

Mesa 56. Modelos e narração nas experiências citadinas e urbanas de ontem e de hoje

Línea temática: Relatos urbanos: discursos, utopías, censuras

Margareth da Silva Pereira

Pós-graduação em Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Brasil,
margaspereira@gmail.com

Laurent Coudroy de Lille

Lab'urba, École d'Urbanisme de Paris/UPEC, Francia,
laurent.coudroydelille@wanadoo.fr

Palavras chave: projeto urbano; novas capitais; cidades novas; modelos urbanos; ciudad verde; supermanzanas, colapso ambiental, vocabulário técnico.

Resumen

Estratégia e prospectiva, modo de pensar, mas também construção de racionalidade por meio de histórias ou narrativas, necessária ou desejável: a ideia de modelo tem atravessado as práticas de reflexão e construção de cidades, sobretudo, nas Américas ibéricas ao longo de 500 anos, mas também em todo o planeta. Na Europa, por exemplo, ela se viu privilegiada na formulação e crítica de diferentes propostas e aplicada em diferentes contextos, renovando-se direta ou indiretamente com as noções de tipo e estilo no século XIX, ou com as de funcionalismo, taylorismo e coletivização no século XX ou de desenvolvimento, sustentabilidade e boas práticas no século XXI. Assim, se a noção de modelo foi intensamente criticada após os anos 1960-70 em benefício de uma valorização da diversidade de espacialidades, temporalidades ou de inclusão e participação do cidadão na tomada de decisão sobre os modos de vida citadinos e urbanos e em suas formas construídas, ela parece continuar guiando os projetos urbanos na atualidade como "imagem de pensamento" que ativa a ação seja de concepção formal, seja de governança. Ademais, deslocamentos e críticas epistemológicas contemporâneas, práticas sensíveis a multiplicidade do mundo vivente, mas, sobretudo, uma atenção crescente às diferenças de culturas colocam a ideia de modelo no centro da crítica das formas de saber, de poder, de violência. Assim, ao lado dos desafios das questões ecológicas justificam também uma arqueologia sobre visões e papéis que "modelos" podem ter desempenhado na história das cidades e do urbanismo.

O que nos mostram as experiências de ontem e de hoje sobre os usos e a propagação de modelos e narração que os sustentam como estratégia e tática de conquista e colonização? Quais experiências na história urbana ibero-americana e europeia revelam seu fascínio e suas armadilhas? São os modelos y relatos, antes de tudo imagens necessárias que guiam a ação? Mas como interpretar a formidável resistência de uma forma de ação e de concepção que toma os modelos de modo "fechado" sem interpretá-los? Neste caso a questão dos modelos e narração seria um problema de concepção apenas ou sobretudo de recepção? Quais seus limites e subversões? Assim, como entender sua reprodutibilidade implícita ou francamente declarada nas situações contemporâneas? A questão da estética ainda faz sentido aqui? Enfim, podemos nos passar das modelizações e seus relatos na construção do público e do comum?

Assim, espera-se confrontar experiências de cidades, países e situações diversas, para que esta sessão abra ao mesmo tempo um campo de referências, reflexões e críticas teóricas e históricas.

Coords. Margareth da Silva Pereira (Universidade Federal do Rio de Janeiro, Brasil) margaspereira@gmail.com y Laurent Coudroy de Lille (Ecole d'urbanisme de Paris-UPEC-Lab'urba, Francia) laurent.coudroydelille@wanadoo.fr

Ponencia 1: Repensar paisagens planejadas, reconhecer margens: Brasília e a questão do vazio (Luciana Saboia, Universidade de Brasília)

Ponencia 2: De cidades fechadas a cidades abertas no Brasil do século XX. Notas sobre os traçados de cidades novas (Ricardo Trevisan, Universidade de Brasília)

Ponencia 3: Rus in urbe: modelos para una ciudad verde (Marta Quintana de Juan. Universidad Complutense de Madrid)

Ponencia 4: A colonização do Brasil Central: um modelo de urbanização por cidades novas e empresas urbanizadoras no norte do Mato Grosso (Carolina Pescatori, Universidade de Brasília)

Ponencia 5: Disputas, dilemas e consensos acerca da história do urbanismo e do barroco na América Latina (Daniela Ortiz dos Santos, Goethe University)

Ponencia 6: A parte e o todo: tensões entre regra e modelo na cultura urbanística e territorial de Jose Bonifacio (Mário Magalhães, Universidade Santa Úrsula)



Repensar paisagens planejadas, reconhecer margens: Brasília e a questão do vazio

Profa. Dra. Luciana Saboia
Universidade de Brasília

Mesa 56 – A questão dos modelos e a condição americana e europeia: experiências de ontem e de hoje

Resumen:

Projetos de novas capitais são consideradas singulares e distinguíveis na história por suas condições políticas únicas, agendas sociais e econômicas e suas implicações ímpares no território. Para além de significativos artefatos urbanos, cidades planejadas produziram descontinuidades e desvios ao seu projeto original ao construir eventos e episódios que desafiaram e deslocaram epistemologicamente seus modelos e agendas. No caso de Brasília, há uma paisagem controlada, artificial, mas paralelamente há fissuras e possibilidades nestas paisagens, outras Brasília não tão silenciosas, assépticas ou literais ao seu projeto. A capital projetada no interior do território nacional foi exaltada como ícone do urbanismo moderno e, por outro lado, radicalmente criticada pelo excesso de espaços vazios, pelas grandes distâncias, pela priorização do automóvel e pela negação da cidade tradicional.

Quase 60 anos após sua inauguração, o Plano Piloto e suas cidades satélites são paisagens caracterizadas pelo espaço 'entre', o interstício, o aberto, mas também o residual, o baldio, o vazio que configuram descontinuidades do tecido urbano em rápido crescimento como qualquer outra cidade latino-americana. Se o fenômeno da dispersão urbana é efetivamente incontornável na condição contemporânea, cabe questionar como considerar a escala do cotidiano e da experiência corporal e estética nos espaços abertos *non-aedificandi*, exteriores, periféricos, marginais às paisagens ditas com 'urbanidade' na dimensão do projeto urbano.

Palabras clave: *Planejamento urbano, Projeto urbano; Paisagem pós-compacta; periferia; vazio*

Introdução

Os vazios no território como parte da paisagem urbana estão associados ao espaço “entre”, muitas vezes remanescentes de natureza que facilmente são relacionados à noção de ecologia, como fragmentos de “meio ambiente” em territórios periféricos. Esses vazios urbanos são comumente interpretados pelas políticas contemporâneas como espaços desperdiçados, inúteis e perigosos, sem densidade ou centralidade. Dentro da mesma crítica, os projetos urbanísticos planejados na primeira metade do século XX foram condenados por seus espaços amplos e livres e sua morfologia com poucos elementos. Para o ideário do movimento moderno, a paisagem não-compacta e a livre circulação tinha como significado uma agenda social mais igualitária. Esta relação urbano-natureza foi considerada posteriormente pela crítica a partir dos anos 50 como utópica, excessivamente ingênua, e por outro lado, inexoravelmente rígida sem qualquer relação com a cultura cidadina.¹ Os grandes espaços vazios projetados para a esfera coletiva promulgados pela Carta de Atenas de 1933 e dos CIAMS – Congresso Internacional de Arquitetura Moderna - foram criticados pela excessiva homogeneização da cena urbana.²

É fato que o atual estado da arte da campo do Urbanismo privilegia o paradigma de cidade compacta como configuração urbana capaz de solucionar os problemas crônicos das nossas cidades e inseri-las num ciclo virtuoso de desenvolvimento sustentável.³ Potencializada por essa argumentação técnica, ergue-se uma defesa das qualidades da cidade tradicional, densa e estruturada por espaços públicos caminháveis e significantes, conformados por ruas e praças. A rejeição à cidade tradicional foi considerada pela crítica a causa da desestruturação espacial da cidade contemporânea que acarretou na perda das qualidades a ela associadas. Em outras palavras, o rompimento do tecido urbano historicamente reconhecido em quarteirões para uma malha urbana onde a arquitetura se

¹ Para a crítica ao movimento moderno, que se tornou hegemônica na década de 1980, o homem moderno - em nome do progresso e da razão científica - criou um espaço demasiadamente abstrato, onde não há lugar para o acontecimento empírico, para o ornamento ou para o acaso levando a um empobrecimento do ambiente cultural (Frampton, 1985).

² Os críticos denunciavam o excesso de monumentalidade e a homogeneidade da cidade moderna (Tafari and Dal Co 1986)(Holston 1989). Rob Krier (1979) assinalou que o espaçamento entre os edifícios proposto pelos modernos, ao invés de criarem espaços públicos apropriados pela coletividade, eram somente espaços contemplativos. A grande separação entre os setores urbanos e a uniformização dos espaços urbanos provocou um ‘esvaziamento’ da esfera pública. Esta falta de proximidade física também implicava na falta de proximidade comunitária entre as pessoas. Além disso, a morfologia em edifícios em altura encarecia solo urbano e favorecia uma segregação sócio-espacial nas áreas urbanas.

³ Esta discussão foi principalmente feita pelos precursores do New Urbanism Andres Duany, Elizabeth Plater-Zyberk, and Jeff Speck (2001).

desvincula do lote pré-estabelecido produz a ausência de apropriação social em um território cada vez mais associado a uma ‘sociedade de massas’⁴.

Assim, permanecem perguntas que emanam de dentro do campo do próprio Urbanismo: afinal, se essas dinâmicas de centralidade e dispersão do tecido urbano produzem espaços outros à margem de suas centralidades históricas, paisagens dispersas e fragmentadas, não seria pertinente retomar a problematização do projeto enquanto prática sociopolítica com potencial de transformação e melhoria da qualidade de vida desses territórios considerados à margem? Urgem considerações que desafiem consensos para reposicionar o olhar a essas estratégias projetuais, formas de pensar, práticas de reflexão e construção de configurações que articulem suas diversas escalas da paisagem, sejam arquitetônicas ou territoriais.

Crítica ao vazio: da paisagem planejada à construída

Canberra na Austrália (1912), Ankara na Turquia (1923), Chandigarh na Índia (1947), Brasília no Brasil (1957), Islamabad no Paquistão (1959), Abuja na Nigéria (1974) foram algumas das capitais planejadas segundo os novos princípios de planejamento urbano na primeira metade do século XX⁵. Essas morfologias de cidades capitais foram bem documentadas e são geralmente aceitas como significativos artefatos históricos (Gordon, 2006). Dessas capitais, Brasília e, recentemente, Chandigarh, têm a significativa especificidade de serem listadas como Patrimônio Mundial da UNESCO respectivamente em 1987 e 2016. Muitas dos estudos sobre os seus planos urbanísticos são tratados na historiografia do urbanismo com foco nos erros e acertos de seus projeto originais (Gordon, 2006; Saboia and Medeiros, 2011).

O caso da capital brasileira não foi diferente. O impacto da construção da nova capital brasileira dividiu a crítica arquitetônica nacional e internacional entre defesa e rejeição. De um lado, a defesa de seus princípios urbanísticos como promessa de modernidade de uma capital planejada e construída em quatro anos (Gorovitz, 1985; Carpintero, 1998); e por outro lado, a rejeição de uma cidade considerada por demais artificial, sem identidade cultural e que culminou em segregação socioespacial (Holston 1989; Holanda, 2002; Gehl, 2013). Sua configuração baseada nos princípios modernistas com edifícios isoldos e

⁴ Discussão dessas questões estão na introdução do livro de nossa autoria “Cidade Pós-compacta: Estratégias projetuais a partir de Brasília”(2021).

⁵ Este estudo é parte integrante da pesquisa de bolsa produtividade financiada pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento em Pesquisa - CNPq, intitulada “Narrar por paisagens, reconhecer margens: Novas capitais, Brasília e a questão do vazio”.

amplas esplanadas a transformaram em um dos principais alvos da crítica pós-moderna. Brasília foi radicalmente condenada pelo excesso de espaços vazios, pela priorização do automóvel e esvaziamento da esfera pública. A força desse arcabouço crítico persevera até os dias atuais, entranhando-se no próprio campo do urbanismo e do planejamento urbano, interditando Brasília, e outros 'experimentos' urbanísticos, como uma referência válida para a contemporaneidade e isolando-a enquanto "caso excepcional", digna apenas da museificação patrimonial como ícone modernista.

A crítica ao espraiamento da urbanização por territórios para além de perímetros urbanos, constantemente (re)delineados pelas legislações vigentes, imputou os problemas sociais existentes como segregação sócio-espacial, violência urbana e falta de apropriação dos espaços públicos à dimensão utópica das teses e realizações do urbanismo moderno – incapaz de cumprir suas promessas de progresso e emancipação social cultural. Os princípios de um urbanismo não-compacto, em ordem morfológica urbana diversa da compactidade, foram considerados ausentes da escala do cidadão e de cidadania.

Tal crítica começou a dissociar as políticas de projeto e planejamento urbano, porque os ambientes projetados eram considerados autoritários, elaboradas por decisões de cima para baixo sem participação social. Estratégias projetuais dessas paisagens não-compactas foram consideradas sem relevância para discussão da cidade e suas problemáticas contemporâneas. Isoladas em sua 'excepcionalidade' não são analisadas como referências válidas ou passíveis de apropriação crítica para debater fenômenos urbanos como a dispersão, o déficit habitacional, a falta de mobilidade e especialmente a desigualdade social e violência urbana existentes nas periferias urbanas.

Em vez de estudos urbanísticos com interface multidisciplinar para políticas urbanas, os planos diretores possuem pouca referência ao sítio e suas interfaces socioambientais. As práticas de planejamento possuem diagramas abstratos sem representação técnica precisa em sua cartografia de análise, além da ausência de referências morfológicas e tipológicas a serem adotadas. A documentação urbanística ficou isolada na fundamentação do direito urbanístico e dados econômicos, sem avaliar o impacto desses indicadores na configuração de suas paisagens futuras. Tal prática também teve consequências na formação acadêmica, onde planejamento e projeto urbano foram desassociados em disciplinas distintas, deixou-se de estabelecer a conexão necessária entre as questões de ordem estética e os debates políticos nos ateliers e no ofício de projeto. O resultado foi uma tendência para uma diferenciação e distanciamento entre os

debates do planejamento e do projeto urbano.

Como reposicionar o *projeto* enquanto prática sociopolítica com potencial de transformação da cena urbana e que qualifica a vida social e ambiental? Se a contemporaneidade produz espaços outros à margem das paisagens ditas com ‘urbanidade’, situadas geralmente em seus sítios urbanos originais e centrais centrais, não seria pertinente retomar a problematização de projetos que considerem a possibilidade de construção de paisagens abertas e não-compactas? Ao relacionar estudos interdisciplinares à análise dos princípios e estratégias projetuais do urbanismo moderno, objetiva-se discutir, outras formas de pensar o projeto urbano, tanto por suas cartografias inventadas, suas representações utópicas e visionárias ou mesmo por seus limites e subversões de paisagens cotidianas vivenciadas.

Vazio, paisagem e luta por reconhecimento

Os vazios no território como parte da paisagem urbana estão associados ao residual, muitas vezes remanescentes de natureza que relacionam à noção de ecologia, tendo o “meio ambiente” como palavra-chave. Em seu livro “A invenção da paisagem (2007), Anne Cauquelin expõe a problemática na qual a paisagem parece estar sempre representada pela ideia de um existencialismo preexistente, que a transforma o vazio em um dado natural. Mas as “paisagens urbanas” contradizem a noção natural de paisagem? Para Cauquelin, não obstante os terrenos vagos, a poluição, a sujeira nos edifícios e todas as discontinuidades do tecido urbano, vê-se o espetáculo urbano como paisagem.

Ao discutir e investigar a configuração dos vazios, da paisagem horizontalizada por áreas verdes, do espaço aberto que constitui a urbe, o vazio enquanto paisagem enfoca basicamente duas dimensões: a primeira, de ordem tectônica que se constitui por ações projetivas que constroem a paisagem, o território e seus percursos. O carácter *in situ* da paisagem reposiciona o ato de desenhar, moldar, representar a configuração do sítio. Os amplos espaços no território articulados com a infraestrutura e equipamentos urbanos constroem ‘vazios’ na paisagem. O vazio pode ser articulado tanto como o interior de um exterior ou como o exterior de um interior. Esses intervalos, distâncias a percorrer, passam a delimitar espacialmente e moldar o relevo com paredes (arrimos, taludes) e tetos (viadutos) de uma arquitetura monumental ou mesmo criar ritmos, percursos e marcações na paisagem onde predomina a horizontalidade. Possibilita, assim, a interface entre o interior e o exterior com a interpenetração de percursos, ampliação de visuais e

invenção de um externalidade em *continuum* espacial, atravessamentos ou sobreposição em níveis.⁶ Para além da crítica e de seu contexto histórico, analisa-se a trama da cidade, o tecido urbano como conjunto de fios entrelaçados que remete-nos ao ato de fabricar uma trama, ligando as partes de um todo, como uma tessitura. Não por acaso a palavra latina *tessere*, que significa aquilo é tecido, atribui significado à compreensão de como o traçado de ruas, suas habitações, equipamentos urbanos e infraestruturas relacionam-se com elementos naturais (topografia, relevo, cursos d'água) e antropomórficos (mobilidade, lazer, trabalho, etc.) de modo a formar o conjunto urbanístico como um todo, justamente o que é chamado de “tecido urbano” no campo do urbanismo.

A outra dimensão do vazio a enfatizar é o caráter *ex situ* da paisagem, são as relações configuradas a partir das vivências, conflitos, ocupações, reapropriações e atravessamentos do cotidiano. O vazio passa a apresentar-se ora como ausência, negação e impossibilidade, ora como possibilidade e potência na reconfiguração de paisagens. Há um tensionamento contínuo por luta por reconhecimento social e cultural. Desta forma, advoga-se aqui a noção de paisagem *ex situ* como possibilidade de um “devir”, como espaço do agir e de representação da ação coletiva.

Parte-se da premissa de que o reconhecimento da narrativa humana pode revelar mudanças e continuidades nas paisagens em conformação. A construção de paisagens abre lacunas entre os fatos históricos e as promessas e ficções da crítica dita “liberal”. A noção de reconhecimento mútuo deixa de ser somente uma ação recíproca e passa a ter uma correlação com o sentido de justiça e de luta por afeto, direito e estima social (Saboia, 2009). Em outras palavras, quanto mais se luta por direitos, mais se busca reconhecimento. A exigência por reconhecimento passa ser uma questão de direito, de cidadania. Considera-se que há um cruzamento entre o tempo narrado e o espaço construído na construção da paisagem⁷. A partir dessa trama, constelações e entrelaçamentos as mais distintas “nebulosas” podem ser captadas, registradas, arranjadas e decifradas pelo estudo histórico, iconográfico e cartográfico – um modo de compreender e contribuir à construção de uma outra narrativa de paisagens (narrar por paisagens em Modos de narrar (JACQUES; PEREIRA, 2019).

⁶ No livro “Cidade pos-compacta” discute-se essa articulação entre interior e externo em três operações fundamentais de projeto: terraplanagem, balizamento e ajardimento (Lassance et all, 2021).

⁷ Nas palavras de Ricoeur (1998), o tempo narrado é, de um lado, o tempo “distendido” entre o tempo físico e o tempo psíquico, descrito por Santo Agostinho em Confissões. Há um estiramento entre o presente e o passado, tal como o espaço constitui-se como uma trama entre a corporeidade dos lugares de vida e o espaço geométrico em três dimensões.

O vazio projetado e espaços de reconhecimento

O texto *Glasarchitektur* de Paul Scheerbart em 1914 (apud. Frampton, 1985) dedicado ao Pavilhão de Vidro de Bruno Taut, exprime as aspirações revolucionárias da vanguarda artística que emergiu em Munique em 1909. Scheerbart argumenta que a liberação de espaço poderia inspirar uma nova cultura na sociedade do início do século XX. A transparência passa a significar a exposição da esfera privada ao domínio público, ou seja, o ambiente do lar é devassado pelo uso de grandes aberturas de vidro e espaços de transição. Defendia-se a *Glasarchitektur*, não como um capricho estético, mas como configuração espacial que necessariamente forçaria um confronto com o outro. Na citação de Adolf Behne em 1918, 'the European must be wrenched out of his cosiness' (apud. Frampton, 1985) 'cosiness' significa a materialidade do abrigo, o ambiente capaz de satisfazer necessidades como o aconchego, a segurança e a estabilidade.

Para os modernos, o confronto entre interior e exterior coloca face à face as dificuldades do outro. O uso de materiais como o vidro, a pureza geométrica dos elementos arquitetônicos e a redução da tectonicidade tornaram "transparente" a responsabilidade mútua da esfera coletiva. Sendo assim, a 'desmaterialização' da arquitetura pretendia provocar um vazio incômodo, desconfortável que incitava a percepção do que lhe é exterior. Pode-se, então, argumentar que a configuração do vazio moderno pretendeu trazer à tona a consciência do não-reconhecimento social. Acreditava-se que somente criando uma interface entre o público e o privado seria possível a luta por direitos sociais e o reconhecimento outro.

De acordo com a análise de Manfredo Tafuri (1979) sobre tradição reducionista do Movimento moderno, abrem-se dois modos nos quais a arquitetura moderna envolve o habitante. De um lado, a procura pela forma pura reduzida ao máximo, onde libera-se o espaço em amplas esplanadas, espaços verdes e abre-se o espaço vazio. A abstração ou desmaterialização da composição do espaço urbano, tanto pela redução de elementos físicos como pela repetição em série de elementos construtivos, representa a anulação do objeto arquitetônico na paisagem.

Por outro lado, a arquitetura moderna torna-se uma forma de representação de um objeto simbólico isolado no espaço aberto. Há uma circularidade elíptica do vazio moderno co-presente entre posições distintas: entre a negação e a aceitação. Tafuri não considera estes aspectos como extremos ou isolados um do outro, uma total abstração ou neo-simbolismo radical, pelo contrário, relaciona-os em um tensionamento contínuo. Esta dialética, entre isolamento e apropriação, admite tensões e complexidades entre a negação de uma concepção sistêmica e a aceitação de valor contemplativo. Para Tafuri, a citada *ênfase* no vazio é ambígua, pois abre a polaridade entre a desmaterialização e a materialidade, entre a crise do objeto e o objeto simbólico, entre o espaço livre e disponível e o espaço contemplativo e representativo. Estes dois modos de vazios que se

oferecerem à recepção do habitante, do habitar, lutam por reconhecimento social como “potencialidades” e não como garantia de reconhecimento mútuo.

Se não há garantia de reconhecimento social, como os vazios modernos ou projetados podem ser vivenciados sem que se transformem em espaços simbólicos de pura abstração e homogeneidade? No artigo *Terrain Vague*, o arquiteto e filósofo catalão Ignasi Solà-Morales (2002) define a noção de vazio em três definições. Primeiro, a palavra vazio, no sentido de vague, origina-se do termo *vaccus* (vacant, empty, non-occupied) que significa ausência. Em um segundo acepção, o vazio também representa o vago e o impreciso, de *vagus*, *in-determinate*, *im-precise*, *un-certain*. Se, por um lado, a noção de impreciso possui uma conotação negativa, por outro, esta incerteza é o que permite o desenvolvimento de potencialidades e abertura para novas reconfigurações. Nesta direção, Solà-Morales relaciona o vazio a um terceiro significado: vazio no sentido de *la vague*, ‘onda do mar’ em francês, que possui sua origem germânica em *wave*, *vagr-wogue*. Vazio como ‘onda’ traduz significados como movimento, fluxos de energia, instabilidade e oscilação. Pode-se, então, afirmar que o vazio como potencial, em um amplo sentido epistemológico, abre possibilidades de reconhecimentos e novas potencialidades para configurar espaços de ação.

O vazio potencial traduz a ‘mediação’ entre opostos que configura uma trama ao longo do tempo: de um lado, significa a ação configuradora (*la vague*, *wave*) e, por outro lado, representa a inércia da possibilidade que nunca se transformou em ação efetiva (vago e impreciso). A liberdade de completar, de agir no espaço representa a luta por reconhecimento social. Esta trama de reconhecimento do vazio como potencialidade não é linear, e sim em forma de arcos, que são desenhados a partir da ação social (Saboia, 2009). Dentro do contexto do urbanismo moderno, Solà-Morales reivindica uma arquitetura do dualismo, da diferença e da descontinuidade frente à face angustiante da razão tecnológica e homogeneizadora da modernidade. O vazio moderno traduz a tensão entre o modelo eficiente da tradição iluminista da metanarrativa moderna, e por outro lado, as pequenas narrativas de apropriações sociais contínuas nos vazios, as marcas de ritmos de fluxos e permanências deixadas ao longo do tempo.

Potencialidade significa esta oscilação entre a capacidade de desenvolver-se, a força ativa, a causalidade eficaz e o poder agir, mas também contraditoriamente, a noção de potência também significa aquilo que se opõe à ação. A luta pelo habitar e ser capaz de configurar seu próprio espaço implica na desejo de devir segundo Heidegger (1971). Baseado na dialética hegeliana, Heidegger considera que o conceito do devir implica em uma metamorfose perpétua das coisas que evoluem, ‘não de forma linear, mas de acordo com um ciclo que realiza a coincidência dos contrários’ (Durozoi & Roussel, 1996). Uma vez compreendido o contraditório, pode-se agir, negando-a ou superando-a, na tentativa de abrir possibilidades de uma experiência efetiva.

Esses vazios projetados deixam de ser espaços abstratos, para tornarem-se espaços de ação. Considera-se a possibilidade de que espaços livres e amplos sem determinação definida que por vezes são 'esvaziados', e que a partir de reconfigurações sociais passam a ser definidos como espaços de ação. Os espaços de ação formam-se em determinadas circunstâncias e podem dissolver-se logo em seguida, ou mesmo, permanecer por algum tempo. A ocorrência e frequência destes espaços podem revelar sua forma de apropriação e o processo de reconfiguração latente nos da arquitetura como processo contínuo.

Brasília, urbanismo não-compacto: vazio como paisagem

A paisagem cotidiana da centralidade de Brasília que é marcada por mais de 1.000.000 de pessoas que circulam na rodoviária e áreas adjacentes. Nos seus percursos cotidianos, os transeuntes deixam suas marcas nos amplos gramados da capital. Algumas das cidades satélites como Taguatinga e Cruzeiro foram construídas mesmo antes da inauguração da capital em 1960. Hoje, em 2022, Brasília é considerada uma metrópole terciária com quase 4.000.000 de habitantes e mais de 9.000.000 em sua região metropolitana. Há um movimento pendular diário entre a área inicialmente planejada, o Plano Piloto, e várias outras centralidades também projetadas, as cidades satélites do entorno ou núcleos urbanos próximos do Distrito Federal, que formam a metrópole de Brasília e sua região metropolitana. O cruzamento de eixos não é somente o ponto de centralidade do Plano Piloto, mas é também um dos grandes vazios urbanos onde cruzam as diversas Brasília's presentes em sua região metropolitana.

No caso de Brasília enquanto patrimônio mundial, a luta por reconhecimento social ultrapassa os limites da preservação material e coloca-se em questão novas narrativas de apropriação e releituras de outras Brasília's para além do Plano Piloto tombado. Até meados da década de 60, as primeiras cidades-satélites foram criadas para alojar famílias de operários que ocupavam áreas nas proximidades dos canteiros de obras do Plano Piloto de Brasília. Segundo o Plano Preliminar das Facilidades Materiais para a Recreação em Brasília (1960), essas estruturas deveriam fomentar a conexão dos brasilienses com seu entorno pela associação de áreas verdes às margens dessas estradas de rodagem (apud. Pescatori, 2021). A manutenção de amplas áreas *non aedificandi* visava ainda à preservação de recursos hídricos, à produção de alimentos para o seu abastecimento interno, além da criação de atrações turísticas para a cidade com a preservação de atributos naturais do seu território. A implantação das primeiras cidades-satélites respeitou, portanto, a delimitação do anel de proteção ambiental, buscando ocupar as áreas de chapada mais favoráveis à urbanização. Estes espaços livres - que estão à margem de perímetros urbanos consolidados - muitas vezes, são fragmentos de florestas, campos ou savanas, que permanecem cumprindo importantes papéis ecológicos, ainda que com restrições devido às discontinuidades que impedem ou dificultam a formação de corredores e caminhos ecológicos amplos e sistêmicos.

Brasília, como capital e metrópole terciária em rápido desenvolvimento, traz consigo a problemática da cidade contemporânea com a crescente conturbação urbana: estiramento de seu território em novos aglomeramentos urbanos, multiplicação de regiões administrativas e a ampliação de redes viárias e de infraestrutura básica. Brasília compartilha da mesma paisagem fragmentada que configura outras metrópoles latinoamericanas ou cidades do sul global. Basta citar a lógica de apartamento da paisagem natural da paisagem social em suas práticas urbanísticas, o que acentua a segregação social sem a possível articulação de mobilidade com os assentamentos urbano ou a ausência de uma diversidade paisagística urbana que inclua o bioma natural, como o Cerrado.⁸ Por outro lado, é a terceira metrópole do país e a que mais preserva a vegetação nativa entre as capitais brasileiras. Inesperadamente, Brasília está entre as mais altas classificações de qualidade urbana na América Latina e nos países em desenvolvimento e apresenta a maior Índice de Desenvolvimento Humano (0,824) e 3,76% do Produto Interno Bruto do Brasil. É interessante pontuar que outras regiões metropolitanas que tiveram seus núcleos originais planejados apresentam características de resiliência à problemáticas urbanas recorrentes em outras periferias urbanas⁹.

Ao reposicionar esses debates no campo do urbanismo, pretende-se questionar a relação entre cidade e projeto. Reivindica-se a possibilidade de superação de um único modelo de cidade possível marcada pela compactidade¹⁰. Ressalta-se aqui o sentido de cidade como territorialidade e habitação, de modo a configurar paisagens construídas e vivenciadas in situ e ex situ. Ao estudar projetos com configurações de paisagens não-compactas, busca-se a ampliação de repertórios projetuais de modo a restabelecer relações ancestrais com o sítio e seus modos de habitar. Ao ampliar a compreensão do projeto de forma integrada com o seu território em expansão (topografia, infraestruturas de mobilidade, energia e comunicação, grandes equipamentos urbanos, habitações precárias, etc.), inclui-se também suas regiões mais vulneráveis, fragmentadas e dispersas ao que se compreende como cidade.

Mais do que “vazios” sem significado social ou espaços “sem uso” que ampliam as distâncias ou impedem o adensamento urbano tão promovido e desejado, estes vazios constituem partes produtivas e intrínsecas à cidade, territórios naturais e produtivos com dinâmicas relacionadas ao urbano, com grande potencial socioecológico.

⁸ Espaço públicos, parques e praças não são inclusivos em paisagismo, há pouca integração de elementos naturais do entorno em sua composição ou o uso de espécies nativas em projetos construídos em estudos específicos na Brasília metropolitana (Pescatori et al, 2021).

⁹ Ver o caso de Chandigarh na Índia nas publicações de Vikramaditya Prakash (Prakash, 2021).

¹⁰ Há grande debate sobre esse tema nas publicações de James Corner (2014), Paola Viganó (2021), Charles Waldheim (2016) e outros pesquisadores.

Referências

- Carpintero, Antônio Carlos Cabral. "Brasília: Prática e Teoria Urbanística no Brasil." *tese de doutorado*. São Paulo: Universidade de São Paulo, 1998.
- Cauquelin, Anne. *A invenção da paisagem*. Translated by Marcos Marcionilo. Sao Paulo: Martins, 2007.
- Corner, James. The landscape imagination [electronic resource]: collected essays of James Corner, 1990-2010. Princeton Architectural Press, New York, 2014.
- Duany, Andres, Elizabeth Plater-Zyberk, and Jeff Speck. *Suburban nation: The rise of sprawl and the decline of the American dream*. Macmillan, 2001.
- Durozoi, Gerard; Roussel, André. *Dicionário de Filosofia*. Tradução de Marina Appenzeller. Campinas, SP: Papirus, 1993.
- Frampton, Kenneth. *Modern Architecture, a Critical History*. London: Thames and Hudson, 1985.
- Giedion, Sigfried. *Space, Time and Architecture, the growth of a new tradition*. fifth edition. Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press, 1967.
- Gordon, David (2006). *Planning Twentieth Century Capital Cities (Planning, History and Environment Series)*. Routledge.
- Gorovitz, Matheus. *Brasília uma questão de escala*. São Paulo: Projeto, 1985.
- Heidegger, Martin. "Building Dwelling Thinking." In *Poetry, Language, Thought*, translated by Albert Hofstadter. New York: Harper Colophon Books, 1971.
- Holanda, Frederico. *O espaço de exceção*. Editora UnB, 2002.
- Holston, James. *The Modernist City: an Anthropological Critique of Brasilia*. London: The University of Chicago Press, 1989.
- Jacques; P. B.; Pereira, M. da S. (Orgs.). (2018) *Nebulosas do pensamento urbanístico: Tomo III- Modos de narrar*. Salvador: EdUFBA, 2020
- Jan, Gehl. "Cidades Para Pessoas." (2013).
- Krier, Rob. *Urban Space*. Nova York: Rizzoli, 1979.
- Lassance, Guilherme; Saboia, Luciana; Pescatori, Carolina; Capille, Cauê.. *Cidade pós-compacta: estratégias de projeto a partir de Brasília/Post-compact city: design strategies from Brasilia*. 1. ed. Rio de Janeiro: Rio Books, 2021
- Medeiros, Ana Elisabete, and Luciana Saboia. "Brasilia, World heritage: questions of cultural identity and heritage policy." *Cross national transfer of planning ideas and local identity*. Nova Delhi: 12th International Planning History Conference, 2006.
- Pescatori, Carolina; Saboia, Luciana ; Amaral, Tauana. Brasília e a configuração de sua paisagem metropolitana: o cerrado e os vazios urbanos. In: Maria do Carmo de Lima Bezerra (Org.) *Paisagem urbana: Natureza e pessoas*. 1ed. Brasília - DF: Editora da UnB, 2021, v. 1, p. 199-219.
- Pescatori, Carolina; Saboia, Luciana at all. O Eixo Centro-Sul De Expansão De Brasília: Dispersão, Vazios E As Transformações Na Paisagem Metropolitana - 1984 a 2017. *Revista Espaço e Geografia (UnB)*, v. 23, p. 196-216, 2020.
- Prakash, Vikramaditya, Maristella Casciato, and Daniel E. Coslett, eds. *Rethinking Global Modernism: Architectural Historiography and the Postcolonial*. Routledge, 2021
- Ricœur, Paul. "Architecture et narrativité." *Urbanisme* 303 (nov-dec 1998): 44-51.
- Saboia, Luciana. "Narrar por Paisagens" in Jacques; P. B.; Pereira, M. da S. (Orgs.). (2018) *Nebulosas do pensamento urbanístico: Tomo III- Modos de narrar*. Salvador: EdUFBA, 2020.

Saboia, Luciana. Brasília and the modernist void: the central bus station and the struggle for cultural recognition. Louvain-la-Neuve, Belgium: Université Catholique de Louvain, 2009.

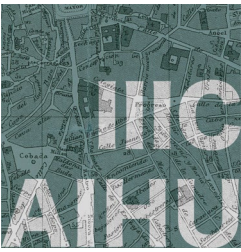
Solà-Morales, Ignasi de. "Terrain Vague." In *Territorios*, by Ignasi de Solà-Morales, 181-194. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2002.

Solà-Morales, Ignasi. *Territorios*. Barcelona: Gili, 2002.

Tafuri, Manfredo. *Teorias e História da Arquitetura*. Lisboa: Editora Presença, 1979.

Viganò, Paola. Le projet comme producteur de connaissance. No. POST_TALK. 2021.

Waldheim, Charles. "Landscape as urbanism." In *Landscape as Urbanism*. Princeton University Press, 2016.



CIDADES FECHADAS E CIDADES ABERTAS NO BRASIL DO SÉCULO XX. NOTAS SOBRE OS TRAÇADOS DE CIDADES NOVAS

Ricardo Trevisan

Professor Doutor

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – Universidade de Brasília (FAU-UnB)

Brasília, Brasil

prof.trevisan@gmail.com

Mesa 56: A questão dos modelos e a condição americana e europeia: experiências de ontem e de hoje

Resumo

Debruçar sobre o universo de cidades novas, aquelas intencionalmente criadas e profissionalmente desenhadas, é um modo de compreendermos processos de urbanização do território, de atentarmos aos agentes e atores envolvidos, de deciframos nos espaços materializados as culturas e os saberes apropriados. Desde a Antiguidade ao século 21, por todo o globo, cidades novas foram objeto de ação e firmação de interesses, registrando em sítio pré-determinado o desejo, a função dominante, a técnica e o tempo-presente. Ao nos determos sobre o traçado destas cidades novas, seus modelos adotados, interessa-nos extrair possíveis métodos de observação do urbanismo, do fazer cidade, do produzir espaços, sobretudo pela interpretação particular de cidades abertas e cidades fechadas. Cidades em duas dimensões (traçado) referem-se à estrutura urbana composta pelo desenho da trama viária, responsável pela delimitação de vias, quadras e lotes (sem as edificações) – *modus operandi* adotado na maioria das cidades de nova fundação. A partir da fixação ou determinação dos limites de extensão da malha, as cidades fechadas e as cidades abertas representam a maneira como as cidades foram projetadas em sua origem, tendo o conjunto da composição urbana o engessamento ou não de seu crescimento.

No primeiro grupo encontram-se dispositivos obtidos da natureza ou construídos pelo homem, implantados no limite entre a zona urbana e a zona rural, comum a *company towns*, cidades-jardins, cidades com necessidade de serem representadas como algo novo (cidades capitais). Já o segundo grupo, diz respeito a traçados elaborados para um crescimento contínuo e homogêneo, previsto pelo(s) autor(es) do projeto, conforme o desenvolvimento da cidade, recorrente em cidades rodoviárias, de colonização, empreendidas pelo capital privado. No Brasil do século 20 podemos recorrer aos mais de 300 casos de cidades novas conhecidas a fim de explorar leituras sobre seus traçados, cujas interpretações podem gerar notas não apenas sobre suas materialidades, mas igualmente as intenções provenientes dos agentes envolvidos em sua criação e das relações destes traçados com os territórios que ocupam.

Palavras-chaves: Cidades Novas; Morfologia urbana; Traçado urbano.

Introdução

Cidades Novas compreendem um tipo urbanístico, cercado por aspirações utópicas e por realizações concretas. São cidades sonhadas, imaginadas, teorizadas e criadas a fim de servir aos ideais e às necessidades de um determinado período. Na literatura especializada várias definições foram empregadas para este objeto, distintas conforme o momento histórico, os aspectos físico-sociais envolvidos e o interesse particular de seus pesquisadores. Para a apreensão dos casos brasileiros, uma definição funcional com seis atributos foi elaborada (Trevisan, 2020) e permite-nos identificar os exemplares produzidos ao longo dos tempos.

Cidades Novas são núcleos urbanos: 1) empreendidos pelo desejo do poder público e/ou da iniciativa privada e concretizado em ações específicas; 2) que buscam atender, ao menos de início, a uma ou mais funções dominantes; 3) implantados num sítio previamente escolhido; 4) a partir de um projeto urbanístico; 5) elaborados e/ou desenvolvidos por agente definido – eventualmente profissional habilitado; e 6) em um limite temporal determinado, implicando inclusive um momento de fundação razoavelmente preciso. Uma definição que permitirá aos interessados identificar as cidades novas – 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 cidades novas.

Neste artigo, ao nos determos sobre o traçado destas cidades, seus modelos adotados, interessa-nos extrair possíveis métodos de observação do urbanismo, do fazer cidade, do produzir espaços, sobretudo pela interpretação particular de cidades abertas e cidades fechadas. A partir da fixação ou determinação dos limites de extensão da malha, as cidades fechadas e as cidades abertas representam a maneira como as cidades foram projetadas em sua origem, tendo o conjunto da composição urbana o engessamento ou não de seu crescimento. No primeiro grupo encontram-se dispositivos obtidos da natureza ou construídos pelo homem, implantados no limite entre a zona urbana e a zona rural, comum a *company towns*, cidades-jardins, cidades com necessidade de serem representadas como algo único (cidades capitais). Já o segundo grupo, diz respeito a traçados elaborados para um crescimento contínuo e homogêneo, previsto pelo(s) autor(es) do projeto, conforme o desenvolvimento da cidade, recorrente em cidades rodoviárias, de colonização, empreendidas pelo capital privado. No Brasil do século 20 podemos recorrer aos mais de 300 casos de cidades novas conhecidas (<https://atlasidadesnovas.com.br/>) a fim de explorar leituras sobre seus traçados.

Estruturalmente, este artigo se divide em duas partes principais, a primeira contextualizando o planejar e o projetar cidades novas, para na parte seguinte nos determos aos tipos de traçados presentes em cidades novas, exemplificando com casos brasileiros. Por fim, notas serão emitidas, não no intuito de concluir o repertório a respeito, mas para lançar reflexões que possam ser mais aprofundadas em trabalhos futuros.

Do planejamento ao projeto das cidades novas

Cidades novas são planejadas, Cidades novas são projetadas. Da ideia do(s) empreendedor(es) ao desenho urbanístico realizado pelo(s) projetista(s), a cidade nova passou por um processo de planejamento – uma etapa de preparação na qual estavam inclusos aspectos referentes à função dominante, à escolha do sítio, à viabilidade econômica, às projeções demográficas etc. É um período gestacional – precedente ao nascimento da cidade – no qual ocorre a determinação de um 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).

A morfologia urbana, ou estudo da forma urbana, das cidades novas possibilita-nos ter consciência sobre a riqueza desse tipo urbanístico. Para Claude Chaline (1985, p. 8), ao contrário das incoerências e espontaneidades do traçado de uma cidade de crescimento natural, a cidade nova é “o triunfo da ordem: a ordenança do espaço, mesmo contendo em seu traçado uma aparência irregular”. Para José Osvaldo de Meira Penna (1958, p. 12), a cidade nova é fruto da “ação consciente do homem que procura dispor, em formas e espaços racionalmente concebidos, os objetos do estabelecimento coletivo no solo”. Já Frédérique Boucher-Hedenström (2005, p. 148) determina que cada cidade nova “tem um modelo único e é produto de sua época”.

Formas urbanas ordenadoras, racionalmente concebidas e espelhos de uma cultura destacam as cidades novas 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 cidades novas, 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 cidades novas 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 radioconcêntrico,¹ como em Sforzinda, a cidade ideal de Filarete, e suas derivações – o tridente e outras figuras conhecidas da composição urbana. Nessa mesma época, o conteúdo religioso dos traçados urbanos cedeu

¹ 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, p. 117).

espaço para a estética, a política e o simbólico. Em paralelo, a ortogonalidade continuou a ser utilizada, porém com outras atribuições. No plano para a 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 19, “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, p. 14). Assim, a supremacia das cidades reais e das cidades-mercados passa às cidades industriais, com suas contrarrespostas formais idealizadas por inúmeros profissionais.

São teorias que, no entreguerras (1919-1938), levam o traçado urbano a não satisfazer somente as condições estéticas, como para a arte urbana clássica, mas também as condições 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 ideia de uma arte urbana possível.

Após a Segunda Guerra Mundial, a forma urbana será marcada por um zoneamento sistemático e pela forte consumação do espaço. Nesse momento, as cidades novas 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, p. 89)

Face à urbanização proliferativa e anárquica, certos arquitetos-urbanistas – representantes do *Team X* – procuraram introduzir em cidades novas a ordem e controlar a expansão urbana pela forma da trama técnica (trama racional hexagonal, ortogonal ou triangular) ou pela forma de megaestruturas.

Um panorama histórico resumido por Pierre Lavedan (1926) revela 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 Albert 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 a compreender a forma da cidade – questão morfológica – pela problemática da configuração urbana (traçado e tecido), analisada por vários estudiosos ao tentar buscar um sentido próprio à forma urbana.

Para o arquiteto inglês Ivor Samuels (apud 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, Albert 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 pela 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 Françoise Choay e Pierre Merlin (1986, p. 26), nesses “três níveis estão, de fato, todas as expressões físicas, mesmo que a primeira se refira a modelos ideológicos”.

Essa classificação é parecida à realizada pelo fundador da escola anglo-germânica de morfologia urbana Michael Robert Günter Conzen (apud 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. O segundo é composto 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 subjacentes”, 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 consequência, de definir a forma atual de nossas cidades” (Levy, 1992, p. 16).

Nem todas as cidades novas foram projetadas em seu conjunto – traçado e arquitetura –, ficando a construção dos edifícios a cargo dos futuros moradores, a exemplo do ocorrido nas cidades novas brasileiras de colonização do oeste paulista e norte paranaense. Fator que não as desqualifica conceitualmente. Para serem cidades novas, elas 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 passado, 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 urbanista 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;
4. “Concepções arquitetônicas”, aquele traçado geométrico estabelecido por uma vontade de conjunto, onde a ordem do desenho e das perspectivas apresentam 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: Camillo Sitte (1843-1903) e Joseph Stübben (1845-1936), que realizaram 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 standardização de ideias. 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 inglesa e alemã, com atuação de profissionais – Marcel Auburtin (1872-1926), Henri Prost (1874-1959), Léon Jaussely (1875-1932), Alfred Agache (1875-1959), Jacques Gréber (1882-1962), entre outros – em lugares diversos – Marrocos, Reims, Barcelona, Filadélfia e Rio de Janeiro.

Na mesma época, seu contemporâneo 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 frequentemente 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 (*Análise Urbana*, 2006), 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 Dieter Prinz (1980) e Pedro Paulino 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, certos 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 sistematizou 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 semitreliça”, atentando para questões sociais. A “cidade em semitreliça” (cidades espontâneas) representa uma estrutura potencialmente mais complexa e mais sutil que uma árvore. A variedade enorme de traçados sobrepostos num sistema em semitreliça 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, p. 7). 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 na qual 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 semiabertas”, 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 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 frente 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 cidades novas, foram utilizados ou isoladamente ou combinatoriamente, de acordo com a vontade de seu(s) empreendedor(es) e o conhecimento de seu(s) projetista(s).

Traçado de cidades novas: cidades fechadas, cidades abertas

Sobre o traçado de cidades novas, parto de sua classificação por um parâmetro delimitador. A partir da fixação ou determinação dos limites de extensão da malha, diferencio as cidades novas em dois grupos: as cidades novas fechadas e as cidades novas abertas, independentemente do tipo de traçado urbano nelas inserido. Esses 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 cidades novas 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, implantados no limite entre a zona urbana e a zona rural. Uma divisão clara que define o começo ou fim da cidade nova, delineada, por exemplo, pelo cinturão sanitário do Plano Piloto de Brasília (DF, 1957); pelos canais fluviais de Mauritsstad (atual Recife, PE, séc. 17); ou pelo isolamento verde de Serra do Navio (AP, 1953). Mesma separação conseguida pelas vilas pombalinas do século 18; pelo delineamento de uma via perimetral, como em Belo Horizonte (MG, 1895) e Ceres (GO, 1941) e suas avenidas do contorno; ou pela própria estrutura urbana fechada, como em Ilha Solteira (SP, 1967).

O segundo grupo, das cidades novas 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 de Andradina (SP, 1932), pelo plano de Angélica (MS, 1956) e pelo esquema modular de Juína (MT, 1977).

Dessa divisão preliminar, direciona-se a atenção para a análise dos tipos de traçado urbano encontrados nos exemplares de cidades novas durante a pesquisa. Com base nos estudos classificatórios existentes, parte-se 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 e 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. No Brasil, tal traçado foi intensamente utilizado nas cidades novas desde o período pombalino, permeando as cidades novas de colonização da primeira metade do século 20, como Jales (SP, 1928), Adamantina (SP, 1939) Dracena (SP, 1945) e Marechal Cândido Rondon (PR, 1951), chegando às cidades-satélites do Distrito Federal, como o projeto para Taguatinga (DF, 1958) e Ceilândia (DF, 1971).

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. 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 dos projetos para Miranorte (TO, 1959), Paulínia (SP, 1969) e Águas Claras (DF, 1984). Em alguns casos, numa apreensão mais ampla da urbanização do território, podemos afirmar que um conjunto de cidades novas também conforma uma cidade linear, como aquelas ao longo das linhas férreas (interior de São Paulo e Paraná) ou de rodovias (Rodovias Belém-Brasília, Transamazônica, Cuiabá-Santarém).

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 intraurbano 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 20, 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 cidades novas de Alta Floresta (MT, 1975) e Tucuruí (PA, 1979).

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 à forma de expansão urbana. A primeira aplicação dessa teoria no plano de Radburn, 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 à segurança, principalmente das crianças; e a criação de parques posteriores às residências. No Brasil, temos as cidades novas de Guará I (DF, 1967), Rurópolis (PA, 1974), Rodelas (BA, 1994) e Tucumã (PA, 1981).

O *traçado radioconcêntrico*, que engloba o traçado circular, também pode ser considerado um dos mais antigos – presente em representações hieroglíficas no Egito dos faraós –, sendo, contudo, tipicamente europeu, conforme afirma Philippe Panerai (2006, p. 16). Uma forma espacial relacionada às questões político-econômico-tecnológicas de uma sociedade, atrelada “a uma representação centralizada do mundo e [...] do poder”, cujo centro reúne as instituições de comando (palácio, prefeitura, igreja etc.), e mesmo atrelada a avanços de técnicas bélicas (advento do canhão). Do centro irradiam-se as principais vias de acesso à cidade, intercaladas por vias perimetrais até chegar à muralha. Esta, conforme o crescimento das cidades sobre seus arrabaldes, é 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, apresentam dois principais aspectos: o contorno (podendo ser circular, quadrado ou poligonal) e a divisão interior do plano (radial ou espiral). No Brasil, representam esta tipologia as cidades novas de Boa Vista (RR, 1944), Naviraí (MS, 1952) e Paragominas (PA, 1964).

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, teorizando 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, p. 38). 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 Pier Luigi Giordano (1962, p. 184). Assim, esse traçado é um dos mais contextuais, mostrando 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 cidades novas 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, p. 6). Cidades novas que revelam vias curvilíneas, grandes áreas verdes preservadas, equipamentos públicos, um cinturão verde para prática de atividades rurais etc.; cidades novas desenhadas por um traçado irregular que garante ao espaço urbano uma qualidade bucólica e pitoresca, típica de áreas rurais. Dentre as cidades novas brasileiras já identificadas, podemos citar aquelas projetadas pelo engenheiro Jorge de Macedo Vieira: Águas de São Pedro (SP, 1936), Maringá e Cianorte (PR, 1945 e 1955, respectivamente), e Matupá (MT, 1983).

E, por fim, temos o *traçado híbrido*, ou o traçado que articula dois ou mais tipos dentre os mencionados. Esse traçado pode ser identificado, normalmente, em países de urbanização recente – países colonizados, como EUA, Brasil, Austrália e países do continente africano –, onde existiam: 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 (GO, 1934) e Palmas (TO, 1989), como em Alexânia e Abadiânia (GO, 1957 e 1960, respectivamente), cujos projetistas incorporaram conceitos de diferentes teorias, traçados mesclados segundo as necessidades e o conhecimento profissional.

Notas finais

A lista de cidades novas identificadas no Brasil ao longo do século 20 é extensa e poderíamos enquadrar a todas em cada uma das tipologias de traçado acima descritas. Contudo, cabe-nos nesse momento apontar algumas considerações – notas – sobre o traçado destas cidades intencionalmente criadas.

Primeiro, é importante salientar que no processo de planejamento de uma cidade nova, seu traçado será determinado segundo interesses (econômico, social, temporal etc.) impostos por seus investidores, seus empreendedores. Para qual propósito surge a cidade e com qual finalidade ela é gerada são algumas das questões de partida que invariavelmente determinarão o formato do novo núcleo. Conforme os recursos alocados (capital), as finalidades previstas – incluindo as lucrativas – e o tempo disponível para sua implementação, o traçado é modelado a fim de atender a tais pré-requisitos. Insere-se neste cenário ainda o perfil do(s) profissional(ais) contratado(s), pelo qual se dará a apropriação de um substrato técnico adquirido em sua formação em determinada época. Assim, o traçado na nova cidade trará em si reflexos das teorias urbanísticas em voga naquele momento, expondo os pensamentos e saberes ressoantes das principais correntes vigentes.

Diferente de uma cidade de surgimento espontâneo e formação “natural”, as cidades novas vão considerar ou não seu contexto geográfico. Ao moldarem-se ao sítio previamente escolhido ou riscadas sobre o território como tabulas rasas, o desenho urbano – o receptáculo de Levy (1992) – é consequência das ações adotadas para adequar o novo habitat às futuras ações visionadas a seus pioneiros. Definir eixos importantes, limites expansionistas, pontos perspécticos, lacunas verdejantes, bolsões funcionais, conjunto habitacionais etc. podem andar em consonância com a geomorfologia do sítio assumido, definindo as paisagens urbanas vindouras.

Com maior ou menor tecnicismo (saberes técnicos), os traçados também podem assumir em si representações de um período, de uma época, bem como direcionam para o desenvolvimento futuro da cidade. Elementos configuracionais (artifícios urbanísticos) presentes na origem de uma cidade nova servem de herança para o crescimento da trama, sendo incorporados como marcas genéticas de sua linhagem original. Alamedas verdejantes, rotatórias, vias sinuosas, parques lindeiros a corpos d’água, padrões de lotes, avenidas de contorno, praças e equipamentos comunitários,

calçadas largas são alguns destes elementos que podemos encontrar no desdobrar dessas cidades novas ao longo dos anos.

Para concluir, devemos ficar atentos ao posicionamento do traçado das cidades novas numa apreensão mais ampla, posicionando-o no território e estabelecendo sua relação com infraestruturas territoriais existentes, como: rodovias, ferrovias, portos, hidrelétricas, aeroportos, linhões de alta tensão, minas exploratórias etc. Por vezes, o território, com suas infraestruturas previamente alocadas, oferece pistas sobre o traçado de uma cidade nova. Cabe-nos ficar atentos e saber decifrar dos códigos abstratos dos desenhos informações importantes para compreensão do espaço (físico-social).

Referências

- Alexander, Christopher. Une ville n'est pas un arbre. *Architecture movement continuité 1*. França, n. 161, p. 3-11, nov. 1967.
- Bensaid, Sylvie; Le Jeannic, Thomas. Des villes-marches aux villes nouvelles: 1789-1989. *Regards sur l'Île-de-France*, França, n. 5, p. 13-20, nov. 1989.
- Bloc-Duraffour, Pierre. *Les villes dans le monde*. Paris: Armand Colin, 1998.
- Boucher-Hedenström, Frédérique. Vällinby, Stockholm, du modèle au musée. *Annales de la recherche urbaine*, França, n. 98, p. 148-152, out. 2005.
- Chaline, Claude. *Les villes nouvelles dans le monde*. Paris: Presses universitaires de France, 1985.
- Choay, Françoise; Merlin, Pierre. *A propos de la morphologie urbaine*. Noisy-le-Grand: Laboratoire Théorie des Mutations Urbaines en Pays Développés, 1986, 2v.
- Danger, René. *Cours d'urbanisme* (Technique des plans d'aménagement de villes). Paris: L. Eyrolles, 1933.
- Giordano, Pier Luigi. *L'idea della Città Giardino*. Bolonha: Calderini Bologna, 1962.
- Guimarães, Pedro Paulino. *Configuração urbana: evolução, avaliação, planejamento e urbanização*. São Paulo: ProLivros, 2004.
- Haumont, Nicole. *Les villes nouvelles d'Europe à la fin du 20ème siècle: Recherche comparative internationale*. Tome I, Hongrie – Pologne. Tome II, Ecosse – France. Paris: CRH, 1997, 2v.

- Kostof, Spiro. *The city shaped: urban patterns and meanings through history*. Londres: Thames & Hudson, 1999.
- Lavedan, Pierre. *Histoire de l'urbanisme*. Paris: Henri Laurens, 1952 (1926).
- Levy, Albert. *La qualité de la forme urbaine: problématique et enjeux*. Paris: Laboratoire TMU / Institut Français d'Urbanisme, 1992.
- Mascaró, Juan Luis. *Loteamentos urbanos*. Porto Alegre: Publicação do autor, 2003.
- Oliveira, Antonio Celso Xavier de. *De Uruk à Villa Hadriana: Contribuição ao estudo da urbanização na Antiguidade (relações entre espaços de uso público, privado, coletivo e restrito)*, 2007. Tese de doutoramento – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.
- Panerai, Philippe. *Análise urbana*. Brasília: EDUNB, 2006 (1999).
- Penna, José Osvaldo de Meira. *Quando mudam as capitais*. Rio de Janeiro: IBGE, 1958.
- Prinz, Dieter. *Urbanismo 1: projeto urbano*. Lisboa: Presença, 1980.
- Raymond, Jean. *Précis d'urbanisme moderne*. Paris: Dunod, 1934.
- Trevisan, Ricardo. *Cidades Novas*. Brasília: EdUNB, 2020.
- Unwin, Raymond. *La practica del urbanismo: una introducción al arte de proyectar ciudades y barrios*. Barcelona: Gustavo Gili, 1984 (1909).



Ponencia 4: A colonização do Brasil Central: um modelo de urbanização por cidades novas e empresas urbanizadoras no norte do Mato Grosso¹

Profa. Dra. Carolina Pescatori
Universidade de Brasília
pescatori@gmail.com

Resumo

Esta pesquisa pretende discutir a participação de empresas urbanizadoras na colonização do Brasil Central a partir do estudo de caso das colonizadoras CODEMAT, Sinop, Colonizadora Feliz e INDECO, fundadoras de diversas cidades novas no estado do Mato Grosso. A fundação dessas cidades pela iniciativa privada, fortemente apoiada e incentivada pelo governo federal e estadual, formou uma rede urbana dispersa, mas articulada economicamente com os princípios e estratégias desenvolvimentistas do governo militar brasileiro (1964-1985). A pesquisa parte da compreensão que a atuação de empresas urbanizadoras foi fundamental para a efetivação de novos eixos de urbanização no país, fazendo parte dos processos de ampliação da ocupação territorial da hinterlândia brasileira definida por importantes políticas públicas de dinamização e consolidação territorial a partir da proclamação da República (1889), mas especialmente a partir de meados do século XX. Naquele momento, a urbanização ainda se concentrava excessivamente no litoral e regiões próximas, o que levou o governo federal a incentivar planos e estratégias de ocupação, estimulando ações de colonização e ocupação territorial, com a consequente criação de novos núcleos urbanos e cidades novas de grande impacto social, étnico e territorial. Assim, o trabalho analisa a atuação das empresas, destacando como suas propostas urbanísticas se relacionam com o processo de dispersão urbana por seus princípios teóricos, seus modos de atuação empresarial, estratégias de mercado e de propaganda, relacionamento com instituições governamentais de gestão e legislativas, e de promoção de expansão urbana. A contribuição da pesquisa se dá na medida em que amplia a compreensão do papel dos agentes privados no processo de

¹ Este trabalho é parte do projeto de pesquisa "Empresas urbanizadoras na produção de cidades brasileiras no século XX", coordenado pela autora e que contou com apoio da Universidade de Brasília (Decanato de Pesquisa e Inovação - DPI), do CNPq e da FAP-DF sob forma de fomento à pesquisa e bolsas de iniciação científica. Participaram desse projeto os alunos: Ana Luiza Pires Pedreira, João Victor Cardoso Marques Daquila, Karolyne Cristina Godoy Cordeiro, Laura Esther Mágero Dourado, Mariana Bastos e Silva Vaz, Mariana Costa Leite e Yan Chermonte Alves Santana.

colonização do território e suas relações com o planejamento e as ações governamentais.

Palavras chave: projeto urbano; cidades novas; planejamento; processo de urbanização, rede urbana

Introdução

O urbanismo, como campo profissional e de saberes, iniciou sua institucionalização no Brasil na década de 1930, por meio de engenheiros que atuavam na administração pública. Apenas posteriormente, o urbanismo se expandiu como campo de conhecimento para as escolas de Engenharia e Belas Artes, onde foram organizadas disciplinas específicas no esforço de difusão e legitimação desse novo saber-fazer (Leme 1999). No entanto, se o urbanismo se institucionalizou no Brasil pela administração pública, não tardou para que a atuação de diversos agentes da iniciativa privada se fizesse presente por meio de escritórios, empresas e empreendedores, sempre de forma ativa e engajada (Leme 2019, 12).

Mesmo com a relevância da iniciativa privada no urbanismo, uma parte expressiva da pesquisa em história da cidade e do urbanismo se concentra na atuação do Estado, seja como proponente, gestor, legislador ou operador de políticas públicas de planejamento territorial. Efetivamente, o Estado é um dos principais agentes no processo de urbanização, detendo muito poder na definição jurídica, administrativa e na efetiva construção da ocupação do território por meio das políticas nacionais, estaduais e municipais, dos planos nacionais, regionais, planos diretores, leis de uso e ocupação do solo, dentre outros. Também são muito estudadas as relações entre a iniciativa privada e o Estado, bem como a atuação de agentes do chamado “setor produtivo” na urbanização como o setor imobiliário. No entanto, percebemos que são mais raros os estudos sobre a atuação empresarial organizada da urbanização, mais especificamente, a ação de empreendedores/empresas urbanizadoras na construção de cidades ou bairros.

Sabemos que a atuação de empresas urbanizadoras foi fundamental para a efetivação de novos eixos de urbanização no país, fazendo parte dos processos de ampliação da ocupação territorial da hinterlândia brasileira definida por importantes políticas públicas de dinamização e consolidação territorial a partir da proclamação da República (1889), especialmente a partir de meados do século XX. Naquele momento, a urbanização ainda se concentrava excessivamente no litoral e regiões próximas, o que levou o Governo Federal a incentivar planos e estratégias de ocupação, estimulando ações de colonização e ocupação territorial com a consequente criação de novos núcleos urbanos e cidades novas (Trevisan et al. 2018; Trevisan 2020).

Ainda que algumas empresas urbanizadoras sejam citadas e façam parte da historiografia do Urbanismo no Brasil em diversos estudos, são mais raros aqueles que as consideram como objeto de estudo específico. Há estudos sobre a Cia. City

(Ottoni 1996; Andrade 1998; M. C. P. de Souza 1988; Pescatori e Faria 2020); Companhia Matte Larangeira, no estado de Mato Grosso do Sul (Amaral 2014); sobre a trajetória do engenheiro Coimbra Bueno, dono da urbanizadora Coimbra Bueno, que construiu Goiânia (Medeiros 2013); sobre a SINOP - Sociedade Imobiliária Noroeste do Paraná, a Companhia Melhoramentos Norte do Paraná e sua antecessora, a Companhia de Terras Norte do Paraná (Rego 2015; Rego e Meneguetti 2006; Rego 2019; Ferreira 2017); sobre a Empresa Martha, em Bauru (Capelozza 2016); a Companhia Bata (Costa 2012); a Companhia Viação São Paulo Mato Grosso (Ziliani 2010). No entanto, somente parte desses estudos foi desenvolvida no campo da Arquitetura e Urbanismo, e sim na Demografia, na Geografia, na Sociologia e na História, o que ratifica a necessidade de novas pesquisas, que revisitem os estudos existentes, os complementem e expandam a partir do olhar arquitetônico-urbanístico ou que incluam estudos sobre outras empresas urbanizadoras.

Este trabalho se insere como uma pequena contribuição, ainda em fase inicial, para esse esforço de pesquisa. A pesquisa pretende contextualizar a participação de empresas urbanizadoras na colonização do Brasil Central a partir do estudo de caso das colonizadoras Sinop, Colonizadora Feliz, INDECO e CODEMAT, fundadoras de diversas colônias e cidades novas no estado do Mato Grosso, relacionando-as ao contexto do planejamento governamental e das políticas públicas de integração nacional e colonização. A fundação dessas cidades pela iniciativa privada, fortemente apoiada e incentivada pelos governos federal e estadual, formou uma rede urbana dispersa, mas articulada economicamente com os princípios e estratégias desenvolvimentistas do governo militar brasileiro (1964-1985).

Quanto à metodologia, trabalhamos a partir da ideia de nebulosas do pensamento urbanístico, desenvolvida por Margareth Pereira e Paola Jacques Berenstein e difundida pela rede brasileira de pesquisa Cronologia do Pensamento Urbanístico (Berenstein, Pereira, e Cerasoli 2020; Jacques e Pereira 2018). Carlos Fortuna inicia seu livro *Cidades e urbanidades* fazendo uma interpretação bastante profunda da ideia de nebulosas conforme proposto por Jacques e Pereira. Para Fortuna, a nebulosa “remete para uma capacidade de descobrir e juntar narrativas e práticas (modos de pensar e fazer) de um mundo urbano de contornos espaciais indefinidos e de limites temporais incertos”(Fortuna 2020). Assim, desenhamos uma nebulosa de conceitos, temas e questões que fazem parte do universo desta pesquisa. Como uma nebulosa, esta nuvem é fluida e mutante, e vai se alterando conforme a pesquisa caminha.

EMPRESAS URBANIZADORAS / COMPANHIAS COLONIZADORAS NO BRASIL CENTRAL

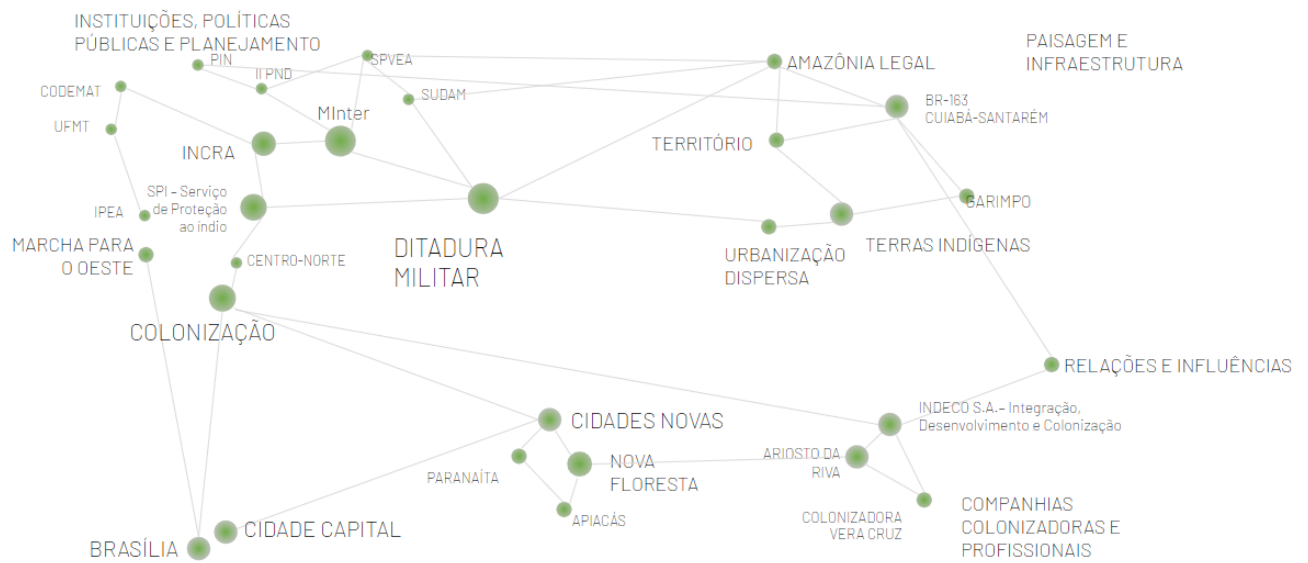


Figura 1: Nebulosa de temas, conceitos e questões envolvidos na pesquisa. Autoria própria, 2020.

Infraestrutura, Políticas estatais de colonização e a iniciativa privada no Brasil Central

Durante a República Velha (1889-1930), foram criadas várias cidades em São Paulo e no norte do Paraná, implantadas ao longo das estradas de ferro, como a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, a partir de cada estação ferroviária aberta sobre o prolongamento das linhas rumo ao oeste, centro-oeste e sul do país (Trevisan et al. 2018). Muitas dessas cidades foram planejadas e construídas por empreendedores privados, organizados como empresas urbanizadoras, neste contexto conhecidas como companhias de colonização.



Figura 2. Mapa da estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Imagem do I Centenário das ferrovias brasileiras. IBGE / CNG, Rio de Janeiro, 1954. Disponível em: <<http://vfco.brazilia.jor.br>>.

Uma parte relevante dos trabalhos que problematizam a ocupação e urbanização do Mato Grosso e da Amazônia Legal consideram-na sob um recorte temporal muito restrito aos processos de ocupação em si, interpretando-os como desdobramentos imediatos do planejamento desenvolvimentista e extrativista do período da ditadura militar brasileira (1964 - 1985). Se, efetivamente, este foi o período onde se deram as ações de planejamento e incentivos multidimensionais à ocupação da Amazônia Legal, nos parece extremamente relevante considerá-lo como parte mais um desdobramento de uma longa e profícua linha de ações de colonização, dominação e dinamização econômica na região central do país pelo Estado que vem desde a colonização portuguesa, perpassou o ciclo do ouro com implantação de diversos núcleos urbanos no interior, especialmente em Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso; se estendeu ao longo de ferrovias para escoamento da produção agrícola e que alcançou uma nova fase no governo de Getúlio Vargas no Estado Novo, quando se organizou uma das mais eficazes e violentas políticas de ocupação territorial do sertão brasileiro no século XX, a Marcha para o Oeste (Trevisan 2011).



Figura 3: Mapa da Marcha para o Oeste. Fonte: Museu da Fotografia Documental, 2019. Disponível em: <<https://mfd.mus.br/pt/a-marcha-para-o-oeste/>>

A política de expansão da ocupação territorial continuou no Governo de Juscelino Kubitschek (1956-1961), relacionada ao projeto desenvolvimentista detalhado no Programa de Metas, que culminou, por fim, na cidade nova de Brasília (Laner, Faria, e Pescatori 2020). A capital modernista ajudou a estabelecer a estrutura sociopolítica necessária para sustentar a continuação da expansão colonizadora para o norte e o oeste (Faria e Carpintero 2012). Sua consolidação deu novo fôlego ao discurso nacionalista de integração nacional e embasou outras políticas públicas que tinham como foco principal a redução das desigualdades regionais a partir da minoração dos “pontos de estrangulamento” (aspectos e características limitadores do crescimento econômico) e, no Programa de Metas, identificados majoritariamente nos setores de transporte e energia e a alimentação de “pontos de germinação” (aspectos e projetos que induziriam novos investimentos e atividades produtivas) (Brasil e Lafer s.d.; Laner, Faria, e Pescatori 2020).

Como parte fundamental dessas políticas, deu-se a construção da rodovia Belém-Brasília (nomeada BR-14 até 1964; atual BR-153) e da rodovia Brasília-Rio Branco (nomeada BR-29; atual BR-364), ao longo das quais também se estabeleceu, ao longo do tempo, uma grande quantidade de cidades novas como parte de complexa política de colonização (Trevisan 2020). Segundo o geógrafo Eduardo Margarit, essas duas rodovias conformaram “pinças rodoviárias” que, mesmo em condições precárias e instáveis de circulação, cumpriram o papel importante de viabilizar

acesso a territórios que vieram a se integrar aos processos econômicos capitalistas de produção e exploração (Margarit 2013).



Figura 4: Rodovia BR-14, entre Irati e Rebouças (PR), 1957. Autor: Somlo, Tomas; Vieira, Maurício Coelho.

Fonte: Arquivo IBGE. Disponível em: <<https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=420984>>.

Figura 5: Capoeirões e relevo suave na Transamazônica a 30 Km a leste da balsa do Madeira em Humaitá (AM), Manaus. Fonte: Arquivo IBGE. Disponível em:

<<https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=48183>>.

Figura 6: Antiga BR - 14 em Olho d'Água das Cunhãs (MA), [196-?]. Autor: Dias, Catharina Vergolino; Mazzola, Rubens Moreno;

Valverde, Orlando. Fonte: Arquivo IBGE. Disponível em: <<https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=49927>>



Figura 7: Construção da BR - 29 , Acre-Brasília AC, 1960. Arquivo IBGE. Disponível em:

<<https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/fotografias/GEBIS%20-%20RJ/AC18068.jpg>>. Figura 8: Construção da BR - 29 , Acre-Brasília. Rio Branco, 1960. Arquivo IBGE. Disponível

em:<<https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?id=46486&view=detalhes>>.

Figura 9: Capitão Estélio à frente do desmatamento da BR - 364 (RO). Porto Velho, 1968. Autor: Costa, Osvaldo Gilson Fonseca;

Valverde, Orlando. Fonte: Arquivo IBGE. Disponível em: <<https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=46058>>

No entanto, um breve *detour* narrativo nos auxilia a reconhecer que desde o início do século XIX, no Plano Rebelo de 1838, já havia a proposta de uma extensa rede de três estradas reais de ligação nacional que já considerava uma ramificação ligando a cidade de Goiás a Cuiabá e Vila Nova da Santíssima Trindade, primeira capital da capitania do Mato Grosso. Se inicialmente a rede de cidades novas no centro do Brasil teve forte ligação com a expansão da infraestrutura ferroviária, a ocupação posterior foi apoiada pela expansão da rede rodoviária (Galvão 1996). Dentre os vários planos que já previam a extensão de estradas para o oeste e para

o norte (incluindo ferrovias, hidrovias e, posteriormente, rodovias), o Plano Nacional de 1937, organizado pelo recém-criado Departamento de Estradas de Rodagem - DER, merece destaque pela importância que dá à rodovia enquanto modalidade de transporte a ser expandida, mas, especialmente, pela extensão da rede de transporte nos sentidos oeste e norte, conectando todas as capitais do centro-oeste e do norte. Destacam-se, ainda, a indicação de ligação entre Goiás e Belém, análoga a da futura rodovia Belém-Brasília; entre Goiás e Rio Branco, como na futura rodovia Brasília-Rio Branco; e a definição da conexão entre Cuiabá e a região norte, em traçado análogo à da futura Cuiabá-Santarém, rodovia de especial interesse para este estudo.



Figura 10: Diagrama da rede de transporte proposta pelo Plano Rodoviário do DNER de 1937.

Como afirmam Policarpo e Souza, os Planos Nacionais de Viação tiveram como objetivo criar as bases de sustentação da ocupação territorial como forma de integração nacional a partir do modelo produtivo vigente, respondendo aos anseios das elites nacionais por um processo de desenvolvimento econômico e modernização (Aquilante Policarpo e Martins de Souza 2019), que se deu de forma incompleta, classista e profundamente racista (J. Souza 2000). Segundo Jeferson Tavares (2020), desde o Plano Salte, de 1948, até o II Plano Nacional de Desenvolvimento, de 1974, o planejamento foi responsável pela proposição de uma rede de infraestruturas que foram incorporadas como metas e produtos nesses planos, participando de forma inequívoca da produção do espaço brasileiro.

A ideologia da integração nacional que sustentou, em diversos momentos históricos, a atuação estatal para ampliação do domínio e ocupação sobre o território ganhou novos contornos de extensão e violência durante a ditadura civil-militar a partir de 1964. O golpe foi uma resposta articulada das camadas conservadoras da elite

brasileira, com apoio internacional, contra os movimentos políticos e sociais progressistas que ganhavam força no país e contra as Reformas de Base propostas por João Goulart e então apoiadas “pela Frente Parlamentar Nacionalista no Congresso Nacional, por movimentos sociais como a União Nacional dos Estudantes, o Comando Geral dos Trabalhadores, as Ligas Camponesas e por entidades de classe entre as quais o Instituto dos Arquitetos do Brasil (IAB) e o Clube de Engenharia”, conforme explica Fania Fridman (2014, 111). Maria Cristina Leme (2019) sintetiza o clima político daquele momento, que reverberava o contexto internacional de radicalização de forças políticas, incluindo a Guerra Fria e a disputa bilateral entre o comunismo da União Soviética e o liberalismo conservador capitaneado pelos Estados Unidos, a ampliação da influência norte-americana na América Latina e a Revolução Cubana. Além disso, a grave crise econômica, conforme resumido por Octávio Ianni(1971, 192), com a redução do índice de investimentos, diminuição da entrada de capital externo, queda da taxa de lucro e agravamento da inflação que “transformou-se no problema central da economia do País”, somada à “acelerada politização das massas urbanas ocorrida nos anos 1961-1964, deveu-se também à propagação e aprofundamento do debate em torno das reformas de base: agrária, tributária, universitária e outras”(Ianni 1971, 195), frustradas com o golpe militar.

O cenário sociopolítico pós-golpe era extremamente instável e o governo recém estruturado tinha como prioridade absoluta o apaziguamento das tensões sociais pujantes naquele momento, incluindo a crise urbana/habitacional, a questão da reforma agrária e a crise do trabalho nas grandes cidades. Como uma resposta conservadora ao reformismo de João Goulart, o governo militar desenvolveu o PAEG – Plano de Ação Econômica do Governo. O PAEG tinha como objetivos controlar a inflação (cujo acumulado em 1963 somou 78,4%), retomar o crescimento econômico e implantar reformas, por meio de amplos incentivos para a indústria, bem como para a agricultura e a construção civil, grandes absorvedores de mão-de-obra. Os incentivos à construção civil se deram com a criação do Sistema Federal de Habitação (SFH) e seu principal agente financiador, o Banco Nacional da Habitação (BNH), ambos criados pela Lei 4.380 de 21 de agosto de 1964 (Schmidt 1983; Nascimento e Braga 2009; Bonduki 2012; Santos 1999).

Para Ianni, os três governos entre 1964 e 1970 elaboraram estratégias de planejamento econômico baseadas em diretrizes “do mesmo gênero”, com objetivos que “orientavam-se na mesma direção” seja no próprio PAEG já detalhado, seja nos planos posteriores, o Plano Decenal de Desenvolvimento Econômico e Social (1967-1976) e o Programa Estratégico de Desenvolvimento (1968-1970), aqui sintetizados por Ianni (1971, 225–26):

(...) reduzir a taxa de inflação; incentivar a exportação de produtos agrícolas, minerais, e manufaturados; racionalizar o sistema tributário e fiscal; estimular, sob controle governamental, o mercado de capitais; criar condições e estímulos novos à entrada de capital e tecnologia estrangeiros; conter os níveis salariais em todos os setores da produção; estimular a modernização das estruturas urbanas; executar o plano habitacional; criar a indústria petroquímica; estabelecer novos objetivos e criar novos meios na política de ocupação e dinamização da economia da Amazônia; ampliar os limites do “mar territorial”; defender e estimular a indústria do café solúvel; formular uma política brasileira de energia nuclear; modernizar as estruturas universitárias; retomar os estudos sobre a reforma agrária; propor o “plano de integração nacional”; etc.”

Neste resumo brilhante de Ianni, fica claro que a ideologia de integração serviu não apenas para responder às questões de segurança nacional e consolidação do território, mas também para objetivos de desenvolvimento econômico e contenção das crises vigentes. O período a partir de 1968 corresponde à escalada da violência estatal no regime militar, com os Atos Institucionais que restringiam completamente as liberdades individuais, políticas e implantavam a ampla ditadura. Neste cenário de controle totalitário, os planos prescindiram de discussões ampliadas ou de processos compartilhados de legitimação, consolidando a “hegemonia da tecnoestrutura”.² O Plano de Metas e Bases, de 1970, apesar de não configurar um plano *stricto sensu* e sim um documento executivo, teve como objetivo-síntese o “Brasil potência” ou “o ingresso do Brasil no mundo desenvolvido até o final do século”, com explicitado por Gremaud e Pires (1999). Assim, o Metas e Bases foi o plano que mais explicitamente encarou a questão da integração nacional com a incorporação da Amazônia às dinâmicas econômicas estabelecidas, cumprindo importantes objetivos relacionados às questões sociais herdadas do período anterior.



Primeiro, serviu para o arrefecimento das tensões relacionadas às disputas fundiárias no campo. A colonização do oeste e do norte foi estratégica para acomodar a migração de camponeses do sul e do nordeste em novas áreas agricultáveis, protegendo o estado e as elites de realizar uma redistribuição fundiária nas regiões mais consolidadas e já incorporadas às dinâmicas capitalistas agrárias do sudeste e do sul. As novas fronteiras agrárias atraíram enormes contingentes de trabalhadores rurais despossuídos de terras produtivas para a Amazônia Legal, especialmente o Mato Grosso (Margarit 2013; Junior e Silva 2016; Oliveira 1997). Segundo, enquanto estratégia de acomodação de populações urbanas marginalizadas (e

² Ianni, p. 250.

explicitamente indesejadas) que formavam uma “aglomeração de desocupados” nas grandes cidades brasileiras diante da intensa migração rural-urbana e da crise do trabalho (excedente de mão-de-obra). Assim, o plano previu como objetivos nacionais a construção das duas rodovias estratégicas para aumentar a permeabilidade do território do Brasil central: a Rodovia Transamazônica e a Cuiabá-Santarém (Trevisan et al. 2021).

Mato Grosso na mira do governo militar: novas estradas e colônias para expandir e dominar

Alinhado às ideias do planejamento regional e impulsionado pela premente necessidade de redução das desigualdades regionais, o governo militar investiu em autarquias de desenvolvimento regional para as regiões Nordeste, Centro-Oeste e Norte, seja transformando aquelas existentes, seja reorganizando sua atuação. A colonização enquanto política estatal foi incorporada de forma estruturada e dirigida, operacionalizada e regulamentada por meio de novas autarquias, com destaque para o Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária - INCRA³, que coordenou diversos projetos públicos e particulares (Santi 2015, 16).

Com a abertura da rodovia Cuiabá-Santarém (BR-163), na década de 1970, o estado do Mato Grosso passou a receber novas políticas de colonização. A lei 1.806, de 06/01/1953 criou a Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA) e anexou à Amazônia Brasileira os estados do Maranhão, Goiás e Mato Grosso. Esse dispositivo legal também definiu que essa área seria denominada Amazônia Legal, para a qual seriam envidados esforços para combater o subdesenvolvimento do local. Em 1966, a SPVEA foi substituída pela Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM), órgão que teria um papel protagonista na colonização e urbanização do Mato Grosso (Santi 2015, 14; Sudério 2020).

³ O INCRA é uma autarquia federal da Administração Pública Brasileira criada pelo decreto nº 1.110, de 09/07/1970 com o objetivo de administrar terras públicas da União, executar a reforma agrária e realizar o ordenamento fundiário nacional.



Figura 11: BR-163, trecho entre Dourados e Brilhante, MT. Fonte: Arquivo IBGE. Disponível em: <<https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=450364>>

O INCRA foi responsável por vários tipos de projetos de colonização dirigida a partir da década de 1970, sendo que alguns desses se desdobraram em cidades novas. Os tipos de projetos eram: Projetos de Assentamentos Conjuntos (PACs), Projetos de Assentamentos Dirigidos (PADs), Projetos de Assentamento Rápido (PARs), Projetos Especiais de Colonização (PECs) e Projetos Especiais de Assentamentos (PEAs) (Castro et al. 2002, 44). Segundo Pereira et.al. (1997, 93–94), o modelo PIC, extremamente estruturado e controlado, não obteve sucesso, com muitos colonos retornando a suas regiões de origem, o que levou o INCRA a desenvolver novos modelos de colonização com participação mais efetiva da iniciativa privada, como os chamados Projetos de Assentamento Conjunto (PACs): “resultado de uma ação conjunta entre o INCRA e uma cooperativa. Cabe ao INCRA a responsabilidade de implantação de infraestrutura física e titulação aos parceleiros. A cooperativa assume a administração e a manutenção do projeto, bem como promove a assistência socioeconômica aos beneficiários”⁴

Segundo levantamento do geógrafo Ariovaldo Umbelino de Oliveira e do trabalho de Castro et.al., foram implantados diversos projetos de colonização estatal, privada e

⁴ INCRA, 1983 apud (Oliveira 1997, 94)

mista (Oliveira 1997, 106–10; Castro et al. 2002, 67–69). A tabela a seguir apresenta dados gerais de projetos estatais.

Tabela 1: Projetos de colonização estatal, privada e mista realizados pelo INCRA no Mato Grosso - 1970-1990.

Tipo	Nome	Município	Área (ha)	Nº de Famílias	Empresa/Cooperativa	Ano da fundação
PAC	Peixoto de Azevedo	Guarantã do Norte	133.000	722	COTREL - Cooperativa Tricolor de Erechin Ltda.	1980
PA	Braço Sul	Guarantã do Norte	115.000	1.000	-	1981
PAC	Ranchão	Nobres	23.931	120	Cooperativa Mista Agropecuária de Juscimeira Ltda.	1980
PAC	Carlinda	Alta Floresta	89.987	600	Cooperativa Agrícola de Cotia	1981
PEA	Lucas Rio Verde	Diamantino	202.545	1.000		1981
PAC	Terranova	Terra Nova do Norte	450.000	1.423	COOPERCANA - Cooperativa Agropecuária Mista Canarana Ltda.	1978
PAR	Canaã	Nova Canaã	-	1.500	-	-
PAR	Carapá	Nova Canaã	-	200	-	-
PAR	Paraná	Colínder	-	300	-	-
PAR	Teles Pires	Colínder	-	1.000	-	-
PAR	Praia do Poço	Santo Antônio do Leverger	-	50	-	-
PAR	Cerro Azul	Pontes e Lacerda	-	400	-	-
PAR	7 de Setembro	Aripuanã	-	200	-	-
	Juína	Aripuanã	250.000	1.000	CODEMAT	-

No entanto, sabemos que todos os tipos de projetos de colonização receberam grandes incentivos do Estado, seja por meio de concessão de terras, isenção de impostos, financiamentos especiais, construção de redes de infraestrutura, até apoio de segurança por força policial ou do exército. A seguir, apresentamos, de forma resumida, alguns casos icônicos de projetos de colonização e urbanização que pretendemos aprofundar nesta pesquisa: Sinop, construída pela urbanizadora homônima; Sorriso, pela Colonizadora Feliz; Alta Floresta e Juína.

A cidade de Sinop foi desenvolvida por meio de projeto de colonização privada pela Colonizadora Sociedade Imobiliária do Noroeste do Paraná - Sinop. Na área de abrangência pertencente à empresa, foram constituídas quatro cidades: Vera, Sinop, Santa Carmem e Cláudia, todas desenvolvidas em 1972 na extensão da

rodovia Cuiabá-Santarém (BR-163) (STRAUB, 2015 apud Tomé e Rohden 2017). Responsável por todo o empreendimento na Gleba Celeste, a empresa assumiu obras de infraestrutura, medição e demarcação de terras, aberturas de estradas vicinais, implantação de núcleos urbanos, instalação de serviços de saúde, educação, segurança, ações sociais e comerciais (Tomé e Rohden 2017). Assim como em outros projetos, houve discursos heróicos e de mito do progresso para atração de colonos para as novas terras.



Figura 12: Vista [aérea da cidade] : BR-163 : Setor Industrial : Sinop, MT. Fonte: Arquivo IBGE. Disponível em: <<https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=449312>>

A Colonizadora Feliz foi responsável por projetos no município de Sorriso, distrito de Boa Esperança e Feliz Natal. Segundo Desconsi⁵, no caso do distrito de Boa Esperança, chamamentos e propagandas da empresa colonizadora em municípios do Rio Grande do Sul explicam a predominância de naturalidade de colonos gaúchos e paranaenses. Estes chamamentos ocorriam também de forma direta a determinadas famílias que julgavam ter o tipo ideal de colonos. Vários trabalhos discutem amplamente a questão do direcionamento racista da seleção de imigrantes, que focava na atração de colonos da região sul, enquanto migrantes do

⁵ Cristiano Desconsi, 'Seleção Social nos Projetos de Colonização Privados: entre a necessidade e dispensabilidade de migrantes', *Revista Territórios e Fronteiras*, 3.2 (2010), 228–49 <<https://doi.org/10.22228/rt-f.v3i2.77>>.

nordeste eram explicitamente desmerecidos ou mesmo impedidos de permanecer (Desconsi 2010; Castro et al. 2002; Santi 2015).

Alta Floresta foi fundada em 1972 como um projeto de núcleo urbano e colônias rurais capitaneada pela empresa Integração, Desenvolvimento e Colonização - INDECO, cujo proprietário era o empresário Ariosto da Riva. A gleba INDECO, posteriormente Alta Floresta, foi alocada a 207 km da rodovia, recebendo inicialmente o nome de sua empresa fundadora. A empresa também fundou as cidades de Paranaíta e Apicás.

A história de Alta Floresta é marcada por inúmeros episódios de violência em cada um dos ciclos econômicos e entre os diversos grupos sociais envolvidos no processo de colonização: a expulsão e dizimação dos indígenas, como os Kran-Akarôre; os conflitos com posseiros novos e os que já estavam na região; garimpeiros atraídos pela descoberta de ouro no Rio Juruena em 1978, em um ciclo que durou de 1979 a 1990; colonos sulistas, “selecionados” para ocupar as terras, e os imigrantes nordestinos, que vinham tentar a sorte nos garimpos; a pecuária extensiva que, junto à monocultura da soja, acelerou o desmatamento de forma violenta (Junior e Silva 2016).



Figura 13: Vista aérea dos primeiros desmatamentos para a urbanização da cidade de Alta Floresta [s.d.]. Fonte: Site desativado da INDECO. Figura 14: Vista aérea de Alta Floresta - Fevereiro de 1981. Fonte: Site desativado da INDECO. Figura 15: Vista aérea de Alta Floresta - Fevereiro de 1981. Fonte: Site desativado da INDECO. Figura 16: Contato com indígenas da região de Alta Floresta [s.d.]. Fonte: Site desativado da INDECO.

A Companhia de Desenvolvimento do Estado do Mato Grosso - CODEMAT, ao contrário das demais, é uma empresa pública criada pelo governo do Mato Grosso em 1968 com o objetivo de integrar e desenvolver o estado. Foi criada para

substituir o Departamento de Terra e Colonização - DTC e atuou conforme as diretrizes da Comissão de Planejamento e Produção - CPP, que orientava a colonização em MT (Santi 2015, 47). A representação de progresso para empresas colonizadoras era a principal propaganda para atrair colonos e possíveis investimentos. A abertura de novas rodovias no país tinha esse papel. A abertura da Rodovia AR-1, representa uma das primeiras ações da CODEMAT, ligando as cidades de Vilhena (RO) e Aripuanã (MT) com a pretensão de instalar colônias a cada 100km de sua extensão. Dentre os projetos, está o Projeto Juína, sendo esse o único concretizado.

Novamente, houve uma seleção direcionada dos colonos desejados, como afirma Santi:

As propagandas da CODEMAT estabeleciam critérios para seleção de colonos baseados nas informações do Cadastro Geral do Colono. Os interessados deveriam apresentar comprovante de crédito junto ao Banco do Brasil, comprovar experiência em atividades agrícolas e comprovar bons antecedentes, ou seja, essas pessoas passavam por uma seleção e exclusão como forma de manter o controle sobre os contingentes populacionais na área do Projeto Juína.

Segundo Dáquilla (2022), apoiado na pesquisa de Santi, a proposta da CODEMAT, descrita no Programa Estadual de Colonização Projeto Juína Volume I, era de uma cidade cuja planta se organizava com um núcleo urbano estruturado em módulos. A colonizadora era responsável pelo transporte, vias de acesso entre os lotes rurais, os subnúcleos e o núcleo urbano, além de ter construído escolas, segurança e um hospital (SANTI, 2016). Ainda segundo Santi (2016), o planejamento urbano da cidade consistia em módulos dividido em duas fases, sendo 182 mil hectares para núcleo urbano e rural e 66 mil para alienação via licitação. Em 1977 a construção de instalações administrativas e alojamentos da CODEMAT foram concluídas permitindo receber colonos no núcleo urbano.

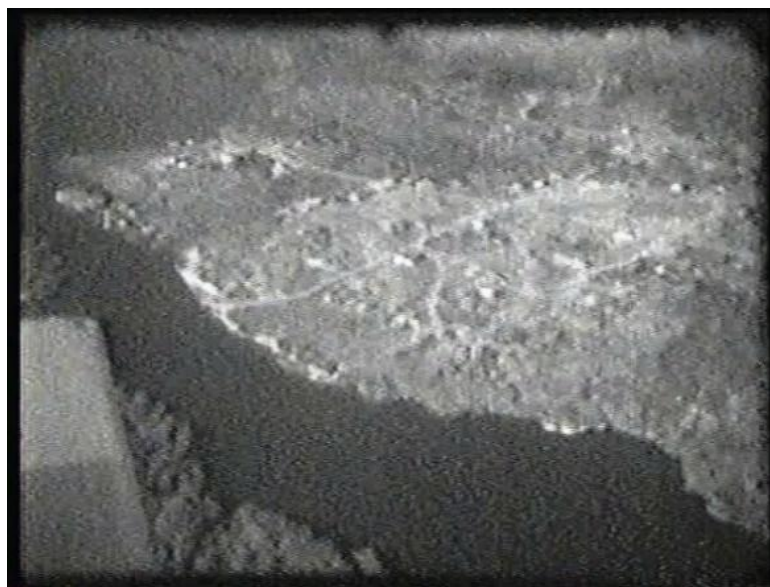


Figura 17: Vista Aérea do Módulo 01 em 1978. Fonte: Câmara Municipal de Juína.

As terras da área de Projeto Juína pertenciam ao estado, ou seja, a CODEMAT se beneficiava com subsídios do estado com a captação de recursos do governo e lucros das vendas direta de terras via financiamento do Programa de Redistribuição de Terras e de Estímulos à Agroindústria do Norte e Nordeste - PROTERRA⁶. Para captar recursos e consolidar a imagem pública de seus projetos de colonização a CODEMAT elaborou o Programa Estadual de Colonização, documento fundamental que iremos destrinchar futuramente. No entanto, não encontramos novos modos operandi, muito pelo contrário. A CODEMAT, mesmo sendo uma empresa pública, operou para tomar as terras indígenas, desconsiderando os povos Salumã, Cinta Larga e Rikbaktsa que viviam na região e envidando todos os esforços para expulsá-los do território. Da mesma forma, a história de Juína é permeada por diversas ações violentas e conflitos pela terra.

Conclusões (ou apontamentos para a continuidade da pesquisa)

O primeiro aspecto que este breve estudo indica é que a organização socioeconômica da urbanização extensiva no Brasil central é essencialmente diversa daquela desenvolvida na Região Sudeste. Compreendemos que estes projetos de colonização rural são um elo muito importante para o entendimento da rede urbana que se formou na região, onde a urbanização dispersa é estruturada a partir das atividades econômicas agropecuárias e de mineração, e não da indústria e dos serviços como ocorre nos eixos mais ricos do país, especialmente São Paulo e Rio de Janeiro.

Segundo, é notória a relação simbiótica entre Estado e iniciativa privada nas ações, sempre planejadas, estruturadas e direcionadas, para a colonização e incorporação das novas fronteiras às dinâmicas capitalistas. O planejamento, tanto na esfera federal quanto na estadual, deu orientações, diretrizes, recursos financeiros, humanos e logísticos para a realização das diversas ações de colonização, algumas resumidas neste trabalho. As empresas colonizadoras/urbanizadoras cumpriram papel central na operacionalização das políticas e planos, invariavelmente apoiadas pelo Estado, mas sempre reverberando suas ações como frutos privados do empreendedorismo, da capacidade superior da iniciativa privada em realizar projetos, uma prática constante dos discursos empresariais (Pescatori 2020). Ademais, os mitos fundadores, transfigurados em certas personagens heróicas, como o “bandeirante” Ariosto da Riva, reforçam o imaginário coletivo de sucesso dessa empreitada e a legitimam, enquanto apagam as violências multidimensionais implicadas no processo.

Por último, a pesquisa também apontou possibilidades de interpretação do papel do Urbanismo enquanto campo disciplinar na configuração da rede de urbanização

⁶ PROTERRA – foi um programa do governo federal criado pelo decreto-lei 1.179 de julho de 1971 com o objetivo de promover o acesso à terra mediante desapropriações com indenizações e liberação de empréstimos fundiários.

extensiva no Brasil Central, tendo o projeto de cidades novas e de parcelamentos rurais como espacialização da dominação territorial e das estruturas socioeconômicas implantadas pelo Estado, fortemente articulado com as elites nacionais e locais. Enfim, a pesquisa pode ter desdobramentos importantes na interpretação do Urbanismo enquanto uma tecnologia sociopolítica de ampliação da modernização violenta.

Referências bibliográficas

- Amaral, Maxwell da Silva. 2014. "A marcha para o Oeste e a colonização da fronteira sul do atual Mato Grosso do Sul: deslocamentos, políticas e desafios". *Fronteiras* 16 (28): 153–65.
- Andrade, Carlos Roberto Monteiro de. 1998. "Barry Parker: um arquiteto inglês na cidade de São Paulo". Doutorado, São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo/Universidade de São Paulo.
- Aquilante Policarpo, Mauricio, e Rita de Cássia Martins de Souza. 2019. "LOGÍSTICA DE TRANSPORTES E MODERNIZAÇÃO DO TERRITÓRIO: A IMPORTÂNCIA DOS PLANOS VIÁRIOS NACIONAIS PARA A EFETIVAÇÃO GEOESTRATÉGICA DA MESORREGIÃO DO TRIÂNGULO MINEIRO/ALTO PARANAÍBA". *Caminhos de Geografia* 20 (69): 1–19. <https://doi.org/10.14393/RCG206940494>.
- Berenstein, Paola Jacques, Margareth da Silva Pereira, e Josianne Francia Cerasoli, orgs. 2020. *Nebulosas do pensamento urbanístico – Modos de narrar (Tomo III)*. Vol. III. Salvador: EDUFBA.
- Bonduki, Nabil Georges. 2012. *Os pioneiros da habitação social*. Vol. 1. 3 vols. São Paulo: Editora Unesp ; Edições Sesc.
- Brasil, CPDOC-Centro de Pesquisa e Documentação História Contemporânea do, e Celso Lafer. s.d. "Programa de Metas". Em *CPDOC - Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil*. São Paulo: FGV. Acedido a 15 de setembro de 2022. <http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-tematico/programa-de-metas>.
- Capelozza, Ana Carolina Alvares. 2016. "Os bairros Jardim Estoril: a atuação das empresas Martha no setor sul de Bauru-SP (1957-2008)". Text, Universidade de São Paulo. <https://doi.org/10.11606/D.102.2016.tde-13102016-111425>.
- Castro, Sueli Pereira, João Carlos Barrozo, Marinete Covezzi, e Oreste Preti. 2002. *A colonização oficial em Mato Grosso: "a nata e a borra da sociedade"*. Cuiabá: EdUFMT.
- Costa, Georgia Carolina Capistrano da. 2012. "As cidades da Companhia Bata (1918-1940) e de Jan Antonin Bata (1940-1965): relações entre a experiência internacional e a brasileira". Text, Universidade de São Paulo. <https://doi.org/10.11606/D.102.2012.tde-24012013-154637>.
- Daquilla, João Vitor Cardoso Marques. 2022. "Atuação de empresas urbanizadoras no contexto urbano e político-social do Norte do Mato Grosso - séc. XX. 2021". Iniciação Científica. Brasília: CNPq, UnB.
- Desconsi, Cristiano. 2010. "Seleção Social nos Projetos de Colonização Privados: entre a necessidade e dispensabilidade de migrantes". *Revista Territórios e Fronteiras* 3 (2): 228–49. <https://doi.org/10.22228/rt-f.v3i2.77>.

- Faria, Rodrigo Santos de, e Antônio Carlos Carpintero. 2012. "Brasília, capital de Brasil: Desarrollo nacional y urbanismo (1930-1960)". Em *Ciudad y vivienda en América Latina, 1930-1960*, editado por Carlos Sambricio. Madrid: Lampreave.
- Ferreira, Silvia Barbosa de Souza. 2017. "A Cultura Técnica e Profissional de Projetistas de Cidades de Colonização no Norte do Paraná e Norte de Mato Grosso, 1950-1978". Doutorado em Arquitetura e Urbanismo, São Carlos: Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. <https://repositorio.usp.br/item/002881307>.
- Fortuna, Carlos José Cândido Guerreiro. 2020. *Cidades e urbanidades*. Lisboa: Instituto de ciências sociais da Universidade de Lisboa.
- Fridman, Fania. 2014. "Notas sobre o planejamento no período João Goulart". *URBANA: Revista Eletrônica do Centro Interdisciplinar de Estudos sobre a Cidade* 6 (1): 64–128. <https://doi.org/10.20396/urbana.v6i1.8635294>.
- Galvão, Olímpio J. de Arroxelas. 1996. "DESENVOLVIMENTO DOS TRANSPORTES E INTEGRAÇÃO REGIONAL NO BRASIL — UMA PERSPECTIVA HISTÓRICA". *Planejamento e Políticas Públicas*, nº 13. [//www.ipea.gov.br/ppp/index.php/PPP/article/view/137](http://www.ipea.gov.br/ppp/index.php/PPP/article/view/137).
- Gremaud, Amaury Patrick, e Julio Manuel Pires. 1999. "'Metas e Bases' e I Plano Nacional de Desenvolvimento - I PND (1970-1974)". Em *Planejamento no Brasil II*, editado por Anita Kon, 41–66. Coleção Debates ; Economia 277. São Paulo, SP, Brasil: Editora Perspectiva.
- Ianni, Octavio. 1971. *Estado e Planejamento Econômico no Brasil: 1930-1970*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira.
- Jacques, Paola Berenstein, e Margareth da Silva Pereira. 2018. *Nebulosas do pensamento urbanístico: Tomo I - Modos de Pensar*.
- Junior, Armando Wilson Tafner, e Fábio Carlos da Silva. 2016. "Alta Floresta: uma colônia de Ariosto da Riva em Mato Grosso". *Novos Cadernos NAEA* 19 (3): 205–32. <https://doi.org/10.5801/ncn.v19i3.2527>.
- Laner, Izadora, Rodrigo de Faria, e Carolina Pescatori. 2020. "O Estado e o planejamento regional no Brasil:: As três perspectivas de análise (1951-1961)". *URBANA: Revista Eletrônica do Centro Interdisciplinar de Estudos sobre a Cidade* 12. <https://doi.org/10.20396/urbana.v12i0.8660027>.
- Leme, Maria Cristina da Silva. 1999. *Urbanismo no Brasil, 1895-1965*. São Paulo: Studio Nobel; FAUUSP; FUPAM.
- , org. 2019. *Urbanismo e política no Brasil dos anos 1960*. São Paulo: Annablume.
- Margarit, Eduardo. 2013. "O PROCESSO DE OCUPAÇÃO DO ESPAÇO AO LONGO DA BR-163: UMA LEITURA A PARTIR DO PLANEJAMENTO REGIONAL ESTRATÉGICO DA AMAZÔNIA DURANTE O GOVERNO MILITAR". *Geografia em Questão* 6 (1). <https://doi.org/10.48075/geoq.v6i1.6634>.
- Medeiros, Wilton Araujo. 2013. "Jeronimo Coimbra Bueno – apontamentos iniciais sobre uma trajetória profissional". *URBANA: Revista Eletrônica do Centro Interdisciplinar de Estudos sobre a Cidade* 5 (2): 109–28. <https://doi.org/10.20396/urbana.v5i2.8635078>.
- Nascimento, Denise Morado, e Raquel Carvalho de Queiroz Braga. 2009. "Déficit habitacional: um problema a ser resolvido ou uma lição a ser aprendida?" *Risco* 9 (1): 98–110.
- Oliveira, Ariovaldo U. de. 1997. *Amazônia: monopólio, expropriação e conflitos*. 5.

- reimpr. Série "Educando". Campinas: Papyrus.
- Otoni, Dacio Araujo Benedicto. 1996. "Cidade-jardim: Formação e Percurso de uma Ideia". Em *Cidades-jardins do Amanhã*, por Ebenezer HOWARD. São Paulo: Hucitec.
- Pescatori, Carolina. 2020. "Narrar por empreendedores". Em *Nebulosas do pensamento urbanístico – Modos de narrar (Tomo III)*, editado por Paola Jacques Berenstein, Margareth da Silva Pereira, e Josianne Francia Cerasoli, III:150–73. Salvador: EDUFBA.
- Pescatori, Carolina, e Rodrigo de Faria. 2020. "Dispersão urbana e empresas urbanizadoras na cidade industrial: a atuação da Companhia Madrileña de Urbanización, da Garden City Pioneer Company, da First Garden City Ltda. e da Cia City". *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, julho. <https://doi.org/10.22296/2317-1529.rbeur.202019>.
- Rego, Renato Leão. 2015. "A integração cidade-campo como esquema de colonização e criação de cidades novas: do Norte Paranaense à Amazônia Legal". *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais* 17 (1): 89–89. <https://doi.org/10.22296/2317-1529.2015v17n1p89>.
- . 2019. *Ideias para Nova Cidades - Arquitetura e Urbanismo no Interior do Brasil do Século XX*. Maringá: Kan.
- Rego, Renato Leão, e Karin Schwabe Meneguetti. 2006. "A forma urbana das cidades de médio porte e dos patrimônios fundados pela Companhia Melhoramentos Norte do Paraná". *Acta Scientiarum. Technology* 28 (1): 93–103. <https://doi.org/10.4025/actascitechnol.v28i1.1292>.
- Santi, Rejane Pereira. 2015. "A ação da CODEMAT na colonização oficial de Mato Grosso: revisitando o Projeto Juina (1978 – 1997)". Universidade Federal de Mato Grosso. <http://ri.ufmt.br/handle/1/785>.
- Santos, Cláudio Hamilton S. 1999. "Políticas Federais de Habitação no Brasil: 1964/1998". *Texto para Discussão - IPEA*, Texto para Discussão, 654 (julho): 1–32.
- Schmidt, Benicio Viero. 1983. *O estado e a política urbana no Brasil*. Porto Alegre: Ed. da Univ.
- Souza, Jessé. 2000. *A modernização seletiva: uma reinterpretação do dilema brasileiro*. Brasília: Ed. Univ.
- Souza, Maria Claudia Pereira de. 1988. "O Capital Imobiliário e a Produção do Espaço Urbano: O Caso da Companhia City". Dissertação de Mestrado, São Paulo: Escola de Administração de Empresas de São Paulo, Fundação Getúlio Vargas.
- Sudério, Marcílio de Oliveira. 2020. "Experiências em planejamento regional no estado do Amazonas : entre a SPVEA e a SUDAM/SUFRAMA (1953-1985)", outubro. <https://repositorio.unb.br/handle/10482/40357>.
- Tavares, Jeferson Cristiano. 2020. "Infraestrutura na construção do território nacional, décadas de 1930 a 1970: arquitetura, urbanismo e as redes | Infrastructure building the national territory, 1930s to 1970s: architecture, urbanism and networks". *Oculum Ensaios* 17 (maio): 1–19. <https://doi.org/10.24220/2318-0919v17e2020a4319>.
- Tomé, Cristinne Leus, e Josiane Brolo Rohden. 2017. "O DISCURSO DO PROGRESSO E A EDUCAÇÃO NA HISTÓRIA DE SINOP - MATO GROSSO: "COMO É BOM ALARGAR FRONTEIRAS DE NOSSA PÁTRIA!"". *Revista História da Educação*, maio, 312–34.
- Trevisan, Ricardo. 2011. "CIDADES PLANTADAS NA FLORESTA AMAZÔNICA:

- AÇÕES ESTATAIS PARA OCUPAÇÃO E URBANIZAÇÃO DO CENTRO-NORTE BRASILEIRO". *Revista Geográfica de América Central* 2 (47E). <https://www.revistas.una.ac.cr/index.php/geografica/article/view/2209>.
- . 2020. *Cidades novas*. Brasília: Editora UnB.
- Trevisan, Ricardo, Simone Buiate Brandão, Lucas Felício Costa, Richardson Thomas da Silva Moraes, Talita Rocha Reis, Nádia Botelho Trindade Vilela, e Carolina Guida Teixeira. 2021. "Transamazônica trans: Cinco leituras possíveis". *Revista Cadernos do Ceom* 34 (55): 151–74. <https://doi.org/10.22562/2021.55.11>.
- Trevisan, Ricardo, Carolina Pescatori, Luciana Saboia, Ana Flávia Rêgo Mota, Giuliana Brito de Souza, Lucas Brasil Pereira, Ludmila de Araújo Correa, et al. 2018. "Fazer por Atlas". Em *Nebulosas do pensamento urbanístico*, editado por Paola Berenstein Jacques e Margareth da Silva Pereira, 153–223. Salvador, BA: EDUFBA.
- Ziliani, José Carlos [UNESP. 2010. "Colonização: táticas e estratégias da Companhia de Viação São Paulo Mato Grosso (1908-1960)". Assis: UNESP. <https://repositorio.unesp.br/handle/11449/103128>.