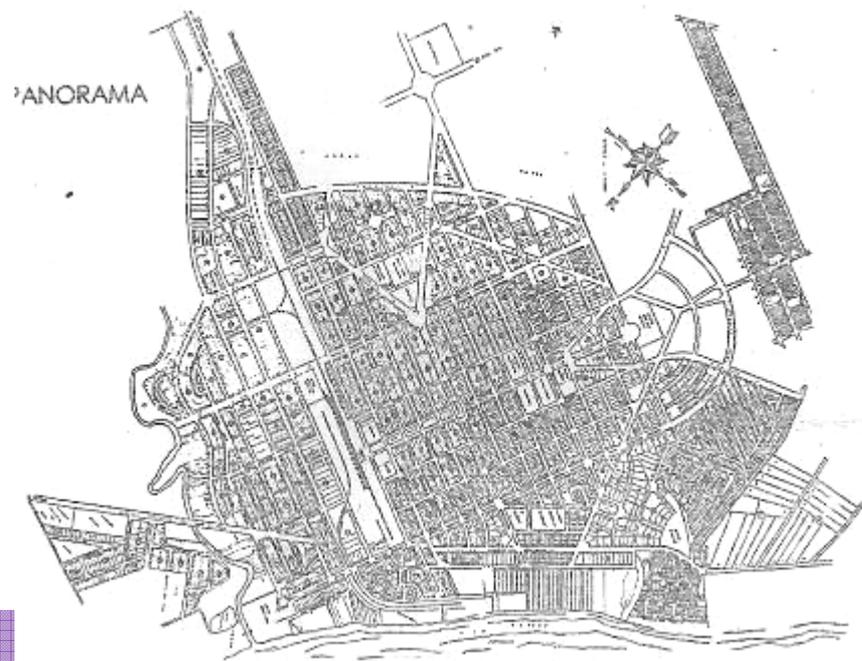


FIGURA
162

Plano da CN de Panorama (SP), às margens do rio Paraná. Última cidade da *Companhia Paulista de Estradas de Ferro* no Estado de São Paulo, Panorama foi projetada pelo engenheiro-arquiteto Francisco Prestes Maia em 1952. Com diagonais que interrompem a ortogonalidade do traçado, Maia recria espaços cênicos presentes em cidades maiores. Fonte: Arquivo do autor.

⁴¹ Podemos averiguar um aumento das questões urbanísticas na formação de engenheiros-arquitetos com a matriz em vigor nos anos de 1926 a 1931, quando o Urbanismo "era coberto por um programa detalhado, tratando entre outros aspectos, de: urbanização, a cidade como um problema de governo, a legislação urbanística moderna, a rua, a circulação, os centros urbanos e as praças, os quarteirões, os bairros e sua especialização (*zoning*), as cidades-jardim, os planos regionais e nacionais, a maioria desses temas era exemplificado pela experiência inglesa e americana" (FICHER, 2005).

Paralelamente ao trabalho volumoso de engenheiros e arquitetos, temos conhecimento de outros profissionais que também atuaram no campo do urbanismo, formados em engenharia sanitária, engenharia agrônoma e mesmo em cursos técnicos para agrimensores-topógrafos. Saturnino de Brito, responsável pela expansão de Santos e dezenas de planos de reestruturação urbana país afora, era sanitarista. Bernardo Sayão Carvalho de Araújo (1901-1959), “plantador de cidades e estradas” dentre elas a CN de Ceres (GO) e a rodovia Belém-Brasília, era engenheiro agrônomo. Germano Robach (ignoto-ignoto), autor da demarcação da CN de Cosmorama [FIG.163] junto à ferrovia Araraquarense (SP) em 1931, era agrimensor.

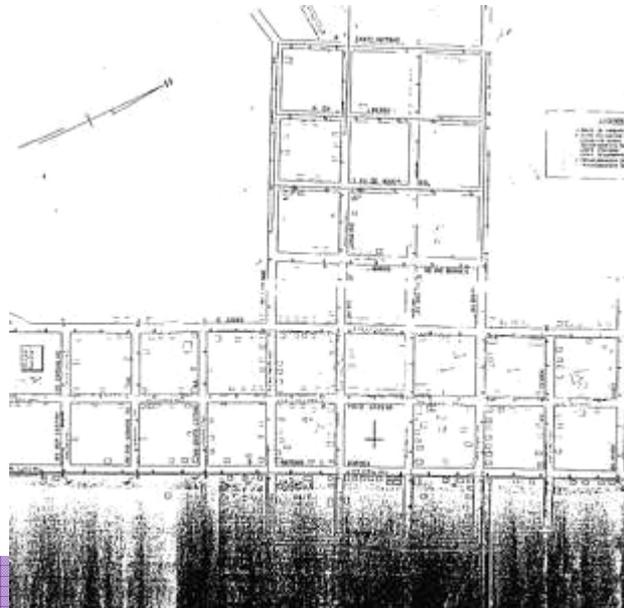


FIGURA
163

Plano da CN de Cosmorama (SP), encomendado pelo agricultor Antônio Cândido Borges como suporte à produção cafeeira. Em 1931, Borges contratou o agrimensor Germano Robach para traçar a futura cidade. O plano em cruz reproduz as ideologias de seu empreendedor (católico fervoroso), cujo edifício principal, a igreja, foi estrategicamente posicionado no centro do traçado. Somente alguns anos mais tarde a *Estrada de Ferro Araraquarense* atingiu as cercanias da CN. Fonte: Arquivo do autor.

Porém, se a figura de um profissional isolado, ou destacado, na projeção de CNS era evidente até a primeira metade do século XX, após a II Guerra Mundial, essa posição passa a ser dividida com equipes multidisciplinares, tanto no exterior como no Brasil. Arquitetos, engenheiros, agrimensores são contratados para compor juntamente com outros profissionais – geógrafos, psicólogos, economistas, sociólogos, antropólogos,

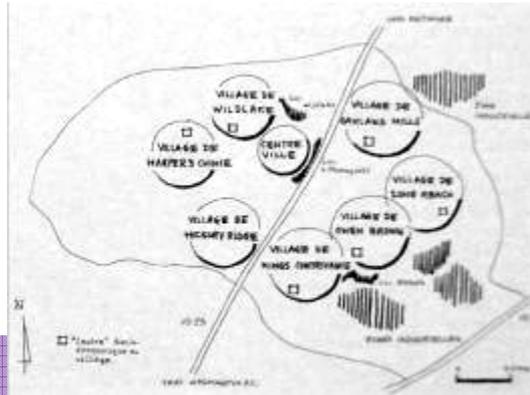
historiadores etc. – grupos que irão planejar e desenhar novos núcleos urbanos. CHOAY, em artigo sobre CNs, certifica tal transformação:

Nos anos 1940, sua realização foi apoiada por pesquisas e estudos de ciências sociais (...). Planejadores e arquitetos descobriram a panacéia das equipes pluridisciplinares. Psicólogos e sociólogos produziam com agitação problemas, soluções e a terminologia adequada. (CHOAY, 1988)

Grande parte destas equipes era ligada a órgãos públicos, sendo escolhidas para concretizarem políticas de controle da expansão urbana, de ocupação territorial e de desenvolvimento econômico.

Na URSS, como já citado, havia o *Comitê do Estado para Construção Civil e Arquitetura (Gosgrajdanstroj)*, responsável pela política de urbanismo, com 18 órgãos assistentes e um total de 200 mil pessoas trabalhando com questões urbanas (MERLIN, 1975). No Japão, as CNs de Tama (1965) e Tsukuda (2000) ficaram sob os cuidados da *Corporação de Desenvolvimento Habitacional e Urbano* (DUCON; YOKOHARI, 2006). Na Suécia, planejadores regionais construíram uma extensiva rede ferroviária ligando as cidades-satélites com o centro de Estocolmo, comandados pelo arquiteto Sven Markelius na década de 1950 (CERVEO, 1995). Na Índia, a maior parte das CNs foi concebida por planejadores e construída por autoridades de setores do desenvolvimento (PRAKASH, 1969). Na Venezuela, os projetos de algumas de suas CNs foram desenvolvidos pelo órgão público *Corporacion Venezolana de Guayana*, com auxílio de equipes vindas do *Instituto de Tecnologia de Massachusetts* (MIT) e da *Universidade de Harvard*, ambas as instituições norte-americanas (TURNER; SMULIAN, 1974). Na Argélia, a CN de Ali Mendjeli apresentou dois projetos: um de 1974, confeccionado pelo governo argelino mediante seu *Escritório de Estudos Nacionais* (CADAT) e auxiliado por técnicos tchecos; outro de 1990, realizado pelo *Centro de Estudos e de Realizações em Urbanismo* (URBACO), um órgão estatal (CHERRAD *in* BOUMAZA *et alii*, 2006). Mesmo nos EUA, onde as CNs ficaram a cargo de empreendimentos privados, os projetos foram realizados por equipes de profissionais de diversas áreas, como ocorrido na CN de Columbia (1963) [FIG.164], cujo fundador James W. Rouse reuniu uma equipe de 18 profissionais (LACONTE *et alii*; 1982). No Brasil, além dos exemplos de CNs de relocação onde a participação de equipes

multidisciplinares foi recorrente, temos a CN de Dassópolis [FIG.165], elaborada por uma equipe de professores e pesquisadores da *Universidade Estadual de Campinas* (UNICAMP) na década de 1980.



Esquema revela o planejamento da CN de Columbia (EUA), situada entre Washington D.C. e Baltimore. Realizada por uma equipe de 18 profissionais diferentes, previu pequenas vilas separadas e um centro comercial único.
Fonte: LACONTE *et alii*, 1982.



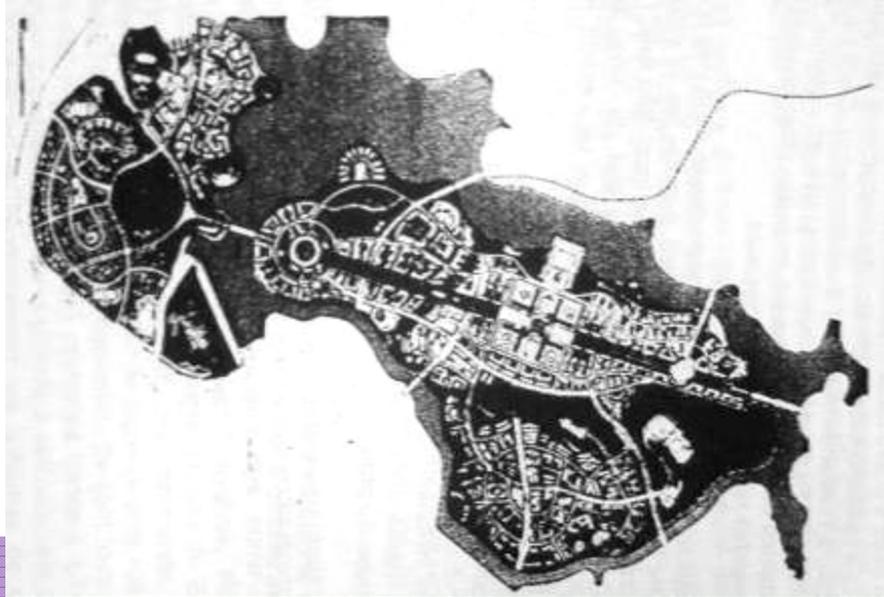
Esquema da Dassópolis, uma CN (2,5 mil habitantes) criada por professores e pesquisadores da UNICAMP. Inserida no *Projeto Cotrijuí-Norte*, sua função seria apoiar a produção agrícola em franjas pioneiras no Norte do país.
Fonte: REVISTA AU, 1987.

FIGURAS
164 | 165

Quando não havia a presença de tais instituições públicas, escritórios privados de arquitetura e planejamento urbano eram convidados pelo próprio Estado ou participavam de concursos públicos destinados a projetos de CNs.

Na China, o *Escritório de Administração em Planejamento Urbano de Xangai* realizou um concurso internacional para contratação de empresas estrangeiras visando ao planejamento de dez CNs (MING, 2003). Dentre elas, estão: Nanhui, desenhada pelo escritório francês *Arte-Charpentier* (do arquiteto Pierre Clement) no início dos anos 1990; Nan Cha, realizada por *Campeon Bernard S.G.E.* e pelo escritório de arquitetura de Ricardo Bofill em 1993; e *Tianjin Commercial Development Area* (TEDA), com projeto inicial canadense em 2001.

Ainda na Ásia, o mesmo procedimento foi adotado na Indonésia, com a CN de Bekasi, elaborada por arquitetos franceses em 1982. Na Tailândia, com a CN de Muang Thong Tani, de concepção australiana e realização francesa (*Bouygues Société*), entre 1990 e 1995. E na Malásia, com a CN administrativa de Putrajaya [FIG.166], com projeto dos franceses Dubus & Richez, em fins dos anos 1990 (PETIT, 2002).

FIGURA
166

Plano da CN Putrajaya, sede administrativa da Malásia. Inaugurada em 1995, uma das mais recentes capitais projetadas no mundo, foi elaborada pelo escritório francês Dubus-Richez. O urbanismo mescla conceitos de Cidade-Jardim e eixos monumentais, enquanto a arquitetura foi toda trabalhada dentro de características islâmicas. Fonte: PETIT, 2002.

Outros escritórios também trabalharam na concepção de CNs. O escritório grego *Doxiadis Associates* trabalhou no plano das CNs de Islamabad (capital do Paquistão); Surchinar (CN industrial no Iraque), Kafue (Zâmbia) e Tema (Gana). O escritório de arquitetura francês *Kalt, Pouradier Duteil et Vignal* projetou Malbaza (Nigéria). O grupo formado pelos urbanistas M. P. Bredsdorff, S. E. Rasmussen e M. R. Drayby desenhou a cidade-satélite dinamarquesa de Albertslund. E até mesmo um projetista de campos de golfe, Jack Nicklaus, foi contratado para traçar a CN de Bumi Serpong Damai, na Indonésia (FIRMAN, 2004).

Na França, as *villes nouvelles* foram envoltas por uma rica e densa equipe de profissionais, desde seu planejamento original até o desenho dos edifícios de cada cidade. Na fase inicial, Paul Delouvrier, encarregado de implantar as CNs francesas, foi auxiliado por: Jean Millier (autor da CN de Abidjan, na Costa do Marfim); Jacques Michel (politécnico envolvido no *Plano de Melhoramento* de Paris, de 1960); Serge Goldberg (estudioso do urbanismo norte-americano e especialista em redes rodoviárias); Michel Piquart (idealizador do plano urbanístico de Constantine) e Jean

Vaujour (prefeito e conhecedor das coletividades da periferia de Paris) (TILLIETTE, 1985). Eram altos funcionários, unidos a engenheiros, arquitetos, economistas, geógrafos, sociólogos e estagiários universitários, contratados para elaborar os projetos, sendo separados em dois ramos de atuação: urbanismo de estudos (mais arquitetos) e urbanismo operacional (fase de dependência mútua).

Reunidos em *Établissements publics d'aménagement des villes nouvelles françaises* (EPA), os primeiros trabalhos foram organizados no *Esquema Diretor de Estruturas* (1965-1968), o qual definiu o programa e a parte de planejamento e organização do espaço de cada CN. Em Cergy-Pontoise, por exemplo, o processo projetivo ocorreu a partir de células. Cada célula trabalhava com uma área específica e continha um engenheiro, um arquiteto e um desenhista. Estas células se ocupavam da concepção dos bairros, do urbanismo operacional, do planejamento dos espaços públicos, da arquitetura, das diretrizes operacionais, da assistência aos construtores etc. Havia também equipes formadas por um arquiteto, um engenheiro, um paisagista e um sociólogo. Nos anos 1980, "a equipe multidisciplinar foi substituída pela figura do planejador, que assumiu uma visão global para sua função: de urbanista, técnico, comercial, financeiro e publicitário" (CLAUDE, 2005).

Concomitantemente, diversos concursos foram realizados pelo EPA. Cada concurso compreendia três escalas de intervenções: 1) grandes concursos de urbanismo (arquitetura e organização urbana de áreas de 700 a 7 mil moradias); 2) concursos para habitação (mais recorrente, de 70 a algumas centenas de moradias); e 3) concursos de espaços públicos. Destes, seis concursos foram efetuados para o primeiro grupo, 32 concursos para o segundo grupo e 45 concursos para o terceiro grupo. Com isso, previa-se atribuir às CNs um caráter de novidade, associado a um caráter experimental (integração de funções urbanas e arquitetura de qualidade). Ao todo, 260 arquitetos ou agências trabalharam nos projetos, o que garantiu a cada CN uma diversidade arquitetônica (FRANCE, 1980).

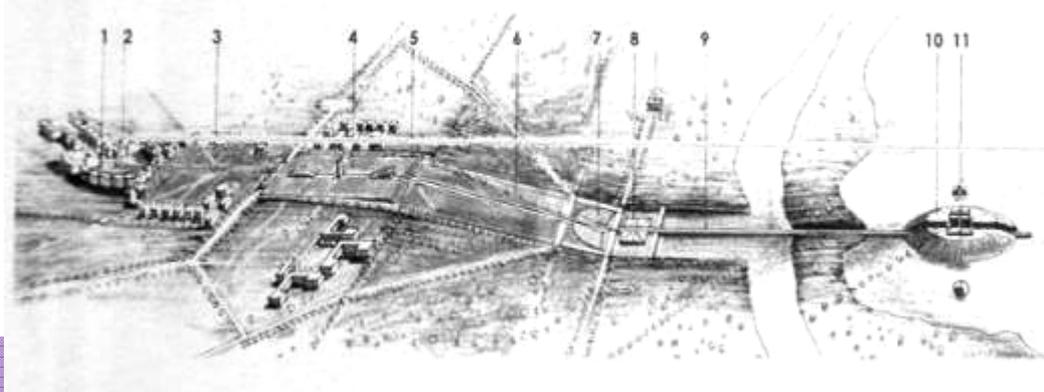
Fato comprovado atualmente nas *villes nouvelles*, que se transformaram em roteiro turístico, tanto para leigos como para profissionais da área, pelas "soluções espaciais miraculosas" adotadas (WERMES, 1991). Uma diversidade de arquitetura contemporânea, como: as "Arcadas do lago" de Ricardo Bofill [FIG.167]; as escolas de

Fiszer, as moradias de Sarfati, o “Castelo d’água” de Portzamparc e o eixo monumental de Dani Karavan para Cergy-Pontoise [FIG.168].



Vista do bairro de Sourderie na CN de Saint-Quentin-en-Yvelines. Ao lado esquerdo o “Viaduto”, um conjunto de edifícios moradias circundado por um lago; ao lado direito as “Arcadas do lago”, blocos residenciais projetados pelo arquiteto espanhol Ricardo Bofill. Fonte: CONSTANDSE *et alii*, 1985.

FIGURA
167



Eixo perspéctico na CN de Cergy-Pontoise criado pelo artista plástico e paisagista israelita Dani Karavan (1930-). Da esquerda para a direita: 1) praça das colunas; 2) torre belvedere; 3) parque dos Impressionistas; 4) esplanada de Paris; 5) terraço; 6) jardins dos direitos humanos; 7) anfiteatro; 8) palco; 9) passarela; 10) ilha astronômica; e 11) pirâmide. Fonte: SMADJA, 2003.

FIGURA
168

De fato, as CNs francesas se tornaram um campo de trabalho para arquitetos-paisagistas, assim como para recém-formados e outros profissionais (YOUNGMAN, 1998). Algo repetido, não apenas na Europa, como em outros continentes, até os dias atuais.

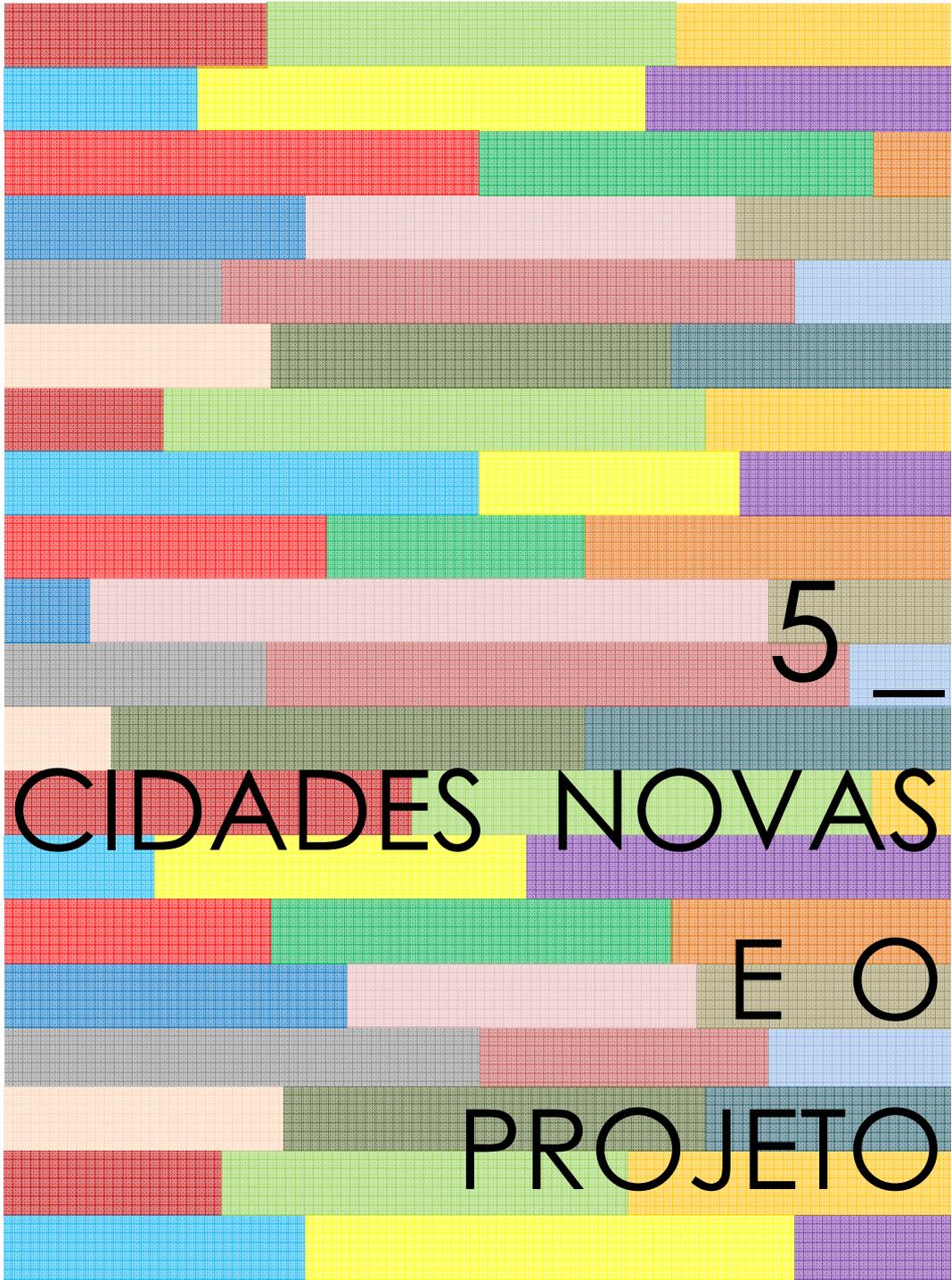
No decorrer da história vimos, portanto, o envolvimento de diferentes projetistas na criação de CNs. Foram filósofos, arquitetos, loteadores, planejadores, engenheiros militares, sanitaristas, civis, agrônomos, técnicos agrimensores e topógrafos. Um leque de denominações distintas para definir o mesmo profissional: o urbanista.



Especialista em conceber o espaço urbano, em planejar as cidades, ele é o responsável por distribuir sobre “um solo vasto e parcimonioso as funções múltiplas” de uma cidade (DELOUVRIER *in* TILLIETTE, 1985). Seja ela espontânea ou intencionalmente criada, toda cidade irá ter, em determinado momento, a contribuição desse profissional no gerenciamento de seu espaço físico a fim de qualificá-lo para seus habitantes.

Nas CNs, a participação de um urbanista é visível desde sua concepção. Após a decisão do empreendedor em criar uma urbe para um fim específico, tendo condições propícias para sua construção, o urbanista entra em cena para tornar a cidade imaterial em cidade palpável. A partir do repertório, do conhecimento e da cultura que envolve essa personagem, a linha teórica seguida, o tipo adotado e o espaço urbano projetado tomam corpo sob a forma de uma cidade. Projetista e projeto, ficam assim, unidos na história de cada CN.





5 -

CIDADES NOVAS

E O

PROJETO



5 _ CIDADES NOVAS E O PROJETO

Quinta parada: *Goiânia, em Goiás; Brasília, no Distrito Federal; e Palmas, no Tocantins.*

Bem-vindos ao Planalto Central! Terra do cerrado, das chapadas, do tamanduá bandeira, do pequi e dos buritis. Terra também de novas capitais, Goiânia (1933), Brasília (1957) e Palmas (1989), implantadas na hinterlândia para abrigar sedes de governos estaduais e nacional. CNs administrativas como marcos da ocupação territorial brasileira durante o século XX.

Se a *Marcha para o Oeste* teve início em São Paulo com a tomada de terras ermas em seu interior, a ele não se limitou. O processo de ocupação avançou pelas fronteiras paulistas, rumo ao Mato Grosso, Paraná, Triângulo Mineiro até chegar a Goiás na década de 1940. Na busca pela ocupação e colonização do Centro-Norte do país, tal arrancada foi auxiliada por ações públicas como a *Expedição Roncador-Xingu* e a *Fundação Brasil Central*, ambas da década de 1940; por projetos específicos como as rodovias de integração nacional Belém-Brasília (década de 1950) e Transamazônica (década de 1960); e por programas desenvolvimentistas, como *Prodoeste*, *Polocentro*, *Provale*, *Protterra*, *Polamazônia* etc. (abordados na introdução do Capítulo 6).

Um movimento demográfico direcionado por ações públicas e marcado pela abertura de fronteiras agrícolas, pela exploração de recursos minerais e pela fundação de dezenas de CNs. Políticas materializadas em três grandes episódios, ao considerarmos a história do urbanismo nacional: as fundações de Goiânia em 1933, de Brasília em 1960 e de Palmas em 1990. CNs que preconizaram “o desenvolvimento do Planalto central sob o símbolo do Estado Moderno da Marcha para o Oeste” (MORAES, 2003).

CNs administrativas em destaque na literatura especializada (livros, teses, revistas e anais), principalmente Brasília, sendo objetos de interesse de pesquisadores, estudiosos e críticos, nacionais e estrangeiros. Reflexões elaboradas com maior ou menor grau de detalhamento e enfoques diferenciados, que nos auxiliam a ter uma compreensão a cerca dos três exemplares. Nessa tese, particularmente, Goiânia,



Brasília e Palmas foram reunidas por apresentarem mínimos denominadores comuns: empreendedores públicos engajados, função administrativa como a dominante, sítios estrategicamente escolhidos, arquitetos como seus idealizadores formais e, especialmente, projetos que marcaram época ao refletirem os ideais urbanísticos em voga.

A Goiânia de Pedro Ludovico Teixeira (1891-1979), a Brasília de Juscelino Kubitschek de Oliveira (1902-1976) e a Palmas de José Wilson Siqueira Campos (1928-) revelam personalidades públicas engajadas e decisivas para as respectivas concretizações. Embora todas tenham sido sonhadas muito antes de sua fundação, foi durante a gestão desses governantes que se tornaram realidade. Goiânia foi fruto de uma luta liderada por Pedro Ludovico pela modernização de Goiás, frente à tradição de uma oligarquia agrária sediada na histórica cidade de *Vila Boa de Goyaz*, sua antiga capital (MACIEL, 1996). Brasília foi uma das ações do *Plano de Metas* de Kubitschek enquanto presidente da República (1956-1961), concluindo um processo de mudança da capital nacional iniciado no período pombalino (século XVIII). E Palmas foi criada após a emancipação do Estado de Tocantins – requerida desde 1821 por movimentos separatistas (CERQUEIRA, 1998) –, sendo firmada pelas mãos do então deputado federal Siqueira Campos e oficializada com a promulgação da última Constituição Federal em 1988.

Três cidades criadas para um propósito único: abrigarem a nova sede governamental de Estados e da Nação após transferência de suas antigas bases, Goiás e Rio de Janeiro, ou pela necessidade de uma nova capital a um Estado recém-criado, Tocantins. Função dominante rebatida no plano urbanístico das CNs pela presença de praças ao redor das quais os edifícios administrativos e judiciários foram alocados, como a Praça Cívica em Goiânia [FIG.169], a Praça dos Três Poderes em Brasília [FIG.170] e a Praça dos Girassóis em Palmas [FIG.171]; artifício utilizado igualmente em outras capitais projetadas, como: Belo Horizonte (Praça da Liberdade) e Canberra (Praça do Parlamento).

O desenho do traçado urbano foi elaborado de tal forma a qualificar essas praças como o espaço monumental de cada cidade. Os edifícios públicos receberam cuidados arquitetônicos especiais em relação às demais construções, espelhando os estilos da

época: *Art Déco* em Goiânia, Modernista em Brasília, Pós-moderno em Palmas. Esplanadas que se tornaram um espaço cívico de destaque no conjunto da urbe, ponto focal de um ou mais eixos viários, lócus revelador da função original (sede do poder) para qual cada CN foi criada.



FIGURAS
169 | 171
170

Acima, a Praça Cívica em Goiânia (esquerda) e a Praça dos Girassóis em Palmas (direita). Abaixo a Praça dos Três Poderes em Brasília. Vistas que revelam: esplanadas delimitadas por grandes edifícios públicos e ordenamento espacial (simetria, eixos perspécticos etc.), sendo o principal espaço cívico de cada CN administrativa. Fonte: Arquivo do autor.



Desejo e necessidade evidenciados, o processo prosseguiu com a escolha de sítios propícios e estrategicamente localizados. A área de Goiânia foi escolhida após estudos feitos por uma comissão composta por engenheiros e médicos que delimitaram quatro possíveis áreas, todas próximas a ferrovia, com disponibilidades de reservas aquíferas e presença de clima e topografia adequados, sendo selecionada aquela vizinha ao povoado de Campinas. Brasília, igualmente, teve seu sítio escolhido por uma comissão, a *Missão Cruls* (1892-1894), que delimitou um quadrilátero no centro geográfico do território brasileiro. No caso brasiliense, a posse do terreno foi simbolicamente marcada pela cruz desenhada por Lucio Costa ao traçar os dois eixos



perpendiculares do Plano Piloto. O mesmo método do quadrilátero foi adotado na localização de um sítio para implantação de Palmas, com uma área de 90 por 90 quilômetros sobre a centralidade geográfica do novo Estado. A partir dele, duas áreas ao sul, às margens do rio Tocantins e próximo à BR-153, foram selecionadas, cabendo a decisão final ao governador Siqueira Campos (CERQUEIRA, 1998).

Quanto aos projetistas, as três novas capitais contaram com a participação de arquitetos no comando dos planos das CNs: Attilio Corrêa Lima em Goiânia, Lucio Costa em Brasília e o escritório de arquitetura *GrupoQuatro* em Palmas.

Em Goiânia, o arquiteto italiano Attilio Corrêa Lima (1901-1943), graduado em arquitetura pela *Escola Nacional de Belas Artes* do Rio de Janeiro e em urbanismo pelo *Institut d'Urbanisme de Paris*, foi encarregado pelo interventor Pedro Ludovico para cuidar do projeto urbanístico dessa capital. Para auxiliar os trabalhos de implantação da CN, contratou-se o engenheiro civil Armando Augusto de Godoy (1876-1944), natural de Minas Gerais e formado pela *Escola Politécnica* do Rio de Janeiro (MANSO, 2001). Ambos apresentavam conhecimento sobre as teorias urbanas modernistas formuladas por Le Corbusier e sobre os conceitos de Cidade-Jardim e suas variantes, como a estabelecida por Clarence Stein e Henry Wright na *Unidade de Vizinhança* de Radburn nos EUA (1929); tipologias contextualizadas e aplicadas na nova capital de Goiás.

Em Brasília, o papel de projetista ficou a cargo do arquiteto Lucio Marçal Ferreira Riberio Lima Costa (1902-1998)⁴², natural de Toulon na França e formado pela *Escola Nacional de Belas Artes* do Rio de Janeiro. Um dos protagonistas da Arquitetura Moderna brasileira, Lucio Costa já havia projetado em 1934 o plano urbanístico de uma CN, a cidade empresarial de Monlevade (MG) [FIG.172]. No ano de 1957, após concurso realizado pela *Companhia Urbanizadora da Nova Capital* (NOVACAP), o qual reuniu os principais arquitetos e urbanistas da época (TAVARES, 2004), o estudo

⁴² Embora, tenha-se conhecimento de cinco projetos elaborados entre os anos 1920 e 1940, por diversos profissionais, dentre eles: o historiador Theodoro Figueira de Almeida (plano de 1929), a engenheira Carmen Velasco Portinho (plano de 1936) e o deputado federal Jales Machado (plano de 1948). Planos marcados pela diversidade de formulações e interpretações (TAVARES, 2004).

preliminar de Costa foi selecionado em primeiro lugar.

Em Palmas, a responsabilidade em desenhar a nova capital tocantinense foi dada ao escritório de arquitetura *GrupoQuatro*, de Goiânia. Sob o comando dos arquitetos Luis Fernando Cruvinel Teixeira e Walfredo Antunes de Oliveira, “graduados em escolas modernistas de Arquitetura e com pós-graduação em Planejamento Urbano e Regional em universidades inglesas” (CERQUEIRA, 1998), a equipe de projetistas foi amparada por visitas técnicas às *villes nouvelles* francesas (PETIT, 2002). Apesar de todo *know-how* apresentado pelos técnicos, grande parte das decisões do *GrupoQuatro* foram limitadas ao serem submetidas à aprovação do governador Siqueira Campos (MORAES, 2003).

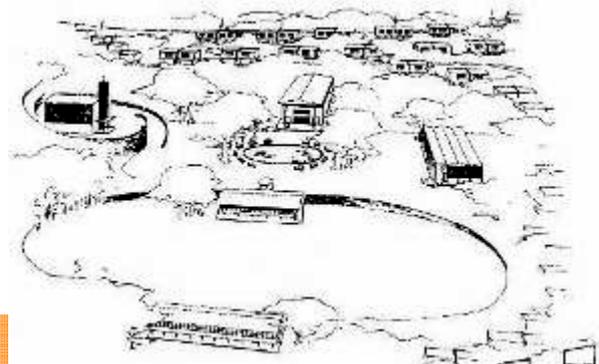


FIGURA
172

Vista para o centro da CN empresarial de Monlevade (MG), projetada por Lucio Costa em 1934. Plano recusado e repassado às mãos de Angelo A. Murgel que, assim como Costa, dotou o plano de um caráter pitoresco. Fonte: ANDRADE, 1998.

Assim, as CNs administrativas do cerrado foram favorecidas por fatores e condicionantes que corroboraram ao surgimento de planos-referência no urbanismo brasileiro. Tais cidades foram, concomitantemente, campo de experimentação para teorias e técnicas contemporâneas e retrato de ideologias de um determinado período.

Geralmente, a interação entre os projetos propostos para as CNs no século XX e os conceitos inerentes às correntes urbanísticas – Cidade Monumental, Cidade-Jardim, Modernismo, Higienismo etc. – dava-se da seguinte forma: ou os profissionais incorporavam grande parte dos princípios pré-estabelecidos, adequando-os ao contexto nacional; ou eles os utilizavam de forma superficial, como *fachadismo*, em que apenas alguns aspectos eram incorporados, geralmente características físico-

espaciais, para garantir a associação do espaço criado ao nome do Movimento. Também houve casos de sobreposição de teorias num mesmo projeto, articulando-se os conceitos de acordo com as necessidades requeridas pelo partido projetual; com características de um Movimento sempre sobressaindo em relação aos demais. Esse hibridismo urbanístico pode ser verificado, por exemplo, nos projetos das três capitais aqui expostas.

A proposta inicial para Goiânia [FIG.173], de Attilio Corrêa Lima, trouxe para o plano da nova capital as bases do urbanismo barroco, seus espaços cênicos e monumentais (referência aos planos de Versalhes, Karlsruhe, Washington, Paris e Belo Horizonte). Por sua vez, aspectos Modernistas foram empregados pelo arquiteto e urbanista ao setorizar a cidade por diferentes funções (trabalhar, habitar, circular e lazer), sobre um traçado rígido de vias regulares e delimitada por um cinturão verde de parques que protegeriam os aquíferos presentes na região, à *la* Cidade-Jardim. Para o setor comercial, delimitado pelas diagonais simétricas que saem da Praça Cívica e uma avenida semicircular (Avenida Parnaíba), o arquiteto projetou quadras cortadas por vias de serviço. Próximo ao plano, além da estação ferroviária (principal meio de transporte da época), Corrêa Lima implantou o aeroporto, demonstrando estar atento às modernidades de sua época.

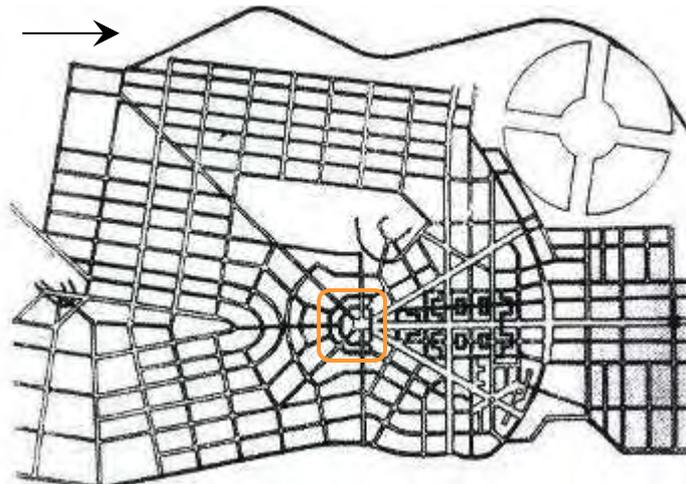


FIGURA
173

Primeiro projeto para Goiânia, de Attilio Corrêa Lima, em 1933. A Praça Cívica (em destaque) determina todo o restante do traçado, com diagonais saindo para o sul e norte. A circunferência acima seria o aeroporto. Fonte: MANSO, 2001.

Com a saída de Corrêa Lima do comando do projeto em 1936, após desentendimento com a firma empreendedora da obra (*Coimbra Bueno & Cia. Ltda.*), o plano foi assumido e, em parte, reformulado pelo engenheiro Armando Augusto de Godoy [FIG.174]. As modificações introduzidas tinham por base os conceitos de *Unidade de Vizinhança* (captados do tipo de urbanismo norte-americano) nas zonas residenciais (Setor Sul), em que a idéia de superquadras fez presente pela primeira vez no país. Além disso, Godoy atribuiu um cuidado maior ao cinturão verde, que limitaria o crescimento da cidade prevista para 50 mil habitantes, e propôs inúmeras rotatórias em cruzamentos de vias principais – elemento que se tornou uma constante na expansão física da urbe.



FIGURA
174

Segundo projeto para Goiânia, reformulado pelo engenheiro Armando Augusto de Godoy em 1936. As modificações são percebidas no setor residencial sul (em destaque), onde o conceito de *Unidade de Vizinhança* foi implementado, na delimitação detalhada do cinturão verde e nas rotatórias inseridas no cruzamento das vias principais. Fonte: ANDRADE, 1998.

O Plano Piloto para Brasília [FIG.175] do arquiteto Lucio Costa, previsto para 500 mil habitantes, foi concebido a partir da união entre o urbanismo racionalista, pautado por técnicas rodoviaristas, e o urbanismo *Beaux-Arts*, presente na composição simétrica e monumental do eixo administrativo (LEME, 1999). União materializada a partir do cruzamento de dois eixos cardo-decumano, onde Costa aplicou princípios do urbanismo Modernista debatidos nos CIAMS (*Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna*, entre 1928 e 1956) e descrito em *A Carta de Atenas* de Le Corbusier (1933). Ao separar as principais funções da cidade, Costa ofereceu a nova capital diferentes dimensões, conhecidas por: *monumental* (eixo leste-oeste), *gregária* (cruzamento dos

dois eixos), *bucólica* (orla do lago Paranoá, parques e espaços verdes que permeiam as superquadras) e *residencial* (eixo norte-sul).



FIGURA
175

Plano Piloto de Brasília por Lucio Costa (1957). Dois eixos principais (norte-sul e leste-oeste) estruturam o espaço urbano, composto por quatro escalas: monumental (linha espessa), gregária (cruzamento entre os dois eixos), bucólica (lago e áreas verdes) e residencial (linha em arco). Fonte: Arquivo do autor.

Além do desenho racional e funcional Modernista, permeado por elementos da Cidade Monumental, FICHER & PALAZZO (2005) detectaram outras teorias urbanísticas incorporadas no plano de Brasília: a especialização de vias, cuja intenção era favorecer o fluxo rápido de veículos (vias sem cruzamento direto) e separar as diferentes modalidades (pedestres e veículos); a expansão controlada da cidade por meio da criação de cidades-satélites; a proporção entre extensão e largura da ocupação prevista nos eixos, que gerou um plano linear aos moldes da cidade-modelo de Soria y Mata; a sociabilização do pavimento térreo nas áreas residenciais, refletindo os ideais howardianos da Cidade-Jardim; os princípios das *Unidades de Vizinhança* de Stein e Wright agenciando as superquadras [FIG.176]; o adensamento à *Ville Radieuse* de Corbusier, com suas barras isoladas em amplos jardins; enfim, um conjunto de soluções urbanísticas, articuladas simultaneamente sobre o mesmo espaço, para

configurar um projeto sem precedentes na história das CNs, e base de referência para aquelas que vieram após 1960, como Palmas.

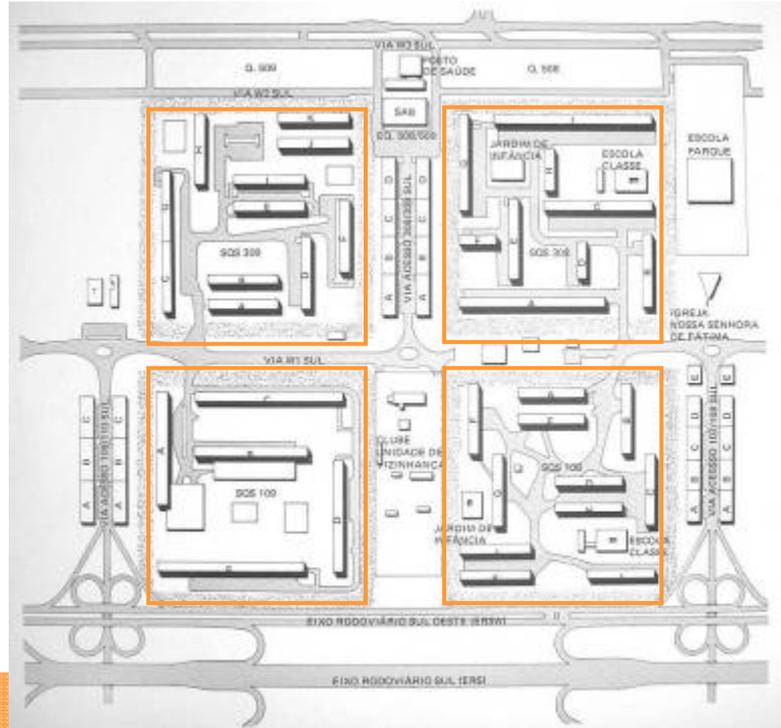


FIGURA
176

Unidade de Vizinhança tipo em Brasília: quatro superquadras com barras residenciais (em destaque), servidas por ruas comerciais, um clube de vizinhança, um posto de saúde, instituições de ensino e um centro religioso. Cada superquadra foi dimensionada como um quadrado, de 300 metros de face. Fonte: Arquivo do autor.

A capital do Tocantins surgiu há 20 anos com uma proposta inovadora: ser a capital ambiental do século XXI (MORAES, 2003). Para isso, o *GrupoQuatro* buscou o mínimo impacto ambiental com a implantação do plano sobre o sítio selecionado, uma adequação do traçado aos recursos naturais presentes, tirando partido desses para criar uma cidade ecologicamente correta. Ademais, em depoimento dos urbanistas a SEGAWA (1991), Palmas foi planejada como:

... uma cidade agradável para se morar e trabalhar, com uma estrutura viável do ponto de vista ambiental, econômico e social que permitisse a seus habitantes, em todas as classes sociais, acesso à moradia e ao trabalho. (SEGAWA, 1991)

A partir dessas condições idealizadas, os projetistas se basearam em conceitos urbanísticos presentes nas capitais antecessoras – Goiânia e Brasília – para organizar espacialmente a CN [FIG.177], prevista para abrigar 1,2 milhões de habitantes.

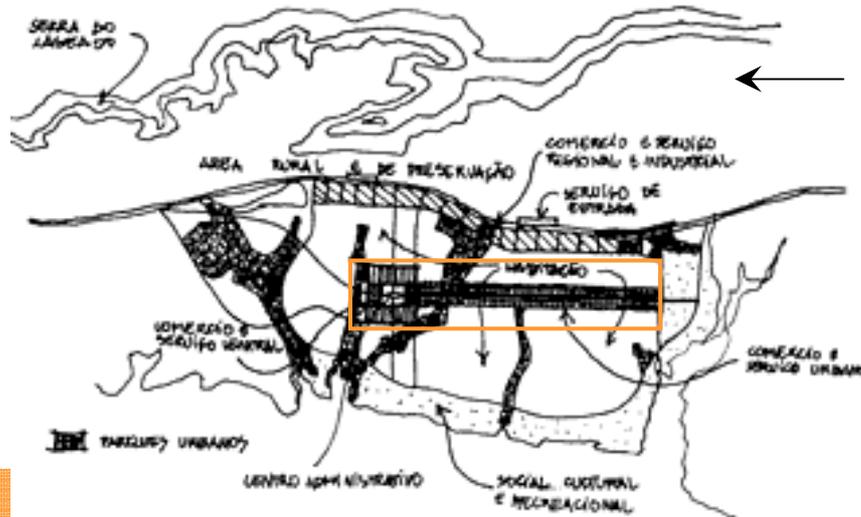


FIGURA
177

Esboço da organização espacial da CN de Palmas, capital do Tocantins. O GrupoQuatro, escritório de arquitetura responsável pelo projeto, posicionou o plano urbanístico ente a Serra do Lajeado (acima) e a represa (abaixo). Pequenos corpos fluviais foram considerados (manchas escuras na vertical), sendo transformados em parques lineares. Ao centro, o Centro Cívico e o principal eixo viário da cidade (em destaque). Fonte: CERQUEIRA, 1998.

Em vez da “cidade para o automóvel”, como Brasília, Palmas seria a cidade para o pedestre. A escala a ser priorizada na nova capital seria a do pedestre, particularmente trabalhada no interior de superquadras de 700 por 700 metros cada [FIG.178] e nos dois centros comerciais. A outra escala seria mais dinâmica, presente nas avenidas, no centro cívico e nos parques lineares.

Além desse princípio, a malha regular cardo-decumano – repousada sobre uma área contida entre a Serra do Lajeado e o então futuro lago a ser formado na bacia do rio Tocantins – deveria atender a outros objetivos, dentre eles: estabelecer fácil e contínua conexão entre os corredores viários e os espaços públicos; propiciar articulação entre os espaços públicos e privados, cívico e comercial; garantir expansão ordenada do solo urbano; introduzir técnicas bioclimáticas no desenho urbano de modo a garantir um microclima satisfatório; realizar estudos de impacto e viabilidade econômica com a construção da cidade; favorecer acessibilidade às áreas de lazer,

como a orla do lago; e incentivar a diversidade de usos do solo urbano, evitando as especializações como o tipo Modernista (informações obtidas no sítio eletrônico do escritório *GrupoQuatro*: <http://www.grupoquatro.com.br/site/>).

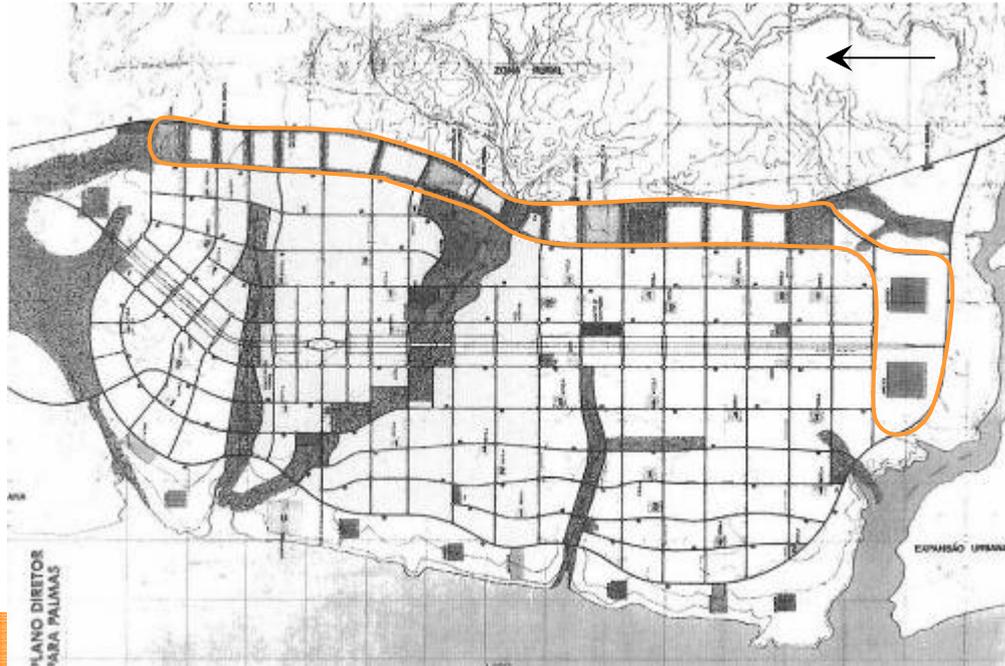


FIGURA
178

Plano urbanístico da CN administrativa de Palmas. Uma malha regular comporta por superquadras de 700 por 700 metros, interrompidas por parques lineares e adequadas à orla da represa. A faixa litorânea (em destaque) abrigaria principais equipamentos de serviço, lazer, comércio de grande porte etc. da cidade. Fonte: MORAES, 2003.

Assim, a última CN administrativa do Brasil surgiu, refletindo todo um conhecimento técnico obtido ao longo do século XX a partir das experiências urbanísticas colocadas em prática. CN que aguarda a passagem do tempo para se tornar uma cidade consolidada, seja aos moldes daquilo projetado por seus arquitetos-urbanistas, seja deformada pelos interesses especulativos ou pela ausência de um governo regulador.

No caso específico das CNs capitais, longe de serem mero conjunto de moradias e infraestruturas, elas foram a manifestação física de certa idéia de vida urbana, “a expressão de um estilo de vida que altos funcionários e homens políticos pretendem trazer. Dotadas de moradias e equipamentos de alta qualidade, com grandes subvenções públicas, elas devem servir de exemplo para outros projetos de planejamento e de urbanismo” (LELOUP, 1983).



De todo modo, podemos perceber a partir dos três exemplares acima brevemente descritos a presença de um projeto urbanístico. O desenhar a totalidade de uma cidade para atender a uma determinada função, como sediar uma capital, traz para nós o quinto gene do *DNA* das CNs. Para ser uma CN é imprescindível a presença de um projeto, do mais básico (traçado de vias e quadras) ao mais complexo (traçado, setorização, edificações, normas etc.).

Um projeto realizado cujo resultado é o desenho do conjunto urbano, a “unidade de plano” descrita por LEVY (1992), onde o complexo de ruas, de lotes e de edifícios se combina e estabelece uma medida de homogeneidade morfológica (uma unidade). Ao longo do tempo, essa totalidade foi formalmente materializada segundo as necessidades e as condições de cada CN, assim exposto na seqüência da tese.



5.1 _ DO PLANEJAMENTO AO PROJETO

CNs são planejadas, CNs são projetadas. Antes de adentrarmos nas variações formais existentes nos planos urbanísticos das CNs, quero salientar que todas foram, em sua origem, objetos de planejamento, tendo por resultado um projeto.

Da idéia do(s) empreendedor(es) ao desenho urbanístico realizado pelo(s) projetista(s), a CN passou por um processo de planejamento; uma etapa de preparação na qual estavam inclusas aspectos referentes à função dominante, à escolha do sítio, à viabilidade econômica, às projeções demográficas etc. É um período gestacional – precedente ao nascimento da CN – no qual ocorre a determinação do conjunto de ações visando à projeção do espaço físico. A partir desse planejamento, surgem planos (conjuntos de medidas, de ordem política, social, econômica etc. que objetivam determinado resultado) e, posteriormente, o projeto (desenhos, cálculos, descrições, orçamentos etc., necessários para a realização da obra). Nesse sentido, assumo a definição de WILHEIM (1969) para essas variações processuais:



Projeto corresponde ao design e isto é a definição de todos aqueles pormenores que determinarão as estruturas ou a forma propriamente dita e sua produção. Plano corresponde à definição das condições gerais que devem pré-existir ao projeto e lhe servem de base. (...) O plano urbano está para o desenho das cidades na mesma relação do estudo preliminar arquitetônico para o projeto definitivo. [Já planejamento] é a transformação da realidade urbana. Deve ser feito a partir da separação entre análise de suas estruturas (aspectos estáticos) e análise dos sistemas de vida (aspectos dinâmicos). (WILHEIM, 1969)

Porém, destaco que no caso das CNs o planejamento é realizado antes de sua existência, a partir do momento no qual foram idealizadas. Daí segue: o planejamento territorial, para escolha do melhor sítio; a montagem de um programa de necessidades, com base na função dominante e nas condições essenciais para o funcionamento da urbe; a previsão da população almejada, para dimensionamento da CN; a setorização funcional, a fim de ordenar o espaço urbano, além de outras medidas. Um caminho de estudos, projeções e proposições percorridos até chegar à etapa do projeto, nascido num "contexto bem determinado e, de fato, espacialmente delimitado" (BOYER, 1983).

Assim, planejamento, como definem CHOAY & MERLIN (2005), é o "conjunto de ações que visam a dispor com ordem os habitantes, as atividades, as construções, os equipamentos e os meios de comunicação sobre a extensão de um território". Ações presentes em inúmeros exemplos ao redor do planeta, desde a Antiguidade até o presente.

Na Inglaterra do pós II Guerra Mundial, duas gerações de CNs marcaram diferentes ações de planejamento do governo inglês. A construção da primeira geração de *new towns*, aquelas situadas ao redor de Londres, foi precedida pelo surgimento de um grande número de estudos efetuados por profissionais de diferentes disciplinas, assim como por um longo debate entre opinião pública e instituições políticas (AHTIK, 1969). Este processo gerou o famoso relatório *Reith* e o *New Town Act*, a lei de 1946. Os dois documentos continham os princípios da concepção de CNs. Dentre estes princípios, cito: os esforços consagrados à implantação de atividades econômicas, sobretudo, da indústria e de equipamentos coletivos; a barreira de crescimento materializado pelo cinturão verde; o tamanho limitado ao máximo de 60 mil habitantes, visando a criar e



preservar uma atmosfera social; e a concepção urbana, um tipo geral que definia desde o início os objetivos e os meios de realização. Por sua vez, a segunda geração, aquela das *expanded towns* (cidades de expansão), destacou uma mudança completa de escala e de concepção. As cidades foram implantadas sobre um tecido urbano preexistente, seu tamanho previa abrigar até 400 mil habitantes e sua vocação deveria ser regional.

Na França, o “plano mestre” (termo dado a planejamento) foi regido pelo *Institut d’Aménagement et d’Urbanisme de la Région Parisienne* (IAURP), responsável pela concepção e criação de novas cidades. Fundado em 1960, o IAURP lançou cinco anos mais tarde o *Esquema Diretor de Planejamento e de Urbanismo da Região de Paris* (*Schéma directeur d’aménagement et d’urbanisme de la région de Paris – SDAURP*), no qual constava um esboço de crescimento direcionado da Grande Paris sobre dois eixos [Fig.179], onde seriam “implantadas inicialmente oito grandes CNs, distantes no máximo 35 quilômetros da capital, sem qualquer cinturão verde” (DUMSDAY, 1984).

Em Israel, a necessidade de abrigar imigrantes provenientes de todas as partes levou o governo a elaborar um planejamento de ocupação territorial, por meio da criação de CNs (trinta CNs surgiram no país entre 1948 e 1963). Nesse planejamento, partiu-se por criar uma hierarquia de pequenos e médios núcleos que teriam relação direta com a zona agrícola. Foram estas médias cidades que permitiram a interlocução entre os centros urbanos mais importantes e os pequenos assentamentos rurais (EFRAT, 1994). A hierarquia de novos assentamentos consistia em cinco níveis: tipo A (vilas com 500 habitantes); tipo B (vilas centrais com aproximadamente 2 mil habitantes); tipo C (centros semi-urbanos de 6 a 12 mil habitantes); tipo D (cidades de médio porte de 40 a 60 mil habitantes); e tipo E (grandes cidades com 100 mil ou mais habitantes). A vila central deveria fornecer serviços a cinco vilas menores ao seu redor. O centro semi-urbano deveria oferecer serviços mais sofisticados para trinta vilas num raio de 10 quilômetros. A cidade de médio porte deveria concentrar instituições governamentais, bancos, hospitais e fábricas. A cidade grande deveria receber o *status* de capital regional e manter conexões com as demais importantes cidades do país. Os planejadores fizeram grande esforço para estabelecer assentamentos dos tipos B, C e D devido à capacidade destes em absorver novos imigrantes.

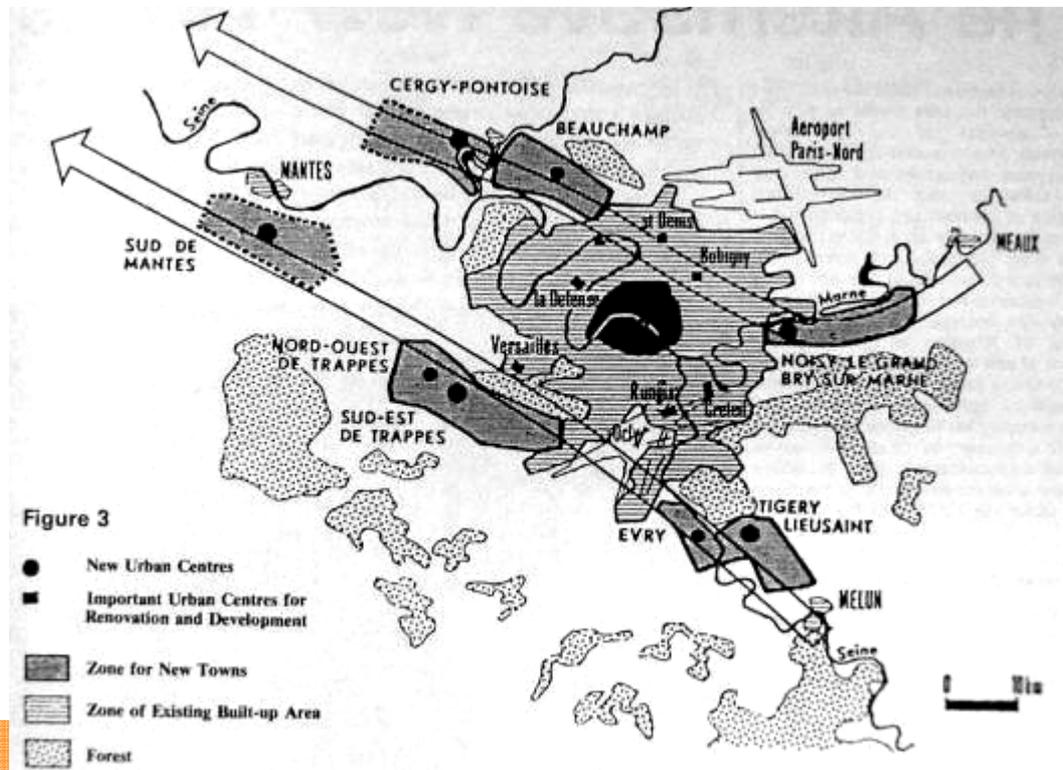


FIGURA 179

Estudo de implantação das *villes nouvelles* em dois eixos paralelo ao rio Sena. Esboço apresentado no *Esquema Diretor de Planejamento e de Urbanismo da Região de Paris*, em 1965. Inicialmente, oito CNs foram previstas, mas apenas cinco foram concretizadas: Évry, Cergy-Pontoise, Marne-la-Vallée, Melun-Sénart e Saint-Quentin-en-Yvelines. Fonte: DUMSDAY, 1984.

Na Holanda, o planejamento de CNs satélites ocorreu na década de 1950 como processo de urbanização do território, em especial a região oeste. Basicamente, previa-se “manter o coração verde da Holanda aberto; promover a urbanização por meio de cidades novas a uma distância de 5 a 60 km de um núcleo urbano existente” (BERG, 1989). Reunidos em quatro relatórios de ações e medidas a partir de 1958, esse planejamento abrangia na etapa inicial (os dois primeiros relatórios) a *Randstad Urban Area* (região metropolitana entre Amsterdã e Roterdã); o terceiro concentrava sua atenção em áreas metropolitanas que perderam população e fontes de emprego devido à criação das primeiras CNs; e o quarto foi influenciado pelas mudanças sociais e pela “Europa sem fronteiras” (União Européia).

Na URSS, os órgãos responsáveis pela criação de novos núcleos estabeleceram um planejamento próprio para direcionar seus projetos, baseando-o em métodos e técnicas modernas para resolver problemas: urbano e arquitetônico. Foi assim que surgiram 60% dos assentamentos urbanos após a Revolução de 1917 (UNITED STATES OF AMERICA, 1981). Dessas, destacam-se aqui dois tipos de CNs: aquelas planejadas para ocupar o território e aquelas para controlar a expansão de grandes cidades.

Entre 1930 e 1980, quando a população soviética passa de 20 milhões para 130 milhões, o governo realizou um milhar de novas cidades, a maior parte em terras desabitadas, com ações que alteraram inclusive o microclima (Sibéria), possibilitando sua ocupação pelo homem (MAMOLI; TREBBI, 1988). Exemplo é a CN de Kruscev (1954), onde a tentativa de migração programada em longo prazo, pautada pela criação de uma base econômica (agroindustrial) e de moradias e serviços, se fez presente.

Já o segundo tipo surge ao redor da capital Moscou, a partir de um anel perimetral receptor de trinta cidades-*sputnik* (definição oficial soviética para cidades-satélites), ou ao redor da então Leningrado⁴³. Distribuídas entre 20 a 60 quilômetros do centro da cidade-mãe, estas cidades nasciam com uma especialidade particular – “cidade do tecido, cidade metalúrgica, cidade eletrônica, cidade do turismo” (MAMOLI; TREBBI, 1988).

A partir dos anos 1950, a URSS inicia um processo de exportar seu modo de urbanizar para todos os países por ela dominados (Europa Oriental). Tal doutrina foi reunida numa “carta-mandamento com 16 princípios de urbanismo”, a qual pregava um conceito de cidade tradicional (cidade compacta), alternado com visões modernistas de *tabula rasa*, setorização e padronização arquitetônica (BERNHARDT, 2005b).

⁴³ No entorno de Moscou, encontramos: Zelenograd (10 mil habitantes), Krioukovo (20 mil habitantes), Kaliningrad (100 mil habitantes), Podolsk (100 mil habitantes), Pouchkino (100 mil habitantes), Ramienskoje (100 mil habitantes), Noginsk (100 mil habitantes) e Elektrostal (100 mil habitantes). Ao redor de São Petersburgo (antiga Leningrado), temos: Kirovsk (10 mil habitantes), Krasnoesselo (20 mil habitantes), Petchosnaia (30 mil habitantes), Nevska-Dovbrovski (60 mil habitantes) e Kolpina (100 mil habitantes).



De modo geral, as cidades-satélites apresentam características de planejamento semelhantes. Consolidaram-se após a II Guerra Mundial buscando reduzir o congestionamento – residencial, industrial, circulação – nas grandes cidades tais como Londres, Paris, Amsterdã, Moscou etc. Para a instituição inglesa *Survey New Towns*, as CNs dos países desenvolvidos, em especial aquelas de controle de expansão urbana, são um:

... compreensível projeto planejado onde o desenvolvimento é coordenado por uma organização estratégica. Quando completado, o projeto resulta na criação de uma substancial nova área de desenvolvimento urbano. Quando completado, o local urbanizado conterà a maioria de facilidades para sua população e que não dependa de outros serviços de cidades vizinhas, em outras palavras, que tenha comércio, escola e facilidades de recreação. (in POTTER, 1987)

O mesmo programa de auto-suficiência foi adotado por países em desenvolvimento a fim de qualificar o planejamento urbano adotado para suas CNs. Na Malásia, elas foram planejadas para serem autônomas, com seus moradores trabalhando nos largos campos ao redor da nova cidade, providas de atividades e serviços necessários para a vida cotidiana (SALLEH; CHOGUILL, 1992). Fato verificável na região de Ketengah e suas seis CNs: Bukit Besi, Al Muktafi Billah Shah, Ketengah Jaya, Seri Bandi, Ceneh Baharu e Cerul, implantadas entre os anos 1970 e 1980 [Fig. 180].

A partir do planejamento, programas eram estabelecidos para viabilizar e qualificar as CNs. Especificamente sobre o programa das *villes nouvelles* francesas, identificou-se dados precisos na organização espacial dos núcleos:

O centro da cidade nova deve ser o nível superior da hierarquia funcional e espacial. Ele é importante e densamente ocupado, com serviços atrativos, o ponto nodal da rede de transportes da nova aglomeração e a principal plataforma de transportes para sair da cidade. Os bairros constituem o nível médio, a maioria destinada à habitação, agrupando milhares de moradias, com equipamentos e meios de transportes que dariam acesso ao centro. (HAUMONT, 1997b)

Além disso, recomendou-se a constituição de unidades populacionais de tamanho reduzido (pequenos bairros, conjuntos habitacionais ou *Unidades de Vizinhança*), dotadas de boas moradias, equipadas e próximas ao emprego.

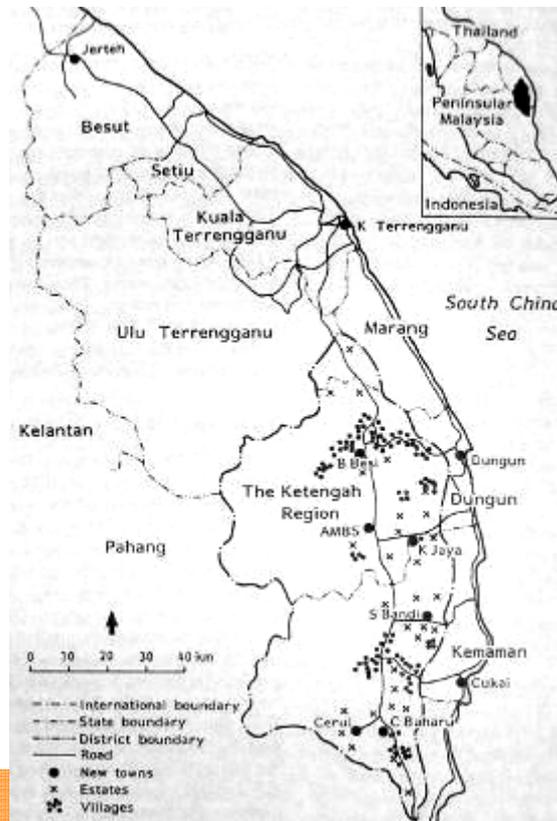


FIGURA
180

Região de Ketengah, na Malásia, onde seis CNs foram implantadas. Surgiram a partir do planejamento de áreas agrícolas defasadas, buscando estabelecer ligação entre vilas agrícolas e grandes centros urbanos. Fonte: SALLEH; CHOGUILL, 1992.

No Japão, a programação de suas CNs repousa sobre algumas bases simples. Os sítios escolhidos em função de considerações fundiárias são todos irregulares, por vezes dividindo o plano em partes diferentes e até mesmo separando-o (MERLIN, 1976). A maior parte das CNs⁴⁴ é composta por *Unidades de Vizinhança*, cada qual com seu próprio centro comercial e colégio. Majoritariamente, as moradias são habitações coletivas, agrupadas no setor central; enquanto moradias individuais ficam na periferia, todas permeadas por espaços verdes [FIG.181].

⁴⁴ Algumas CNs japonesas, construídas entre 1958 e 1968: Tama (400 mil habitantes, próximo a Tóquio), Senboku (190 mil habitantes, próxima a Osaka), Senri (150 mil habitantes, próxima a Osaka), Kosoji (100 mil habitantes, a 20 quilômetros de Nagoya), Suma (100 mil habitantes, a 10 quilômetros de Kobe); Lakusai (40 mil habitantes, a 10 quilômetros de Kioto) e Isamaya (18 mil habitantes, a 18 quilômetros de Nagasaki).

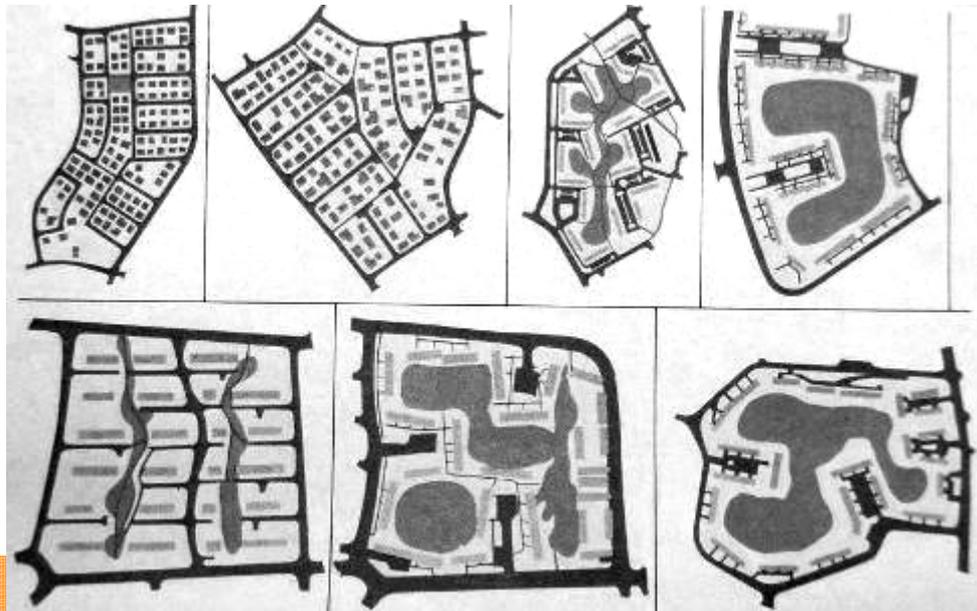


FIGURA
181

Plantas esquemáticas de *Unidades de Vizinhança* presentes na CN de Senri, no Japão, projetada em 1958 para 150 mil habitantes. Cada unidade apresenta programa semelhante, diferenciando apenas o traçado e as tipologias habitacionais. Fonte: MERLIN, 1976.

No caso de CNs com funções empresariais, o programa se restringia: à preferência por assentamentos de pouca relevância e dimensões; à necessidade de áreas para locação industrial; à realização de formas de concentração de serviços; e à acessibilidade fácil aos recursos naturais e ambientais (MAMOLI; TREBBI, 1988). Para esse tipo de assentamento urbanístico, portanto, uma planificação integrada foi indispensável para formação de um tecido conectivo entre zonas produtivas e o restante da cidade (residencial, comercial, serviços).

Ademais, BRANCH (1983) sintetizou, a partir da análise de diversos planos para CNs, os elementos típicos na constituição de seus espaços:

... o tamanho da cidade determinado pelo número de habitantes; a designação da densidade populacional por zonas urbanas; a locação de zonas de atividades conforme normas preestabelecidas; a presença de comércio, serviços e equipamentos culturais e de lazer para atender a população; a presença de células residenciais; a delimitação do centro da cidade com sede do governo local; a existência de extensiva área verde após o limite urbano (cinturão verde); a



preservação do cenário e adequação do plano ao ambiente preexistente; a arquitetura e a engenharia compatíveis com as diferentes áreas; a incorporação de arte urbana em espaços públicos (esculturas, estátuas, murais etc.); a proximidade a um conjunto de rodovias, ferrovias e a recursos naturais; uma hierarquia viária contendo um conjunto de vias principais e um secundário claramente demarcados; a separação entre vias de veículos e vias de pedestres; a setorização para áreas industriais; um zoneamento vertical em determinadas áreas. (BRANCH, 1983)

Características intrínsecas aos programas das CNs do século XX, das quais seleciono: a relação dimensão *versus* número populacional, o zoneamento e a especialização de vias para uma exposição mais detalhada.

Certo que uma CN dificilmente é uma entidade estática – pois seu tamanho só será fixo se sua população for controlada por normas estritas –, seu dimensionamento original é planejado a partir da previsão populacional que irá receber. Os projetistas partem do número de habitantes, obtido a partir de estudos e necessidades realizados durante o planejamento gestacional, para dimensionar o espaço da futura cidade. Números que vão de modestos 2 mil a 30 mil habitantes, como as CNs empresariais brasileiras e a CN administrativa de Halfa El-Gedida (Sudão), construída para 30 mil habitantes (DOXIADIS *et alii*, 1973). Chegando a números expressivos, como: a CN de Ali Mendjeli, uma cidade-satélite ao redor de Constantine (Argélia) criada nos anos 1990 para 300 mil habitantes alojados em 50 mil alojamentos (BOUMAZA, 2006); como as *villes nouvelles* do entorno parisiense, projetadas para uma população de 200 mil a 300 mil habitantes (BLEYNIE, 1977); e como a CN chinesa de Yi Zhuang, próxima a Pequim, prevista para 200 mil habitantes [FIG.182].

Quantidade populacional sendo muitas vezes superada, como: em Goiânia (previsão de 50 mil habitantes), que hoje conta com mais de um milhão de moradores, e Cumbernauld (previsão de 50 mil habitantes), na Escócia, redesenhada quatro anos após sua fundação (1956) devido a 70 mil pessoas que ali já habitavam. Inversamente, episódios de CNs que não atingiram a população esperada também existem, como: Águas de São Pedro, visionada para 10 mil habitantes nos anos 1930, hoje conta com apenas 2,5 mil moradores; e o Plano Piloto de Brasília, que às

vésperas de completar 50 anos não se aproximou da meta inicial de 500 mil habitantes (talvez porque não haja espaço para abrigá-los).



FIGURA
182

CN chinesa de Yi-Zhuang foi produto do plano diretor regional de Pequim, aprovado em 1983, o qual previa a reestruturação da periferia próxima a capital pela criação de CNs. Sua construção ocorrerá em três fases a partir de 2015. A primeira fase compreende a construção de moradias para 100 mil habitantes numa área urbanizada de 15 km² (plano acima).

Fonte: POITEVIN; ETTEINGER; ANTIER, 1993.

Outro ponto comum às CNs é a adoção de um zoneamento de funções a fim de ordenar o espaço urbano. A organização intra-urbana desde muito é recorrente, sendo explorada por Vitruvius na Antiguidade, posteriormente normatizada nas *Leyes de las Indias* e nas *Cartas Régias* (ordenanças dos governos espanhol e português, respectivamente, que continham as diretrizes para organização das cidades criadas no Novo Mundo), ou ainda mais detalhada após a Revolução Industrial, quando a cidade se tornou sede das principais atividades econômicas. Para GIORDANO (1962), o momento no qual as CNs foram “trabalhadas por um *zoning* distributivo (ordenar a vida do cidadão), da cidade industrial de Garnier à soviética de Miliukin, da cidade linear de Soria-y-Mata à racionalista de Le Corbusier, da cidade em altura de Hilbersheimer à cidade em extensão de F.L. Wright”. Normas e regras de uso, de

ocupação e de crescimento, geralmente elaboradas pelo profissional idealizador do projeto.

As CNs do século XX eram, antes de tudo, consideradas como um complexo “trabalho-reposo-vida cotidiana” (MERLIN, 1992), ou como um conjunto de quatro funções básicas: trabalho, moradia, circulação e lazer (LE CORBUSIER, 1933); setorização ou zoneamento funcional adequado a cada tipo de CNs, como nas cidades empresariais soviéticas [FIG.183].

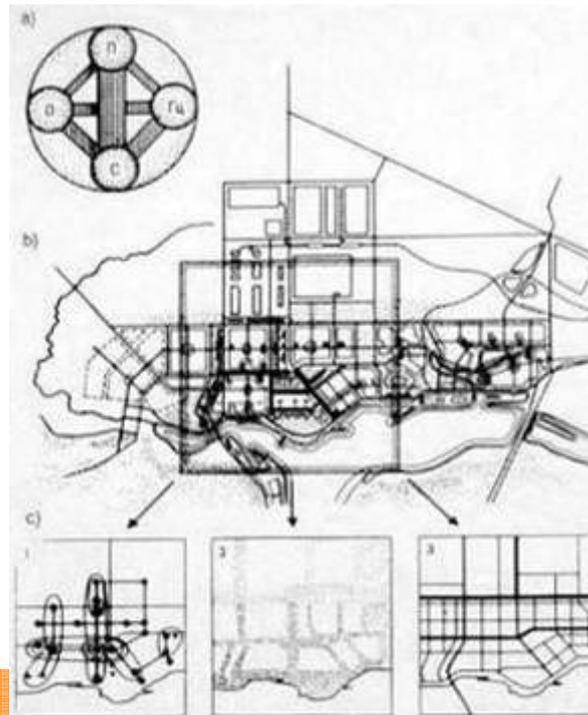


FIGURA
183

Esquema organizacional das CNs empresariais na URSS. O desenho A refere-se ao funcionamento das relações entre as zonas da cidade (industrial, residencial, centro urbano e repouso). O desenho B traz o plano de uma CN empresarial. E o desenho C revela as bases de funcionamento da cidade: 1) equipamentos, 2) zonas verdes e 3) Eixos de Transporte. Fonte: MERLIN, 1992.

Por último, temos a especialização das vias: ruas, avenidas, bulevares, que ganham funções e atributos nas CNs, muito além da simples meta de promover a circulação no espaço consolidado. Tomemos as CNs administrativas e suas avenidas monumentais como exemplo. O tridente, ou *patte-d’oie*, se tornou um artifício fundamental para projetistas conseguirem uma imagem cênica dos edifícios públicos. Essa tentativa de controlar uma porção do território a partir de alguns monumentos alinhados por eixos

que deles partem foi, como já dito, utilizada nas principais reformas urbanas de capitais européias, em CNs administrativas mundo afora (incluindo Brasil) e, inusitadamente, em pequenas CNs de colonização do interior do Estado do Paraná [FIG.184]. Nessas localidades, tal recurso foi amplamente utilizado como elemento destoante da malha homogênea empregada, posicionado a frente de edifícios importantes, prioritariamente a estação ferroviária.

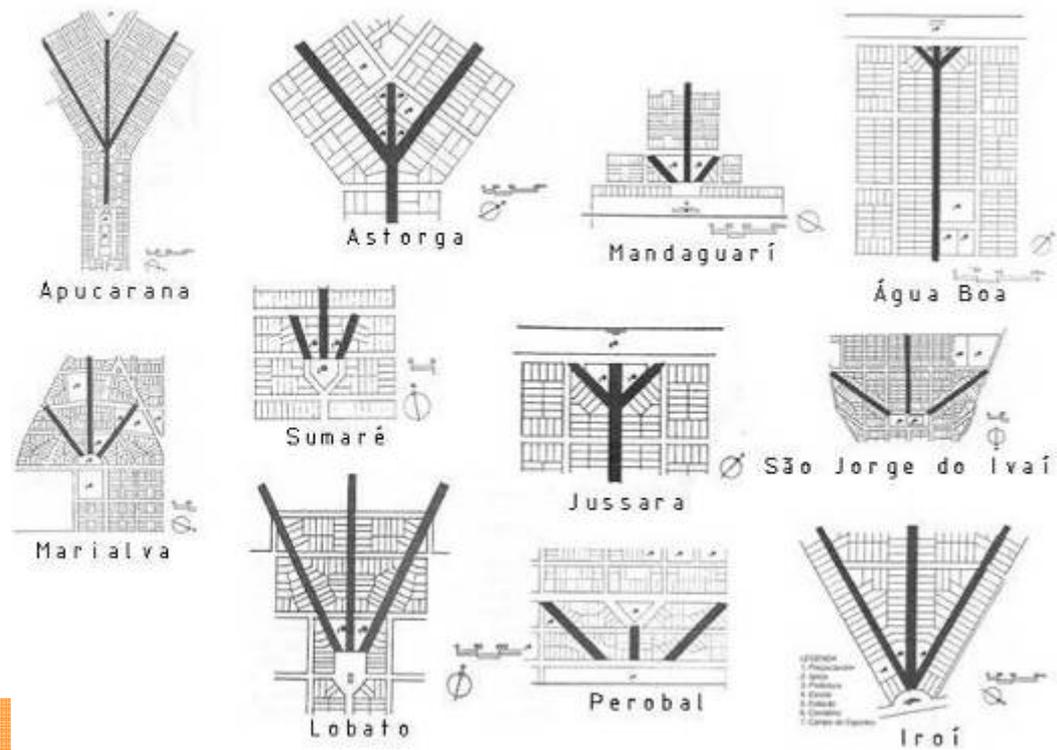


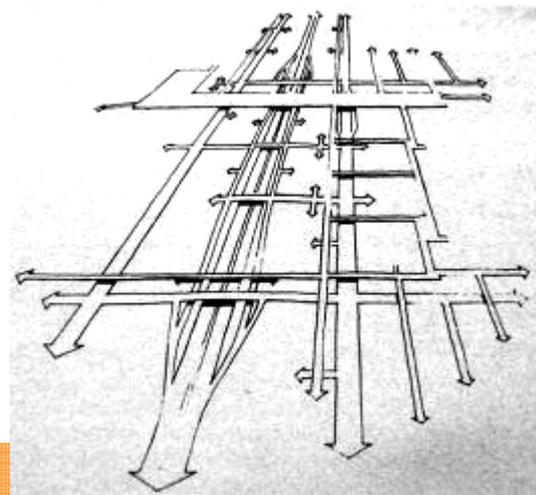
FIGURA 184

O tridente, ou *patte-d'oie*, em diversas roupagens sendo empregado em muitas CNs ferroviárias no interior do Estado do Paraná, entre os anos 1930 e 1950. Elemento que destoava da malha regular, posicionado a frente de estações ferroviárias
 Fonte: BARNABÉ, 1995.

Paralelamente, o surgimento e a disseminação de veículos automotores pelas cidades acarretaram numa nova organização das mesmas. Primeiro no sentido de ordenar o fluxo de veículos a partir de uma hierarquia viária (vias arteriais, coletoras e locais), dando origem a ruas especiais, como os *culs-de-sac* (ruas residenciais sem saída) de Raymond Unwin (1909). Segundo, as vias para veículos e as vias para pedestres foram separadas a fim de garantir maior segurança, como o fizeram Frederick Law

Olmsted e Calvert Vaux no *Central Park* de Nova York (1853); Stein e Wright na *Unidade de Vizinhança* de Radburn (1929); e o arquiteto norueguês Hans Hartvig Skaarup na CN de Heimdal (1966) [FIGS.185 e 186].

O mesmo ocorreu na CN polonesa de Nowe Tychy, concebida pelo governo em 1953 e prevista para 120 mil habitantes, cujo projeto foi baseado em duas composições axiais. Uma, do leste para o oeste, era centralizada por uma linha férrea, interrompida por inúmeras pontes que permitiam a passagem de vias que ligavam a parte norte a sul. A outra, de norte a sul, era composta por um corredor verde apenas para pedestres, ligando o parque do norte com equipamentos de lazer localizados ao sul: escola de música, cinema, teatro e salas de exposições (WAWRZYNSKI, 1986).



FIGURAS
185 | 186

CN de Heimdal, Noruega, construída a sete quilômetros de Trondheim (segunda capital norueguesa). À esquerda, o plano urbanístico e o detalhe para a hierarquização viária, representada à direita. O projeto foi proposto com separação de vias de veículos num nível e de pedestres em outro. Fonte: DOXIADIS *et alii*, 1973.

Assim, ficam aqui alguns indícios projetuais, elementos compositivos do projeto global, que permitem afirmar que as CNs são fruto de um planejamento, moldado num programa específico de necessidades e cristalizado em projetos urbanísticos elaborados por profissionais sob diferentes formas. Formas distinguidas na presente tese entre traçado (aspecto bidimensional das CNs: vias e quadras) e tecido (aspecto tridimensional das CNs: traçado e edificações).





5.2 _ CIDADES NOVAS E SUAS FORMAS

Primeiro, o homem é semelhante ao jogador que, quando se senta à mesa, toma na mão cartas que não inventou, pois o jogo de cartas é um dado da história e da civilização. Em segundo lugar, cada repetição das cartas resulta de uma distribuição contingente entre os jogadores e se faz sem que eles percebam. Há mãos aceitas passivamente mas que cada sociedade, assim como cada jogador, interpreta nos termos de vários sistemas, que podem ser comuns ou particulares: regras de um jogo ou regras de uma tática. E se sabe muito bem que com a mesma mão jogadores diferentes não farão a mesma partida, se bem que não possam, coagidos também pelas regras, jogar qualquer partida com qualquer mão.

Claude Lévi-Strauss, *O Pensamento Selvagem*, 1962

A diversidade com a qual nos deparamos ao observar os diferentes projetos urbanísticos para as CNs permite-me fazer um paralelo ao cenário descrito por LÉVI-STRAUSS. Os projetistas (jogadores), quando incumbidos de projetar uma cidade (jogo), vão buscar em sua época e em épocas anteriores repertório (cartas) para desenhar os espaços urbanos. Referências agenciadas de acordo com a habilidade do autor, as necessidades previstas e as circunstâncias locais. Ao fim da *partida*, temos cidades únicas, cada qual com sua própria identidade, obtida, dentre outros aspectos, pela forma dada ao seu traçado (estrutura urbana bidimensional) ou ao seu tecido (estrutura urbana tridimensional).

A morfologia urbana, ou estudo da forma urbana, das CNs possibilita-nos ter consciência sobre a riqueza desse tipo urbanístico. Para CHALINE (1985), ao contrário das incoerências e espontaneidades do traçado de uma cidade de crescimento natural, a CN é “o triunfo da ordem: a ordenança do espaço, mesmo contendo em seu traçado uma aparência irregular”. Para PENNA (1958), a CN é fruto da “ação consciente do homem que procura dispor, em formas e espaços racionalmente concebidos, os objetos do estabelecimento coletivo no solo”. Já BOUCHER-HEDENSTRÖM (2005) determina que cada CN “tem um modelo único e é produto de sua época”.

Formas urbanas ordenadoras, racionalmente concebidas e espelhos de uma cultura, destacam as CNs como campo de práticas e pesquisas urbanísticas. Ao analisar grandes períodos históricos de uma cidade, podemos perceber a formação ou a transformação do traçado e do tecido urbano, isto é, de suas vias, de seus parcelamentos e de suas edificações. No caso das CNs, essa análise é peculiar, pois temos o entendimento da morfologia global da urbe num recorte preciso de espaço e tempo. O conjunto urbano pode ser apreendido no momento de sua fundação, um retrato relativamente fiel daquilo inicialmente imaginado por seu(s) projetista(s), salvo aspectos arquitetônicos não contemplados no plano original.

Sabemos que os traçados urbanos das primeiras CNs na Antiguidade, de tipo essencialmente ortogonal, estavam carregados de significados religiosos e metafísicos (cidade grega, etrusca, romana etc.). A variedade formal era extremamente limitada, seguindo, por vezes, o comando de um ritual sagrado, dados astronômicos e limitações técnicas (KOSTOF, 1999). Foi necessário esperar o Renascimento e os avanços tecnológicos para nos depararmos com o segundo grande tipo de traçado: o radioconcêntrico⁴⁵, como em Sforzinda, a cidade ideal de Filarete, e suas derivações – o tridente e outras figuras conhecidas da composição urbana. Nesta mesma época, o conteúdo religioso dos traçados urbanos cedeu espaço para a estética, a política e o simbólico. Em paralelo, a ortogonalidade continuou a ser utilizada, porém com outras atribuições. No plano para Barcelona de Cerdà, por exemplo, o traçado ortogonal foi aplicado a fim de garantir uma igualdade absoluta – social e de condições de higiene. A *manzana* quadriculada não apresentava diferenças de lotes e possibilitaria a todas as edificações uma insolação idêntica (LEVY, 1992).

As transformações da forma urbana prosseguem e na Paris haussmanniana do século XIX, “o crescimento urbano perde sua característica centralizada para se tornar aracnídea, pela introdução das ferrovias e das indústrias no espaço urbanizado” (BENSAID; LE JEANNIC, 1989). Assim, a supremacia das cidades reais e das cidades-

⁴⁵ Embora Vitruvius já tivesse, em sua época, idealizado o traçado radioconcêntrico. Para ele, “mesmo uniformizando-se o traçado das muralhas à topografia do terreno, a forma a se preferir seria a circular, e isso por motivos de fundo militar. Desta teoria, [...] deriva que o traçado viário da cidade vitruviana ideal seria o radioconcêntrico ou pelo menos não ortogonal, mas de vias curvas” (OLIVEIRA, 2007).

mercados passa às cidades industriais, com suas contra-respostas formais idealizadas por inúmeros profissionais.

Teorias que no entre-guerras levam o traçado urbano a não satisfazer somente as condições estéticas, como para a arte urbana clássica, mas também às técnicas funcionais, higiênicas etc., próprias às exigências da época moderna, assim defendido pelos progressistas dos CIAMs – ainda que alguns urbanistas desse período, membros da *Société Française des Urbanistes*, reivindicassem a idéia de uma arte urbana possível.

Após a II Guerra Mundial, a forma urbana será marcada por um zoneamento sistemático e pela forte consumação de espaço. Nesse momento, as CNs apresentam “modelos de urbanismos variados, revelando concepções opostas: cidades anglo-saxônicas são vendidas, fazendo promoção da casa individual; as cidades do leste europeu são mais compactas, com blocos maciços; as cidades francesas associam um centro – constituído de imóveis funcionais e residenciais – com bairros periféricos justapondo conjuntos coletivos e lotes individuais” (BLOC-DURAFFOUR, 1998).

Face à urbanização proliferativa e anárquica, certos arquitetos-urbanistas (representantes do *Team X*) procuraram introduzir em CNs a ordem e controlar a expansão urbana pela forma da trama técnica (trama racional hexagonal, ortogonal ou triangular) ou pela forma de mega-estruturas.

Um panorama histórico resumido por LAVEDAN (1926) em três grandes períodos: o urbanismo antigo, dominado pela religião; o urbanismo clássico, dito estético (incluindo o Barroco); e o urbanismo presente, caracterizado, sobretudo, por ferramentas práticas, tais como higiene e circulação. Esse é um dos estudos mais completos de sua época, como afirma LEVY (1992), realizado a partir de uma aproximação morfológica da cidade pelos diferentes traçados desenhados ao longo do tempo. Tipos que nos auxiliam a estudar e compreender a forma da cidade – questão morfológica – pela problemática da configuração urbana (traçado e tecido).

Configuração essa, analisada por vários estudiosos ao tentar buscar um sentido próprio à forma urbana. Para o arquiteto inglês Ivor Samuels (*in* CHOAY & MERLIN, 1986), ela pode ser definida como produto tridimensional dos processos de



desenvolvimento urbano guiados pela prática, explícita ou implícita, do desenho urbano. Ainda para ele, a forma urbana envolve a ação, não somente de arquitetos e urbanistas, mas também de investidores e de coletividades.

Por sua vez, LEVY (1992) ao analisar a cidade, separa-a em dois elementos: o receptáculo (a substância física da cidade) e o conteúdo (a substância social), sendo o primeiro a linguagem espacial através da qual o conteúdo se manifesta. Para o autor, o receptáculo – forma urbana – apresenta três níveis de aproximação: 1) a forma urbana como dispositivo topológico: a distribuição urbana que cristaliza um modelo ideológico de cidade; 2) a forma urbana como configuração geométrica: a conformação urbana (eixos, traçados, tramas, figuras etc. que regularizam e sustentam a implantação urbana); e 3) a forma urbana como expressão física: o tecido urbano. Segundo CHOAY & MERLIN (1986), nesses “três níveis estão, de fato, todas as expressões físicas, mesmo que a primeira se refira a modelos ideológicos”.

Classificação parecida à realizada pelo professor inglês M.R.G. CONZEN (*in* LEVY, 1992), que estabeleceu um método de análise urbana baseado em três sistemas complexos de formas: o plano, o tecido construído e a estrutura de utilização do solo. O primeiro é constituído pelo sistema viário, o sistema de parcelamento formado por lotes e o sistema criado pela impressão dada por edifícios existentes. A segunda é composta por tipos construtivos, funcionais e históricos, em que cada um possui seu plano particular, sua elevação e seu estilo arquitetônico próprio. O terceiro é fundado sobre os usos dos edifícios, o qual se define pelos conjuntos funcionais no interior da cidade. Do ponto de vista dinâmico, as formas urbanas são solidárias de “processos generalizados sub-jacentes”, de natureza econômica e social, ligadas a culturas distintas chamadas períodos morfológicos e, respectivamente, caracterizadas por um conjunto único de formações urbanas. A originalidade do olhar de Conzen “reside essencialmente na delicadeza de sua análise que é capaz de representar adequadamente diferentes fases de crescimento morfológico e, por conseqüência, de definir a forma atual de nossas cidades” (LEVY, 1992).

Ao compartilhar dos mesmos princípios na presente tese, saliento que a análise da forma urbana das CNS será feita somente pela identificação do traçado e do tecido, particularmente por ser o projeto apenas um dos focos de interesse na conceituação



desse tipo urbanístico. Um estudo, elaborado de modo despretensioso, para confirmar a existência de um projeto urbanístico (seja ele bidimensional ou tridimensional) na composição conceitual das CNs.

Para isso, busco em seqüência reunir num *flash* projetos de inúmeras CNs implantadas em diversos países, divididas em dois campos de apreensão: seu traçado ou seu tecido. A partir das variantes levantadas e classificadas segundo uma visão particular, criar-se-á um mosaico das diferentes formas que compõem os projetos, demonstrando a relevância e a pertinência desse tipo urbanístico para estudos morfológicos futuros.



_ TRAÇADO: CIDADES NOVAS EM 2D

As CNs em duas dimensões, ou as CNs e seus traçados, referem-se à estrutura urbana composta pelo desenho da trama viária, responsável pela delimitação de vias, quadras e lotes no espaço das cidades; é a “grelha” exposta historicamente por Spiro Kostof em seu livro *The City Shaped*, de 1999. Trata-se da parte bidimensional de uma cidade, uma vez que desconsidera as edificações – “a terceira dimensão” segundo PANERAI (2006).

Nem todas as CNs foram projetadas em seu conjunto – traçado e arquitetura –, ficando a construção dos edifícios a cargo dos futuros moradores, a exemplo do ocorrido nas CNs de colonização do oeste paulista e norte paranaense. Fator que não as desqualifica conceitualmente. Para serem CNs, estas devem apresentar ao menos um traçado integralmente formulado e construído para o estágio pós-natal (após sua fundação), elaborado a partir de previsões feitas durante seu planejamento. Esse traçado varia seguindo as épocas de realização e as doutrinas assimiladas por seus projetistas. Nesse sentido, inúmeros pesquisadores ao longo do século XX se especializaram em estudar e conceituar os diferentes tipos existentes.

O arquiteto-urbanista inglês Raymond Unwin já discutia em sua obra literária *Town planning in practice*, de 1909, a “introdução à arte de traçar os planos de melhoramentos, organização e de extensão”. Para o autor, dois grandes tipos de

traçados existiam: os “regulares” e os “irregulares” (ou pitorescos), trabalhados por duas grandes escolas de composição urbana: a escola clássica e a escola neogótica (originárias da arte de jardinagem: regular ou geométrico e irregular ou pitoresco).

Em 1933, o francês René Danger publica sua obra *Cours d’urbanisme*, na qual apresentou a seguinte classificação de traçados urbanos:

1. “Traçado topográfico”, aquele onde as vias seguem as linhas topográficas, como: linhas de cume, de talvegue, paralelas e perpendiculares às curvas de nível;
2. “Traçado radioconcêntrico”, aquele onde as vias afetam a disposição de circuitos concêntricos em relação ao ponto principal interior, de onde partem vias radiais rumo ao exterior e efetuando ligações de diversos circuitos. Duas categorias são consideradas: a “natural”, cujo traçado é condicionado pela topografia; e a “convencional”, cujo traçado é guiado pela preocupação em facilitar a circulação;
3. “Traçado ortogonal”, aquele mais comum, apropriado por fórmulas diversas, como: cruciforme, quadrilátero, retangulares, paralelas, e com diagonais; e
4. “Concepções arquitetônicas”, aquele traçado geométrico estabelecido por uma vontade de conjunto, onde a ordem do desenho e das perspectivas apresenta uma pesquisa e uma vontade de simetria atendendo a composições de arquitetura, como Versalhes (“concepções arquitetônicas regulares”); ou aquele traçado que aparenta formas do jardim inglês (“concepções arquitetônicas paisagísticas”).

Além dessa distinção, o estudioso francês detectou, nesse período, as diferentes escolas de composição de traçados urbanos segundo as sensibilidades nacionais:

1. Escola inglesa: caracterizada por sua vontade de constituir a Cidade-Jardim.
2. Escola alemã: marcada pela presença de duas figuras importantes: Sitte e Stübben, que realizam estudos minuciosos do urbanismo medieval, colocando em evidência um número importante de regras de perspectiva urbana.
3. Escola americana: impulsionada pela eclosão das “cidades-cogumelos”, dirigidas pelo dogmatismo e pela estandardização de idéias. Cidades construídas em séries, segundo o autor, como as colônias romanas quadriculadas, tendo algumas diagonais, um zoneamento preciso, uma regularidade na distribuição dos edifícios públicos e um sistema de parques, como diretrizes projetuais.



4. Escola francesa: um equilíbrio entre as tendências inglesas e alemãs, com atuação de profissionais – Prost, Auburtin, Jaussely, Greber, Agache, entre outros – em lugares diversos – Marrocos, Reims, Barcelona, Philadelphia e Rio de Janeiro.

Na mesma época, seu conterrâneo Jean Raymond, no livro *Précis d'urbanisme moderne* (1934), explorava o conceito de traçado da cidade, com uma distinção simplificada entre a "tendência americana retilínea" e a "tendência latina curvilínea". A partir dessa dualidade, cinco tipos de traçados foram elencados: "traçado em xadrez", "traçado em losango" (traçado xadrez com inserção de diagonais), "traçado radioconcêntrico", "traçado concêntrico sem vias radiais" e "traçado linear".

Recentemente, encontramos conceituações e classificações semelhantes. Para o professor de urbanismo Albert Levy, em *La qualité de la forme urbaine*, de 1992, o conceito de traçado urbano é "preciso e limitado", com duas definições possíveis. Uma "definição tradicional e clássica", onde o traçado é representado freqüentemente sob a forma de grelha ou malha, compreendendo seja o desenho dos espaços livres (via, praça, cruzamento etc.), seja os eixos organizadores. E uma "definição mais ampla e mais recente", que engloba todos os tipos de traçados possíveis (viário, parcelar, construído). Com relação à taxonomia do traçado, o professor francês estipula cinco tipos diferentes: o "traçado ortogonal", o "traçado radioconcêntrico" (ao qual devem se unir os outros tipos de sistemas geométricos), o "traçado flexível" (irregular), o "traçado linear" (como a *cidade linear* de Soria y Mata e as cidades desurbanistas soviéticas), e o "traçado emblemático ou simbólico" (de Brasília e demais capitais projetadas).

Por sua vez, o arquiteto-urbanista Philippe Panerai aborda o tema em seu livro *Analyse urbaine*, de 1999, no qual diagnostica os seguintes tipos de traçado: "radioconcêntrico" (cidade densa e compacta), "modernista" (cidade da ordem e do controle), "estirado" (ao longo de vias), "em malha" (cidade regular) e "difuso" (crescimento da cidade).

Já autores como PRINZ (1980) e GUIMARÃES (2004) definem variações no traçado pela simples configuração da trama viária, separando-a em: "radial", "reticular (com

inclusão de diagonais)" e "em anéis" (PRINZ, 1980); e "radial", "radial concêntrica", "ortogonal" e "linear" (GUIMARÃES, 2004).

Além da apreensão do traçado pelo aspecto preciso do desenho urbano, autores seguiram uma classificação por meio de olhares diferenciados, seja pela sociologia (Christopher Alexander) ou pela economia (Juan Luis Mascaró).

O arquiteto-matemático Christopher Alexander sistematiza em seu artigo *A city is not a tree*, de 1965, a estrutura urbana em duas possibilidades: a "cidade em árvore" e a "cidade em semi-treliça", atentando para questões sociais. A "cidade em semi-treliça" (cidades espontâneas) representa uma estrutura potencialmente mais complexa e mais sutil que uma árvore. A variedade enorme de traçados sobrepostos num sistema em semi-treliça é um índice da complexidade estrutural factível. Para o autor, "uma cidade viva é e deve ser uma estrutura em semi-treliça, pois possibilita criar uma rede de interações sociais" (ALEXANDER, 1967). Já a "cidade em árvore" (cidades artificiais) exclui a possibilidade de conjuntos que se sobrepõem, formada geralmente por estruturas urbanas contíguas que adotam a *Unidade de Vizinhança*, seu zoneamento e setorização. Uma simplicidade estrutural onde fica explícito o desejo de colocar tudo em ordem, de modo simétrico e hierárquico. Assim, "uma cidade com estrutura em árvore não responde adequadamente às necessidades sociais, como as relações de amizade" (ALEXANDER, 1967).

Por outro viés, o arquiteto-urbanista Juan Luis Mascaró, no manual *Loteamentos urbanos* de 2003, assume a divisão entre "malhas fechadas" e "malhas abertas e semi-abertas", tratando o traçado urbano sob o ponto de vista econômico. Conforme afirma, a viabilidade do empreendimento está diretamente relacionada ao tipo de traçado adotado. A "malha urbana fechada ortogonal", a "malha urbana não-ortogonal" (losango) e a "malha urbana triangular" (malha ortogonal com diagonais) favorecem a uma construção com baixo custo de infraestruturas e lotes melhor distribuídos em oposição às cidades com "malhas irregulares". O autor ainda constata que malhas abertas, como: "espinha de peixe", "com ruas sem saída em T", "traçado aberto e ruas em alça", apresentam problemas estruturais, desqualificando-as frentes às "malhas fechadas".



Portanto, a diversidade de tipos e escolas de traçado urbano é notória e consolidada. Tipos compartilhados por profissionais da área, assumindo denominações diferenciadas para um mesmo objeto e recebendo novas nomenclaturas conforme a evolução das cidades e de suas necessidades. Traçados urbanos, que nas CNs, foram utilizados ou isoladamente (Belo Horizonte, Andradina, Nova York, Barcelona) ou combinatoriamente (Brasília, Serra do Navio, Goiânia), de acordo com a vontade de seu(s) empreendedor(es) e o conhecimento de seu(s) projetista(s).

Nessa tese, inicio a classificação do traçado urbano das CNs por um parâmetro delimitador. A partir da fixação ou determinação dos limites de extensão da malha, diferencio as CNs em dois grupos: as **CNs fechadas** e as **CNs abertas**, independente do tipo de traçado urbano nelas inseridos. Estes dois grupos representam o modo como as cidades foram projetadas em sua origem, tendo o conjunto da composição urbana o engessamento ou não de seu crescimento.

O primeiro grupo, das **CNs fechadas**, está relacionado à limitação da composição urbana e de sua população por elementos definidos por seu(s) projetista(s). Tais recursos envolvem dispositivos obtidos da natureza ou construídos pelo homem, sendo implantados no limite entre a zona urbana e a zona rural. Uma divisão clara que define o começo ou fim da CN, delineada pelo cinturão verde das *new towns* inglesas; pelo canal fluvial da CN de Stolen na Holanda [FIG.187]; ou pelos sítios escarpados das *bastides* francesas. Mesma separação conseguida pela fortificação, como na CN de Avola na Itália [FIG.188]; pelo delineamento de uma via perimetral, como em Belo Horizonte e sua Avenida do Contorno; ou pela própria estrutura urbana fechada, como na CN de Ilha Solteira, em São Paulo [FIG.189].

O segundo grupo, das **CNs abertas**, diz respeito a traçados elaborados para um crescimento contínuo e homogêneo, previsto pelo(s) autor(es) do projeto, conforme o desenvolvimento da cidade. Nesse caso, malhas regulares, lineares e modulares favorecem o processo de expansão do traçado, exemplificados, respectivamente, pelo espraiamento igualitário da cidade do México [FIG.190], pelo plano da CN de Angélica [FIG.191] e pelo esquema modular da CN de Juina [FIG.192], ambas no Centro-Oeste.

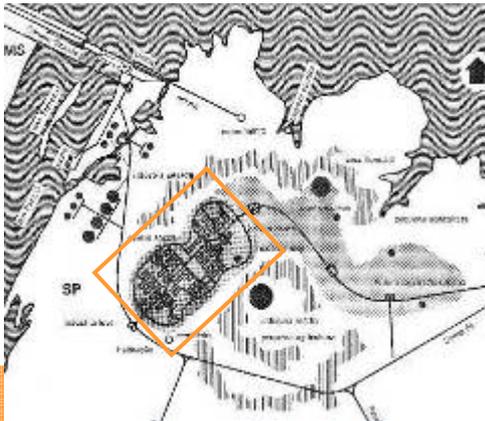


CN de Stolen, Holanda (1426). Fosso fluvial periférico delimita o crescimento urbano. Fonte: KOSTOF, 1999.



CN de Avola, Itália (1757). A muralha como elemento de defesa e controle do crescimento. Fonte: KOSTOF, 1999.

FIGURAS
187 | 188

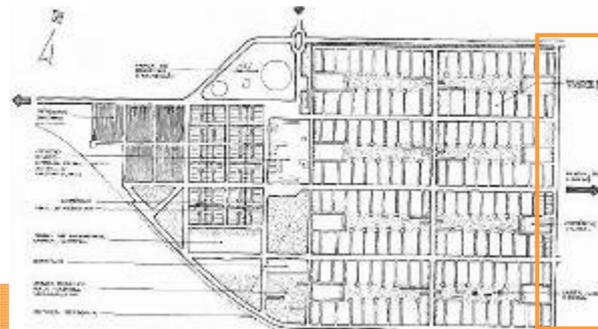


CN de Ilha Solteira, São Paulo (1967). A cidade projetada num receptáculo (detalhe). Fonte: Arquivo do autor.

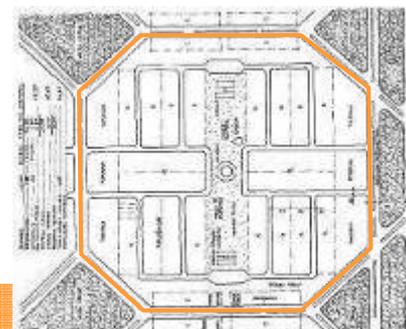


Cidade do México, antiga CN asteca de Tenochtitlán (1325). A trama regular estendida sem limites. Fonte: ROGERS, 2001.

FIGURAS
189 | 190



CN de Angélica, Mato Grosso do Sul (1956). Expansão linear da cidade prevista no projeto original (detalhe). Fonte: WILHEIM, 1969.



CN de Juína, Mato Grosso (1977). Uma cidade projetada em módulo, a ser repetido conforme a necessidade. Fonte: REVISTA AU, 1987.

FIGURAS
191 | 192



Dessa divisão preliminar, direciono nossa atenção para a análise dos tipos de traçado urbano encontrados nos exemplares de CNs durante a pesquisa. Com base nos estudos classificatórios existentes, parti para uma divisão própria dentre as diferentes grelhas detectadas, chegando a sete possibilidades: 1) **traçado em malha**; 2) **traçado em linha**; 3) **traçado ramificado**; 4) **traçado em módulo**; 5) **traçado radioconcêntrico e circular**; 6) **traçado irregular**; e 7) **traçado híbrido**.

O **traçado em malha** – originário no Egito e na China há milhares de anos como forma de drenar e irrigar terras por igual, assim como criar rotas que levavam os produtos agrícolas até as cidades –, além de ser um dos mais antigos, foi o tipo mais aplicado ao longo da história das cidades, particularmente por ser facilmente executado, de resultados eficientes e o mais apropriado para uma rápida e efetiva ocupação e colonização de terras conquistadas.

Na Antiguidade, o *limitatio* ou *centuriatio* era a operação pela qual os romanos traçavam uma grelha aberta sobre o conjunto de seu território, auxiliados pelos *gromatici*⁴⁶. A quadricula de terras se estendia a partir de um sistema de coordenadas correspondentes aos eixos *cardo-decumano*, responsáveis, pelo menos em teoria, a um desenvolvimento ilimitado da trama (PANERAI *et alii*, 1985). Tal organização espacial foi empregada, especialmente, em ações militares visando à disciplina e à rigidez, como relata PANERAI (2006):

A geometria é sistematizada e transformada em instrumento de conquista (...) distante de Roma, um oficial subalterno pode rapidamente traçar e repartir terras para o cultivo ou lotes para habitação entre seus soldados. (PANERAI, 2006)

Traçado ortogonal presente no *castrum* da CN de Timgad e nas demais cidades coloniais do Império Romano. Cenário favorecido em função das facilidades que esta malha permitia em adaptar-se a terrenos planos dessas regiões, pela rápida execução e pela possibilidade de futuras expansões urbanas mais coerentes (integração entre partes antiga e nova a partir de uma unidade morfológica).

⁴⁶ *Gromatici* é uma técnica de agrimensura, permitida pela *groma* – instrumento utilizado pelos agrimensores romanos e que permite um traçado em ângulo reto –, utilizada para dividir o solo sobre uma concepção ortogonal e para organizar o desenvolvimento do território agrícola (técnica transmitida ao longo dos séculos através de documentos jurídicos, traduzidos nos monastérios na Alta Idade Média).

Preceitos que avançaram pelo Medievo, sendo apropriado em pequena escala nos campos de cultivos e no parcelamento interno das *bastides* – núcleos urbanos regulares cuja malha quadriculada comporta ao centro uma praça ladeada de arcadas. Uma forma urbana recorrente ao urbanismo renascentista e às cidades de colonização na América, seguindo um plano centrado, com trama regular e a praça como figura.

Na América espanhola, a “urgência de colonização e a amplidão dos territórios” fizeram a técnica geométrica ser vastamente aplicadas (CACCIAVILLANI, 2005). De modo geral, as cidades de traçado regular eram compostas por quarteirões de 100 a 120 metros de lado, quadradas e organizadas a partir de uma praça das armas, do comércio ou da administração e igreja, como nas CNs de: Quito (1534), no Equador; Santiago (1541), no Chile; Guadalajara (1542), no México; Caracas (1567), na Venezuela; e Buenos Aires (1580) [FIG.193], na Argentina.

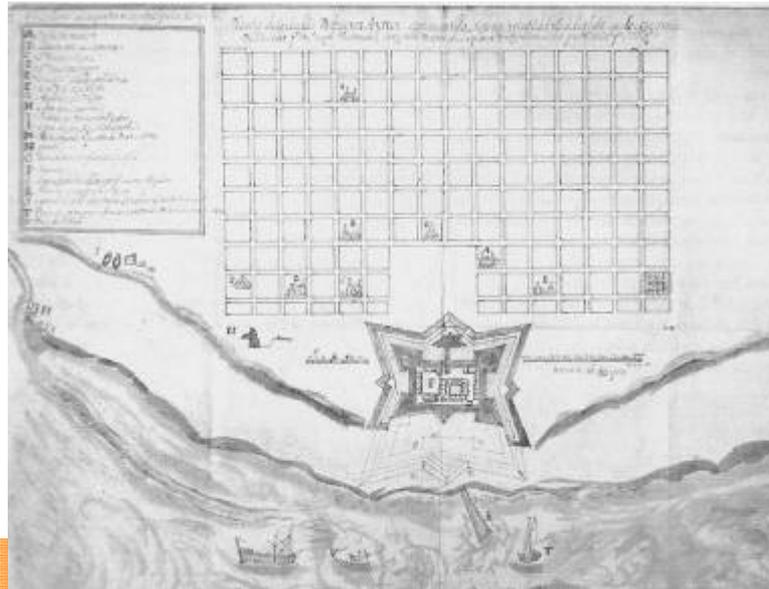
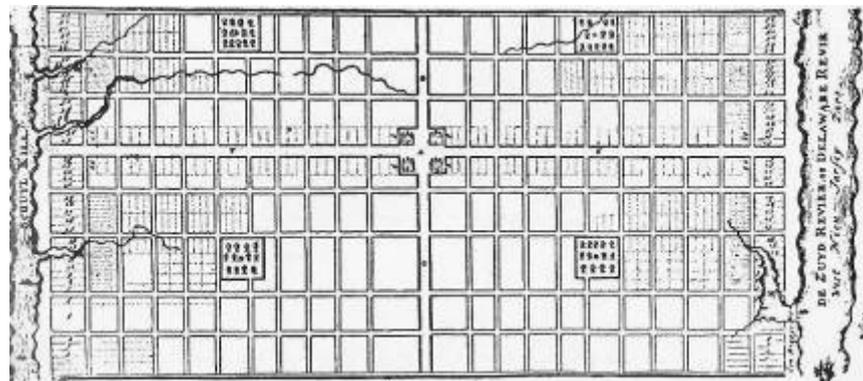


FIGURA
193

O traçado ortogonal da CN de Buenos Aires, na Argentina (1580). O forte, em primeiro plano, como elemento de defesa, seguido pela malha regular. Características refletidas em todas as CNs de colonização espanhola. Fonte: GUIMARÃES, 2004.

Método igualmente explorado na ocupação territorial dos Estados Unidos da América. No livro *Thomas Jefferson et le projet du Nouveau Monde* (2007), a autora Catherine Maumi retrata todo o processo de divisão do país norte-americano pela quadrícula, seguindo ordenações e leis, fortalecidas após a independência (1776) e asseguradas

pelas políticas implementadas entre 1801 e 1809, no governo do presidente Thomas Jefferson (1743-1826). Conhecimento rebatido nos traçados urbanos de suas CNs, padronizadas por uma malha retangular salteada com praças intercaladas. Ordem e regularidade presentes nos projetos para: New Haven (1638), Philadelphia (1683) [FIG.194], Savannah (1734), Nova York e Chicago no século XIX. Malhas, por vezes, sobrepostas como em Washington D.C. (1791) e Jeffersonville (1802) [FIG.195]. Cidades fundadas com os serviços básicos de infraestrutura, “divulgados às massas de imigrantes para que tomassem consciência que não estavam indo para uma região primitiva de fronteira” (HAMER, 1994).



FIGURAS
194
195

Acima, a malha retangular para Philadelphia, EUA, desenhada por William Penn, considerada a primeira grande cidade norte-americana a ser configurada como uma grelha contínua. Abaixo, a sobreposição de malhas no plano para a CN de Jeffersonville, EUA, projetada por Thomas Jefferson e finalizada (diagonais) por John Gwathmey. Fonte: KOSTOF, 1999 | BENEVOLO, 2006c.

No Brasil, tal traçado foi intensamente utilizado nas CNs desde o período pombalino, permeando as CNs de colonização da primeira metade do século XX, como Jales (1928) e Adamantina (1939) [FIG.196], chegando às cidades-satélites do Distrito Federal, como o projeto para Taguatinga (1958) e Ceilândia (1971) [FIG.197].



Quadrícula adotada no projeto para CN de Adamantina, São Paulo, rompida por algumas praças com equipamentos públicos. Fonte: Arquivo do autor.



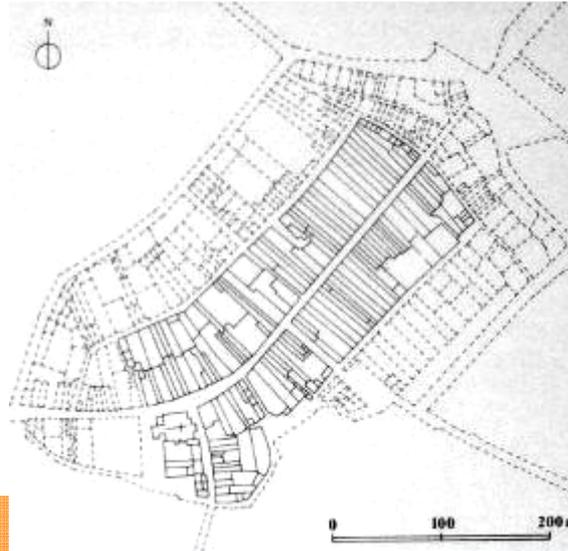
Foto aérea de 1974 revela a malha em expansão da CN de Ceilândia, D.F. A regularidade do traçado permite uma unidade morfológica ao projeto. Fonte: Arquivo do autor.

FIGURAS
196 | 197

O **traçado em linha**, embora descendente direto do *traçado em malha*, apresenta uma característica peculiar que o destaca: seu comprimento é consideravelmente maior que sua largura. Trata-se de um tipo presente desde o período medieval na figura das *sauvetés* – vilas criadas ao longo de estradas, como Puentelarreina na Espanha e Nogaro, na França [FIG.198] –, ou das *terre nuove* italianas – vilas com a presença de uma rua-mercado, criadas próximas a cidades existentes (PANERAI *et alii*, 1985). Os planos retilíneos, assim como as demais malhas ortogonais, dispunham de uma praça pública e quarteirões retangulares, diferenciando-se por possuírem ruas principais extremamente longilíneas e ruas secundárias, as transversais, bem curtas, a exemplo do projeto para cidade de New Winchelsea (1292), na Inglaterra (DELAFONS, 1999).

Na modernidade, tal traçado foi teorizado pelo espanhol Arturo Soria y Mata em 1882. O primeiro exemplar foi fundado em 1904, a *Ciudad Lineal* [FIG.199], pela *Compañía*

Madrileña de Urbanización. Construída nos arredores de Madri, ligava as vilas de Fuencarral e Pozuelo de Alarcón por uma ferrovia de 58 quilômetros de comprimento.



A *sauveté* de Nogaro, na França. Pequena cidade projetada ao longo de uma estrada, cuja expansão (linha tracejada) em pouco alterou sua forma longilínea. Fonte: PANERAI *et alii*, 1985.



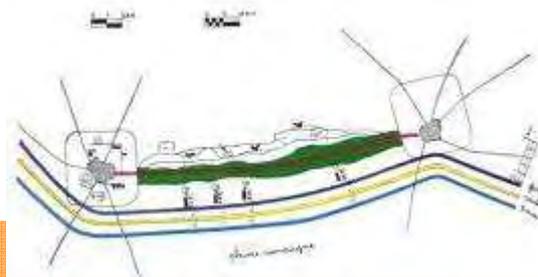
A *Ciudad Lineal*, nos arredores de Madri, de 1894. Cidade de 58 quilômetros de comprimento interligava duas pequenas vilas. Fonte: Arquivo do autor.

FIGURAS
198 | 199

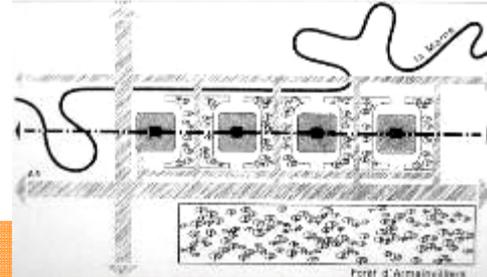
Anos mais tarde, os preceitos lineares ganham novos admiradores, especificamente de profissionais que identificaram nos novos meios de transportes – trem de subúrbio, metrô e automóvel – soluções para desafogar as cidades congestionadas. Surgem as *Roadtowns* ou *Stradopoli*, segundo GIORDANO (1962). Le Corbusier, nas décadas de 1920 a 1940, assume o traçado linear nas propostas de mega-estruturas, como no *Edifício auto-estrada* para o Rio de Janeiro (1929) e no *Plano Obus* para Argel (1930), ou mesmo em CNs, como o projeto para *Cidade Industrial Linear* de 1942 [FIG.200].

Em alguns casos, numa apreensão mais ampla da urbanização do território, podemos afirmar que um conjunto de CNs também conforma uma cidade linear, como as CNs ao longo das linhas férreas (interior de São Paulo e Paraná) ou de rodovias (Rodovia Belém-Brasília). Essa qualificação torna-se mais clara ao observarmos as cidades-satélites implantadas no percurso de trens suburbanos, como nas periferias de Estocolmo, Copenhague e Paris. A própria distribuição espacial da nova cidade ocorre

de forma linear, seguindo a ferrovia, como percebido em visita às *villes nouvelles* de Cergy-Pontoise e Marne-la-Vallée [FIG.201].



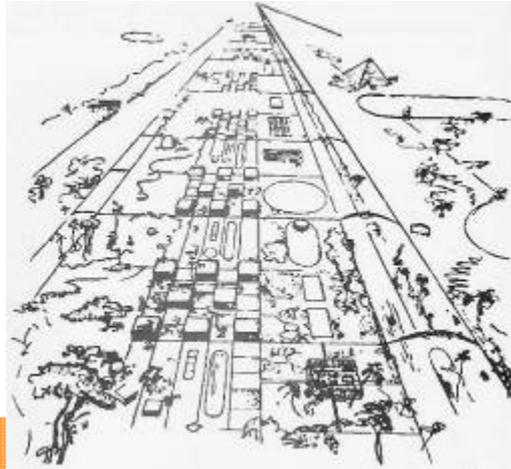
A *Cidade Industrial Linear* de Le Corbusier, de 1942, em verde e vermelho, interligaria duas cidades existentes (radioconcêntricas). Paralelamente, três rotas (ferrovia, rodovia e canal), auxiliariam os fluxos. Fonte: Arquivo do autor.



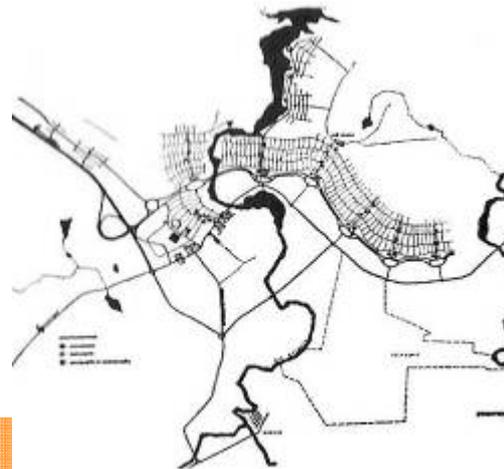
Esboço da implantação dos núcleos urbanos que comporiam a CN de Marne-la-Vallée, nos arredores de Paris. Pólos interligados pela linha férrea, separados por cinturões verdes. Fonte: ÔTTI *et alii*, 1996.

FIGURAS
200 | 201

Há, todavia, casos de CNs projetadas intencionalmente para serem lineares. Magnitogorsk [FIG.202], de 1930, na Rússia, e Paulínia [FIG.203], de 1969, em São Paulo, são exemplos de CNs traçadas linearmente, empreendidas pelo poder público a fim de atender funções industriais.



Plano linear de Leonidov para a CN industrial de Magnitogorsk, de 1930. Projeto recusado pelas autoridades, sendo posteriormente atribuído a Ernest May. Fonte: MANSO, 2001.



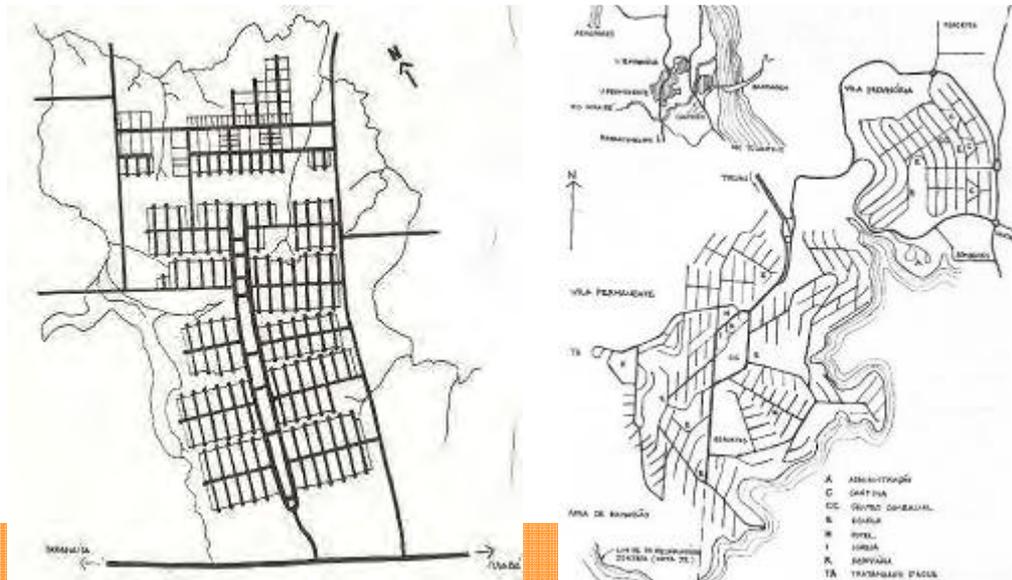
CN de Paulínia, em São Paulo, projetada por Jorge Wilhelm em 1969. Um novo núcleo para atender à refinaria de petróleo REPLAN, organizada linearmente ao longo de uma rodovia. Fonte: WILHEIM, 1969.

FIGURAS
202 | 203

O **traçado ramificado**, também conhecido por “espinha de peixe”, é um tipo mais recente, cuja origem está embasada na especialização das vias, isto é, na hierarquia

viária presente nas cidades modernas. O aumento de veículos no espaço intra-urbano e respectivos estudos técnicos de trânsito corroboraram para uma diversificação e classificação de vias.

De largas avenidas arteriais, passando por vias coletoras até ruas mais calmas e residências, as principais tipologias viárias foram introduzidas nas cidades do século XX, especialmente pelo urbanismo funcionalista, sendo dimensionadas conforme a capacidade de fluxo e a função. Vale ressaltar, nesse tipo, a presença de uma trama pouco interativa, onde a permeabilidade pela malha é barrada por percursos que acabam em ruas locais sem saídas. Aspecto presente nas CNs de Alta Floresta [FIG.204], no Mato Grosso (1975), e Tucuruí (1979) [FIG.205], no Pará.



CN de Alta Floresta, no Mato Grosso, fundada em 1975. Projetada pela arquiteta Maria Cristina Keating, sua organização segue uma hierarquia viária: avenida arterial central, vias coletoras e, por fim, ruas locais. Fonte: SANTOS, 1988.

CN de Tucuruí, no Pará, fundada em 1979 como apoio a uma hidrelétrica. O projeto, coordenado pelo arquiteto Aroldo Mader, apresenta nítida malha ramificada. Fonte: REVISTA AU, 1987.

O **traçado em módulo** surge simultaneamente ao *traçado ramificado*, influenciado diretamente pela teoria de *Unidade de Vizinhança*, como resposta aos problemas da cidade industrial e forma de expansão urbana.

Em 1911, no projeto elaborado para o conjunto residencial de Forest Hills, em Nova York (EUA), o arquiteto-paisagista Frederick Law Olmsted incorporou, no setor

habitacional, uma escola e um centro de comércio e serviços, propondo, dessa maneira, determinada autonomia para o setor em relação à cidade. Seguindo a mesma linha desta proposta de unidade autônoma de Olmsted, o planejador Clarence Arthur Perry (1872-1944), no contexto do plano de Nova York de 1929, propõe, em uma monografia, o conceito de *Unidade de Vizinhança*, que ilustra com uma proposta genérica, muito semelhante ao próprio projeto de Forest Hills:

A teoria de Unidade de Vizinhança se apóia no conceito sociológico de vizinhança que em seu entendimento clássico é uma área onde os habitantes se conhecem pessoalmente, têm hábito de se visitar, ou de trocar objetos, serviços e de fazer de vez em quando coisas em comum. (Barcellos, 2000)

No mesmo ano, ocorreu a primeira aplicação dessa teoria no plano de Radburn [FIG.206], Nova Jersey, projetado pelo arquiteto-urbanista Clarence Samuel Stein (1882-1975) na companhia do arquiteto-paisagista Henry Wright (1878-1936). Radburn tornou-se um paradigma para a teoria do planejamento urbano, por reunir uma série de inovações não apenas sociais como de desenho urbano, ao incorporar: a superquadra; a hierarquização entre vias de passagem e vias locais por meio dos *cul-de-sacs*; a separação entre vias de veículos e de pedestres, visando ao conforto e segurança, principalmente das crianças; e a criação de parques posteriores às residências.



FIGURA
206

Radburn, Nova Jersey, EUA, a primeira *Unidade de Vizinhança* construída em 1929. Um módulo formado por residências implantadas em meio a um parque, com equipamentos, serviços e comércios destinados a atender facilmente a sua população.

Fonte: KOSTOF, 1999.

O conceito de *Unidade de Vizinhança* foi amplamente difundido e aplicado nas cidades norte-americanas, sobretudo em zonas suburbanas e nas CNs. Na Europa e demais continentes, sua aplicação tomou fôlego após a II Guerra Mundial, sendo incorporado em projetos de remodelação urbana e na criação de novos núcleos (cidades-satélites). Seu agenciamento em módulos, idênticos ou não, facilitava a organização sócio-espacial da futura cidade, bem como o controle sobre seu desenvolvimento.

Foi assim com as *new towns* inglesas a partir de 1946, quando todas foram concebidas tendo a *Unidade de Vizinhança* como objeto-base de seu traçado – medida prevista inclusive no *New Town Act*. Neste, o planejamento dos módulos regulares deveriam adequar-se à topografia natural do sítio e dispor de áreas verdes (quatro hectares para cada mil habitantes), de lotes amplos e de áreas de lazer para as crianças. O plano de Ongar (atual Harlow) serviu como tipo para as demais CNs inglesas (como Cwmbran, em 1949, Runcorn, em 1964, e Milton-Keynes, em 1967), onde se previu 60 mil habitantes vivendo em seis *Unidades de Vizinhança* auto-suficientes “definidas topograficamente, com edifícios no platô mais alto separados por cinturões verdes” (YOUNGMAN, 1998).

Nos países nórdicos, Vällingby (1950), na Suécia, e Tapiola (1952), na Finlândia, destacam-se por apresentarem em seus primeiros esboços referências ao conceito de *Unidade de Vizinhança*. Em Vällingby [FIG.207], cidade-satélite de Estocolmo, prevista para 23 mil habitantes, cada módulo teria sua independência, com seu próprio centro, em volta de uma estação de metrô, com comércio, serviços e equipamentos públicos essenciais, além de espaços verdes e equipamentos esportivos. A hierarquia viária foi conseguida pela diferenciação entre modos de circulação (rodovias, avenidas, ciclovias, ruas e calçadas) (BOUCHER-HEDENSTRÖM, 2005). Já Tapiola, localizada a 10 quilômetros da capital Helsinque, surgiu a partir de um concurso para atender 16 mil habitantes. Seu projeto foi subdividido em *Unidades de Vizinhança*, caracterizados pela homogeneidade nos gabaritos das edificações (três a quatro pavimentos), com destaque para apenas um edifício de maior altura (MAMOLI; TREBBI, 1988).

Configuração urbana similar à CN de Bokaro, na Índia, organizada em módulos (com 700 a 750 habitações cada), reunidos em setores (cinco módulos somados a escolas maiores e a equipamentos de maior porte), e, por fim, agrupados ao redor de um

centro para toda a cidade. Além de Bokaro, as CNs indianas de Rourkela, Bhilai e Durgapur foram projetadas seguindo o mesmo sistema modular (KAMBO, 1971).

FIGURA
207

Cidade satélite de Vällingby, nos arredores de Estocolmo, organizada em módulos (*Unidades de Vizinhança*). O plano de zoneamento revela o centro (preto), zonas industriais (cinza), serviços públicos (marrom), zonas residenciais de média densidade (laranja) e baixa densidade (amarelo). Fonte: MERLIN; GUERTIN, 1967.

Cidades modulares propostas também para populações maiores, como em Poulad Shahr, no Irã, com previsão de 300 mil moradores na primeira etapa. O plano, elaborado pelo governo iraniano em parceria com profissionais russos, apresentava nove distritos com cinquenta vizinhanças. Cada distrito teria entre 30 mil e 40 mil habitantes, com inúmeras vizinhanças e um serviço central (escolas, biblioteca, restaurantes, teatro, cinema, clínica médica, áreas de recreação, mesquita). Cada vizinhança teria entre 3 mil e 5 mil habitantes vivendo em mil casas geminadas (ATASH; BEHESHTIHA, 1998).

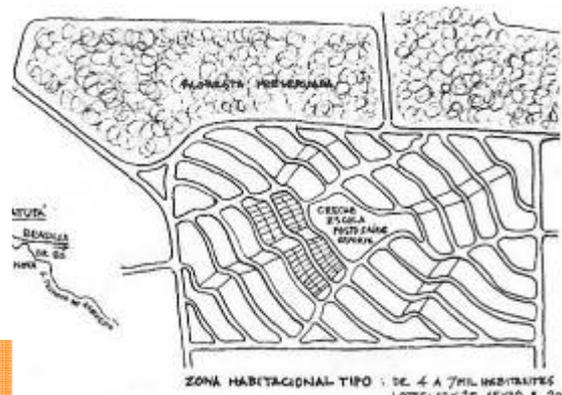
Solução adotada em CNs com outras funções dominantes, como a CN empresarial de Agbaja, na Nigéria – uma antiga vila de 1,5 mil habitantes, que após a instalação de uma indústria (exploração de uma jazida de minério de ferro) obrigou autoridades e empresários nigerianos a projetar sua expansão, visando a atender de 33 mil a 44 mil habitantes. O problema foi abordado por um estudo em “microcosmo: o homem e sua família”. A partir deste ponto, organizava-se a cidade em módulos: da casa ao grupo de casas, do grupo de casas à *Unidade de Vizinhança*, e da *Unidade de Vizinhança* à noção de colônia. Grupos de quatro a cinco moradias fariam um conjunto de habitações. A *Unidade de Vizinhança* seria composta por onze conjuntos (52 moradias)

[FIGS.208 e 209]. Quatro *Unidades de Vizinhança* formariam uma colônia (208 moradias), a qual representava “uma população de 1600 a 1664 pessoas sobre um sítio de 13 hectares, cujo ponto central é o mercado” (ARADEON, 1968).

FIGURAS
208 | 209

Unidade de Vizinhança composta por 11 conjuntos de 5 habitações cada. Uma organização presente no plano para a CN empresarial de Agbaja, na Nigéria. À direita, uma maquete volumétrica revela a disposição das edificações residenciais, projetadas arquitetonicamente seguindo os costumes locais. Fonte: ARADEON, 1968.

Assim, uma pequena amostra do tipo de traçado urbano amplamente adotado na segunda metade do século XX, em CNs criadas mundo afora. Um traçado em célula, cujo interior contém desde tramas regulares [FIG.210] a malhas irregulares (adaptação à topografia ou mera questão estilística) [FIG.211], hierarquizados segundo as necessidades.

FIGURAS
210 | 211

CN de Redwood Shores, EUA. Módulo regular de sua *Unidade de Vizinhança*. Fonte: NARDIN et alii, 1968.

CN de Matupá, Amazonas, fundada em 1983. *Unidade de Vizinhança* cujo traçado adequa-se à topografia. Fonte: REVISTA AU, 1987.

O **traçado radioconcêntrico**, que engloba o **traçado circular**, também pode ser considerado um dos mais antigos – presente em representações hieroglíficas no Egito dos faraós (ver **FIG.1**, no início da tese) –, sendo, contudo, tipicamente europeu conforme afirma PANERAI (2006). Uma forma espacial relacionada às questões político-econômico-tecnológicas de uma sociedade, atrelada “a uma representação centralizada do mundo e do poder”, cujo centro reunia as instituições de comando (palácio, prefeitura, igreja etc.), e mesmo a avanços de técnicas bélicas (advento do canhão). Deste centro irradiam as principais vias de acesso à cidade, intercaladas por vias perimetrais, até chegar à muralha. Esta, conforme o crescimento das cidades sobre seus arrabaldes, era substituída por outra mais distante, sendo a antiga derrubada, cedendo espaço a uma nova via perimetral.

Morfologia típica das cidades ideais e de ocupação territorial do Renascimento, estas apresentam dois principais aspectos: o contorno (podendo ser circular, quadrado ou poligonal) e a divisão interior do plano (radial ou espiral), como na CN italiana de Palmanova [**FIG.212**], projetada pelo arquiteto Vincenzo Scamozzi.



CN de Palmanova, próxima a Veneza (1593). Núcleo urbano fortificado com traçado radioconcêntrico em seu interior. Fonte: KOSTOF, 1999.

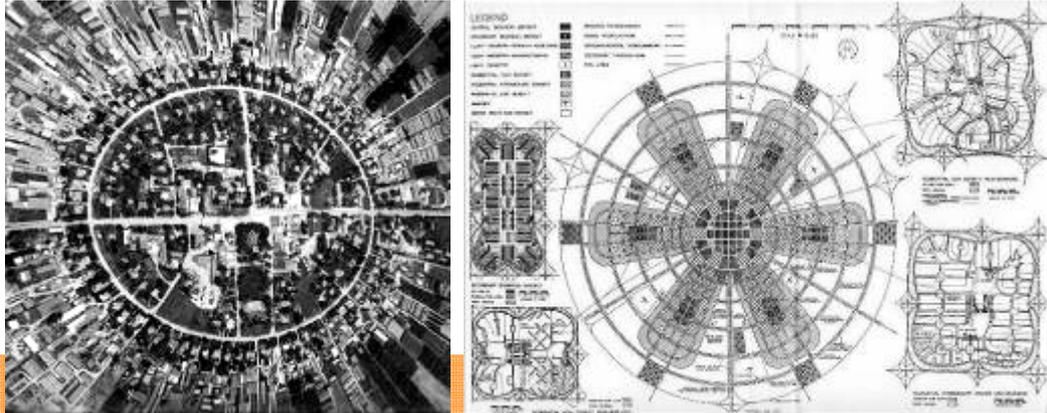


Vila operária de Jupiá, no Mato Grosso do Sul. Um traçado radioconcêntrico para receber operários da construção da hidrelétrica de Ilha Solteira. Fonte: Arquivo do autor.

FIGURAS
212 | 213

Embora a visão e a apreensão de mundo não sejam mais as mesmas e as disputas militares disponham de outras estratégias, tal tipo ainda se faz presente tanto em vilas operárias – veja-se a vila Jupiá, edificada em 1961 para receber mão-de-obra responsável por construir a hidrelétrica de Ilha Solteira [**FIG.213**] –, como em projetos

para CNs, seja a circular Viaike-Ismayac, na ex-URSS, seja Nahalal [FIG.214], em Israel, seja a utópica CN de Spencer Edward Sanders e Arthur Jacob Rabuck [FIG.215], publicada no livro *New city patterns: the analysis of and a technique for urban reintegration*, de 1946.



FIGURAS
214 | 215

CN de Nahalal (1921), em Israel, projetada por Richard Kauffmann. O núcleo urbano como centro e as propriedades agrícolas como radiais.
Fonte: KOSTOF, 1999.

CN de SANDERS & RABUCK, divulgada em 1946. Uma estrutura radioconcêntrica abrigando diferentes *Unidades de Vizinhança*.
Fonte: SANDERS, RABUCK, 1946.

O **traçado irregular** ou **orgânico**, também chamado de “traçado topográfico”, deriva das Escolas Inglesa e Alemã de urbanismo – embora indícios dele há muito existissem, fosse em cidades fundadas intencionalmente, fosse naquelas de origem espontânea. Sitte, Howard e Unwin são alguns de seus defensores, teorizado em obras literárias.

A adequação do traçado ao sítio e à sua topografia é uma das premissas desse tipo, que igualmente considera a “relação constante com a natureza, por plantações, gramados, planos d’água e pela proximidade a bosques, campos e rios” (HAUMONT, 1997). O *traçado irregular* não seria apenas “um recipiente dentro do qual se mete a população, mas o recipiente que se adapta democraticamente à população”, como afirma GIORDANO (1962). Assim, esse traçado é um dos mais contextuais, mostrando-se uma adequação, sempre que possível, às necessidades e a dados físico, social e cultural da futura cidade.

A propagação desse conceito de cidade e de traçado é creditada, principalmente, à Cidade-Jardim de Howard, repercutindo em exemplares de CNs inglesas, desde

Letchworth até as *new towns* da primeira e segunda geração do pós-guerra – todas apresentando “uma proximidade ao campo, uma urbanidade e a reaproximação da classe média e operária” (SAFIER, 1977). Assim como ressoou por países da Europa continental e além-mar. Nos EUA, durante o *New Deal*, toma-se como exemplos: Norris Dam [FIG.216], no vale do Tennessee, Greendale [FIG.217] e Foster City. CNs que revelam vias curvilíneas, grandes áreas verdes preservadas, equipamentos públicos, um cinturão verde para prática de atividades rurais etc. CNs desenhadas por um traçado irregular que garantia ao espaço urbano uma qualidade bucólica e pitoresca, típica de áreas rurais.



CN de Norris Dam, EUA. Um assentamento com preocupação ambiental, criado em 1934, com 150 moradias e 8 prédios dormitórios, para 5 mil habitantes.

Fonte: DUMSDAY, 1984.



CN de Greendale, EUA. Núcleo desenhado por Elbert Peets em 1936, com 3 mil moradias para 12 mil habitantes, preservando antigas casas rurais presentes no sítio e ligando o centro da cidade com o cinturão verde por meio de caminhos sinuosos de pedestres. Fonte: EDEN; ALANEN, 1983.

FIGURAS
216 | 217

E, por fim, temos o **traçado híbrido**, ou o traçado que articula dois ou mais tipos acima mencionados. Esse traçado pode ser identificado normalmente em países de urbanização recente (países colonizados, como: EUA, Brasil, Austrália e países do continente africano), onde existia uma liberdade de experimentações, a ausência de



escolas urbanísticas consolidadas e a flexibilidade presente em leis e normas para desenho da futura cidade.

A partir da combinação de traçados, antes aplicados isoladamente, nascem cidades com uma espacialidade urbana diversificada, garantida pelo agenciamento: do *traçado em módulo* com o *traçado irregular*, do *traçado linear* com o *traçado modular*, do *traçado ramificado* com o *traçado radioconcêntrico*, além de outras possibilidades. Como exemplo, relembro os traçados das novas capitais Goiânia e Brasília, expostos no início desse capítulo, nos quais seus projetistas incorporaram conceitos de diferentes teorias, traçados mesclados segundo as necessidades e o conhecimento profissional.



_ TECIDO: CIDADES NOVAS EM 3D

Se o traçado é recorrente a todas as CNs, o tecido urbano se restringe a uma parcela delas. A “terceira dimensão” (PANERAI, 2006), traduzida pela volumetria das edificações, foi incorporada aos projetos das CNs cujo grau de detalhamento se mostrou mais abrangente àquelas que ficaram apenas no traçado. Um grupo restrito de CNs, projetadas tridimensionalmente, que tem por aspecto comum o “controle de sua arquitetura e da silueta construída” (LLOYD, 1989).

A procura por uma rápida instalação dos futuros habitantes (CNs empresariais), o controle maior sobre a arquitetura e a paisagem do novo núcleo (CNs administrativas) ou o emprego de um novo modo de habitar a cidade (CNs de expansão urbana) foram alguns dos fatores que levaram projetistas, a pedido dos empreendedores, a desenharem não somente o traçado como proporem sua composição volumétrica. Edificações públicas, centros comerciais e conjuntos habitacionais emolduraram e preencheram o espaço urbano dessas CNs, materializados segundo os estilos urbanísticos e arquitetônicos prevaletentes no período de suas fundações. Arquiteturas que permitem, como aponta ROULEAU (1985), “seguir o processo histórico do



conjunto dos aspectos morfológicos presentes nas tramas viárias e nas parcelas urbanas”.

Tal qual o traçado, o tecido urbano recebeu definições de estudiosos e pesquisadores. Sob o ponto de vista estrutural, LEVY (1992) compõe o tecido pela parcela, pelo viário, pelo espaço construído e pelo espaço livre, aos quais acrescenta o sítio natural e seus constituintes morfológicos (relevo, curso d’água, vegetação). A partir desses elementos, ou “redes” como denominou o autor, ocorre as “inter-relações sintáticas específicas entre as diversas redes, entendidas como unidades morfológicas” (LEVY, 1992).

A mesma unicidade foi diagnosticada por SAMUELS (*in* CHOAY & MERLIN, 1986) ao definir tecido como “plano unidade”, onde os complexos de ruas, de parcelas e de edificações estão em combinação individual em diferentes zonas da cidade, tendo cada combinação sua “unicidade de circunstâncias criadas pelo sítio e estabelecidas segundo uma medida de homogeneidade morfológica ou unidade, parcial ou global, sobre a zona” (SAMUELS *in* CHOAY & MERLIN, 1986). No caso de uma CN, essa unidade pode ser atribuída ao conjunto urbano (integralidade da cidade) ou aos diferentes setores (comercial, administrativo, residencial etc.), conforme as diretrizes projetuais adotadas.

Portanto, o tecido nas CNs não nasce do azar, como ressalta MERLIN em *Morphologie urbaine et parcellaire* (1988). Para o francês, parcela, viário, espaço construído, espaço livre e sítio consistem a postular a existência de uma lógica na organização do tecido urbano – “uma morfo-lógica do tecido” –, obedecendo a leis próprias.

A presença de uma lógica na estruturação dos elementos teciduais possibilita a pesquisadores utilizá-los como instrumentos de análise urbana, como fez o professor Saverio Muratori, nos anos 1950, em seu ensaio *Studi per una operante storia urbana di Venezia* (1960). Nele, o urbanista italiano baseia a análise de uma cidade no tipo do edifício e na tipologia do traçado que esta apresenta. Anos mais tarde, o francês Philippe Panerai ao instituir sua concepção de tecido – conformado por vias, quadras, lotes e edificações –, delega à continuidade do espaço público o recurso para apreender o traçado e o tecido de uma cidade (PANERAI, 1988).

O arquiteto Gianfranco Caniggia, por sua vez, cria conceitos para estudo do tecido. Surge o “tipo de base” ou a “célula elementar” – de cinco a seis metros quadrados – que, por agregações sucessivas, dará “pseudo-tipos”, que funcionalmente diferenciados dão lugar, por aglomerações entre eles, a um primeiro “tecido de base”, que por extensão progressiva e hierarquizado por vias dará os “tecidos particulares” (CANIGGIA; MALFROY, 1986). Ou seja, para Caniggia o tecido urbano é resultado de um processo de formação progressiva, que se desenvolve por agregações sucessivas de elementos novos e por extensão gradual no espaço. Trata-se de uma lógica da gênese de formação e de transformação do tecido, postulando a existência de uma ordem subjacente regulando o crescimento do mesmo (organicidade tecidual).

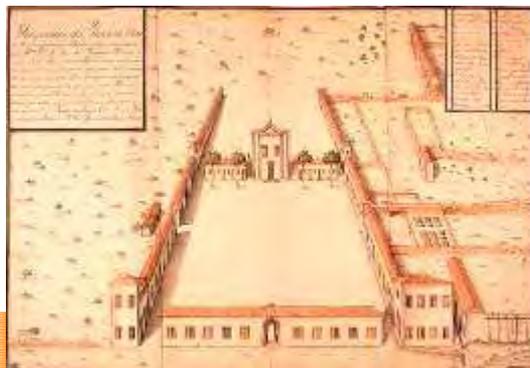
Para uma CN projetada em seu conjunto (traçado e arquitetura), o tecido urbano é concebido como um todo, num prazo de tempo relativamente curto, sobre um sítio previamente escolhido, sendo sua completude assegurada por leis e normas. A evolução do tecido, à qual se refere MURATORI, PANERAI e CANIGGIA, só é perceptível nos casos em que a arquitetura não foi globalmente contemplada ou quando as necessidades dos moradores se tornam maiores, do que aquelas previstas pelos projetistas.

Nessa pesquisa, o tecido urbano como instrumento de entendimento projetual das CNs será utilizado apenas pelo aspecto de composição volumétrica (conjunto das edificações). Do mesmo modo que diagnostiquei diferentes tipos de traçado, cabe agora revelar ao leitor os tipos de composição volumétrica que caracterizaram as CNs ao longo da história, isto é, uma pequena e breve amostra obtida a partir dos exemplares encontrados, passível de alteração (acréscimos) conforme a evolução de estudos dessa tipologia urbanística.

Inicialmente, identifico e classifico o tecido de uma cidade de acordo com as tipologias formais das edificações existentes, variando entre: 1) **tecido em pátio** (blocos contínuos circundando uma quadra, gerando um pátio em seu interior); 2) **tecido em rua** (blocos contínuos ocupando todo o espaço de uma quadra retangular); 3) **tecido espraiado** (edifícios de pequeno porte isolados em lotes de generosa dimensão); 4) **tecido sem lotes** (barras retilíneas ou em *redans* e torres ocupando quadras sem loteamento definido – projeções); 5) **tecido monumental** (traçado e arquitetura

conjuntamente projetados a fim de garantir um cenário apoteótico); e 6) **tecido em mega-estruturas** (enormes edifícios multifuncionais cuja localização organiza o traçado e se ramifica pelo espaço urbano). Dessas variações, uma diversidade de combinações se apresenta, desde agenciamentos uniformes e contínuos de um único tipo, até agrupamento de dois ou mais.

Em períodos mais remotos, as CNs apresentavam uma composição volumétrica mais homogênea. Esse controle formal foi base do urbanismo renascentista e barroco e permeou planos de CNs, como o de Richilieu, um núcleo residencial fundado no século XVII (hoje, parte da cidade de Versalhes) com plano retangular de 682 por 487 metros. Nela, cidade e arquitetura foram pensadas simultaneamente, sendo projetadas em função de assegurar a simetria e a unidade das formas urbanas (PANERAI *et alii*, 1985). Um modo de construir cidades que permeou as CNs de colonização americana, conformadas por edificações de um a dois pavimentos, implantados num **tecido em pátio** ou **tecido em rua**, com destaque para os edifícios de maior prestígio localizados ao redor de praças [FIG.218]. Mesmo em tempos modernos, CNs revelaram uma regularidade volumétrica na disposição de sua arquitetura, como Barcelona de Cerdà e seus blocos isolados de seis pavimentos se repetindo por centenas de *manzanas* [FIG.219].

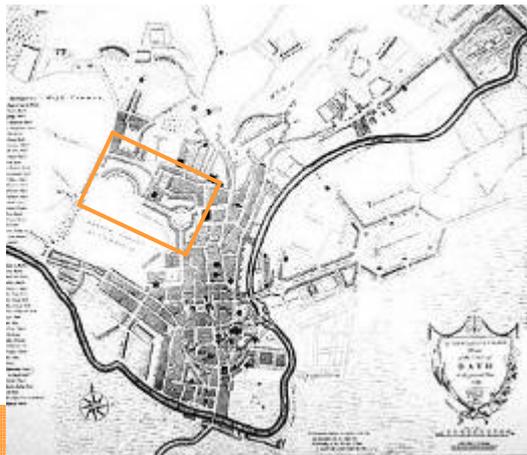


Vista da CN de São José de Mossâmedes, em Goiás (1801). O controle da volumetria das edificações era feito pela fachada, independente do uso que tal edifício iria abrigar (composição barroca do cenário urbano). Fonte: REIS FILHO, 2000b.



Vista da CN de Barcelona (1855). A regularidade da composição volumétrica do projeto de Cerdà foi garantida por barras de edifícios de 6 pavimentos, isolados por jardins. Fonte: Arquivo do autor.

Dispostos ortogonalmente no traçado em malha, esses exemplares se diferenciavam de outros que possuíam traçados curvilíneos, como em Bath, na Inglaterra. Originária de empreendimento privado, a cidade balneária foi a pioneira em proporcionar urbanismo, equipamentos e sociabilidades especificamente para a função de lazer (banho e cura); sendo aqui colocada como tipo do **tecido monumental**. Projeto arquitetônico e urbanístico dos John Wood (pai e filho), entre 1726 e 1732, o plano centralizava tudo ao redor da praça *Queen Square*, quadrada e ladeada por edifícios com fachadas monumentais de seis tipos diferentes. Em 1754, a *Royal Circus* foi construída – uma praça circular de 100 metros de diâmetro fechada por três conjuntos idênticos de imóveis de três pavimentos. Entre 1767 e 1774, John Wood Filho projetou o *Royal Crescent*, um conjunto monumental disposto em colunas iônicas de fachadas sobre uma semi-elipse aberta para uma paisagem natural [FIG.220 e 221].



FIGURAS
220 | 221

À esquerda, o plano urbanístico da CN balneária de Bath, na Inglaterra (1726), com destaque para o *Royal Circus* e o *Royal Crescent*. À direita, uma vista sobre o *Royal Circus* (abaixo) e o *Royal Crescent* (acima), cuja composição volumétrica marcou época e se tornou uma referência urbanística aos projetos posteriores. Fonte: Arquivo do autor.

Na virada do século XX, a teoria de Cidade-Jardim e, anos mais tarde, o conceito de *Unidade de Vizinhança* trouxeram a baixa densidade para zonas residenciais das CNS, onde casas isoladas ou geminadas eram implantadas sobre lotes envoltos pela natureza (**tecido espraído**), como visto na primeira *Garden-City* inglesa: Letchworth (1903) [FIG.222]. Artífice apropriado e adaptado pelos arquitetos dos CIAMs, porém com um forte adensamento pontual – seja pela presença de edifícios verticalizados (a

cidade em altura de Hilbersheimer) ou de barras –, situados em superquadras sem lotes definidos (**tecido sem lotes**).



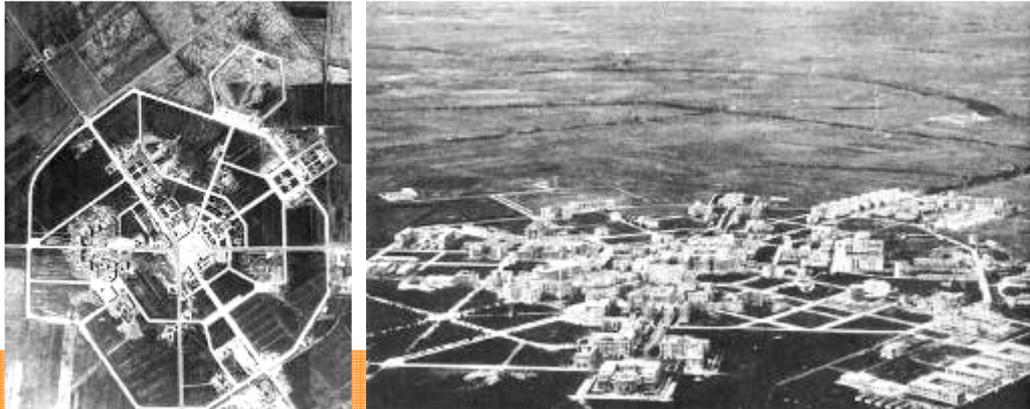
Acima, vista aérea sobre a CN de Letchworth, na Inglaterra (1903). Área comercial (à direita) diferenciada da zona residencial, com casas isoladas no lote, permeadas por espaços verdes. Abaixo, vista sobre a *Ville Radieuse* de Le Corbusier (1933), com diferentes tipologias arquitetônicas (barras em *redans* e torres cruciformes) implantadas sobre superquadras verdejantes.

Fonte: Arquivo do autor.

FIGURAS
222
223

A síntese desse tipo pode ser verificada na *Ville Radieuse* corbusiana [FIG.223], de 1933, tida por críticos como uma utopia formal sobre a linha da tradição técnico-compositiva renascentista. Um plano referencial que irá marcar os projetos para CNs ao longo século XX, caracterizados por um zoneamento sócio-espacial “puro e duro, com um espaço urbano extremamente compartimentado e funcional, apresentado como coerente e homogêneo” (FLORIN, 2001).

Rigor este rebatido igualmente nas CNs italianas do período fascista e nas *navyé goroda* da extinta União Soviética. Na Itália, as CNs fundadas entre 1922 e 1943, durante o regime de Benedito Mussolini, possuíam uma arquitetura dotada de um “aspecto monolítico causado, salvo exceções, pelo plano de massas geométricos, monótonos e repetitivos que acompanharam a criação, ex-nihilo, de aglomerações tais como Guidonia, Mussolinia, Carbonia, Aprilia, Pomezia, Pontinia, Sabaudia, Acilia, Littoria [FIG.224 e 225] ou Fertilia” (VALLAT, 2001).



FIGURAS
224 | 225

Plano e vista da CN de Littoria, na Itália, fundada na década de 1930, como política de urbanização territorial do governo de Mussolini. Pequeno núcleo radioconcêntrico onde a simetria e ordem arquitetônica eram premissas projetuais a serem seguidas. Fonte: VALLAT, 2001.

Na URSS, os planos das CNs eram considerados como testemunhas de concepções urbanísticas dominantes. Cidade nova ou velha aglomeração, renovada ou reconstruída, a organização interna do espaço urbano soviético foi marcada por uma “impressão de monotonia e de repetição, devido à homogeneidade dos moldes e dos materiais de construção industrializados, como pela disposição das unidades de habitação” [FIG.226] (BEAUJEU-GARNIER *et alii*, 1982).

As CNs socialistas podem efetivamente ser consideradas como um reflexo da ideologia e da organização da sociedade soviética. As condições de moradia e de equipamento, graças a um catálogo de normas muito rígidas, foram por muito tempo superior às das cidades antigas. A exclusividade de habitações coletivas, a dimensão generosa dos eixos de circulação e dos espaços verdes, mas também “certa mediocridade da construção e uma ausência de adaptação das normas ao contexto local revelam a concepção de planejamento do GOSSTROI (pode-se visitar uma casa

da cultura em Moscou e encontrar a mesma em plena Sibéria ou Uzbequistão)” (MERLIN, 1992). A CN era, antes de tudo, considerada como um complexo “trabalho-reposo-vida cotidiana”, com residências quase exclusivamente coletiva, cuja altura dos edifícios podia variar entre 2 e 16 pavimentos, de acordo com o tamanho da cidade e dos bairros.



FIGURA
226

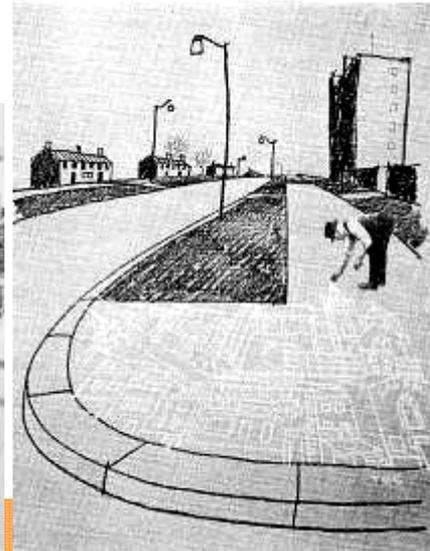
Vista aérea da CN de Naberezhnye Tselny, na Rússia, fundada para receber 330 mil habitantes na década de 1950. Ligada à indústria automotora, à indústria petroquímica, à usina de energia e às funções turísticas, sua arquitetura se assemelha a qualquer outra *navyë goroda* da época, monótona e repetitiva. Fonte: Arquivo do autor.

Já nas cidades-satélites europeias, as composições volumétricas se resumiam, se assim podemos fazer, a grandes estruturas (**tecido em mega-estrutura**) implantadas na região central, seguidas por barras residenciais de arquitetura pós-moderna entre o centro e a periferia [FIG.227] (*tecido sem lotes*), e residências isoladas nas zonas limítrofes dessas CNs (*tecido espreado*). Um tipo pautado por uma arquitetura imposta, muitas vezes criticada por seus recém-chegados moradores e por especialistas e estudiosos [FIG.228].

Em Saint-Quentin-en-Yvelines, uma das *villes nouvelles* do entorno parisiense, GUYARD (1980) detecta 26 mil moradias criadas como “um imenso jogo de cubos disseminados sobre um território muito vasto, com falta de unidade morfológica e bairros separados por grandes espaços vazios”.



Vista aérea do bairro *Les Pyramides* na *ville nouvelle* de Évry, França. Arquitetura experimental para um conjunto habitacional, um novo tipo de ocupação de uma superquadra, aplicada no início dos anos 1970. Fonte: CHATIN, DOUBLET, 1975.



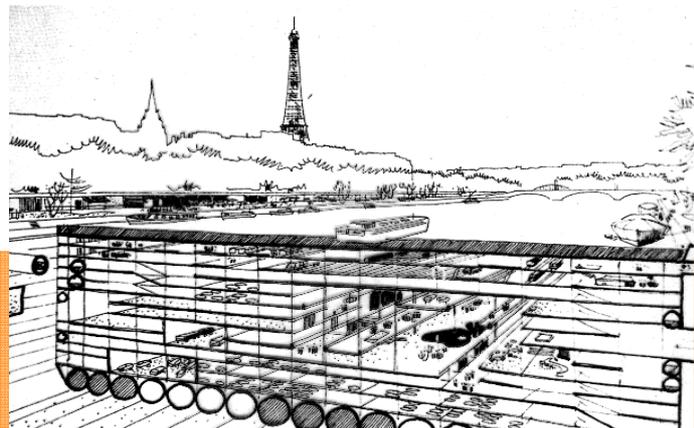
Gravura de um cidadão que desenha, sobre a pavimentação da calçada de uma CN, a tradicional cidade histórica inglesa, em protesto à política de planejamento a baixa densidade, própria às *new towns*. Fonte: CULLEN, 2004.

FIGURAS
227 | 228

Especificamente, as mega-estruturas – uma “metamorfose do traçado” segundo LEVY (1992) – foram uma composição volumétrica à parte, defendida e aplicada pelo *Team X*, pelo *Archigram* e pelos Metabolistas japoneses como resposta ao tipo funcionalista e setorizado modernista. Na Europa, os arquitetos: Georges Candilis (1913-1995), Jaap Bakema (1914-1981), Aldo van Eyck (1918-1999), Giancarlo de Carlo (1919-2005), Peter e Alison Smithson (1923-2003 / 1928-1993) e Shadrach Woods (1923-1973) desenvolviam suas obras tendo as mega-estruturas como organizadores de espaços urbanos centrais, de cidades universitárias e de pequenos núcleos urbanos (RISSELADA; HEUVEL, 2005).

Os adeptos do uso da mega-estrutura tinham por ambição juntar duas necessidades: de um lado, encontrar a unidade de comunidade social perdida e que se exprime na cidade tradicional pela continuidade morfológica do tecido urbano; e de outro lado, opor-se aos esquemas estáticos do urbanismo funcionalista. Seria uma estrutura capaz de entrelaçar e repercutir até na escala do indivíduo as evoluções e transformações de uma sociedade em mutação, submissa ao progresso das ciências.

Foi durante os “trinta gloriosos” (1945-1975) e em particular durante os anos 1960 que os arquitetos se apropriaram do progresso científico e tecnológico para proporem cidades utópicas, todas tendo as mega-estruturas como núcleo gerador do espaço urbano. A variedade desta “arquitetura de papel”, como apelida RAGON (1967), pode ser apreendidas nas inúmeras propostas urbanísticas da época, veja-se: a *Cidade sobre a água* (de Warren Chalk); as *Cidades espaciais* (de Yona Friedman); o *Entonnoir habitable* (de Walter Jonas); a *Walking City* (de Ron Herron); a *Manhattan sob bolha* (de Buckminster Fuller) [FIG.229]; a *Casa empilhada* (de Wolfgang Döring); as *Células pneumáticas* (de Jean-Pierre Jungmann); o *Living Pod* (de David Green); a *Cidade sob o Sena* (de Paul Maymont) [FIG.230]; a *Cidade flutuante* (de Stanley Tigerman); a *Cidade em terraço* (de Cesar Pelli); a *Acrologie* (de Paolo Soleri); a *Space City* (de Lockheed Missiles); a *Plug in City* (de Peter Cook); o *Pneumocosmo* (de Hausrucker); a *Tóquio sobre o mar* (dos Metabolistas japoneses). Todos estes projetos tinham como denominador comum serem utopias tecnológicas (ROUILLARD, 1998).



Acima, a *Manhattan sob bolha* de Buckminster Fuller; abaixo a *Cidade sob o Sena* de Paul Maymont. Exemplos utópicos de mega-estruturas organizando o espaço urbano. Fonte: ROUILLARD, 1998.

FIGURAS
229
230

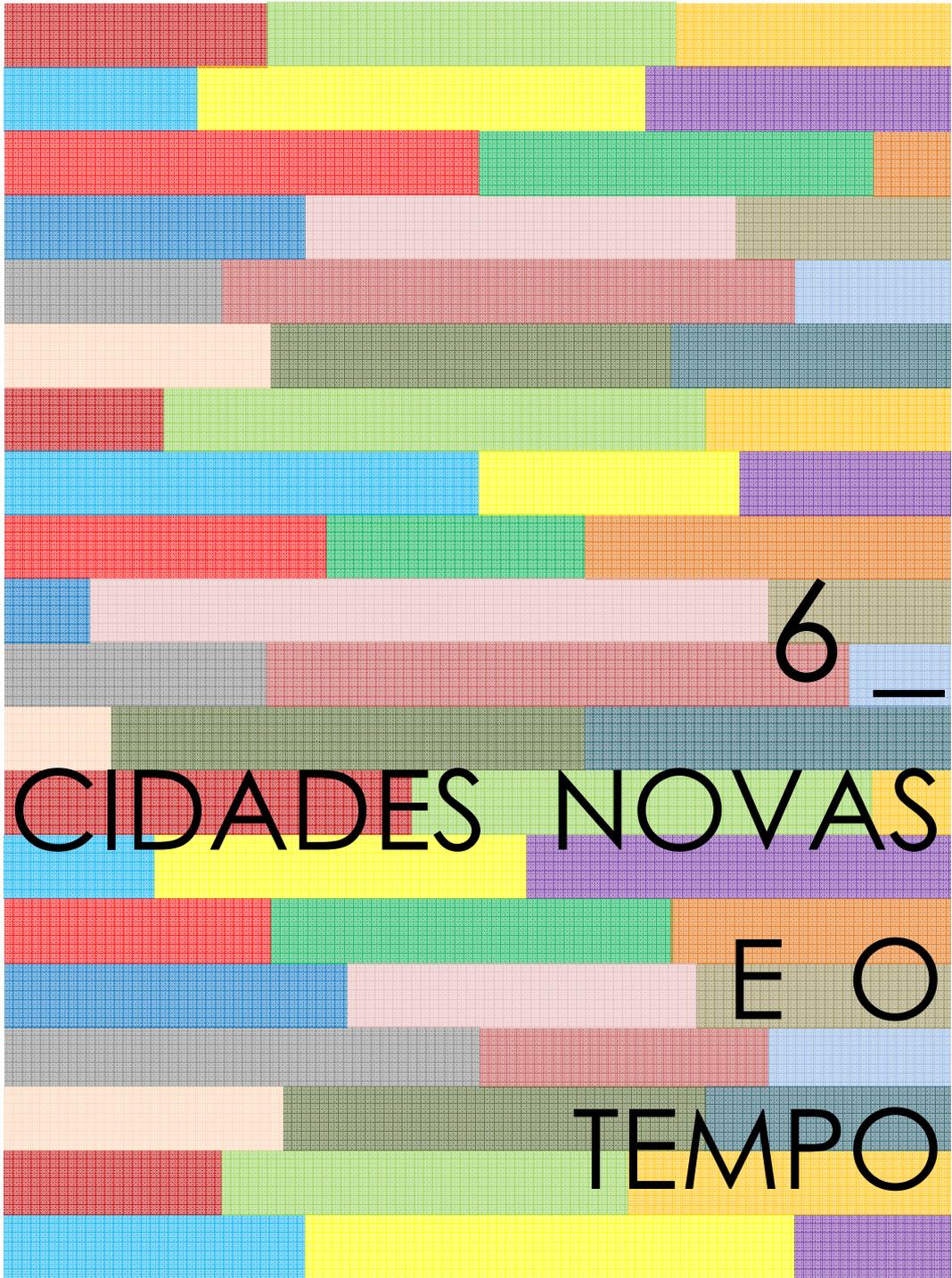
Em face desse urbanismo tecnológico, imposto, pouco contextualizado e, porque não, histórico, BERTUGLIA *et alii* (2004) elaboram um protesto. Para os autores, as CNS não podem ser consideradas *ideais*, pois devem superar a fase de pura idealização, aquela que detém os cânones urbanísticos, arquitetônicos e estéticos a fim de obter a perfeição e a eternidade. Segundo os autores:

As cidades novas não são concebidas como sistema perfeito e imutável, mas como organismos em contínua evolução, flexíveis e capazes de adaptar-se às inevitáveis mudanças econômicas, tecnológicas e culturais da cidade contemporânea. As cidades novas se diferenciam das cidades ideais, não buscando a perfeição ou a eternidade, não sendo pensada como cidade imutável, mas, sim, por serem concebidas visando à flexibilidade e capazes de adaptar-se às mudanças da sociedade. (BERTUGLIA; TICH; STANGHELLINI, 2004)

Flexibilidade essa adotada em algumas CNS marroquinas. Na região de Agadir, as CNS de Tassila, Agadir Sud-Est, Tama (Enza), foram encomendadas ao *Institut d'Aménagement e d'Urbanisme de la région d'Ile-de-France* (IAURIF), com o intuito de acolher uma parte do crescimento urbano da região de Agadir. O IAURIF seria responsável pelo conjunto de processos de concepção, desde a definição até o estabelecimento de documentos diretamente operacionais, como o plano de loteamentos. Embora realizado em país externo (França), houve uma real preocupação em aplicar características próprias do urbanismo vernacular marroquino, como por exemplo “a diversidade de lotes (15 tipos diferentes), com um tecido urbano denso e de baixo gabarito, e a presença de hierarquia viária; além da adequação ao sítio e a elementos da paisagem local” (BECARD, 1984).

Alguns exemplos que se somam aos demais tipos de tecido urbano e aos diferentes tipos de traçado a fim de favorecer uma percepção mais substancial sobre o projeto das CNS. Traçados e/ou tecidos, concebidos e planejados para atender as necessidades para quais as CNS foram criadas, compõem o quinto elemento do *DNA* das CNS, aqui exposto de modo a garantir o entendimento desse tipo urbanístico, desde seu planejamento até sua concretude. Processo efetivado durante um tempo próprio como veremos na derradeira parada dessa nossa viagem.





6

-

CIDADES NOVAS

E O

TEMPO



6 _ CIDADES NOVAS E O TEMPO

Sexta parada: *algum lugar do Centro-Norte de nosso país.*

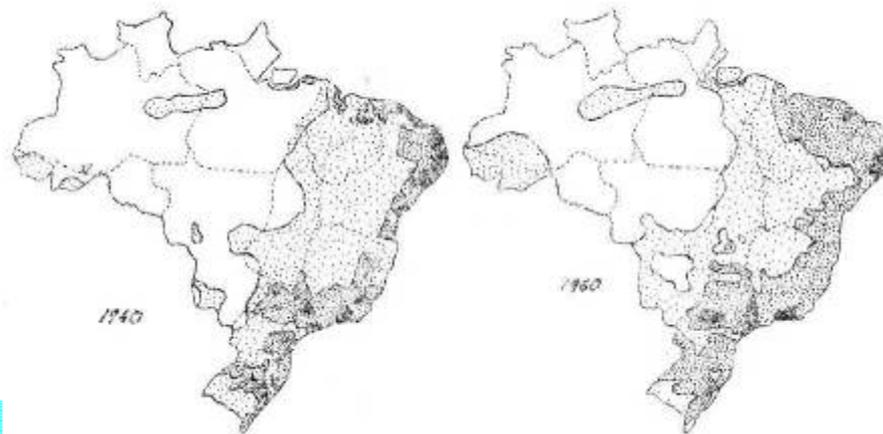
Para essa última parada, optei por não definir uma ou mais CNs visando a introduzir aspectos relativos ao tema abordado, o tempo. Optei por levar os colegas viajantes a um período recente da história de nosso país, marcado pela continuação da *Marcha para o Oeste*, após a década de 1940, que avança pelo governo de JK e permeia os anos de regime militar, até fins de 1980. Um corte temporal que revelará políticas econômico-sociais contribuindo para o surgimento de CNs, principalmente, nas regiões Centro-Oeste e Norte do Brasil.

Já vimos em capítulos anteriores que, ao longo do século XX, inúmeras políticas públicas adotadas refletem a prática de CNs em estreita relação com frentes dinâmicas de atividade econômica ou em apoio a medidas de arrancada ou intensificação do desenvolvimento. A lavoura cafeeira e a subsequente constituição da rede ferroviária de São Paulo e do Paraná nos inícios do século e a getulista *Marcha para o Oeste* (1938) exemplificam tal processo. Aqui, veremos que as mesmas foram seguidas pela *Fundação Brasil Central* (1943), coroadas pela transferência da própria capital federal para o planalto central (1960), mantendo-se após o golpe militar de 1964, quando um governo autoritário, centralizador e tecnocrático tira partido das CNs, utilizando-as em planos implementados para os mais variados fins, sob a condução dos ideais de desenvolvimentismo e integração nacional.

Após uma fase preliminar centrada na construção intensiva de ferrovias em direção ao oeste paulista e ao norte paranaense (ver introdução do Capítulo 1), na década de 1940 a frente pioneira se deslocaria rumo ao norte, objetivando a ocupação da região amazônica via Centro-Oeste. Um dos primeiros indicadores deste deslocamento foi a fundação, em 1933, de Goiânia, nova capital de Goiás e segunda CN administrativa da República.

Além do controle do território, preocupação da *Fundação Brasil Central* (FBC)⁴⁷, criada em 1943, a nova frente de urbanização era motivada também pelos interesses do capital imobiliário, das empresas ferroviárias e da agricultura intensiva para exportação. Algo verificável na expedição *Roncador-Xingu*, um dos principais eixos da *Marcha*, a qual “deslocaria a fronteira para o sudoeste goiano e para os vales dos rios Araguaia, Xingu e Tapajós, construindo estradas, pistas de pouso, fazendas de gado, cidades, enfim, semeando modernidade pelas mãos dos expedicionários, bandeirantes do século XX” (MORAES, 2003).

Logo este quadro da urbanização [FIG.231] seria alterado pela adoção de outras classes de ações promotoras de CNs, em especial: 1) a transferência da capital federal do Rio de Janeiro para o planalto central em 1960 – contribuindo com uma leva própria de CNs, até hoje em expansão: além de Brasília, as cidades-satélites brasilienses, como Taguatinga (1958) e Guará I (1967); 2) a construção da rodovia Belém-Brasília da década de 1950 à de 1970; e 3) as políticas específicas adotadas durante a ditadura militar, em atendimento a demandas geopolíticas e/ou de infraestrutura.

FIGURA
231

Mapas de densidade demográfica, 1940 e 1960, mostram a evolução da ocupação do território brasileiro. Tal redistribuição demográfica reflete a atuação da *Marcha para o Oeste* após a década de 1930. Fonte: UnB, 1972.

⁴⁷ A sede da FBC foi localizada na CN de Aragarças (1943), na região noroeste de Goiás, estrategicamente construída para receber seus funcionários.



O *Plano Rodoviário Nacional* seria referência para o *Plano Quinquenal de Obras Rodoviárias*, elaborado no governo Juscelino Kubitschek (1956-1961), para “atender às necessidades sócio-econômicas mais prementes, compreendendo as regiões onde a economia atingirá maior expressão, e as regiões férteis de economia latente ou que, apesar do isolamento do oceano, explodiam e eram objeto de uma intensa e desordenada ocupação” (UnB, 1972). Para fomentar o mercado interno pela derrubada das barreiras de isolamento entre áreas mais e menos economicamente desenvolvidas, foram então propostas, entre outras, as rodovias Belém-Brasília, Brasília-Fortaleza, Brasília-Acre, Cuiabá-Santarém e Transamazônica, empreendimentos acelerados no governo militar tendo por base o *II Plano Nacional Rodoviário*. As rodovias “plantadoras” de CNs contribuíram para “a instalação de 100.000 famílias” às suas margens, e de quebra controlaram e direcionaram o fluxo migratório (BRASIL, 1972).

A rodovia Belém-Brasília (atual BR-153) – conhecida popularmente como a *Estrada das Onças* [FIG.233] – possui mais de dois mil quilômetros de extensão, interligando a capital do Pará à capital federal, perpassando Maranhão, Tocantins e Goiás [FIG.234]. Vinculada inicialmente à FBC, seu primeiro trecho, de Anápolis à CN de Ceres e depois a Uruaçu, foi implantado na década de 1940, após a criação da *Colônia Agrícola Nacional de Goiás (CANG)*⁴⁹. Mas a sua data oficial é 15 de maio de 1958, quando foi promulgado o Decreto n. 43.710, criando a *RODOBRÁS* – comissão executiva responsável por sua construção, vinculada à SUDAM e dirigida inicialmente pelo engenheiro agrônomo Bernardo Sayão. Apesar de inúmeros percalços na fase inicial, o propósito de integrar a Amazônia ao sul do país prosseguiria e em 1968 – quando a rodovia já contava com 120 núcleos urbanos e dois milhões de habitantes em sua área de influência – foi concluído o seu estudo de viabilidade econômica, o qual estabelecia o ano de 1973 como prazo final para conclusão de sua pavimentação (BRASIL, 1971).

Esta estrada, assim como as demais posteriormente, corroboraria para o crescimento de núcleos urbanos existentes, retirando-os da economia de subsistência (como

⁴⁹ Criada em 1940, no vale do rio São Patrício, município de Ceres, a CANG atraiu grandes levas de lavradores. Dado os seus resultados obtidos, na mesma década foram estabelecidas colônias semelhantes nos municípios de Rubiataba, Rialma e Carmo do Rio Verde, todos em Goiás (MORAES, 2003).

Porangatu, Uruaçu e Imperatriz, denominadas de “cidades renovadas”) e para o surgimento de CNs. Estas últimas podem ser divididas em dois tipos: os acampamentos da *RODOBRÁS* (aglomerados de poucas construções, localizados em trechos da rodovia que demandavam maior tempo de obra) e os novos núcleos de povoamento (implantados pontilhando distâncias relativamente iguais ao longo de seu traçado). Mais ainda, graças à dinamização econômica, somando-se às atividades rurais pré-existentes, surgiriam também CNs em função da prestação de serviços à estrada (postos de combustível) ou pelos serviços que a estrada proporcionava. No grupo de CNs da Belém-Brasília, encontram-se: Paragominas (PA), Estreito (MA), Araguaína (TO), Guaraí (TO), Paraíso do Tocantins (TO), Gurupi (TO), Alvorada (TO) e Ceres (GO). Contudo, do ponto de vista urbanístico, tais núcleos nem sempre revelam “projetos minuciosamente elaborados” (BRASIL, 1972).



Última árvore a ser cortada para união dos dois lados da Belém-Brasília. Fonte: Arquivo do autor.



Traçado da Belém-Brasília (em destaque), atravessando quatro estados. Fonte: UnB, 1972.

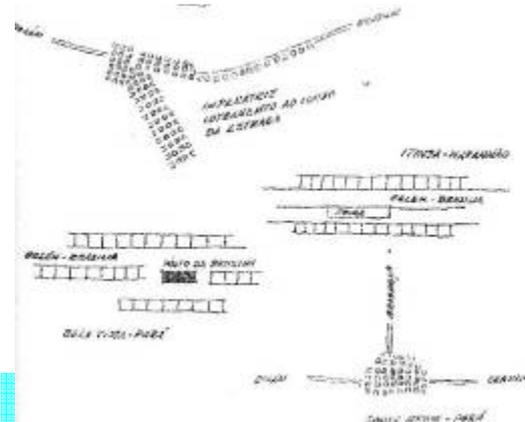
FIGURAS
233 | 234

A urbanização advinda do incremento populacional proporcionado pela rodovia se deu de modo desordenado, alterando fisionomias e funções. Cidades dos séculos XVIII e XIX, como Uruaçu e Jaraguá [Fig. 235], tiveram seu traçado original absorvido por novos loteamentos, e o antigo núcleo de Porangatu foi abandonado pela migração de seus habitantes rumo a um novo assentamento (UnB, 1972). No que se refere às CNs,

em geral estas apresentavam planos similares, com *traçado em malha* ou *linear* [FIG.236], definição de trama viária rígida e regulamentação do uso do solo. Quanto à sua infraestrutura, dispunham de serviços insatisfatórios de água, luz e esgoto; como centralidade, diferenciavam-se das mais antigas ao não ter a praça como local de maior importância, e sim o comércio próximo à estrada.



Plano irregular de Jaraguá, um modo de ocupação pré-rodoviária, típico de cidades espontâneas. Fonte: UnB, 1972.



Esquemas das CNS ao longo da Belém-Brasília. Cidades lineares, cuja centralidade era o comércio próximo à estrada. Fonte: UnB, 1972.

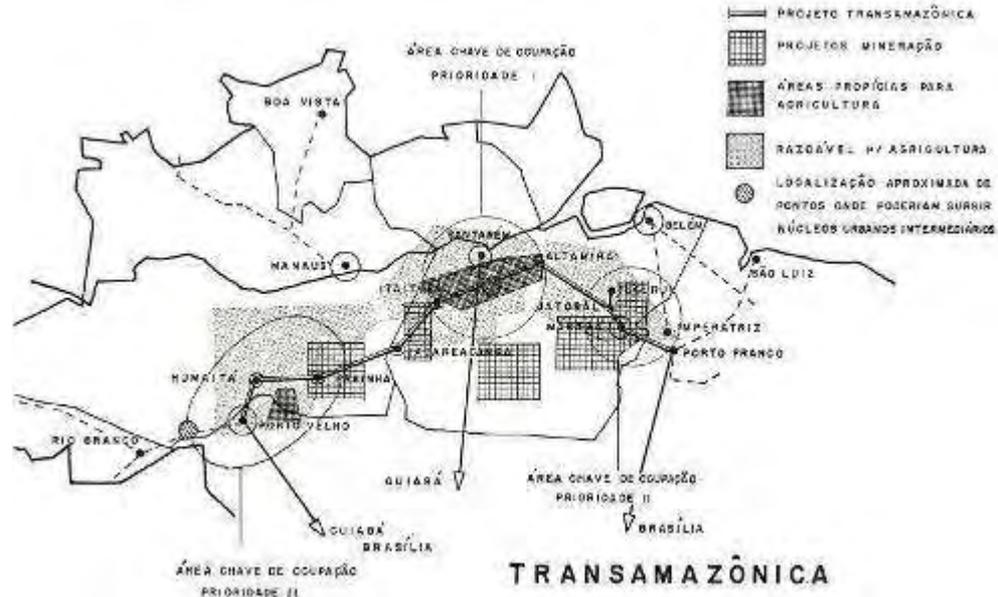
FIGURAS
235 | 236

Processo semelhante seria desencadeado pela construção da Transamazônica [FIGS.237 e 238], fruto de “uma proposta concreta de hierarquização urbana feita pelos organismos competentes em função de um programa de colonização” (BRASIL, 1972). O governo militar, ao enfrentar a velha problemática de povoamento de extensas áreas ainda devolutas⁵⁰, apresentou como solução a implantação de uma rede urbana de penetração, visando à segurança das fronteiras e colonização planejada. O programa “Integrar para desenvolver” definia para a Amazônia duas linhas de ação: 1.) integração física, econômica e cultural; e 2.) expansão da fronteira econômica, absorção de excedentes populacionais de outras áreas e elevação do nível de renda e bem-estar na região (BRASIL, 1972).

O seu plano de ocupação, coordenado pelo INCRA, consistia em criar áreas rurais produtivas, estendendo-se por 100 quilômetros de cada lado do complexo rodoviário e

⁵⁰ Até a década de 1970 a Amazônia, apesar de representar 3/5 da área do território nacional, abrigava apenas 7% da sua população total brasileira (BRASIL, 1974).

abrangendo aproximadamente 2.300.000 km² (BRASIL, 1972). As áreas foram classificadas segundo um tipo funcional: lotes rurais, ocupações urbanas, reservas florestais e biológicas, reservas industriais, reservas para obras de infraestruturas e áreas inaproveitáveis.



FIGURAS
237 | 238

Acima, a ocupação econômica e novos núcleos ao longo da Transamazônica. Ao lado, o Presidente Médici em visita às obras da Transamazônica (1972). Fonte: BRASIL, 1972 | BRASIL, 2003.

A rede urbana deveria obedecer a uma hierarquia, conforme a seguinte gradação e nomenclatura:

- *Agrovila* (centro menor): comunidade rural-urbana oferecendo ensino primário, serviço social e de saúde, pequeno comércio e habitações;

- *Agrópolis* (centro de segunda ordem): comunidade urbano-rural contabilizando 22 *agrovilas*, com 6 mil habitantes cada;
- *Rurópolis* (centro micro-regional): comunidade de *agrovilas* e *agrópolis*, de vida urbana mais intensa.

Ao longo da Transamazônica deveria haver uma *agrópolis* a cada 40 quilômetros e uma *rurópolis* a cada 140 quilômetros, induzindo o estabelecimento de uma malha de CNs de baixa densidade, com cerca de 6,5 hab./km². Tal escala crescente de urbanização proporcionaria em condições ideais: flexibilidade, contato entre áreas predominantemente rurais e urbanas e novas opções de crescimento à luz das experiências acumuladas. As CNs deveriam ser concebidas como “uma concentração adequada dos ingredientes humanos, científicos, tecnológicos, financeiros, industriais, sociais, culturais, comerciais, e outros necessários ao funcionamento de certas atividades indispensáveis ao desenvolvimento sócio-econômico” (BRASIL, 1972). As infraestruturas básicas previstas eram: apoio financeiro, áreas de estocagem e conservação; serviços escolares e de saúde; comércio atacadista e varejista; oficinas de reparos etc. Dentre as CNs da Transamazônica, a mais conhecida é Marabá (1973), no Pará [FIG.239].



FIGURA
239

A CN de Marabá, Pará, implantada junto à Transamazônica (em destaque) e ao rio Tocantins. Setorização funcional e traçado fechado, projeto do arquiteto Joaquim Guedes (1973). Fonte: REVISTA AU, 1987.

Fato é que tais rodovias propiciaram não só o desenvolvimento econômico e a urbanização. Para além de tais objetivos, havia uma lógica de mercado. Ao saírem do

papel, as rodovias nacionais visavam a expandir o mercado consumidor – levando produtos manufaturados das regiões mais industrializadas – e facilitar a circulação de produtos agrícolas e minerais – oriundos das regiões mais isoladas. A Belém-Brasília deveria servir para escoar produtos agrícolas de Goiás e Maranhão para Belém e São Paulo, sem necessariamente repercutir em retorno econômico para as regiões produtoras. Igualmente a Transamazônica, que tinha em primeiro plano a extração e exportação de riquezas, deixava de lado a preocupação em colonizar e potencializar o progresso regional (UnB, 1972).

A intensificação da ocupação da floresta amazônica também se valeu de planos distintos daqueles vinculados a rodovias. Trata-se de uma série de programas formulados e colocados em prática por diferentes Ministérios (Agricultura, Interior, Minas e Energia), buscando suprir o déficit habitacional, capacitar de infraestrutura o espaço intra-urbano e ordenar a ocupação territorial por meio de planos regionais. Nos anos 1970, por exemplo, o *I Plano Nacional de Desenvolvimento* (I PND), o *Programa de Integração Nacional* (PIN) e o *Plano Nacional Territorial* (PNT) tinham todos por especificidade a integração e o desenvolvimento nacional. A lista é longa e incluía ainda os planos *Prodoeste*, *Polocentro*, *Provale*, *Proterra*, *Polamazônia* e os projetos *Aripuanã-Humboldt* e *Radam*, todos de caráter colonizador e coordenados por superintendências específicas (como SUDAM e SUFRAMA) ou pelo *Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária* (INCRA).

Sob o comando do *Serviço Federal de Habitação e Urbanismo* (SERFHAU), CNs foram propostas não somente em faixas pioneiras, assistidas por rodovias inter-regionais (Belém-Brasília e Transamazônica), mas para a construção de pólos siderúrgicos e petroquímicos e de hidrelétricas (como exemplifica as CNs citadas na introdução do Capítulo 3).

Com a extinção do SERFHAU em 1974, a continuidade do processo foi atribuída, primeiramente, à *Comissão Nacional de Regiões Metropolitanas e Políticas Urbanas* (CNPUR, 1974-1979), orientada por seu *II Plano Nacional de Desenvolvimento* (II PND, 1974). Posteriormente substituída pelo *Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano* (CNDU, 1979-1985), responsável pela *Política Nacional de Desenvolvimento Urbano* (PNDU, 1979).

A CNPU, ao formular o II PND, delimitou algumas ações, graduadas em: controle, dinamização, disciplina, promoção e/ou contenção. Para as regiões Centro-Oeste e Norte, foram previstos programas abrangendo os núcleos urbanos da perimetral norte, do curso do rio Amazonas, da Transamazônica, do eixo Belém-Brasília, de cidades do Centro-Oeste e da região geoeconômica do Distrito Federal.

Um desses planos, o *Programa de Pólos Agropecuários e Agrominerais da Amazônia (Polamazônia)*, lançado no governo Geisel (1974-1979), consistia no investimento em 15 pólos de desenvolvimento regional com recursos provenientes do PIN e do *Proterra*, visando a obras de infraestrutura, pesquisas mineralógicas e trabalhos de regularização fundiária. Áreas da *Amazônia Legal* [FIG.240] foram selecionadas estrategicamente em função de suas potencialidades agropecuárias, agrominerais e agroindustriais: 1) Xingu-Araguaia; 2) Carajás; 3) Araguaia-Tocantins; 4) Trombetas; 5) Altamira; 6) Pré-Amazônia Maranhense; 7) Rondônia; 8) Acre; 9) Juruá-Solimões; 10) Roraima; 11) Tapajós; 12) Amapá; 13) Juruena; 14) Aripuanã; e 15) Marajó. Como apoio às frentes pioneiras, além do incremento econômico de núcleos existentes, deveriam ser criadas “23 CNs, de 8 a 80 mil habitantes, até o ano dois mil” (BRASIL, 1974).



FIGURA
240

Delimitação da *Amazônia Legal*. Área de interesse para implantação de CNs nas décadas de 1970 e 1980.

Fonte: REVISTA AU, 1987.

Dentre as áreas estipuladas, Aripuanã (MT) recebeu atenção especial do *Ministério do Planejamento, do Interior e da Educação e Cultura* e do governo estadual, por meio de convênio específico firmado em 1973. Denominado *Projeto Aripuanã-Humboldt*, previa: a implantação do núcleo pioneiro de Humboldt; a construção de rodovia ligando Humboldt a Vilhena (470 quilômetros); um programa de pesquisas florestais, de solos e recursos naturais; e outros de interesse científico. Como atrativo a mais para o capital privado e para imigrantes de outras regiões, entre Juruena e Aripuanã foram alienados cerca de dois milhões de hectares de terras a particulares. Estas permitiram o surgimento de inúmeras CNs como: Sinop (1974) [FIG.241], Alta Floresta (1975), Juruena (1975) [FIG.242], Juina (1977) e Paranaita (1978).



FIGURAS
241 | 242

Acima, vista aérea da CN de Sinop (MT), no ano de sua fundação (1974). Ao lado, a CN de Juruena (MT), fundada em 1975. Traçado modular para ocupação da floresta, projeto do engenheiro Mário Montag. Fonte: Arquivo do autor | REVISTA AU, 1987.

Como último episódio desta empreitada inacabada de colonização da hinterlândia, o Estado de Goiás foi desmembrado com a criação do Estado de Tocantins, após a redemocratização em 1985. Desta alteração resultou Palmas, a mais recente cidade capital projetada do país.

Independente da postura ideológica e dos meios nada democráticos adotados pelo regime militar – infelizmente sendo justificados pelos fins – para colocar suas empreitadas em prática, pôde-se verificar uma produção urbana inédita. Não somente



em termos numéricos, dada a criação de municípios e resultante urbanização, mas também pela diversidade de estratégias e métodos aplicados, profissionais envolvidos, tipologias urbanísticas empregadas e, acima de tudo, pelas profundas conseqüências que teve para a organização territorial e demográfica do país.

Um período da história pautado no avanço das frentes pioneiras, modificando as divisas do desenvolvimento, que gerou “a construção progressiva de uma rede urbana de apoio, hierarquizada segundo suas funções, para sua eficiente incorporação à economia nacional” (BRASIL, 1971). Um planejamento que tomou partido da CN como uma ferramenta essencial, deveras utilizada como mecanismo de efetivação de ações desenvolvimentistas – apoio à construção de infraestruturas de grande porte e à exploração de novas atividades econômicas – e de ações integradoras – base atrativa de migração para as regiões Centro-Oeste e Norte⁵¹.

Um cenário revelador do sexto e último elemento do *DNA* das CNs: o tempo. Tempo presente antes (gestação), durante (nascimento) e após (desenvolvimento) a fundação dessas e das demais CNs, conectando empreendedor, função, sítio, profissional e projeto num único propósito. Tempos relativamente precisos em cada caso e que marcam a transformação de uma CN em uma cidade.



6.1 _ DA CIDADE NOVA A CIDADE

Brasília é construída na linha do horizonte. Brasília é artificial. Tão artificial como devia ter sido o mundo quando foi criado. Quando o mundo foi criado, foi preciso criar um homem especialmente para aquele mundo. Nós somos todos deformados pela adaptação à liberdade de Deus. Não sabemos como seríamos se tivéssemos sido criados em primeiro lugar e depois o mundo deformado às nossas

⁵¹ A estratégia estava “na conciliação da agricultura e da indústria, com o aumento do emprego da mão-de-obra e a busca da expansão do mercado interno” pela “incorporação de novas áreas à economia nacional” (BRASIL, 1971).

necessidades. Brasília ainda não tem o homem de Brasília. Se eu dissesse que Brasília é bonita veriam imediatamente que gostei da cidade. Mas se digo que Brasília é a imagem de minha insônia vêem nisso uma acusação. Mas a minha insônia não é bonita nem feia, minha insônia sou eu, é vivida, é o meu espanto. É ponto e vírgula. Os dois arquitetos não pensaram em construir beleza, seria fácil: eles ergueram o espanto inexplicado. A criação não é uma compreensão, é um novo mistério. – Quando morri, um dia abri os olhos era Brasília. Eu estava sozinha no mundo. Havia um táxi parado. Sem chofer. Ai que medo. – Lucio Costa e Oscar Niemeyer, dois homens solitários. – Olho Brasília como olho Roma: Brasília começou com uma simplificação final de ruínas. A hera ainda não cresceu.

Clarice Lispector, *Os primeiros começos de Brasília*, 1962
(in HERMUCH, 2003)



FIGURA
243

Vista aérea da Avenida W3 na Asa Sul de Brasília. Nos anos 1960, ainda um canteiro de obras. Fonte: Arquivo do autor.

A Brasília [FIG.243] visitada por Lispector no início dos anos 1960 – a imagem de uma maquete em tamanho natural, a constituição de uma cidade em tempo real – nos direciona para um aspecto peculiar às CNs. Nelas, o tempo é exclusivo (“tempo de curta duração”). É o tempo próprio do empreendedor, da função escolhida e do local estratégico, seguindo lógicas político-econômico-sociais do momento; é o tempo presente na formação do projetista e refletido nos estilos de arquitetura e urbanismo em voga; é o tempo específico, aqui utilizado para compreender e conceituar as CNs.



Em artigo para a revista *La Géographie de l'Histoire*, os historiadores Camille Vallaux e Jean Brunhes (*in* PENNA, 1958) diferenciam a CN (por eles denominada de “cidade artificial”) da “cidade natural” por aspectos temporais. Para eles, a cidade natural apresenta uma “formação lenta, seguindo à sorte do desenvolvimento dinástico e resultante da combinação de elementos muito complexos e por vezes contraditórios”; enquanto a CN foi criada repentinamente, dentro de um tempo relativamente preciso frente à amplitude de sua história, e por vontades claras e objetivas.

Uma velocidade de constituição urbana diferente, assim conceituada por Vincent Fouchier (*in* DIEBOLD; LEMONIER, 2001):

As CNs parecem viver mais rápido que as demais, numa sociedade contemporânea que se transforma igualmente de modo mais e mais rápido. Elas são privadas de uma base e de uma permanência que constituem a história ou o patrimônio antigo; também a rapidez das evoluções, o peso dos fenômenos econômicos e demográficos, a obsolescência das formas urbanas são nelas mais sensíveis. (Vincent Fouchier *in* DIEBOLD; LEMONIER, 2001)

E mesmo que seu processo de materialização dure anos ou séculos, o tempo de uma CN é sempre a expressão de circunstâncias imperativas numa conjuntura crucial, um marco decisivo em sua história.

Ademais, se o tempo faz parte do processo das CNs, as CNs revelam características de seu tempo. Ao possuírem um urbanismo e uma arquitetura, estes refletem os tipos então predominantes e fazem das CNs, por vezes, museus a céu aberto – um retrato fidedigno dos estilos vigentes, verificados em Versalhes, Serra do Navio, Brasília e Marne-la-Vallée. Na França, as *villes nouvelles* foram ao seu tempo a novidade da prática urbanística. Segundo Jean-Pierre Combe:

Economia de energia, redes de calor, selo de qualidade, redes de cabos televisivos, grande prêmio de arquitetura, equipamentos integrados, programa pedagógico de construções solares, novas técnicas de construções, avanços espetaculares em transporte urbano: a lista é longa de inovações colocadas em prática nas cidades novas ao curso dos anos 1970 e hoje reproduzidos e desenvolvidos em outras cidades, entre as mais dinâmicas. (Jean-Pierre Combe *in* SMADJA, 1987)



Informações físicas e evolutivas que permitem ao estudioso e pesquisador de CNs situá-las na linha temporal da história (“tempo de longa duração”)⁵². Dados melhor captados após uma divisão estabelecida. Ao tripartir o tempo das CNs em ciclos: **construção**, **fundação** e **desenvolvimento preliminar**, busco revelar suas especificidades e mostrar fatos importantes conectados a cada um deles.

O primeiro, **ciclo de construção** ou **ciclo gestacional**, é o mais importante para entender e compreender as CNs. Trata-se do período no qual os demais atributos compositivos estão envolvidos, delimitados pela decisão do empreendedor e pela inauguração da CN. Ações como planejamento, projeto e construção caracterizam-no, possibilitando ao novo núcleo tomar forma e propiciar condições mínimas de habitabilidade e urbanidade aos seus futuros moradores.

O período dessa primeira etapa varia conforme a necessidade, o jogo de interesses, o tamanho e outras especificidades ligadas ao processo de cada CN. Variam desde prazos mais curtos, como Brasília (3 anos; 1957-1960) e Goiânia (4 anos; 1933-1937), até prazos mais longos como Santos (14 anos; 1896-1910) e Barcelona (20 anos; 1855-1875).

Processos rápidos verificados igualmente na Itália e na França. No governo de Mussolini, as *città di fondazione* “brotaram em alguns meses. A primeira pedra de Littoria foi colocada em 30 de junho de 1932 e sua inauguração foi em 18 de dezembro de 1932; Sabaudia foi construída entre agosto de 1933 e abril de 1934; e Pontinia entre outubro de 1934 e abril de 1935” (VALLAT, 2001). Na França, a criação das *villes nouvelles* foi decidida num curto período. Em 1965, o ato que sancionou o nascimento das CNs francesas foi um plano territorial “inovador e ambicioso” (GUYARD, 1982), coordenado pela “Direção Geral do Distrito da Região de Paris”, com as cinco CNs fundadas ainda no início dos anos 1970. Agilidade que qualifica as *villes*

⁵² Para efeito de estudos, a data a ser considerada como origem de cada CN pode variar, sendo sempre escolhida a mais antiga, e não a de fundação, seja ela: a decisão do empreendedor, a data do concurso para o projeto, o lançamento da pedra fundamental. Para Brasília, considero o ano de 1957, e não de 1960, como sua origem. Datas mais distante do período de fundação devem ser analisadas e mencionadas nos estudos, como o período de delimitação do quadrilátero do Distrito Federal pela *Missão Cruis* (fins do século XIX).



nouvelles como “realizações originais, tanto em resultados como em procedimentos de implementação” (SUDOUR, 1987).

Paralelamente, nos deparamos com processos mais arrastados, como os identificados na Coreia do Sul e na Polônia. No país asiático, a CN de Kangnam demorou 15 anos, entre 1970 e 1985, para ser fundada ao sul do rio Han, possuindo três distritos distintos e áreas residenciais para classes mais abastadas (DAEWOO CORPORATION, 1998). Já na Polônia, o tempo gestacional mais largo de suas CNs se justifica pela “demora na implementação de vários estágios de desenho. Uma razão burocrática e não técnica” (WAWRZYNSKI, 1986).

Com a cidade relativamente constituída, estando ela apta a funcionar, segue-se o segundo período, **ciclo de fundação** ou **nascimento** da CN, marcado pela entrega da cidade a seus futuros habitantes. Uma data simbólica para a história de cada CN.

Trata-se de um *flash*, um momento de clareza frente ao período precedente, bem como ao seu desenvolvimento. Tal precisão é fixada pela presença, na maioria dos casos, por um dia, um mês, um ano de fundação. Isto fica claro com a CN de Ali Mendjeli (Argélia). Ao ser proposta inicialmente em 1974 (data referencial para estudos), sua pedra inaugural foi colocada somente em 1991, sendo ocupada por moradores a partir de 10 de abril de 1999, data de sua fundação (BOUMAZA, 2006).

Após o conhecimento público da existência da CN, vem o **ciclo de desenvolvimento preliminar**, quando a cidade fervilha com a chegada de novos habitantes, novas construções e pelos arremates finais no grande canteiro de obras. Momento de transformação rápida, se comparado com cidades de origem espontânea, que permitirá à nova cidade construir uma identidade própria. Período que pode demorar, segundo condições político-econômico-sociais, de alguns anos a décadas.

É durante este ciclo que as previsões (população e dimensão) realizadas durante seu planejamento serão colocadas à prova. Na Austrália, a CN de Monarto foi planejada para alcançar suas metas em 10 anos (RUSHMAN, 1976). Na França, os projetos urbanos das *villes nouvelles* surgiram com uma previsão de 30 a 40 anos para atingir a população máxima e uma possível independência em relação à cidade-mãe (TILLIETTE, 1985). Na Inglaterra, o plano da nova “cidade-campo” de Tillingham Hall

[FIG.244] recebeu um programa de investimentos de 10 anos, até que a cidade alcançasse o fim de sua fase de desenvolvimento preliminar (SHOSTAK; LOCK, 1985).



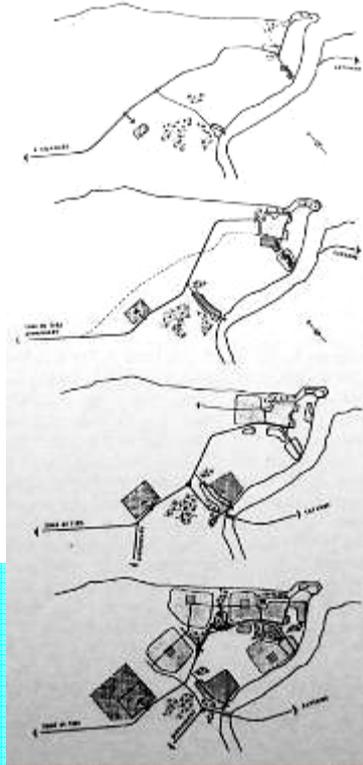
FIGURA
244

CN de Tillingham Hall, na Inglaterra, fundada em 1985. Uma CN prevista para receber 14 mil habitantes em 10 anos, cujo projeto foi setorizado em áreas: residencial (amarelo), comercial (vermelho), de parques (azul claro), educacional (azul escuro), de reservatórios d'água (branco), de cinturão verde (verde) e de estacionamentos (rosa). Fonte: SHOSTAK; LOCK, 1985.

Em alguns países em via de desenvolvimento, as CNs foram resultados de “projetos *ad hoc*, concebidas para responder às necessidades criadas por programas de desenvolvimento regional ou nacional (de escala local ou nacional), respostas urgentes ou imediatas aos problemas de refugiados ou de empresas industriais particulares” (SAFIER, 1977). Poucas dentre elas fizeram parte de uma política de longo prazo de redistribuição da população de um país. Porém, o crescimento destas CNs se mostrou mais rápido e mais forte que suas homólogas inglesas e francesas.

A CN de Kourou [FIGS.245 e 246], na Guiana Francesa, planejada para sediar o *Centre Spatial Guyanais* (1964), de domínio francês, foi exemplo desse rápido desenvolvimento, conseguindo em uma década chegar à sua população estipulada (SAFIER, 1977). Brasília, 50 anos após sua fundação, mesmo não atingindo a população prevista para o Plano Piloto, se tornou “uma verdadeira aglomeração urbana após um longo período de juventude problemática, a eterna crise de adolescente”

(Márcia Regina de Andrade Mathieu; 18 de junho de 2008; entrevista). Uma cidade amadurecida rapidamente, trazendo consigo uma dezena de jovens cidades-satélites.



FIGURAS
245 | 246

CN de Kourou, na Guiana Francesa, projetada em 1964 e inaugurada em 1970. Ao lado, o processo de desenvolvimento do traçado em módulo (*Unidades de Vizinhança*). Acima, vista aérea da Kourou consolidada.
Fonte: SAFIER, 1977 | Arquivo do autor.

Essa variação temporal está condicionada a um conjunto de fatores não previstos durante o *ciclo gestacional*. Segundo Vincent Fouchier (*in* DIEBOLD; LEMONIER, 2001), as CNs “foram planejadas num período de evolução demográfica e econômica cujos efeitos não foram similares ao de seu desenvolvimento”. Na Antiguidade, antigos núcleos coloniais romanos no Oriente-Médio [FIG.247] foram redesenhados após sua independência, conforme aspectos sócio-culturais locais (KOSTOF, 1999). Nos EUA, a CN de Circleville [FIG.248], em Ohio, teve seu traçado modificado após sua fundação em 1810 por questões especulativas do solo urbano. Na Espanha, o projeto da CN de Riera de Caldes teve que ser redimensionado após crises econômicas e políticas nos anos 1970 (CARRERAS, 1986).

FIGURA
247

Núcleo romano na Antiguidade, criado para colonizar terras no Oriente-Médio. Após a saída dos colonizadores, o traçado foi readaptado aos hábitos e costumes locais, de cultura islâmica. Fonte: KOSTOF, 1999.

FIGURA
248

Transformação do traçado da CN de Circleville, EUA. Da esquerda para direita, a CN em 1810, 1837, 1838, 1849 e 1856. O traçado ortogonal, em detrimento ao circular (radioconcêntrico), favorece a produção e comercialização de um número maior de lotes. Fonte: KOSTOF, 1999.

Além disso, nem toda cidade que apresente um rápido crescimento pode ser considerada uma CN. Na Polônia, vinte e quatro cidades apresentaram tal evolução entre as décadas de 1960 e 1970, dentre as quais somente quatro correspondem à nossa definição de CN, construídas segundo um urbanismo bem elaborado. Para HAUMONT (1997a), a origem de tal crescimento urbano acelerado deve-se, no caso polonês, a:

... cidades despovoadas durante ou logo após a guerra; cidades com rápido desenvolvimento após o descobrimento de jazidas de carbono ou cobre; cidades concebidas como centros importantes de industrialização socialista e de descongestionamento de cidades antigas; cidades operárias concebidas para abrigar trabalhadores de grandes usinas; cidades que se desenvolveram graças à industrialização ou à função administrativa. (HAUMONT, 1997a)

A maturidade de uma CN – o tornar-se uma cidade – é conquistada quando a mesma adquire uma identidade própria, somada a uma emancipação e independência político-econômica (municipalização). Como exemplo específico, na França, a administração de



suas CNs foi determinada pela *Lei Boscher*, de 10 de julho de 1970, mas sem clareza ou definição de qual instituição teria responsabilidade de fato sobre as *villes nouvelles*. Anos mais tarde, o cargo foi firmado no *Établissement Public d'Aménagement* (Estabelecimento Público de Planejamento), que se constituiu como monopolizador do papel de planejador. Ele comprava os terrenos, os equipava, preparava os projetos da *Zone d'agglomération nouvelle* (Zona de aglomeração nova) e vendia os direitos de construção. Seu conselho era formado por metade de eleitores e a outra metade de altos funcionários, embora o poder real pertencesse ao diretor, nomeado diretamente pelo Primeiro Ministro (GUYARD, 1980). De modo mais objetivo, Paul Delouvrier (*in* MONTAGU; SOKOLSKY, 1995) afirmou que a CN passará a ser uma cidade “quando seus cemitérios estiverem cheios”.

Independente dos critérios utilizados para qualificar as CNs como “cidades normais”, o fato é que elas chegam a esse patamar em alguns anos ou décadas. Salvo quando fatores e contextos não as levam à morte, como ocorrido com CNs de exploração mineral em Goiás durante o ciclo do minério (século XVIII e XIX) e a experiência de Fordlândia na Amazônia, a cidade industrial de Henry Ford nos trópicos, atualmente tomada pela floresta. Casos que não desfazem a importância e a riqueza desse tipo urbanístico presente ao longo da história e vivo em diversas civilizações. Um tipo urbanístico atemporal em sua aplicabilidade, porém temporal em sua essência.





CONSIDERAÇÕES
FINAIS
NO CAMINHO,
AS CIDADES NOVAS

CONSIDERAÇÕES FINAIS _ NO CAMINHO, AS CIDADES NOVAS

Ao fim dessa jornada teórico-conceitual pelo universo das CNs, convido a todos a desembarcarem. Infelizmente peço isso não pela falta de exemplares a serem visitados, mas pela consciência de ter alcançado até aqui um conhecimento e um repertório instrumental suficientes para realização de estudos futuros.

Se mais tempo tivéssemos, continuaríamos por outras CNs, no exterior e no Brasil. Poderíamos ir à Índia, visitar a CN de Auroville [Figs. 249 e 250], uma proposta utópica materializada em 1968 para ser um "local universal de educação e amizade entre os povos" (QUERRIEN; LASSAVE, 2005).



FIGURAS
249 | 250

Vista da maquete (esquerda) e da praça central da CN de Auroville, na Índia, de 1968. Criada para abrigar a unidade da diversidade humana, Auroville – conhecida também por *Cidade do Amanhecer* – foi projetada como uma espiral e respeitando aos princípios de Ioga. Fonte: QUERRIEN; LASSAVE, 2005.

Poderíamos ir à Holanda, descobrir a contemporânea Almere [Figs. 251 e 252], uma cidade-satélite, a leste de Amsterdã, fundada pelo governo holandês em 1971, a partir de uma política de urbanização controlada do território iniciada em 1918. Desse plano, dezoito vilas e três CNs (Emmeloord, Lelystad e Almere) foram implantadas sobre terras conquistadas em áreas antes alagadas (*flevoland* ou *polders*). Atualmente com 180 mil habitantes, Almere é destino obrigatório para estudiosos da arquitetura

contemporânea, possuindo projetos de profissionais em destaque, como Rem Koolhaas e o escritório MVRDV.



FIGURAS
251 | 252

Plano e vista aérea sobre a CN de Almere, na Holanda, de 1971. Uma CN criada sobre pântanos, planejada e construída tendo por base os princípios de urbanismo e arquitetura contemporânea, pautados pela diversidade de usos e por volumes assimétricos.

Fonte: <http://newtowninstitute.org/>.

Poderíamos ir à Inglaterra, aos Estados Unidos da América ou aos Emirados Árabes Unidos, verificar as propostas de cidades embasadas por discursos de sustentabilidade. Veríamos Sir Peter Hall defender a sua *Sustainable Social City 2000* na Inglaterra; uma cidade baseada nos princípios de Cidade-Jardim e caracterizada por: transporte público, usos diversificados do solo, natureza próxima, casas com qualidade, economia balanceada, empregos para todos, serviços locais, acesso global etc. (HALL, 1996). Veríamos o escritor norte-americano Joel Garreau propor em seu livro *Edge City - Life on the New Frontier*, de 1991, uma solução urbanística dos tempos atuais: as *edge cities*. Cidades-limite implantadas para além das zonas suburbanas, ocupando áreas gigantescas, do tamanho de cidades de médio porte, e embasadas por discursos ecologicamente corretos. Veríamos, ainda, o devaneio de arquitetos em Dubai, nos Emirados Árabes Unidos, ao imaginarem a “cidade ecológica e auto-sustentável” de Ziggurat [FIG.253]. Uma CN em mega-estrutura piramidal, com instalação de turbinas eólicas e painéis solares para produção de energia, além de transporte feito por uma rede de mon trilhos e elevadores ligados por todo o prédio, sem a necessidade de automóveis.

Poderíamos ir ao Japão, relaxar em Tsukuda, a nordeste de Tóquio. Fundada no ano 2000, a CN japonesa nasceu com um novo conceito para os padrões de vida urbana: a

slow life (vida pacata), contrapondo-se ao estresse e à agitação das grandes metrópoles. Novamente, a CN aparece como solução aos males da vida contemporânea.

FIGURA
253

Vistas da CN de Ziggurat, nos Emirados Árabes Unidos (não construída). A mega-estrutura em pirâmide, repleta de tecnologia ecologicamente correta, abrigaria uma cidade inteira em uma região desértica. Fonte: Arquivo do autor.

Poderíamos ir a países africanos em conflitos, atentar para o uso das CNs como solução para abrigar milhares de refugiados de guerra. Criadas na urgência como um dispositivo de proteção para garantir a seguridade física, alimentar e sanitária de todos aqueles fugitivos de guerras, os campos de refugiados aglomeram dezenas de milhares de habitantes por períodos em geral muito mais longos que aquele de urgência. Edificados no começo como um autêntico deserto ou como um *não-lugar*, os campos podem se tornar cidades. CNs surgidas a partir de um sistema de sobrevivência; um “estabelecimento relativamente importante, denso e permanente de indivíduos socialmente heterogêneos, promotor de oportunidades de encontros, de trocas e de reelaborações identitárias entre todos seus habitantes” (AGIER, 2001).

Poderíamos ir a um litoral, aguardar a elevação do nível dos oceanos e imaginar as CNs que surgirão em consequência das catástrofes naturais. Grandes estruturas como a *Lilypad* [FIG.254] do arquiteto belga Vincent Callebaut, uma cidade flutuante sobre o mar identificada como o novo espaço urbano da sociedade do futuro (ROUAT, 1996).

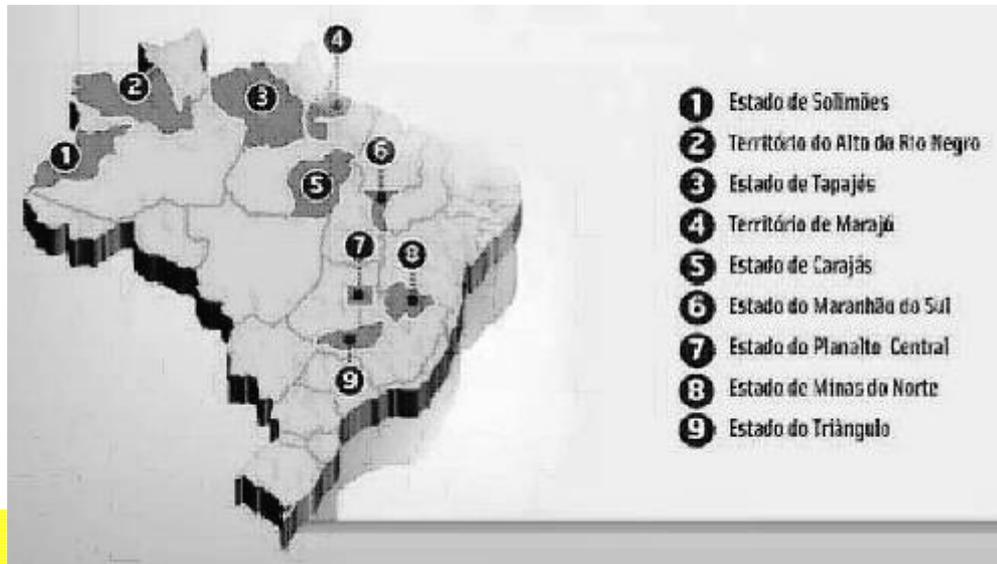
Poderíamos até ir ao mundo virtual, discutir as possibilidades de haver uma CN virtual, originária dos avanços tecnológicos, já profetizada por alguns estudiosos, como fez William J. Mitchell em *E-Topia. Urban-life – Jim-but not as we know it*, de 1999.

FIGURA
254

Vista de duas Lilypad, implantadas ao lado do Principado de Mônaco. Cidades flutuantes, auto-sustentáveis, capazes de abrigar 50 mil moradores, refugiados de cidades inundadas pela elevação do nível dos oceanos. Fonte: ROUAT, 1996.

Poderíamos, mesmo, ficar no Brasil e aguardar as futuras capitais que irão surgir com os novos Estados e Territórios [FIG.255] previstos em projetos que tramitam, atualmente, no Congresso Nacional. Campos férteis para a criação de CNs administrativas, essas ações já despertam o interesse de empreendedores – como ocorre na região de Carajás, no Pará – que vêm na compra de terras e no planejamento de futuras obras atividades altamente lucrativas.

Poderíamos, mas essas e outras possibilidades ficarão para uma próxima jornada.

FIGURA
255

Mapa de localização dos novos Estados e Territórios a serem criados no Brasil. Propostas que tramitam no Congresso Nacional e que podem, quando aprovadas, gerar o nascimento de CNs administrativas. Fonte: Arquivo do autor.

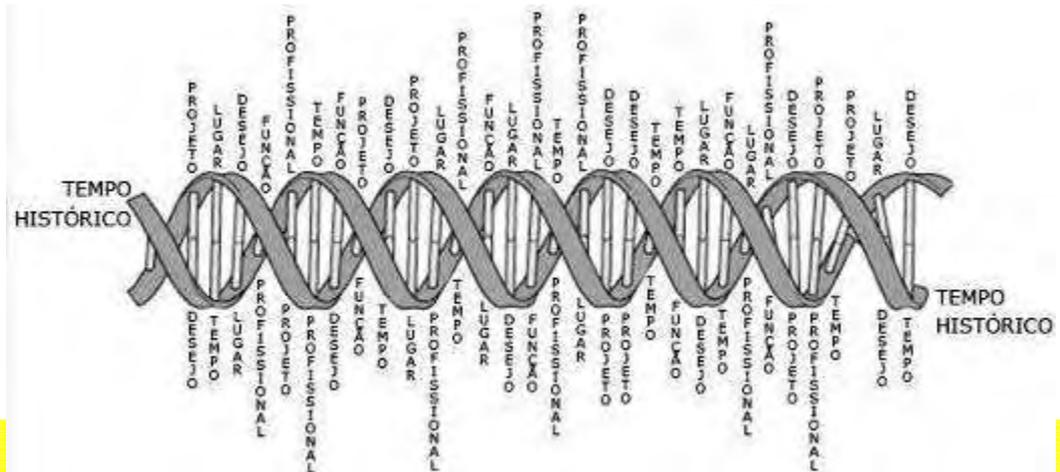
O QUE SÃO CIDADES NOVAS?

Ao encerrar a presente tese, resgato as principais idéias nela abordadas com intuito de certificar ao leitor que as respostas a tal questionamento inicial foram, por instante, delimitadas.

Certo da classificação das CNs como um tipo urbanístico, pude observar o contexto no qual elas se inserem, cercado por aspirações utópicas e por realizações concretas. Cidades sonhadas, imaginadas, teorizadas e criadas a fim de servir aos ideais e às necessidades de um determinado período.

Em seguida, identifiquei as várias definições empregadas para um mesmo objeto, distintas conforme o momento histórico, os aspectos físico-sociais envolvidos e o interesse particular de seus pesquisadores. Definições, por vezes, pouco contextualizadas à nossa realidade, mas propícias à elaboração de um conceito funcional.

Conceito este representado pelo *DNA* das CNs [ESQUEMA 01], no qual estruturei os seis elementos definidores desse tipo urbanístico: desejo, função, lugar, profissional, projeto e tempo, conectados à linha temporal da história.



ESQUEMA
01

Esquema do *DNA* de uma CN: seis segmentos (desejo, função, lugar, profissional, projeto e tempo) alinhavados pelo tempo histórico. Fonte: Arquivo do autor.

De antemão, busquei relacionar *en passant* a origem das CNs a um conjunto de fatores mais abrangente que os meros seis segmentos, ou seja, procurei constatar que elas nascem a partir de um contexto político-econômico-sócio-cultural propício. Nessa tese, isso foi evidenciado nas introduções a cada capítulo, pela narrativa histórica do surgimento de alguns exemplares no Brasil. Pequenas histórias que expõem, de um lado, as conjunturas que favoreceram a criação dessas CNs e, de outro, as características que permitiram trabalhar determinado atributo.

Contudo, não basta apenas ter um cenário propício se não há no processo o agente *starter*. Assim, creditei ao empreendedor – o genitor das CNs – um papel fundamental na definição conceitual desse tipo urbanístico. O desejo, a vontade em criar uma CN, parte especificamente da figura do empreendedor ou de um grupo deles, portadores de capital público e/ou privado. É ele quem assume o desejo, a intenção, o querer criar uma nova cidade; é ele quem promove as ações; é ele o responsável por assegurar capital para efetivação de tal empreendimento.



Junto ao desejo está a necessidade, dois atributos inseparáveis que surgem simultaneamente na história de cada CN. Necessidade essa traduzida pela *função dominante*, a função em destaque nos primeiros anos de vida da cidade recém-criada. Atributo no qual destaquei a multiplicidade, isto é, a variedade de funções dominantes existentes (doze até agora diagnosticadas). Atributo que marca no mapa genético das CNs a causa para qual foram geradas.

Do desejo e da necessidade, passei ao ambiente natural, à implantação das CNs e suas particularidades. Nesse sentido, o lugar aparece como um elemento possuidor de dois aspectos importantes às CNs. O primeiro refere-se ao sítio e suas condicionantes geográficas, aquelas que irão favorecer a implantação da urbe, diretamente relacionada à atenção do(s) empreendedor(es) (estudo minucioso do local) e à função dominante (qualidades inerentes ao local). O segundo refere-se ao sítio como condicionante projetiva, onde o meio ambiente pode ou não ser considerado ao se desenhar o traçado e o tecido da CN (parâmetro de análise do projeto implantado). Sob e sobre o lugar selecionado, dados importantes se apresentam para uma maior compreensão das CNs.

A partir dessa trilogia preliminar, seguem-se os atributos que irão caracterizar a materialização das CNs: o profissional e o projeto. O profissional, ou melhor, o urbanista – detentor de um conhecimento obtido em diversas áreas –, solitário ou auxiliado por uma equipe, será o responsável por tornar o desejo, o sonho, a motivação em realidade espacial, com menor ou maior grau de detalhamento, consoante com seu arcabouço técnico. Ao caracterizar esta personagem, distingo-a de outra, o empreendedor, que não detém um saber-fazer cidades. Dois agentes separados nessa tese, cada qual com seu papel específico na tarefa de construir CNs.

Do planejamento ao projeto, surgem as CNs. Cidades planejadas ao serem durante um período gestacional alvo de uma preparação (*antecipar-se ao que ainda não é, mas que tem a possibilidade de ser*). Trata-se da elaboração de planos e ações visando à projeção unitária do espaço físico urbano. Projetos por mim classificados (*CNs fechadas* ou *abertas*; *CNs em 2D* ou *em 3D*) e exemplificados. O atributo mais detalhado nessa tese em função de meu repertório profissional e como contribuição aos estudos na área da morfologia urbana.



Por fim, expus o tempo das CNs, o tempo específico a cada uma delas, o “tempo de curta duração”. Um tempo que separei em ciclos: gestacional, nascimento e desenvolvimento preliminar; período que se estende até a CN atingir sua maioridade e se tornar uma cidade. Tempo que percorre os demais atributos durante a precoce história de origem de cada CN. Um tempo intra-*DNA*, distinto daquele mais amplo e abrangente, conectado à história da humanidade.

O tempo histórico, ou “tempo de longa duração”, representado nesta tese pelos infindáveis exemplares visionados e construídos desde a Antiguidade até hoje, permitiu visualizar o percurso das CNs ao longo dos séculos. Um percurso marcado por mudanças nos aspectos político-econômico-sócio-culturais, pelos avanços tecnológicos, pelas diferentes abordagens de conhecimento, pelos adventos de novas teorias urbanas etc. Transformações que limitam cada CN a um período histórico diferente. Recortes temporais que contribuem a uma análise das CNs conforme os profissionais recorrentes, as variações formais no desenho urbano ou mesmo de verificar o uso de uma só função dominante em épocas distintas. Um universo de fatores que gera CNs específicas. Uma amplitude temporal que garante a existência de uma história das CNs.

Assim, concluo que a estrutura científica aqui elaborada, pessoal e efêmera, para definir O QUE SÃO CIDADES NOVAS? deve ser pautada em seis atributos indissociáveis: o desejo em criar as CNs, a função para qual foram inicialmente idealizadas, a escolha de um sítio específico para sua implantação, o envolvimento de um profissional e o seu saber-fazer cidades, a presença de um projeto urbanístico e um tempo de criação e desenvolvimento específicos; que ao serem reunidos devem ser contextualizados ao tempo histórico. Uma definição que permitirá aos interessados identificar as CNs (verificar sua boa ou má formação genética) e manipulá-las cientificamente segundo critérios e enfoques preestabelecidos, seja a partir de um ou mais atributos inerentes ao *DNA* das CNs.

Estudiosos e pesquisadores poderão focar atenções sobre os empreendedores, do setor privado ou do poder público, que desejaram criar cidades visando a suprir uma vontade. Poderão se deter à multiplicidade de funções dominantes para quais essas cidades foram empreendidas. Poderão destacar a importância da escolha de sítios



estratégicos no aparecimento dessas cidades. Poderão revelar a participação da figura urbanista (arquiteto, engenheiro civil, militar, agrônomo, agrimensor, equipes multidisciplinares etc.) na concepção dessas cidades – profissionais por vezes esquecidos ou desconhecidos dos estudos urbanísticos. Poderão ampliar o campo de pesquisa sobre a morfologia urbana, trazendo à tona os projetos, seu traçado e seu tecido. Poderão, por fim, atentar para o planejamento, a fundação e o desenvolvimento dessas cidades tendo o tempo próprio ou o tempo histórico como foco de interesse.

Peças (atributos) de um *puzzle* que permite a qualquer jogador interessado jogar e definir *o que é e o que não é* CN. Um jogo que não pretende ditar as únicas regras sobre o tabuleiro, mas que se mostra pioneiro ao inaugurar tal *passatempo*.



Ao parafrasear Léfèbvre (1969) – *No caminho, as Cidades Novas* –, lembro que essa viagem é apenas o começo. Desta empreitada preliminar, uma viagem sem horizontes se abre a frente deste pesquisador; um caminho a ser percorrido a fim de desvendar, aprofundar e revelar conhecimento sobre o conjunto das CNs.

Particularmente, pretendo realizar uma pesquisa mais detalhada sobre os 194 exemplares brasileiros identificados no **ANEXO 1**. Nesse sentido, buscarei atualizar a listagem com a descoberta de novos exemplares, e direcionarei a pesquisa para uma breve avaliação caso a caso, no intuito de montar, como fizeram LAGRANGE e DEMUR (2005), uma ficha cadastral com os dados biográficos e iconográficos de cada CN, como o modelo apresentado no **ANEXO 2**. Trata-se, pois, da construção de um *Atlas de Cidades Novas no Brasil*, referência para consultas, pesquisas, análises e estudos urbanísticos. Trabalho este que demandará tempo, mão-de-obra e dedicação por toda uma carreira, auxiliado pela constituição de um grupo de pesquisa: *Cidades Novas no Brasil*.

Essas possibilidades foram aqui brevemente esboçadas mediante as dezenas de exemplares articulados ao longo da construção teórica. CNs nascidas de uma vontade em prol do desejo humano, caracterizadas por uma versatilidade para atender as mais diferentes funções, por uma adaptabilidade de se adequar aos sítios mais adversos,



por um desenho sobre o solo ou sobre a prancheta, por um campo de idéias espaciais, mesclados na cronologia de um tempo preciso.

Um quadro, que ao ser finalizado, se revela rico e diversificado, mas ao mesmo tempo único. Um mosaico colorido pelas diferentes personagens que o compõe; uma justaposição que deixa à retina a tarefa de reconstruir o tom e a imagem desejada pelo pintor, combinando as diversas impressões registradas. Uma imagem única, como fizeram os egípcios ao sintetizar a cidade e seus elementos [FIG.256]. Uma pintura síntese aqui exposta para definir o que são *Cidades Novas*. Uma tese que deixa ao leitor a tarefa de continuar a pintar.



FIGURA
256

Hieróglifo egípcio, síntese da cidade: cercadura, vias, cruzamentos e quadras. Fonte: Arquivo do autor.

Goiânia, 9 de setembro de 2009.





REFERÊNCIAS
BIBLIOGRÁFICAS



— REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AGIER, Michel. De nouvelles villes, les camps de réfugiés. *Éléments d'ethnologie urbaine*. In: *Annales de la recherche urbaine*. França, n. 91, dez. 2001, pp. 128-136.
- ÁGUAS SULPHÍDRICAS E THERMAES DE SÃO PEDRO S/A. *Memorial, planta e mais documentos*. São Pedro: Cartório do Registro de Imóveis da Comarca de São Pedro, 08.03.1940.
- AHTIK, Vito. La création des villes nouvelles. In: *Sociologie du travail*. França, ano 11, n. 4, out./dez. 1969, pp. 366-386.
- ALEXANDER, Christopher. Une ville n'est pas un arbre. In: *Architecture movement continuité 1*. França, n. 161, nov. 1967, pp. 3-11.
- ALLART, René. *Le coût comparatif entre la création de villes nouvelles et l'extension de villes anciennes*. Nanterre: UER de Sciences Économiques, s.d.
- ANDRADE, Carlos Roberto Monteiro de. O plano Saturnino de Brito de Santos e a construção da cidade moderna no Brasil. In: *Espaço e Debates – Revista de Estudos Regionais e Urbanos*. São Paulo, ano 11, n. 34, 1991, pp. 55-63.
- _____. De Viena a Santos: Camillo Sitte e Saturnino de Brito. In: SITTE, Camillo. *A construção da cidade segundo seus princípios artísticos*. São Paulo: Ática, 1992.
- _____. *Barry Parker – um arquiteto inglês na cidade de São Paulo*. Tese de doutoramento. São Paulo: FAU-USP, 1998.
- ANDRADE, Edgar Lage de. *Sertões do noroeste 1859 – 1945*. São Paulo: Publicação do Autor, 1945.
- ANDRADE, Francisco de Paula Dias de. *Subsídios para o estudo da influência da legislação na ordenação e na arquitetura das cidades brasileiras*. Tese para concurso de cátedra. São Paulo: POLI-USP, 1966.
- ARADEON, David O. Vers de villes nouvelles nigériennes : projet pour Agbaja. In: *Architecture d'Aujourd'hui*. França, n. 140, out./nov. 1968, pp. XXXVII-XXXVIII.
- ARRUDA, Esther Mariano. *Urbanização versus natureza. Requalificação sócio-ambiental no bairro das Flores*. Trabalho de conclusão de curso. Anápolis: UEG, 2009.
- ATASH, Farhad. New towns and future urbanization in Iran. In: *Third world planning review*. Grã-Bretanha, vol. 22, n. 1, fev. 2000, pp. 67-86.
- _____; BEHESHTIHA, Shirazi-S. New towns and their practical challenges: the experience of Poulad Shahr in Irain. In: *Habitat international*. Grã-Bretanha, vol. 22, n. 1, mar. 1998, pp. 1-13.
- AYMONINO, Carlo. *O significado das cidades*. Lisboa: Presença, 1984.



- AZEVEDO, Aroldo de. Vilas e cidades do Brasil colonial: ensaio de geografia urbana retrospectiva. In: *Terra Livre*. S/l, n. 10, jan./jul. 1992 (1956).
- BAILEY, James (Ed.). *New towns in America: the design and development process*. Nova York: The American Institute of Architects, 1973.
- BAILLY, Antoine-S. L'organisation de l'espace urbain : les villes nouvelles de l'Alberta. In: *Revue de géographie alpie*. França, n. 2, 1972, pp. 261-267.
- BARCELLOS, Vicente Quintella. *Unidade de vizinhança: notas sobre sua origem, desenvolvimento e introdução no Brasil* (2000). In: www.unb.br/fau/pos_graduacao/cadernos_eletronicos/unidade/unidade.htm; acessado em 14.11.2007.
- BARNABÉ, Marcos Fagundes. A contribuição do pensamento urbanístico moderno para o projeto das cidades novas do norte do Paraná. In: *Anais do 4º. Seminário sobre Desenho Urbano no Brasil*. Brasília: FAU-UnB, 1995.
- BARON, Louis-Pascal. *Le projet de la ville nouvelle de Bang Plee : vers une politique de villes nouvelles en Thaïlande?* Paris: Publicação do Autor, 1992.
- BATY-TORNIKIAN, Ginette (Dir.). *Cités-jardins. Genèse et actualité d'une utopie*. Paris: Recherches / IPRAUS, 2001.
- BAUELLE, Guy. Villeneuve d'Ascq, ville nouvelle pionnière. In: *Pouvoirs locaux. Les cahiers de la décentralisation*. França, n. 60, mar. 2004b, pp. 71-74.
- BAUX, Jean-Pierre; SÉE, Geneviève. *Naissance de l'urbanisme dans la vallée du Nil*. Ivry: Serg, 1973.
- BEAUJEU-GARNIER, Jacqueline *et alii*. A propôs du deuxième colloque franco-soviétique de géographie urbaine : base économique et organisation spatiale des villes soviétiques. In: *Annales de géographie*. França, n. 508, nov./dez. 1982, pp. 730-737.
- BECARD, Laurent. Trois cités nouvelles autour d'Agadir. In: *Les Cahiers de l'IAURIF*. França, n. 73, set. 1984, pp. 88-106.
- BEEVERS, Robert. *The garden city utopia: a critical biography of Ebenezer Howard*. London / Nova York: Macmillan / St. Martin's Press, 1988.
- BEHAR, Daniel; ESTEBE, Philippe; GONARD, Sophie. *Programme histoire et évaluation des villes nouvelles*. Paris: Acadie, 2002.
- BENCHIMOL, Samuel. El proceso de urbanización en America Latina y Venezuela, sistema de ciudades, nuevas ciudades. In: *Inter-regional Seminar on New Towns / United Nations*. Londres, 4-19 jun. 1973, 28p.
- BENEVOLO, Leonardo. *Diseño de la ciudad. El arte y la ciudad antigua*. Barcelona: Gustavo Gili, 1977.
- _____. *Storia della città. Vol.1: La città antica*. Bari: Laterza, 2006a.
- _____. *Storia della città. Vol.2: La città medievale*. Bari: Laterza, 2006b.



- _____. *Storia della città. Vol.3: La città moderna*. Bari: Laterza, 2006c.
- _____. *Storia della città. Vol.4: La città contemporanea*. Bari: Laterza, 2006d.
- _____ et alii. *Principii e forme della città*. Milão: Credito Italiano, 1993.
- BENSAID, Sylvie; LE JEANNIC, Thomas. Des villes-marches aux villes nouvelles : 1789-1989. In: *Regards sur l'Île-de-France*. França, n. 5, nov. 1989, pp. 13-20.
- BERESFORD, Maurice. *New towns of middle ages. Town plantation in England, Wales and Gascony*. Londres: Lutterworth Press, 1967.
- BERG, Max van der. Dutch experience, plans and visions. In: *Cities*. Grã-Bretanha, vol. 6, n. 4, nov. 1989, pp. 277-281.
- BERNERI, Marie Louise. *Journey through utopia*. Londres: Routledge / Kegan Paul, 1950.
- BERNHARDT, Christoph. Laboratoires de l'état-providence industriel : les villes nouvelles en RDA. In: *Annales de la recherche urbaine*. França, n. 98, out. 2005a, pp. 127-135.
- _____. Planning urbanization and urban growths in the socialist period: the case of East German new towns. In: *Journal of urban history*. EUA, vol. 32, n. 1, nov. 2005b, pp. 104-119.
- BERTUGLIA, Cristoforo Sergio; TICH, Silvia Prodan; STANGHELLINI, Andréa. *Formazione di un'identità urbana: il caso delle villes nouvelles*. Milão: Franco-Angeli, 2004.
- BEST, Alan C.G.; YOUNG, Bruce S. Capitals for the homelands. In: *Journal for geography*. República da África do Sul, vol. III, n. 10, abr. 1972, pp. 1043-1055.
- BLEYNIE, André. Les promoteurs et les villes nouvelles. In: *Promotion immobilière*. França, n. 34, jan. 1977, pp. 49-54.
- BLOC-DURAFFOUR, Pierre. *Les villes dans le monde*. Paris: Armand Colin, 1998.
- BLOOM, Nicholas Dagen. Les villes nouvelles ne sont pas des banlieues : les obstacles à la planification des cités-jardins américaines. In: *Annales de la recherche urbaine*. França, n. 98, out. 2005, pp. 167-171.
- BOUCHER-HEDENSTRÖM, Frédérique. Vällinby, Stockholm, du modèle au musée. In: *Annales de la recherche urbaine*. França, n. 98, out. 2005, pp. 148-152.
- BOUCHERON, Patrick. Création urbaine et pensée humaniste dans l'Italie du Quattrocento. In: *Actes du Colloque international de Paris "La ville au coeur du pouvoir"*. Paris, vol. 1, 2002, pp. 261-274.
- BOUMAZA, Nadir et alii. *Villes réelles, villes projetées : fabrication de la ville au Maghreb*. Paris: Maisonneuve & Larose, 2006.
- BOYER, Jean-Marie. *La programmation urbaine et architecturale. L'expérience des villes nouvelles*. Paris: École des Hautes Études en Sciences Sociales, 1983.



- BRANCH, Melville C. Common characteristics of new towns. In: *Cities*. Grã-Bretanha, vol. 1, n. 2, nov. 1983, pp. 146-149.
- BRASIL. MINISTÉRIO DO INTERIOR (MINTER) / SERVIÇO FEDERAL DE HABITAÇÃO E URBANISMO (SERFHAU). *Anais do Seminário de Desenvolvimento Urbano e Local*. Brasília: Publicação do Autor, jul. 1971.
- _____. *Planejamento urbano e local e o desenvolvimento das faixas pioneiras*. Brasília: SERFHAU, 1972.
- _____. Controle do uso do solo urbano. In: *ANAIS do IV Curso Intensivo de Planejamento Urbano e Local*. Brasília: SERFHAU / MINTER / OEA, jun. 1973.
- _____. Polamazônia - Programa de pólos agropecuários e agrominerais da Amazônia. In: *Boletim Informativo do SERFHAU*. Rio de Janeiro, n. 79, out. 1974.
- _____. ARQUIVO NACIONAL. *Os Presidentes e a República: Deodoro da Fonseca a Luiz Inácio Lula da Silva*. Rio de Janeiro: O Arquivo, 2003.
- BRAUDEL, Fernand. *Écrits sur l'histoire*. Paris: Flammarion, 1969.
- BRUAND, Yves. *Arquitetura contemporânea no Brasil*. São Paulo: Perspectiva, 1991.
- BUCHALLA, Anna Paula. Cidade das crianças. In: *Revista Veja*. São Paulo, 20.12.2000, pp.79-83.
- BUENO, Beatriz P. Siqueira. Desenho e desígnio – o Brasil dos engenheiros militares. In: *Oceanos*. Lisboa: Comissão Nacional para Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, n. 41, jan./mar. 2000, pp. 40-58.
- BURDETT, Richard (Ed.). *Sabaudia: città nuova fascista, 1933*. Londres: The Architectural Association, 1981.
- CACCIAVILLANI, Carlos Alberto. *La città di fondazione del nuovo continente. Il modello urbano nelle ordenanzas di Filippo II*. Roma: Gangemi, 2005.
- CAIUBY, Adelardo Soares *Projecto da leprosaria modelo nos campos de Santo Ângelo: estado de São Paulo*. São Paulo: Riedel, 1918.
- CALABI, Donatella. *Storia della città. L'età contemporanea*. Veneza: Marsilio, 2005.
- CANIGGIA, Gianfranco; MALFROY, Sylvain. *L'approche morphologique de la ville et du territoire*. Zurique: Eidgenössische Technische Hochschule Zürich, 1986.
- CANO, Wilson. *Raízes da concentração industrial em São Paulo*. Campinas: Instituto de Economia da UNICAMP / Cromosete Gráfica e Editora, 1998.
- CARRERAS, Carles. Riera de caldes new town: the restriction of growth. In: *Planning outlook*. Grã-Bretanha, vol. 29, n. 2, 1986, pp. 63-65.
- CARRIÇO, José Marques. O plano de Saturnino de Brito para Santos: urbanismo e planejamento urbano entre o discurso e a prática (s/d). In: <http://www.canaisdesantos.com.br/arquivos/saturnino.pdf>; acessado em 09.05.2009.



- CASTEX, Jean; CELESTE, Patrick; PANERAI, Philippe. *Lectures d'une ville : Versailles*. Paris: Moniteur, 1980.
- CERDÀ, Idelfonso. *Teoria generale dell'urbanizzazione*. Milão: Jaca Book, 2004.
- CERQUEIRA, Humberto. *O plano e prática na construção de Palma*. Dissertação de mestrado. Rio de Janeiro: IPPUR-UFRJ, 1998.
- CERTEAU, Michel de. *A invenção do cotidiano. Artes de fazer*. Petrópolis: Vozes, 1996 (1980).
- CERVEO, Robert. Sustainable new towns, Stockholm's rail-served satellites. In: *Cities*. Grã-Bretanha, vol. 12, n. 1, fev. 1995, pp. 41-51.
- CHALINE, Claude. *Les villes nouvelles dans le monde*. Paris: Presses universitaires de France, 1985.
- CHASSEL, Francis (Dir.). De l'art urbain à l'urbanisme : villes nouvelles, cites satellites, colonies. In: *Les cahiers de la recherche architecturale*. França, n. 9, jan. 1982, 91p.
- CHATIN, Catherine; DOUBLET, Maurice. *Neuf villes nouvelles. Une expérience française d'urbanisme*. Paris: Dunod, 1975.
- CHOAY, Françoise. Ville nouvelle. In: *Le Débat*. França, n. 50, mai./ago. 1988, pp. 224-225.
- _____. *O urbanismo*. São Paulo: Perspectiva, 1997.
- _____; MERLIN, Pierre. *A propos de la morphologie urbaine (2 vols)*. Noisy-le-Grand: Laboratoire Théorie des Mutations Urbaines en Pays Développés, 1986.
- _____; _____. *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*. Paris: Presses Universitaires de Paris, 2005.
- CLAPSON, Mark. *Invincible green suburbs, brave new towns: social change and urban dispersal in postwar England*. Manchester: Manchester University Press, 1998.
- CLAUDE, Viviane. Les équipes d'aménagement des villes nouvelles : avatars d'une expérience collective nationale. In: *Annales de la recherche urbaine*. França, n. 98, out. 2005, pp. 15-24.
- CLAVAL, Paul. De Haussmann au musée social. In: BERDOULAY, Vincent; CLAVAL, Paul (Dirs.). *Aux débuts de l'urbanisme français. Regards croisés de scientifiques et de professionnels (fin XIXe – début XXe siècle)*. Paris: L'Harmattan, 2001.
- CONSTANDSE, A. K.; GALANTAY, Ervin Y.; OHBA, T. (Eds.). *New towns world-wide*. Haia: International Federation for Housing and Planning, 1985.
- CORSINI, José Maria Ordeig. *Diseño urbano y pensamiento contemporáneo*. Barcelona: Monsa, 2004.
- COULON, Alain. Les villes nouvelles et le projet urbain. Saint-Quentin-en-Yvelines. In: *Cahiers de la recherche architecturale*. França, n. 32-33, 1993, pp. 89-102.

- CREESE, Walter. *The Search for Environment: the garden city before and after*. New Haven / Conn: M.I.T. Press, 1992.
- CULLEN, Gordon. *Paisagem urbana*. Lisboa: Edições 70, 2004 (1971).
- D'ARC, Hélène Riviere; SCHNEIER, Graciela. Activités informelles et espace : les cas des villes nouvelles de ciudad Guayana (Venezuela) et Camaçari (Brésil). In: *Revue Tiers Monde*. França, n. 95, jul./set. 1983, pp. 653-667.
- DAEWOO CORPORATION. *New town development in Korea*. Seul: DAEWOO Corporation, 1998.
- DANGER René. *Cours d'urbanisme (Technique des plans d'aménagement de villes)*. Paris: L. Eyrolles, 1933.
- DEFFONTAINES, Pierre. Como se constituiu no Brasil a rede de cidades. In: *Boletim Geográfico*. Rio de Janeiro, ano 2, n. 14, 1944.
- DEL RIO, Vicente. *Introdução ao desenho urbano no processo de planejamento*. Rio de Janeiro: Pini, 1990.
- DELAFONS, John. Old new towns. In: *Town and country planning*. Grã-Bretanha, vol. 68, n. 11, nov. 1999, pp. 340-342.
- DELSON, Roberta Marx. *Novas vilas para o Brasil-Colônia. Planejamento espacial e social no século XVIII*. Brasília: Alva, 1997 (1979).
- DIEBOLD, Marie-Claude; LEMONIER, Marc. Villes nouvelles. In: *Diagonal*. França, n. 149, mai./jun. 2001, pp. 10-14.
- DOXIADIS ASSOCIATES INTERNATIONAL. Three new cities in Africa. In: *Doxiadis associates review*. Grécia, vol. 7, n. 78, out. 1971, 30p.
- DOXIADIS, C.A. et alii. New towns in the 1970s. In: *Ekistics*. Grécia, vol. 36, n. 212, jul. 1973, 72p.
- DUCON, Estelle; YOKOHARI, Makoto. L'involution et urbaine dans l'aire tokyoïte : le déclin de la ville nouvelle de Tama. In: *Annales de la recherche urbaine*. França, n. 100, 2006, pp. 23-27.
- DULY, Colin. *The houses of mankind*. Londres: Thames and Hudson Ltd., 1979.
- DUMSDAY, Jim (Ed.). New towns issue. In: *Town and country planning*. Grã-Bretanha, vol. 53, n. 11, nov. 1984, pp. 294-331.
- EDEN, Joseph A.; ALANEN, Arnold R. Looking backward at new deal town: Greendale, Wisconsin, 1935-1980. In: *Journal of the American planning association*. EUA, vol. 49, n. 1, 1983, pp. 40-58.
- EFRAT, Elisha. New development towns in Israel (1948-1993). In: *Cities*. Grã-Bretanha, vol. 11, n. 4, ago. 1994, pp. 247-252.
- EGYPT. ORGANIZATION FOR NEW COMMUNITIES. *New communities in Egypt. Twenty years of development 1976-1996*. Cairo: Ministry of Housing, Utilities and Urban Communities, 1996.

- ENG, Teo Siew. Character and identity in Singapore new towns: planner and resident perspectives. In: *Habitat international*. Grã-Bretanha, vol. 20, n. 2, jun. 1996, pp. 279-294.
- FACHARD, Sabine. Villes nouvelles et expérimentation sociale. In: *PCM*. França, n. 1, jan. 1982, pp. 37-40.
- FELICIANO, Marilene Moreira. *Resgate histórico do leprosário Asylo Colônia Santo Ângelo*. Dissertação de Mestrado. São Paulo: PUC-SP, 2008.
- FERRARI, Celson. *Dicionário de urbanismo*. São Paulo: Disal, 2004.
- FIRMAN, Tommy. New town development in Jakarta Metropolitan Region: a perspective of spatial segregation. In: *Habitat international*. Grã-Bretanha, vol. 28, n. 3, set. 2004, pp. 349-368.
- FICHER, Sylvia. *Os arquitetos da Poli. Ensino e profissão em São Paulo*. São Paulo: FAPESP / EdUSP, 2005.
- FICHER, Sylvia; PALAZZO, Pedro Paulo. Os paradigmas urbanísticos de Brasília. In: *Cadernos PPGAU-FAUFBA*. Salvador: PPG-AU / FAUFBA, ano 3, edição especial, 2005, pp. 49-71.
- FLORIN, Bénédicte. Planification et compétences citadines dans les villes nouvelles égyptiennes. In: *Villes en parallèle*. França, n. 32-33-34, dez. 2001, pp. 227-235.
- FRANCE. DIRECTION RÉGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT. GROUPE CENTRAL DES VILLES NOUVELLES (Org.). *Choix des concepteurs en villes nouvelles*. Paris: SGVN, 1980.
- _____. MINISTÈRE DE LA CULTURE; MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT. *Programme interministériel d'histoire et d'évaluation des villes nouvelles françaises*. Paris: Ministère de la Culture.
- _____. SECRÉTARIAT DES MISSIONS D'URBANISME ET D'HABITAT. *Villes nouvelles au site obligé. Monographie sur la création de Gamba*. Paris: SMUH, 1970a.
- _____. *Villes nouvelles au site obligé. Monographie sur la création de Malbaza*. Paris: SMUH, 1970b.
- _____. *Villes nouvelles au site oblige. Monographie sur la ville de Figuil*. Paris: SMUH, 1975.
- FREITAG, Barbara. Utopias urbanas. In: *Anais do X Encontro da Sociedade Brasileira de Sociologia*. Fortaleza, set. 2001.
- GEDDES, Patrick. *Cidades em evolução*. Campinas: Papirus, 1994.
- GÉRARD, Michel. Les villes nouvelles au site détermine. In: *Planification habitat information*. França, n. 89, nov. 1977, pp. 13-62.
- GHANA. TOWN AND COUNTRY PLANNING DEPARTMENT. New towns in Ghana. In: *Inter-regional Seminar on New Towns / United Nations*. Londres, 4-19 jun., 1973, 6p.
- GIORDANO, Pier Luigi. *L'idea della Città Giardino*. Bolonha: Calderini Bologna, 1962.
- GOLANY, Gideon. *New-town planning: principles and practice*. Nova York: Wiley, 1976.



- GRUPO DE PESQUISA EM HABITAÇÃO E URBANISMO (HabUrb). *Planos para cidades novas planejadas: estâncias balneárias e cidades de relocação*. São Carlos: DAU- EESC-USP, 2003.
- GUEDES, Joaquim. Monumentalidade x cotidiano: a função pública da arquitetura. In: *Revista Mínimo Denominador Comum*. Brasília, ano I, n. 3, mar. 2006.
- GUIMARÃES, Berenice Martins. A concepção e o projeto de Belo Horizonte: a utopia de Aarão Reis. In: RIBEIRO, Luiz César de Queiroz; PECHMAN, Robert. *Cidade, povo e nação. Gênese do urbanismo moderno*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996.
- GUIMARÃES, Pedro Paulino. *Configuração urbana – evolução, avaliação, planejamento e urbanização*. São Paulo: ProLivros, 2004.
- GUPTA, R.C. Urbanization and the new towns. In: *Journal of the Institute of Town Planners*. Índia, n. 115, nov. 1983, pp. 4-14.
- GUYARD, Jacques. Villes nouvelles... l'âge ingrat. In: *Communes de France*. França, n. 188, jun./jul. 1980, pp. 25-33.
- _____. Le projet de loi sur les villes nouvelles. In: *Bulletin d'information de l'association française des villes nouvelles*. França, n. 1, dez. 1982, 4p.
- HALL, Peter (Ed.). New towns revisited. In: *Built environment*. Grã-Bretanha, vol. 9, n. 3-4, 1983, pp. 165-277.
- _____. *Cidades do amanhã*. São Paulo: Perspectiva, 1995.
- _____. 1946 – 1996: from new town to sustainable social city. In: *Town and country planning*. Grã-Bretanha, vol. 65, n. 11, nov. 1996, pp. 295-297.
- HAMER, David. Town planning in new cities in the nineteenth century: a comparative perspective. In: *Planning perspectives*. Grã-Bretanha, vol. 9, n. 2, abr. 1994, pp. 125-137.
- HAUMONT, Nicole. *Les villes nouvelles d'Europe à la fin du 20ème siècle. Recherche comparative internationale. Tome I, Hongrie – Pologne. Tome II, Ecosse – France (2 vols.)*. Paris: CRH, 1997a.
- _____. (Dir.). *Les villes nouvelles françaises*. Nanterre: CRH, 1997b.
- _____. *et alii. Villes nouvelles et villes traditionnelles. Une comparaison internationale*. Paris: l'Harmattan, 1999.
- HELAND, Laure. Albertslund, une ville toujours nouvelle : du volontarisme urbanistique à l'innovation environnementale. In: *Annales de la recherche urbaine*. França, n. 98, out. 2005, pp. 141-147.
- HERINGTON, John. Changing ideas on private new towns. *Town and country planning*. Grã-Bretanha, vol. 57, n. 11, nov. 1988, pp. 308-309.
- HERMUCH, Wagner. *Abstrata Brasília Concreta*. Brasília: Medialecom / CCBB, 2003.
- HOLANDA, Frederico de. Urbanidade, o resgate. Nova Iorque, MA. In: HOLANDA, Frederico de (Org.). *Arquitetura & Urbanidade*. São Paulo: ProEditores, 2003.



- HOWARD, Ebenezer. *Cidades-jardins de amanhã*. São Paulo: Hucitec, 1996.
- HUI, Eddie C.M.; LAM, Manfred C.M. A study of commuting patterns of new town residence in Hong Kong. In: *Habitat international*. Grã-Bretanha, vol. 29, n. 3, set. 2005, pp. 421-437.
- HUNGARY. MAGYAR URBANISZTIKAI TARSASAG. *New towns in Hungary*. Haia: INTA / AIVN, 1984.
- HUOT, Jean-Louis (Dir.). *La ville neuve, une idée de l'antiquité?* Paris: Errance, 1988.
- IGI, Jitsunobi. *Pereira Barreto: a cidade que vi nascer*. Pereira Barreto: Publicação de Autor, 1978.
- IRAN. MINISTRY OF DEVELOPMENT AND HOUSING. *A report of the studies to establishment on new cities in Iran*. Teerã: New cities development corporation, 1991.
- JOSSIFORT, Sabine. *L'aménagement de la région métropolitaine du Caire. La contribution des villes nouvelles et des new settlements du désert*. Paris: publicação do autor, 1998, 443p.
- _____. Les villes nouvelles d'Algérie. In: *Urbanisme*. França, n. 311, mar./abr. 2000, pp. 24-29.
- KAMBO, B.D. New industrial towns in India and their regional impact. In: *Plan East Africa*. Quênia, vol. II, n. 5, set./out. 1971, pp. 40-44.
- KHAMAISI, Rassem. Building new towns in the formation of new state of Palestine. In: *Third world planning review*. Grã-Bretanha, vol. 20, n. 3, 1998, pp. 285-308.
- KOSTOF, Spiro. *The city shaped. Urban patterns and meanings through history*. Londres: Thames & Hudson, 1999.
- KRUFFT, Hanno-Walter. *Le città utopiche. La città ideale dal XV al XVIII secolo fra utopia e realtà*. Bari: Laterza, 1990.
- LACAZE, Jean-Paul. Villes nouvelles : l'exemple du Vaudreuil. In: *PCM Le Pont*. França, n. 3, mar. 1994, pp. 35-39.
- LACONTE, Pierre et alii. Villes nouvelles à l'étranger. In: *Urbanisme*. França, n. 190-191, jul. 1982, pp. 107-119.
- LAGRANGE, Martine; DERNUR, Cécile. *Mémoires audiovisuelles des villes nouvelles françaises*. Paris: Centre Audiovisuel de Paris, 2005.
- LAMAS, José M. Ressano Garcia. *Morfologia urbana e desenho da cidade*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2000.
- LANG, S. The ideal city: from Plato to Howard. In: *The Architectural Review*. Grã-Bretanha, vol. 112, n. 668, ago. 1952, pp. 91-101.
- LAVEDAN, Pierre. *Histoire de l'urbanisme*. Paris: Henri Laurens, 1952 (1926).
- LE CORBUSIER. *A carta de Atenas*. São Paulo : Hucitec, 1993 (1933).



- LEE, Chang-Moo; AHN, Kun-Hyuck. Five new towns in the Seoul metropolitan area and their attractions in non-working trips: implications on self-containment of new towns. In: *Habitat International*. Grã-Bretanha, vol. 29, n. 4, dez. 2005, pp. 647-666.
- LÉFÈBVRE, Henri. *O direito à cidade*. São Paulo: Moraes, 1991 (1969).
- LELOUP, Gilles. L'exportation des villes nouvelles dans les pays du tiers monde: une arme supplémentaire au service du développement? In: *Crédit foncier magazine*. França, n. 174, jan./fev. 1983, pp. 30-36.
- LEME, Maria Cristina da Silva (Org.). *Urbanismo no Brasil, 1895 – 1965*. Salvador: EDUFBA, 2005 (1999).
- LÉVI-STRAUSS, Claude. *O pensamento selvagem*. Campinas: Papirus, 2002 (1962).
- LEVY, Albert. *La qualité de la forme urbaine. Problématique et enjeux*. Paris: Laboratoire TMU / Institut Français d'Urbanisme, 1992.
- LLOYD, Greg. The scottish new towns. In: *Town and country planning*. Grã-Bretanha, vol. 58, n. 11, nov. 1989, pp. 302-311.
- LOEVENBRUCK, Jean-Paul. Les villes nouvelles américaines. In: *Bulletin d'information de l'association française des villes nouvelles*. França, n. 12, dez. 1986, pp. I-IV.
- MACHADO, Denise Barcellos Pinheiro (Org.). *Sobre urbanismo*. Rio de Janeiro: Viana & Mosley / PROURB, 2006.
- MACIEL, Dulce Portilho. *Goiânia (1933-1963): Estado e Capital na produção da cidade*. Tese de doutoramento. Niterói: Instituto de Ciências Humanas e Filosofia-UFF, 1996.
- MALISZ, Boleslaw. *La Pologne construit des villes nouvelles*. Varsovie: Éditions Polonia, 1961.
- MAMOLI, Marcello; TREBBI, Giorgio. *Storia dell'urbanistica. L'Europa del secondo dopoguerra*. Bari: Laterza, 1988.
- MANSO, Celina Fernandes Alemida. *Goiânia: uma concepção urbana, moderna e contemporânea – um certo olhar*. Goiânia: Publicação do Autor, 2001.
- MARQUES, Jarbas Silva. *Bernardo Sayão – o último pioneiro*. In: <http://www.ueg.br/materia/bernardo-sayao-o-ultimo-pioneiro/1697>; acessado em 17.04.2009.
- MARTIN, Frank Edgerton. American civic art. In: *Landscape architecture*. EUA, vol. 89, n. 11, nov. 1999, pp. 64-79.
- MARX, Murillo. *Cidade brasileira*. São Paulo: Melhoramentos / EDUSP, 1980.
- MASCARÓ, Juan Luis. *Loteamentos urbanos*. Porto Alegre: Publicação do Autor, 2003.
- MAUMI, Catherine. *Thomas Jefferson et le projet du nouveau monde*. Paris: Éditions de la Villette, 2007.
- MEDEIROS, Ethel Bauzer. *O lazer no planejamento urbano*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas. 1971.



- MERLIN, Pierre. *Les villes nouvelles*. Paris: Press Universitaires de France, 1969a.
- _____. *Les villes nouvelles en France et à l'étranger*. Le Vaudreuil: Mission d'études de Vaudreuil, 1969b.
- _____. Urbanisme et villes nouvelles en Union Soviétique. In: *Cahiers de l'IAURP*. França, vol. 38, mar. 1975, 99p.
- _____. Aménagement regional et urbain et villes nouvelles au Japon. In: *Les cahiers de l'IAURIF*. França, vol. 44, dez. 1976, 95p.
- _____. *Quelles leçons peut-on tirer des expériences des villes nouvelles des autres pays?* Teerã: s.e., 1977.
- _____. *Morphologie urbaine et parcellaire*. Saint Dennis: Presses Universitaires de Vincennes, 1988.
- _____. *Les villes nouvelles en France*. Paris: PUF, 1991.
- _____. Les villes nouvelles de l'ex-URSS. In: *Lettre des villes nouvelles*. França, n. 23, 1992, pp. 7-9.
- _____; GELY, Mireille. *Bibliographie sur les villes nouvelles française*. Paris: Institut Français d'Urbanisme, 1989.
- _____; GUERTIN, Pierre. Villes nouvelles en Scandinavie. In: *Cahiers de l'IAURP*. França, vol. 9, out. 1967, 64p.
- _____; SUDARSKIS, Michel. *From garden cities to urban reconstruction: new towns in perspective*. Haia: INTA / AIVN, 1991.
- MING, Huang-Xiang. One city, nine towns. Alla ricerca di periferie ideali in China. In: *Urbanistica*. Itália, n. 122, set./dez. 2003, pp. 75-81.
- MITCHELL, William J. *E-topia. A vida urbana – mas não como a conhecemos*. São Paulo: SENAC, 2002.
- MITTELBACH, Frank G. *New cities in developed and developing nations*. Los Angeles: University of California, 1973.
- MONBEIG, Pierre. *Pioneiros e fazendeiros de São Paulo*. São Paulo: Hucitec, 1984 (1949).
- MONTAGU, Alain; SOKOLSKY, Serge. *Villes nouvelles : villes innovantes?* Paris: SGVN, 1995.
- MONTEIRO, Maurílio de Abreu et alii. *A ICOMI no Amapá*. Florianópolis: Observatório Social, 2003.
- MORAES, Lúcia Maria. *A segregação planejada: Goiânia, Brasília e Palmas*. Goiânia: EDUCG, 2003.
- MORRIS, Anthony Edwin Jones. *Historia de la forma urbana. Desde sus orígenes hasta la Revolución Industrial*. Barcelona: GG, 2001.



- MOUSSA, A. *Problèmes particuliers à la création des villes nouvelles en Afrique*. Paris: Institut d'Urbanisme, 1972.
- MUMFORD, Lewis. *Storia dell'utopia*. Bolonha: Calderini Bologna, 1969.
- _____. La città nella historia. In: *Urbanistica informazioni*. Itália, n. 122, mar./abr. 1992, pp. 28-32.
- _____. *A cidade na história: suas origens, transformações e perspectivas*. São Paulo: Martins Fontes, 1998.
- MURARD, Lion; FOURQUET, François. *La naissance des villes nouvelles. Anatomie d'une décision (1961-1969)*. Paris: Presses des Ponts et Chaussées, 2004.
- MURATORI, Saverio. *Studi per una operante storia urbana di Venezia*. Roma: Istituto Poligrafico dello Stato, 1960.
- NARDIN, Henri; MERLIN, Pierre; RICHARD, Maurice. *Les villes nouvelles aux U.S.A.* Paris: IAURP, 1968.
- _____; _____. Urbanisme aux U.S.A. Villes nouvelles. In: *Cahiers de l'IAURP*. França, vol. 15, maio 1969, pp. 35-62.
- NEIVA, Arthur H. Getúlio Vargas e o problema da imigração e da colonização. In: *Revista de Imigração e Colonização*. Rio de Janeiro, ano 3, n.1, abr. 1942.
- NIHLÉN, Mats. Une ville entière condamnée à déménager. In: *Courrier international*. França, n. 880, set. 2007, p. 48.
- OLIVEIRA, Antonio Celso Xavier de. *De Uruk à Villa Adriana. Contribuição ao estudo da urbanização na Antiguidade (relações entre espaços de uso público, privado, coletivo e restrito)*. Tese de doutoramento. São Paulo: FAU-USP, 2007.
- OLIVEIRA, Francisco de. O estado e o urbano no Brasil. In: *Revista Espaço & Debates - Estudos Regionais e Urbanos*. São Paulo, n.6, jun./set. 1982, pp.36-54.
- OSBORN, Frederic J.; WHITTICK, Arnold. *New towns. Their origins, achievements and progress*. London: Leonard Hill, 1977.
- ÔTTI, Fritz; SZUCSITS, Regina; PICHLER, Irene. Neue städte. Villes nouvelles. Planung und realität. Plan et réalité. In: *Beitrage zu stadtebau und raumplanung*. Áustria, n. 23, out. 1996, 125p.
- PANERAI, Philippe. L'étude pratique des plans de villes. In: *Villes en parallèle*. Paris: Université Paris X-Nanterre / Laboratoire de Géographie Urbaine, n. 12-13, nov. 1988, pp. 100-109.
- _____. *Análise urbana*. Brasília: UnB, 2006 (1999).
- _____. *et alii. Les Bastides, d'Aquitaine, du Bas-Languedoc et du Béaru. Essai sur la regularité*. Bruxelas: Archives d'architecture moderne, 1985.
- _____; CASTEX, Jean; DEPAULE, Jean-Charles. *Formes urbaines : de l'îlot à la barre*. Marselha: Parenthèses, 1997.



- _____; GENDRE, Bernard; CHATELET, Anne-Marie. *Villes neuves et villes nouvelles. Les composantes rationnelles de l'urbanisme français*. Versalhes: École d'Architecture, 1986.
- _____; MANGIN, David. *Projet urbain*. Marselha: Parenthèses, 1999.
- PAQUOT, Thierry; PAQUOT, Elisabeth. Villes nouvelles : une utopie de droite. In: *Espaces et sociétés*. França, n. 22-23, dez. 1977, pp. 3-23.
- PEETS, Elbert; HEGEMANN, Werner. *The american Vitruvius: an architects' handbook of civic art*. New York: Princeton Architectural Press, 1988 (1922).
- PELLEGRINI, Giorgio (Org.). *Città di fondazione italiane: 1928-1942*. Latina: Novecento, 2006.
- PELLETIER, Jean; DELFANTE, Charles. *Villes et urbanisme dans le monde*. Paris: Armand Colin, 2000.
- PENNA, José Osvaldo de Meira. *Quando mudam as capitais*. Rio de Janeiro: IBGE, 1958.
- PERLOFF, Harvey S. New towns in-town. In: *Journal of the American Institute of Planners*. S./l., vol. 32, 1966, pp. 155-162.
- PEROTE, Lícia Tereza Rodrigues. *Jaguaribara: a cidade submersa. História de uma cidade planejada no sertão do Ceará*. Dissertação de Mestrado. Campinas: FAU-PUCCAMP, 2006.
- PESSOA, Denise Falcão. *Utopia e cidades: proposições*. São Paulo: Annablume / FAPESP, 2006.
- PETIT, Olivier. *L'influence des villes nouvelles françaises en Asie, dans leur rapport avec les idées, les entreprises et les hommes de l'art français*. Paris: METL / DGUHC, 2002.
- PHILLIPS, David R.; YEH, Anthony G.O. (Eds.). *New towns in east and south-east Asia. Planning and development*. Hong-Kong: Oxford university press, 1987.
- PICCINATO, Luigi. *La progettazione urbanística. La città come organismo*. Veneza: Marsilio, 1988.
- PINHEIRO, Eloísa Petti; GOMES, Marco Aurélio A. de Filgueiras (Orgs.). *A cidade como história. Os arquitetos e a historiografia da cidade e do urbanismo*. Salvador: EDUFBA / PPGAU-FAUFBA, 2005.
- PIZZI, Donata. *Città Nuove: innovazione e idealità nella città de fondazione*. Milão: Skira, 2004.
- POITEVIN, Jackie; ETEINGER, Bernard; ANTIER, Gilles. Voie étroite pour villes nouvelles. In: *Cahiers de l'IAURIF*. França, n. 104-105, ago. 1993, pp. 189-204.
- PORTOGHESI, Paolo. *Dizionario enciclopedico di architettura e urbanistica* (6vols.). Roma: Istituto Editoriale Romano, 1969.
- POTTER, Stephen. New towns around the world. In: *Town and country planning*. Grã-Bretanha, vol. 56, n. 11, nov. 1987, pp. 289-293.
- PRAKASH, Ved. *New towns in India*. Detroit: The Cellar Book Shop, 1969.
- PRINZ, Dieter. *Urbanismo 1 – projeto urbano*. Lisboa: Presença, 1980.



- PURDON, Charles Benjamim. *The building of satellite towns*. London: J.M. Dent & Sons Ltd., 1925.
- QUERRIEN, Anne; LASSAVE, Pierre. Les visages de la ville nouvelle. In: *Annales de la recherche urbaine*. França, n. 98, out. 2005, pp. 3-5.
- RAGON, Michel. *L'urbanisme et la cité*. Paris: Hachette, 1964.
- _____. *Les cités de l'avenir*. Paris: Planète, 1967.
- RAYMOND, Jean. *Précis d'urbanisme moderne*. Paris: Dunod, 1934.
- REIS FILHO, Nestor Goulart. *São Paulo e outras cidades. Produção social e degradação dos espaços urbanos*. São Paulo: Hucitec, 1994.
- _____. *Evolução urbana no Brasil (1500/1720)*. São Paulo: Pini, 2000a (1968).
- _____. *Imagens de vilas e cidades do Brasil colonial*. São Paulo: CNPq / FAPESP / IPHAN, 2000b.
- REVISTA L'ARCHITECTURE D'AUJOURD'HUI. *Villes nouvelles*. França, n.146, out./nov. 1969.
- REVISTA AU. *Planeta Amazônia*. São Paulo: Pini, ano 3, n. 10, fev./mar. 1987.
- REVISTA MÓDULO. *Cidade de São Bento da Lagoa: projeto de urbanização da Restinga de Maricá*. Rio de Janeiro, n. 40, set. 1975, pp. 64-71.
- RIBEIRO, Luiz César de Queiroz; PECHMAN, Robert (Orgs.). *Cidade, povo e nação. Gênese do urbanismo moderno*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996.
- RIBEIRO, Maria Alice Rosa. *História sem fim: inventário da saúde pública São Paulo 1880-1930*. Tese de doutoramento. Campinas: Economia-UNICAMP, 1991.
- RISSELADA, Max; HEUVEL, Dirk van den (Eds.). *Team 10, 1953-81. In search of utopia of the present*. Roterdã: NAI Publishers, 2005.
- RODRIGUES, Adyr Aparecida Balastrieri. *Águas de São Pedro - estância paulista. Uma contribuição à geografia de recreação*. Tese de doutoramento. São Paulo: FFLCH-USP, 1985.
- ROGERS, Richard. *Cidades para um pequeno planeta*. Barcelona: Gustavo Gili, 2001.
- ROSSI, Aldo. *L'architecture de la ville*. Paris: Livre et communication, 1990.
- ROUAT, Sylvie. Les nouvelles villes flottantes. In: *Sciences et avenir*. França, n. 595, set. 1996, pp. 60-63.
- ROUILLARD, Dominique. L'utopie contemporaine. In: BURDESE, J.C. et alii. *De la ville à la mégapole : essor ou déclin des villes au XXIème siècle?* Paris / La Défense: DRAST, 1998, pp. 119-125
- ROULEAU, Bernard. *Villages et faubourgs de l'ancien Paris. Histoire d'un espace urbain*. Paris: Seuil, 1985.



- ROULLIER, Jean-Eudes. Regards sur les villes nouvelles. In: *Pouvoirs locaux. Les cahiers de la décentralisation*. França, n. 60, mar. 2004, pp. 24-30.
- RUSHMAN, Gordon. Towards new cities in Australia. In: *Town planning review*. Grã-Bretanha, vol. 47, n. 1, jan. 1976, pp. 4-25.
- RYKWERT, Joseph. *A sedução do lugar. A história e o futuro da cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 2004.
- SÁ, Cristina. Formas e símbolos em aldeias indígenas brasileiras. In: *Projeto*. São Paulo, n. 57, nov. 1983.
- SAFIER, Michaël. Le rôle des villes nouvelles dans l'urbanisation. In: *Planification habitat information*. França, n. 89, nov. 1977, pp. 3-12.
- SALLEH, Ghani B.; CHOGUILL, Charles L. New towns in rural regions: a case study from Malaysia. In: *Cities*. Grã-Bretanha, vol. 9, n. 2, maio 1992, pp. 138-149.
- SAMONÀ, Giuseppe. *L'urbanistica e l'avvenire della città*. Bari: Laterza, 1985.
- SANDERS, Spencer Edward; RABUCK, Arthur Jacob. *New city patterns: the analysis of and a technique for urban reintegration*. Nova York: Reinhold Publishing Corp, 1946.
- SANTOS, Carlos Nelson Ferreira dos. *A cidade como um jogo de cartas*. Rio de Janeiro / São Paulo: EdUFF / Projeto, 1988.
- SANTOS, Paulo Ferreira. *Formação de cidades no Brasil colonial*. Rio de Janeiro: EdUFRJ, 2001 (1968).
- SEGAWA, Hugo. Palmas, cidade nova ou apenas uma nova cidade? In: *Projeto*. São Paulo, n. 146, 1991, pp. 94-109.
- _____; DOURADO, Guilherme Mazza. *Oswaldo Arthur Bratke*. São Paulo: ProEditores, 1997.
- SHOSTAK, Lee; LOCK, David. New country towns in the south east: a planned response to a regional crisis. In: *The Planner*. Grã-Bretanha, vol. 71, n. 5, maio 1985, pp. 19-22.
- SICA, Paolo. *Historia del urbanismo*. Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local, 1981.
- SINGER, Paul. *Economia política da urbanização*. São Paulo: Brasiliense / CEBRAP, 1973.
- SITTE, Camillo. *A construção da cidade segundo seus princípios artísticos*. São Paulo: Ática, 1992 (1889).
- SMAJDA, Gilbert. L'innovation en villes nouvelles. In: *Bulletin d'information de l'association française des villes nouvelles*. França, n. 13, abr. 1987, pp. I-IV.
- _____. *Art et espace public : le point sur une démarche urbaine*. Paris / La Défense: CGPC, 2003.
- SMITH, Robert C. Urbanismo colonial no Brasil. In: *Bem Estar*. S/l, n. 1, fev./mar. 1958.
- SOUZA, Marcelo Lopes de. *Mudar a cidade. Uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001.



- SPIEGEL, Erika. *New towns in Israel. Urban and regional planning and development (Neue Städte in Israel. Städtische und regionale planung und entwicklung)*. Stuttgart: Karl Krämer Verlag, 1966.
- STEIN, Clarence S. *Toward new towns for America*. Massachusetts: The MIT Press, 1989 (1957).
- STEINKE, Rosana. *Ruas curvas versus ruas retas. Na história das cidades, três projetos do eng. Jorge de Macedo Vieira*. Dissertação de Mestrado. São Carlos: DAU-EESC-USP, 2002.
- SUDOUR, Laure. Les villes nouvelles devant leur avenir. In: *Études*. França, tomo 366, n. 1, jan. 1987, pp. 29-43.
- TAFURI, Manfredo. *La esfera y el laberinto – vanguardias y arquitectura de Piranesi a los años setenta*. Barcelona: Gustavo Gili, 1984.
- TAVARES, Jefferson Cristiano. *Projetos para Brasília e a cultura urbanística nacional*. Dissertação de Mestrado. São Carlos: DAU-EESC-USP, 2004.
- THOMAS, Wyndham *et alii*. New towns in transition. In: *Town and country planning*. Grã-Bretanha, vol. 51, n. 10, nov. 1982, pp. 265-295.
- TILLIETTE, Bruno (Dir.). *Un nouvel art de ville. Huit villes nouvelles en quête d'elles-mêmes*. Paris: Autrement, 1985.
- TOULAN, Nohad A. (Dir.). *New towns in the Greater Cairo urban region regional study (2 vols.)*. Cairo: Gopp, 1979-1980.
- TREVISAN, Ricardo. *Incorporação do ideário da Garden-City inglesa na urbanística moderna brasileira: Águas de São Pedro*. Dissertação de mestrado. São Carlos: PPGEU-UFSCar, 2003.
- TRINDADE, Dirceu. *O desenho urbano de Palmas*. Dissertação de mestrado. São Carlos: DAU-EESC-USP, 1999.
- TURNER, Alan; SMULIAN, Jonathan. New cities in Venezuela. In: DWYER, D.J. (Ed.). *The city in the third world*. Londres: Macmillan, 1974.
- UNDERHILL, Jack. New communities. A selected bibliography. In: *ITCC review*. Israel, n. 45, jan. 1983, pp. 28-36.
- UNITED STATES OF AMERICA. DEPARTMENT OF HOUSING AND URBAN DEVELOPMENT. *Planning new towns: national reports of the U.S. and the U.S.S.R.* Washington: Department of Housing and Urban Development, 1981.
- UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA (UnB). *Rodovias como fator de desenvolvimento do processo de urbanização da região Centro-Oeste do Brasil*. Brasília: Publicação do Autor, 1972.
- UNWIN, Raymond. *La practica del urbanismo. Una introducion al arte de proyectar ciudades y barrios*. Barcelona: Gustavo Gili, 1984 (1909).
- VADELORGE, Loïc. Des villes sans histoire. In: *Ethnologie française*. França, tomo 33, n. 1, jan./mar. 2003, pp. 21-30.



- VALLAT, Colette. Villes neuves de l'Italie fasciste : usage et limites d'un outil de propagande. In: *Histoire urbaine*. França, n. 4, dez. 2001, pp. 161-182.
- VASCONCELOS, Adirson. *As cidades satélites de Brasília*. Brasília: Publicação do Autor, 1988.
- VERMEERSCH, Stéphanie. *Le projet socio-urbain des villes nouvelles : expérimentation et obsolescence*. Paris: École d'architecture de Paris Val-de-Seine, 2005.
- VIEIRA, Jorge de Macedo. *Memorial*. São Pedro: s/e., 15.12.1939.
- VIGNARD, Claude. Et si l'on compte de l'expérience des villes nouvelles : la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau, modèle expérimental de "ville-parc"? In: *Métropolis*. França, vol. V, n. 41-42, nov./dez. 1979, pp. 44-51.
- VILLAÇA, Flávio. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. In: DEÁK, Csaba; SCHIFFER, Sueli Ramos (Orgs.). *O processo de urbanização no Brasil*. São Paulo: EdUSP, 1999.
- VOLDMAN, Danièle (Dir.). Les origines des villes nouvelles de la région parisienne (1919-1969). In: *Cahiers de l'Institut d'histoire du temps présent*. França, n. 17, dez. 1990.
- WADE, Mbaye Thioune. *Mémoire sur la politique d'urbanisation au Sénégal et la création des villes nouvelles*. Dacar: Direction de l'Urbanisme et de l'Habitat, 1973.
- WALKER, Derek (Org.). New towns. In: *Architectural Design*. Grã-Bretanha, vol. 64, n. 9-10, out. 1994, pp. 6-96.
- WARMOES, Isabelle; SANGER, Victoria (Dir.). *Vauban, bâtisseur du Roi-Soleil*. Catálogo de exposição. Paris: Somogy éditions d'art / Cité de l'architecture e du patrimoine / Musée des Plans-reliefs, 2007.
- WARNIER, Bertrand. Architecture et urbanisme. In: *Administration*. França, n. 141, out. 1988, pp. 27-49.
- WAWRZYNSKI, Jack. Nowe Tychy: an assessment of a polish new town. In: *Planning outlook*. Grã-Bretanha, vol. 29, n. 1, 1986, pp. 34-38.
- WEINER, Howard R. Israel's new towns: a mediterranean perspective. In: *Ekistics*. Grécia, n. 290, set./out. 1981, pp. 393-400.
- WERMES, Anne. L'envol touristique des villes nouvelles. In: *Espaces loisirs tourisme environnement*. França, n. 108, fev./mar. 1991, pp. 21-23.
- WILHEIM, Jorge. *Urbanismo no desenvolvimento*. Rio de Janeiro: Saga, 1969.
- YOUNGMAN, Peter. New towns 1945-1955. In: *Landscape design*. Grã-Bretanha, n. 275, nov. 1998, pp. 21-22.
- ZELLER, Olivier. La ville moderne : évolutions et nouveautés. In: PINOL, Jean-Luc (Dir.) *Histoire de l'Europe urbaine. 1 : De l'antiquité au XVIIIe siècle. Gênes des villes européennes*. Paris: Editions du Seuil, 2003.





SÍTIOS ELETRÔNICOS

<http://newtowninstitute.org/>

<http://www.chesf.gov.br/>

<http://www.cidades.gov.br/secretarias-nacionais/saneamento-ambiental/indicadores/Sniu.zip/view>

http://www.ibge.gov.br/seculoxx/estatisticas_populacionais.shtm

<http://www.grupoquatro.com.br/site/>

<http://www.petrolandia.pe.gov.br/interna.asp?id=1>

<http://www2.urbanisme.equipement.gouv.fr/cdu/>

<http://www2.urbanisme.equipement.gouv.fr/cdu/villesnouvelles/index.htm>

www.ibam.org.br

www.ibge.gov.br

www.urbanisme.fr

www.wikipedia.org/





LISTA

DE

IMAGENS

LISTA DE IMAGENS

IMAGEM	ASSUNTO	PÁGINA
ESQUEMA 1	<i>DNA</i> das Cidades Novas	88
ESQUEMA 1	<i>DNA</i> das Cidades Novas	282
FIGURA 1	Representação de cidade – hieróglifo egípcio	créditos
FIGURA 2	Évry, França – estação ferroviária	3
FIGURA 3	Évry, França – igreja	3
FIGURA 4	Évry, França – estação ferroviária	3
FIGURA 5	Évry, França – prefeitura	3
FIGURA 6	Évry, França – mapa	5
FIGURA 7	Évry, França – centro	5
FIGURA 8	Évry, França – centro	5
FIGURA 9	Évry, França – passeio	6
FIGURA 10	Évry, França – Ágora	6
FIGURA 11	Évry, França – sede do governo de Essone	7
FIGURA 12	Évry, França – quadra residencial	7
FIGURA 13	Évry, França – edifícios multifuncionais	8
FIGURA 14	Évry, França – <i>Les Pyramides</i>	8
FIGURA 15	Évry, França – <i>Les Pyramides</i>	9
FIGURA 16	Évry, França – <i>Les Pyramides</i>	9
FIGURA 17	Évry, França – <i>Les Pyramides</i>	9
FIGURA 18	Évry, França – arquitetura habitacional	9
FIGURA 19	Évry, França – centro comercial	10
FIGURA 20	Évry, França – rua	10
FIGURA 21	Belo Horizonte, Minas Gerais – plano	23
FIGURA 22	Barcelona, Espanha – plano	27
FIGURA 23	Monte Athos, de Vitruvius – vista	32
FIGURA 24	<i>Walking Cities</i> – vistas	32
FIGURA 25	Utopia, de Thomas More – ilustração	33
FIGURA 26	Utopia e Amaurota – mapa	33
FIGURA 27	EUR, Itália – plano	34
FIGURA 28	EUR, Itália – arquitetura	34
FIGURA 29	EUR, Itália – monumento	34
FIGURA 30	Ícária, de Etienne Cabet – plano	36



IMAGEM	ASSUNTO	PÁGINA
FIGURA 31	Falanstério, de Charles Fourier – vista do edifício	36
FIGURA 32	Sforzinda, deFilarete – plano	37
FIGURA 33	Cristianópolis, de Andreäe – plano e vista	37
FIGURA 34	Salinas de Chaux, França – vista	39
FIGURA 35	Comunidade <i>shaker</i> , EUA – plano	39
FIGURA 36	Cidade Marina, de Kikutake – maquete	39
FIGURA 37	Cidade sustentável na Amazônia, de Spencer – plano e vistas	39
FIGURA 38	Conjunto de Torres Eiffel, de Persitz – vista	41
FIGURA 39	La Défense, França – vista	41
FIGURA 40	Santos, São Paulo – 1815	43
FIGURA 41	Santos, de Saturnino de Brito – situação	43
FIGURA 42	Santos, de Brant de Carvalho – plano	46
FIGURA 43	Santos, de Saturnino de Brito – plano	48
FIGURA 44	Boa Vista, Roraima – praça	50
FIGURA 45	Boa Vista, Roraima – vista aérea	50
FIGURA 46	Bairro <i>Cidade Nova</i> em Manaus, Amazonas – plano	51
FIGURA 47	Le Havre, França – 1944	52
FIGURA 48	Le Havre, França – 1945	52
FIGURA 49	Le Havre, de Perret – vista aérea	52
FIGURA 50	Tel Aviv, Israel – plano	52
FIGURA 51	Gaborone, Botswana – plano	55
FIGURA 52	Kahun, Egito – plano	57
FIGURA 53	Cidade Proibida de Pequim, China – vista aérea	57
FIGURA 54	Taba tupi – vista esquemática	58
FIGURA 55	São Luís, Maranhão – plano	58
FIGURA 56	Vilas pombalinas, Brasil – localização	59
FIGURA 57	Quilombo Buraco do Tatú, Bahia – plano	59
FIGURA 58	Cidade-Jardim – diagrama	61
FIGURA 59	Cidade-Jardim – diagrama	61
FIGURA 60	<i>New towns</i> , Inglaterra – localização	63
FIGURA 61	<i>Villes nouvelles</i> , França – localização	63
FIGURA 62	Letchworth, Inglaterra – prospecto	67
FIGURA 63	Chandigarh, Índia – Assembléia	70
FIGURA 64	Brasília, D.F. – Congresso Nacional	70



IMAGEM	ASSUNTO	PÁGINA
FIGURA 65	Marne-la-Vallée, França – edifício habitacional	71
FIGURA 66	Marne-la-Vallée, França – edifício habitacional	71
FIGURA 67	<i>Navyé goroda</i> , ex-URSS – localização	78
FIGURA 68	<i>Nuevos pueblos</i> , Espanha – localização	78
FIGURA 69	Nowa Huta, Polônia – plano	81
FIGURA 70	Nowe Tychy, Polônia – plano	81
FIGURA 71	Cidades-satélites, Brasília, D.F. – localização	84
FIGURA 72	Cidades-Jardins, França – localização	84
FIGURA 73	Linhas férreas paulistas – mapa	92
FIGURA 74	Linha férrea paranaense – mapa	92
FIGURA 75	Pereira Barreto, São Paulo – plano	95
FIGURA 76	Povoamento brasileiro – mapa	97
FIGURA 77	Andradina, São Paulo – plano	99
FIGURA 78	Londrina, Paraná – plano	99
FIGURA 79	Luiziânia, São Paulo – plano	100
FIGURA 80	Maringá, Paraná – plano	100
FIGURA 81	Alexandria, Egito – vista	103
FIGURA 82	São Petersburgo, Rússia – plano	103
FIGURA 83	Versailles, França – plano	104
FIGURA 84	Karlsruhe, Alemanha – vista	104
FIGURA 85	Nova Delhi, Índia – plano	105
FIGURA 86	Nova Delhi, Índia – vista	105
FIGURA 87	<i>Bastides</i> , França – planos	107
FIGURA 88	Sainte Foy-La-Grande, França – vista	107
FIGURA 89	Cidades novas, Hungria – localização	110
FIGURA 90	Cidades novas, ex-Alemanha oriental – localização	110
FIGURA 91	Eisenhüttenstadt, Alemanha – vista	110
FIGURA 92	Schwedt, Alemanha – plano	110
FIGURA 93	Cidades novas, Itália – localização	111
FIGURA 94	Sabaudia, Itália – vista	111
FIGURA 95	Greendale, EUA – plano	112
FIGURA 96	Greendale, EUA – plano do centro urbano	112
FIGURA 97	Copenhague, Dinamarca – mapa	115
FIGURA 98	Estocolmo, Suécia – mapa	115



IMAGEM	ASSUNTO	PÁGINA
FIGURA 99	Cidades novas, Índia – localização	116
FIGURA 100	Cidades novas, Argélia – localização	117
FIGURA 101	Malbaza, Nigéria – plano	118
FIGURA 102	Saltaire, Inglaterra – plano	120
FIGURA 103	Port Sunlight, Inglaterra – plano	120
FIGURA 104	Cidades novas, África – localização	121
FIGURA 105	Salt Lake City, EUA – vista	122
FIGURA 106	Pullman, EUA – plano	122
FIGURA 107	Serra do Navio, Amapá – localização	126
FIGURA 108	Vila Amazonas em Porto Santana, Amapá – plano	127
FIGURA 109	Serra do Navio, Amapá – plano	127
FIGURA 110	Serra do Navio, Amapá – plano	129
FIGURA 111	Serra do Navio, Amapá – vista	130
FIGURA 112	Carajás, Pará – plano	132
FIGURA 113	Caraíbas, Bahia – plano	132
FIGURA 114	Aracaju, Sergipe – vista	136
FIGURA 115	Vila São Joze, Rio Grande do Sul – plano	136
FIGURA 116	Vila Nossa Senhora da Conceição, Rondônia – plano	136
FIGURA 117	Guará I, D.F. – plano	136
FIGURA 118	Paris paralela, França – plano	138
FIGURA 119	Skärholmen, Suécia – vista	139
FIGURA 120	Valencia, Espanha – vista	142
FIGURA 121	Cidades novas, Israel – localização	143
FIGURA 122	Karmiel, Israel – plano	143
FIGURA 123	Cidades novas, Venezuela – localização	145
FIGURA 124	Nowe Tychy, Polônia – maquete	146
FIGURA 125	Gamba, Gabão – vista	146
FIGURA 126	Leprosário Santo Ângelo, São Paulo – plano	147
FIGURA 127	Nova Iorque, Maranhão, e Guadalupe, Piauí – localização	151
FIGURA 128	Nova Iorque antiga, Maranhão – plano	151
FIGURA 129	Nova Iorque nova, Maranhão – plano	151
FIGURA 130	Petrolândia antiga, Pernambuco – vista	153
FIGURA 131	Nova Petrolândia, Pernambuco – vista	153
FIGURA 132	Nova Ponte antiga, Minas Gerais – vista	154



IMAGEM	ASSUNTO	PÁGINA
FIGURA 133	Nova Ponte nova, Minas Gerais – vista	154
FIGURA 134	Nova Jaguaribara, Ceará – localização	155
FIGURA 135	Jaguaribara antiga, Ceará – plano	156
FIGURA 136	Nova Jaguaribara, Ceará – plano	156
FIGURA 137	Olinda, Pernambuco – vista	160
FIGURA 138	Maurícia, Pernambuco – plano	160
FIGURA 139	Tucumã, Pará – plano	161
FIGURA 140	Cidades novas, Austrália – localização	163
FIGURA 141	<i>New communities</i> , EUA – localização	164
FIGURA 142	Kafue, Zâmbia – vista	165
FIGURA 143	Cergy-Pontoise, França – vista	167
FIGURA 144	Águas de São Pedro, São Paulo – plano	169
FIGURA 145	Luiz Camerlingo, engenheiro civil	171
FIGURA 146	João Francisco Maffei, químico	171
FIGURA 147	Jorge de Macedo Vieira, engenheiro civil	171
FIGURA 148	Francisco Saturnino Rodrigues de Brito Filho, engenheiro civil e de minas	171
FIGURA 149	Águas de São Pedro, São Paulo – Grande Hotel São Pedro	172
FIGURA 150	Águas de São Pedro, São Paulo – Balneário e parque	172
FIGURA 151	Águas de São Pedro, São Paulo – zoneamento	175
FIGURA 152	Mileto, Turquia – plano	179
FIGURA 153	Alexandria, Egito – plano	180
FIGURA 154	<i>Bastides</i> , França – planos	181
FIGURA 155	Neuf-Bisach, França – plano e vista	182
FIGURA 156	Silves, Amazonas – plano	182
FIGURA 157	Mazagão, Amapá – plano	183
FIGURA 158	Macapá, Amapá – plano	183
FIGURA 159	Madison, EUA – vista	184
FIGURA 160	Cidade Mundial, Bélgica – plano	185
FIGURA 161	Cidade Mundial, Bélgica – vista	185
FIGURA 162	Panorama, São Paulo – plano	187
FIGURA 163	Cosmorama, São Paulo – plano	188
FIGURA 164	Columbia, EUA – plano	190
FIGURA 165	Dassópolis, Amazonas – plano	190
FIGURA 166	Putrajaya, Malásia – plano	191



IMAGEM	ASSUNTO	PÁGINA
FIGURA 167	Saint-Quent-en-Yvelines, França – vista	193
FIGURA 168	Cergy-Pontoise, França – vista	193
FIGURA 169	Goiânia, Goiás - vista	198
FIGURA 170	Brasília, D.F. – vista	198
FIGURA 171	Palmas, Tocantins – vista	198
FIGURA 172	Monlevade, Minas Gerais – vista	200
FIGURA 173	Goiânia, Goiás – plano	201
FIGURA 174	Goiânia, Goiás – plano	202
FIGURA 175	Brasília, D.F. – plano	203
FIGURA 176	Superquadras, Brasília, D.F. – plano	204
FIGURA 177	Palmas, Tocantins – plano	205
FIGURA 178	Palmas, Tocantins – plano	206
FIGURA 179	<i>Villes nouvelles</i> , Paris, França – localização	210
FIGURA 180	Cidades novas, Malásia – localização	213
FIGURA 181	Senri, Japão – planos	214
FIGURA 182	Yi-Zhuang, China – plano	216
FIGURA 183	<i>Navyé goroda</i> , ex-URSS – planos	217
FIGURA 184	Cidades novas, Paraná – planos	218
FIGURA 185	Heimdal, Noruega – plano	219
FIGURA 186	Heimdal, Noruega – vista	219
FIGURA 187	Stolen, Holanda – vista	229
FIGURA 188	Avola, Itália – plano	229
FIGURA 189	Ilha Solteira, São Paulo – plano	229
FIGURA 190	Cidade do México, México – vista	229
FIGURA 191	Angélica, Mato Grosso do Sul – plano	229
FIGURA 192	Juina, Mato Grosso – plano	229
FIGURA 193	Buenos Aires, Argentina – plano	231
FIGURA 194	Philadelphia, EUA – plano	232
FIGURA 195	Jeffersonville, EUA – plano	232
FIGURA 196	Adamantina, São Paulo – plano	233
FIGURA 197	Ceilândia, D.F. – vista	233
FIGURA 198	Nogaro, França – plano	234
FIGURA 199	<i>Ciudad Lineal</i> , Espanha – plano	234
FIGURA 200	Cidade Industrial Linear, de Le Corbusier – plano	235

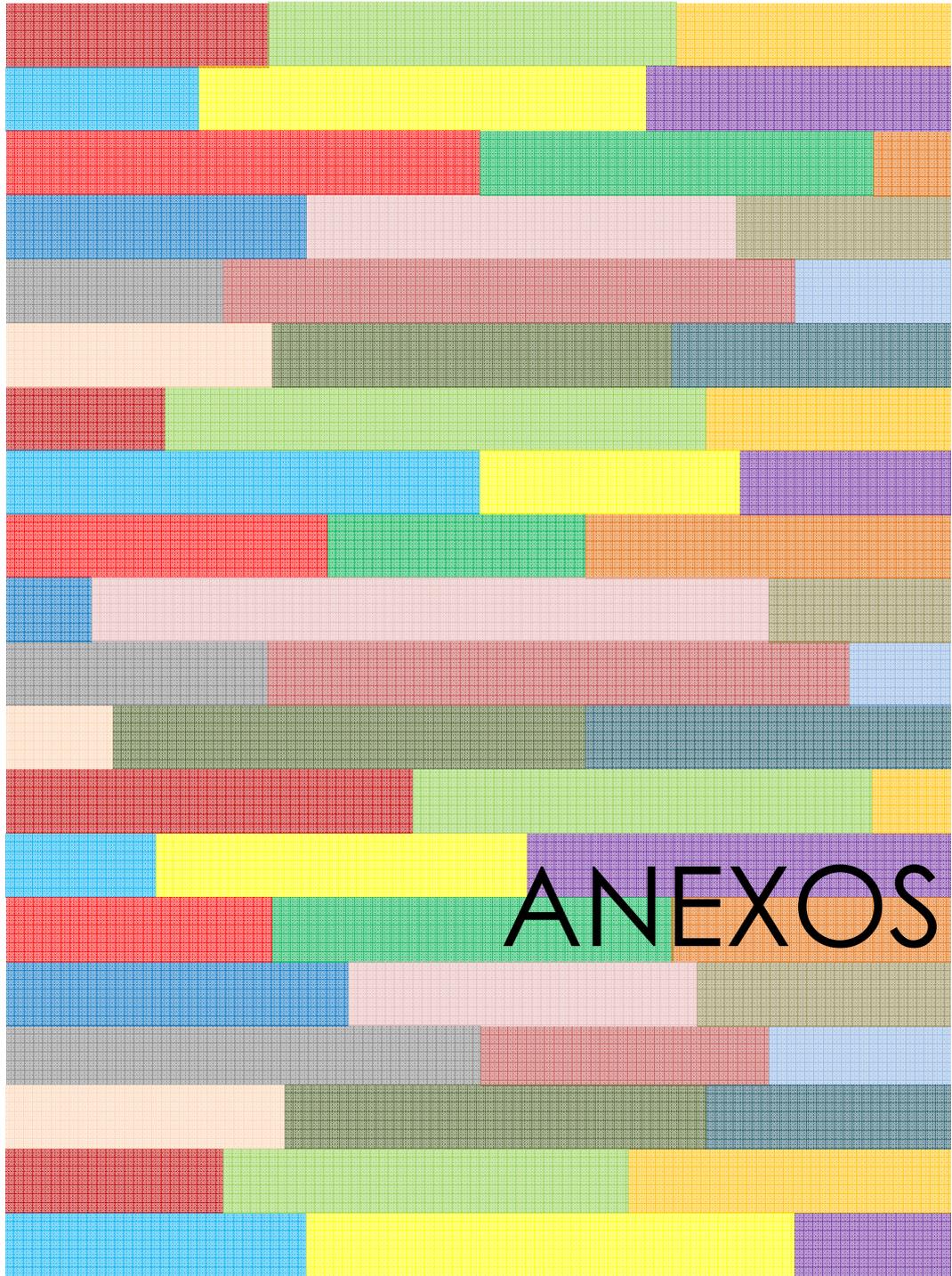


IMAGEM	ASSUNTO	PÁGINA
FIGURA 201	Marne-la-Vallée, França – plano	235
FIGURA 202	Magnitogorsk, ex-URSS – vista	235
FIGURA 203	Paulínia, São Paulo – plano	235
FIGURA 204	Alta Floresta, Mato Grosso – plano	236
FIGURA 205	Tucuruí, Pará – plano	236
FIGURA 206	Radburn, EUA – vista	237
FIGURA 207	Vällingby, Suécia – plano	239
FIGURA 208	Agbaja, Nigéria – plano	240
FIGURA 209	Agbaja, Nigéria – maquete	240
FIGURA 210	Redwood Shores, EUA – plano	240
FIGURA 211	Matupá, Amazonas – plano	240
FIGURA 212	Palmanova, Itália – vista	241
FIGURA 213	Jupia, Mato Grosso do Sul – vista	241
FIGURA 214	Nahalal, Israel – vista	242
FIGURA 215	Cidade nova radioconcêntrica, de Sanders e Rabuck – plano	242
FIGURA 216	Norris Dam, EUA – plano	243
FIGURA 217	Greendale, EUA – plano	243
FIGURA 218	São José de Mossâmedes, Goiás – vista	247
FIGURA 219	Barcelona, Espanha – vista	247
FIGURA 220	Bath, Inglaterra – plano	248
FIGURA 221	Bath, Inglaterra – vista	248
FIGURA 222	Letchworth, Inglaterra – vista	249
FIGURA 223	<i>Ville radieuse</i> , de Le Corbusier – vista	249
FIGURA 224	Littoria, Itália – plano	250
FIGURA 225	Littoria, Itália – vista	250
FIGURA 226	Naberejnye Tchelny, Rússia – vista	251
FIGURA 227	Évry, França – vista	252
FIGURA 228	Gravura de uma <i>new town</i>	252
FIGURA 229	Manhattan sob bolha, de Buckminster Fuller – vista	253
FIGURA 230	Cidade sob o Sena, de Paul Maymont, Maranhão – vista	253
FIGURA 231	Densidade demográfica no Brasil, 1940 e 1960 – mapa	257
FIGURA 232	Rodovias no Brasil, de Jales Machado – localização	258
FIGURA 233	Rodovia Belém-Brasília – vista	260
FIGURA 234	Rodovia Belém-Brasília – mapa	260



IMAGEM	ASSUNTO	PÁGINA
FIGURA 235	Jaraguá, Goiás – plano	261
FIGURA 236	Cidades lineares na Rodovia Belém-Brasília – planos	261
FIGURA 237	Rodovia Transamazônica – mapa	262
FIGURA 238	Rodovia Transamazônica – vista	262
FIGURA 239	Marabá, Pará – plano	263
FIGURA 240	<i>Amazônia Legal</i> – mapa	265
FIGURA 241	Sinop, Mato Grosso – vista	266
FIGURA 242	Juruena, Mato Grosso – plano	266
FIGURA 243	Brasília, D.F. – vista	268
FIGURA 244	Tillingham Hall, Inglaterra – plano	272
FIGURA 245	Kourou, Guiana Francesa – plano	273
FIGURA 246	Kourou, Guiana Francesa – vista	273
FIGURA 247	Antigo núcleo romano – plano	274
FIGURA 248	Circleville, EUA – plano	274
FIGURA 249	Auroville, Índia – plano	277
FIGURA 250	Auroville, Índia – vista	277
FIGURA 251	Almere, Holanda – plano	278
FIGURA 252	Almere, Holanda – vista	278
FIGURA 253	Ziggurat, Emirados Árabes Unidos – vistas	279
FIGURA 254	Lilypad, de Vincent Callebaut – vista	280
FIGURA 255	Novos Estados e Territórios, Brasil – mapa	281
FIGURA 256	Representação de cidade – hieróglifo egípcio	286





ANEXOS



ANEXO 1 _ CIDADES NOVAS NO BRASIL

CIDADE	U.F.	DATA
1. Salvador	BA	1549
2. Maurícia	PE	1644*
3. Oueiras	PI	1695
4. Teresina	PI	1851
5. Aracaju	SE	1855
6. Soure	PA	---
7. Paranapiacaba	SP	1874
8. Guarujá	SP	1892
9. Belo Horizonte	MG	1893
10. Santos	SP	1905 [1543]
11. Erechim	RS	1908
12. Braúna	SP	1910
13. Santo Ângelo	SP	1918
14. Fordlândia, Itaituba	PA	1920
15. Franca	SP	1921
16. Águas da Prata	SP	1923-1942
17. Marília	SP	1923
18. Nova Veneza	GO	1924
19. Bento de Abreu	SP	1926
20. Andirá	PR	1927
21. Rinópolis	SP	1927
22. Valparaíso	SP	1927
23. Guararapes	SP	1928
24. Jales	SP	1928
25. Paulista	PE	1928
26. Lavínia	SP	1929
27. Londrina	PR	1929
28. Pereira Barreto	SP	1929
29. Tupã	SP	1929

CIDADE	U.F.	DATA
30. Rubicéia	SP	1930
31. Cosmorama	SP	1931
32. Andradina	SP	1932
33. Cambé	PR	1932
34. Castanhal	PA	1932
35. Rolândia	PR	1932
36. Brejo das Freiras	PB	1933
37. Goiânia	GO	1933
38. Lambari	MG	1933
39. Paraíso	SP	1933 [1865]
40. Belterra, Santarém	PA	1934
41. Mirandópolis	SP	1934
42. Alto Alegre	SP	1934
43. Monlevade	MG	1934
44. Parapuã	SP	1934
45. Arapongas	PR	1935
46. Águas de São Pedro	SP	1936
47. Guaraçai	SP	1936
48. Quintana	SP	1936
49. Auriflama	SP	1937
50. Cardoso	SP	1937
51. Castilho	SP	1937
52. Murutinga do Sul	SP	1937
53. Votuporanga	SP	1937
54. Apucarana	PR	1938
55. Nova Andradina	MS	1938
56. Adamantina	SP	1939
57. Lucélia	SP	1939
58. Apucarana	PR	1940



CIDADE	U.F.	DATA
59. Marialva	SP	1940
60. Osvaldo Cruz	SP	1940
61. Votorantim	SP	1940 [1679]
62. Cidade do Aço, Volta Redonda	RJ	1941 [1874]
63. Alumínio	SP	1941
64. Flórida Paulista	SP	1941
65. Ceres	GO	1941
66. Luiziânia	SP	1941
67. Tupi Paulista	SP	1941
68. Califórnia	PR	1942
69. Aragarças	GO	1943
70. Fernandópolis	SP	1943
71. Mariápolis	SP	1943
72. Piacatu	SP	1944
73. Valentim Gentil	SP	1944
74. Cidade dos Motores	RJ	1945
75. Dracena	SP	1945
76. Junqueirópolis	SP	1945
77. Maringá	PR	1945
78. Ângulo	PR	1946
79. Astorga	PR	1946
80. Boa Vista	RR	1946 [1830]
81. Flora Rica	SP	1946
82. Mandaguari	PR	1946
83. Ouro Verde	SP	1946
84. São Jorge do Ivaí	PR	1946
85. Alvorada do Sul	PR	1947
86. Monte Castelo	SP	1947
87. Paulicéia	SP	1947
88. Alto Paraná	PR	1948
89. Irapuru	SP	1948
90. Pacaembu	SP	1948
91. Santa Fé do Sul	SP	1948

CIDADE	U.F.	DATA
92. Santa Mercedes	SP	1948
93. Paranacity	PR	1949
94. Pontal do Sul	PR	Anos 1950*
95. Anahy	PR	1950
96. Jussara	PR	1950
97. Lobato	PR	1950
98. Perobal	PR	1950
99. Mucajaí	RR	1951
100. Cidade Gaúcha	PR	1952
101. Panorama	SP	1952
102. S. Luís dos Montes Belos	GO	1953
103. Cianorte	PR	1955
104. Vila Serra do Navio	AP	1955
105. Umuarama	PR	1955
106. Água Boa	PR	1956
107. Águas de Lindóia	SP	1956
108. Angélica	MS	1956
109. Candangolândia	DF	1956
110. Núcleo Bandeirante	DF	1956
111. Rio Tinto	PB	1956
112. Sumaré	PR	1956
113. Brasília	DF	1957
114. Paranoá	DF	1957
115. Araguaína	TO	1958
116. Gurupi	TO	1958
117. Taguatinga	DF	1958
118. Siderópolis	SC	1958 [1891]
119. Cruzeiro	DF	1959
120. Miranorte	TO	1959
121. Tangará da Serra	MT	1959
122. Marina	DF	Anos 1960*
123. Colinas do Tocantins	TO	1960
124. Gama	DF	1960



CIDADE	U.F.	DATA
125. Sobradinho	DF	1960
126. Jupiá	MS	1961
127. Alvorada	TO	1963
128. Campinorte	GO	1963
129. Guadalupe	PI	1963 [1929]
130. Paraíso do Tocantins	TO	1963
131. Irói	PR	1964
132. Paragominas	PA	1965
133. Aripuanã	MT	1966 [1908]
134. Nova Iorque	MA	1966 [1871]
135. Planaltina	DF	1966 [1790]
136. Guará I	DF	1967
137. Bebedouro	PE	1967
138. Mandacaru	BA	1967
139. Ilha Solteira	SP	1967
140. Guarái	TO	1968
141. Guará II	DF	1969
142. Paulínia	SP	1969 [1899]
143. São Bento da Lagoa	RJ	Anos 1970*
144. Ceilândia	DF	1971
145. Claudia	MT	1972
146. Nova Rosalândia	TO	1972
147. Santa Carmem	MT	1972
148. Sinop	MT	1972
149. Vera	MT	1972
150. Carajás	PA	1973
151. Marabá	PA	1973
152. Pilão Arcado	BA	1974 [1810]
153. Alta Floresta	MT	1975
154. Ariquemes	RO	1975
155. Juruena	MT	1975
156. Casa Nova	BA	1976 [1879]
157. Remanso	BA	1976 [1857]

CIDADE	U.F.	DATA
158. Santo Sé	BA	1976 [1832]
159. Sobradinho	BA	1976
160. Tangará da Serra	MT	1976
161. Juína	MT	1977
162. São Simão	GO	1977 [1930]
163. Caraíba, Jaguarari	BA	1978
164. Paranaita	MT	1978
165. Barcarena	PA	1979
166. Primavera	SP	1979
167. Tucuruí	PA	1979
168. Cidade SUFAP	AM	Anos 1980*
169. Dassópolis	AM	Anos 1980*
170. Nova Crixás	GO	1980
171. Nova Olinda	TO	1980
172. São João da Baliza	RR	1980
173. São Luiz	RR	1980
174. Paraupebas	PA	1981
175. Tucumã	PA	1981
176. Alto Alegre	RR	1982
177. Bonfim	RR	1982
178. Cia. Real Agroindustrial	PA	1982
179. Estreito	MA	1982
180. Normandia	RR	1982
181. Matupá	AM	1983
182. Samambaia	DF	1985
183. Canindé do S. Francisco	SE	1987 [1629]
184. Campo Novo do Parecis	MT	1988
185. Nova Petrolândia	PE	1988 [1887]
186. Barrolândia	TO	1989
187. Palmas	TO	1989
188. Wanderlândia	TO	1989
189. Brasilândia	TO	1993
190. Darcinópolis	TO	1993



CIDADE	U.F.	DATA
191. Nova Ponte	MG	1993 [1938]
192. Itá	SC	1996 [1919]
193. Nova Jaguaribara	CE	1997 [1694]
194. Pugmil	TO	1997

* _ Cidades não construídas



ANEXO 2 _ MODELO DE FICHA CADASTRAL

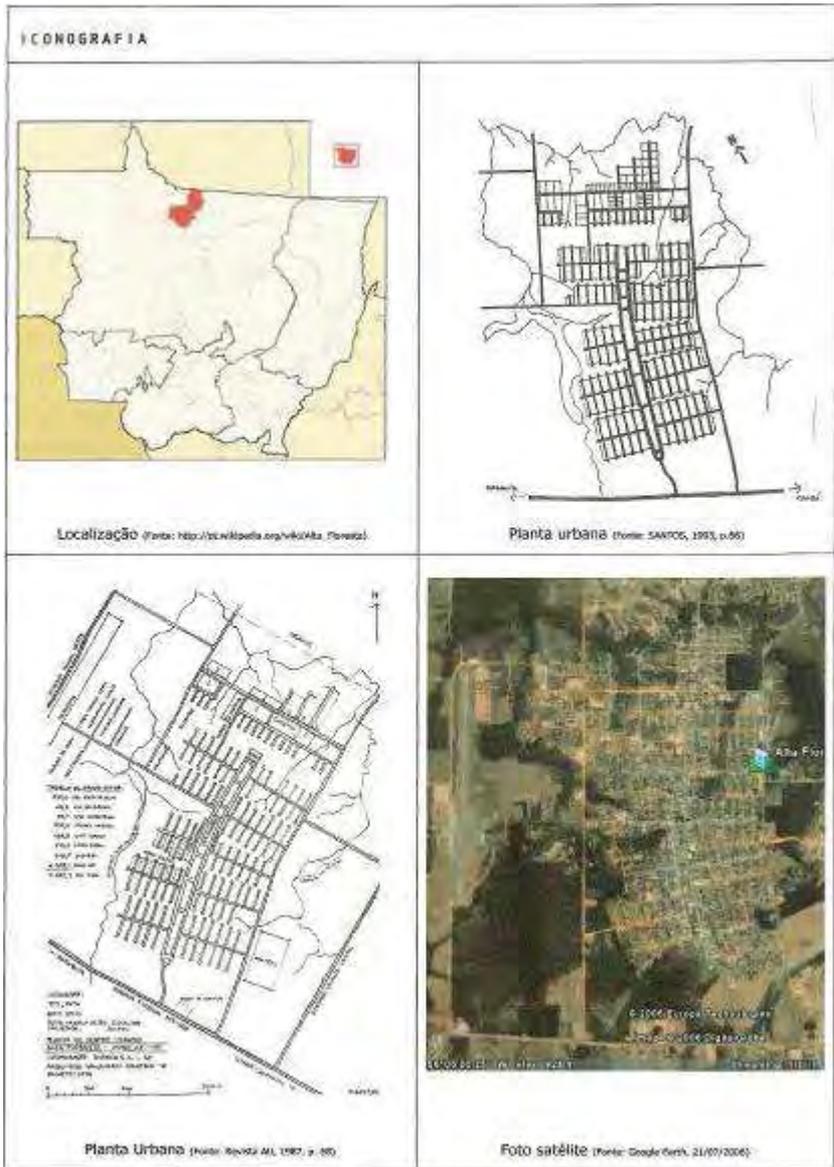
NOME	ALTA FLORESTA		
LOCALIZAÇÃO	Mato Grosso (MT)	ANO DO PROJETO	Início: 1975
	Norte do estado, 830 km de Cuiabá		Término: 1976
	Latitude: 09°52'32" Sul	FUNDAÇÃO	19/05/1976
	Longitude: 56°05'10" Oeste	MUNICIPALIZAÇÃO	1979
Altitude da sede: 283 m.			
TIPOLOGIA	Colonização		
GÊNESE	<p>Busca de migrantes do sul do país para a Amazônia mato-grossense em busca de novas áreas de cultivo (pólo agrícola).</p> <p>"A ocupação efetiva e duradoura da região de Alta Floresta veio com os programas modernos de colonização. O Governo Federal favoreceu eficazmente a ocupação da Amazônia mato-grossense. Com a colonização da região norte de Mato Grosso, a parte então pouco habitada e pouco conhecida das proximidades do Amazonas e Pará passou a ser denominada de Nortão. (...)Sabe-se que o seringalista Renato Spinelli chegara à região de Peixoto de Azevedo para a extração de borracha, que era levada a Rio Novo, pela empresa Erion, dos Irmãos Spinelli. Mas Alta Floresta teria por idealizador uma responsabilidade individualizada, afeita ao trabalho de formar cidades: Ariosto da Riva. Este verdadeiro bandeirante enfrentou a colonização de Alta Floresta após o processo de Naviraí, Caarapó, Glória de Dourados e Suiá Missu. O ponto de solução dos problemas colonizadores para Ariosto da Riva era a experiência, a presença na colonização. Inicialmente Ariosto adquiriu quatrocentos mil hectares de terras de uma empresa do Rio de Janeiro, em sítio vizinho ao da futura cidade de Alta Floresta. Ariosto da Riva teve idéias de se emparelhar com outros colonizadores, aproveitando-se das vantagens que o governo oferecia. Quanto ao projeto de colonização, dizia ele: "...a minha idéia era estabelecer uma comunidade de fazendeiros cujas colheitas pudessem ser beneficiadas na própria região, criando empregos e riqueza no coração da Amazônia; mas eu sabia que tinha que fornecer a infra-estrutura necessária para que essa comunidade pudesse realmente florescer". Com ativos da família da Riva, Ariosto fundou a INDECO - Integração, Desenvolvimento e Colonização, com 12 milhões de dólares e mais um fundo de manejo de 5 milhões. O Banco do Brasil e alguns bancos privados concederam empréstimos substanciais a juros baixos e redução de taxa sobre os lucros da INDECO. Na época, esse benefício era concedido a qualquer projeto de colonização na Amazônia. Ariosto via colonos acorrerem à Bacia Amazônica pelas estradas de Mato Grosso, Pará, Amazonas e Rondônia. Via que povoados, a maioria instalados em terras distribuídas pelo INCRA, patrocinado pelo governo, mal começavam, logo paralisavam por falta de apoio técnico e por falta de estradas secundárias para o abastecimento e transporte da safra. Faltava a infra-estrutura básica: escolas, hospitais, serrarias, armazéns, oficinas, etc. Por outro lado, Ariosto encontrava diante de si um enigma: à natureza da Amazônia, uma terra considerada distante e terrível. Terra de novidades, não só para o entender do povo simples, mas também técnicas e científicas. Mas com as primeiras experiências realizadas, avançou para a Amazônia. Em 1973, a rodovia Cuiabá-Santarém (BR 163) partia de Cuiabá em direção ao seu ponto final, Santarém, no Pará. Eram 1.700 Km. O 9º BEC chegara ao Km 642, possibilitando a INDECO, a partir daí, construir sua própria estrada de 147 quilômetros em direção a oeste, em busca da futura sede da colonização, que seria denominada Alta Floresta. A meio caminho, entre o Km 642 da BR 163 e a futura Alta Floresta, junto ao Rio Teles Pires, construiu uma serraria, a fim de produzir madeira para a construção</p>		



<p>de um barco. Do outro lado do rio, abriram-se na selva cinco pistas de pouso para aeronaves. A abertura da estrada marchava lenta, enfrentando gigantescas árvores de angelim, mogno, castanha-do-pará, etc. A estação da chuva de seis meses impedia o trabalho. Só em maio de 1976, três anos após o início da abertura, a estrada chegava a desmatar a primeira clareira de Alta floresta. Ariosto da Riva participou vitorioso de uma licitação de compra de terras do estado de Mato Grosso. As terras eram vendidas a preço irrisório. Ariosto adquiriu quatrocentos mil hectares para colonização imediata. Naquele tempo, David Nesser – jornalista, cronista, escritor, poeta e compositor – apelidou Ariosto da Riva de “O Último Bandeirante”, denominação sugestiva, pois as terras adquiridas embicavam mais ao norte do Estado. O desbravador trazia também novidades em colonização, com a idéia de aproveitar, já no primeiro ano de abertura, uma renda provinda da coleta de frutos naturais da Amazônia, quando normalmente as colonizações passavam por períodos de assentamento e de despesas, antes de começar a produzir. Assim Antônio César Soares da Silva dizia que Alta Floresta veio a ser um estopim de um novo Norte do Paraná. Como empresa de caráter pessoal, a última palavra em tudo era do chefe. Mas, pela prática de colonizações, Ariosto da Riva se fazia assessorar por pessoas tarimbadas em serviços de emergência e de imprevistos. A inovação dada por Ariosto da Riva provinham de um projeto duplo e ao mesmo tempo inovador: colonizar a Amazônia e pesquisa-la como uma Esfinge, desde o primeiro dia. Para o êxito da colonização, eram necessários conhecimentos cabais da natureza local, a fim de lhe tirar o máximo de proveito. Enquanto abria passo para o estabelecimento da infra-estrutura, abria também canteiros de pesquisas agrícolas. Com a chegada dos primeiros trabalhadores da INDECO, aconteceu a 28 de janeiro de 1976, o primeiro nascimento na região de Alta Floresta, uma menina, filha do operador de máquinas Alfredo Conceição – o Ceará, e dona Divaneide. Neste mesmo ano, às 14:50 hs, do dia 19 de maio, Antônio Nunes Severo Gomes, após atravessar o Rio Teles Pires no barco do baiano Benedito Vieira da Silva, assentou o teodolito num ponto, marcando o começo de Alta Floresta. Devido ao fato, 19 de maio é o dia em que se comemora o aniversário do município.” (http://www.vnp.com.br/cidades/novatas.php?cidade=af; 21/02/2007).</p> <p>Autores dispunham de poucas informações do sítio. Intempéries (sol forte e chuvas torrenciais) causam problemas para deslocamento a pé de grandes distâncias.</p>			
AUTOR (ES)		<p>Nome: arq. Maria Cristina Keating (resp.) Vallandro Keating (colab.)</p> <p>Escritório M.K. Arquitetura S/C Ltda.</p>	
EMPREENDEDOR (ES)		<p>Ariosto da Riva (empresário e proprietário de terras) INDECO (Integração Desenvolvimento e Colonização)</p>	
POPULAÇÃO PREVISTA	30.000	POPULAÇÃO EM 2006	47.281
ÁREA TOTAL	8.982,80 km ²	ÁREA URBANA	24,67 km ²
TRAÇADO (CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS)	<ul style="list-style-type: none"> • Eixo central organizador (parte do Sul para o Norte, “arqueado sobre cumeada que separa as bacias de dois ribelões” (Revista AU, 1987, p. 68). • Faixa central com 100m. de largura margeada por edifícios institucionais e comerciais acessados por 2 avenidas de 30 m. de largura, de onde saem ruas residenciais. 		



	<ul style="list-style-type: none"> Hierarquia viária (arteriais, coletoras e cul-de-sac). Matas e nascentes mantidas para garantir mananciais abastecedores de água da cidade. Cemitério implantado sob a floresta (ponto turístico da cidade).
LEGISLAÇÃO	Inter-relação com programas públicos anteriores. Segundo SNIU, há apenas Lei de Zoneamento (1983).
BASE ECONÔMICA	<ul style="list-style-type: none"> Agropecuária, vegetal (madeiras), extrativismo mineral (década de 1980) e turismo (a partir de 1996).
DADOS COMPLEMENTARES	<ul style="list-style-type: none"> Cidade pioneira Assentamento modelo (INCRA) Envolvimento da CODEMAT (Companhia de Desenvolvimento do Mato Grosso)
COMENTÁRIOS (INSIGHT / LÓGICAS / DIFERENÇAS)	<ul style="list-style-type: none"> Articulação entre conceitos culturalistas e racionalistas. Projeto adota parâmetros urbanísticos previstos para cidades de clima mais temperado (Goiania, Belo Horizonte, Brasília). Estruturada a partir de um eixo central (monumentalidade). Estrutura "espinha de peixe". Vias largas: alto custo de pavimentação e manutenção, que resultam em grandes superfícies impermeabilizadas e irradiadoras de calor. Desmatamento da mata nativa do entorno.
FONTE DE REFERÊNCIA	<ul style="list-style-type: none"> OLIVEIRA, Isabel Cristina Eiras de. "Alta Floresta: uma história com muitas interpretações". In: <i>Cadernos Brasileiros de Arquitetura</i>. São Paulo: Projeto, n.13, 1984. ROSA, Rosane Duarte et alii. <i>Colonizador e colonos: na fronteira da terra o limite dos sonhos de um futuro promissor</i>. In: http://www.unemat.br/rca/docs/VOL2N1T6.PDF (05/06/2006) REVISTA AU. <i>Planeta Amazônia</i>. São Paulo: Pini, ano 3, n. 10, fevereiro/março 1987. SANTOS, Carlos Nelson F. dos. <i>A cidade como um jogo de cartas</i>. São Paulo: Pro! Editora Gráfica, 1993, p. 66-67. Arquivo on-line: Sistema Nacional de Indicadores Urbanos (SNIU) Programa Google Earth (21/07/2006) http://www.editoraegm.com.br/alta%20floresta.htm (05/06/2006) http://www.fbge.gov.br/cidadesat/ (21/03/2007) http://pt.wikipedia.org/wiki/Alta_Floresta (21/03/2007) http://www.vsp.com.br/cidades/historia.php?cidade=af1 (21/03/2007)





Implantação

(Fonte: http://www.vsp.com.br/cidades/novas_cidades.php?cidade=all)



Vista

(Fonte: http://www.vsp.com.br/cidades/novas_cidades.php?cidade=all)



Vista: corredor central (acima) e área residencial (abaixo) (Fonte: http://www.vsp.com.br/cidades/novas_cidades.php?cidade=all)



**“E AS PESSOAS NEM SONHAM QUE QUEM
ACABA UMA COISA NUNCA É AQUELE QUE A
COMEÇOU, MESMO QUE AMBOS TENHAM UM
NOME IGUAL, QUE ISSO SÓ É O QUE MANTÉM
CONSTANTE, NADA MAIS.”**

[JOSÉ SARAMAGO, O ANO DA MORTE DE RICARDO REIS, 1984]