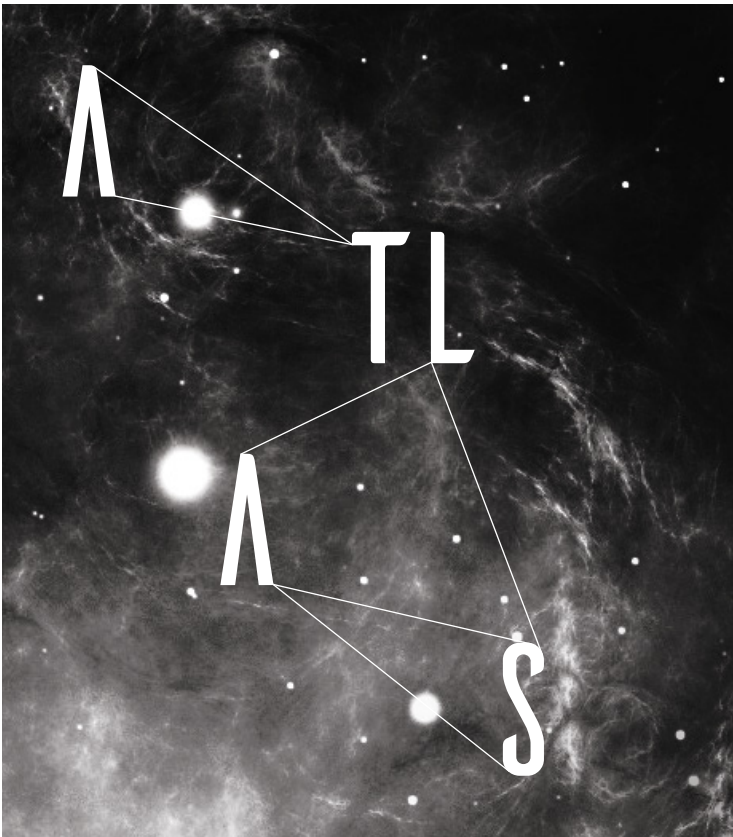


F A Z E R P O R



F A Z E R
P O R
A T L A S

Cidades novas

LabeUrbe . UnB

Ricardo Trevisan

Carolina Pescatori Candido da Silva

Luciana Saboia Fonseca Cruz

Ana Flávia Régo Mota

Giuliana Brito de Sousa

Lucas Brasil Pereira

Ludmila de Araújo Correia

Pedro Henrique Máximo Pereira

Ademir Rodrigo Beserra Figueiredo

Anie Caroline Afonso Figueira

Camila Lima Abrão

Laura Ribeiro de Toledo Camargo

Técio Luiz Silva Martins

Átila Rezende Fialho

Carolina Guida Teixeira

Larissa Alves Lacerda

Talita Rocha Reis

INTRODUÇÃO

Praxis sucessiva na história do urbanismo, a tipologia “Cidade Nova” – composta por núcleos urbanos intencionalmente criados –¹ pode ser rastreada na longa duração como campo de leitura e interpretação de pensamentos, trajetórias, discursos e representações de cidades materializadas no espaço e no tempo, como casos de continuidade, ruptura ou excepcionalidade e em conjunturas políticas, econômicas, sociais e culturais diversas.

A depender da porta de entrada, tramam-se distintas urdiduras e tessituras, definem-se procedimentos e métodos específicos, revisitam-se e revisam-se certezas e narrativas conclusivas. Pela função dominante original (administrativa, empresarial, balneária, colonizadora, de relocação, satélite, de expansão); pelas personagens envolvidas (Estado, empreendedores, planejadores, projetistas, construtores, fundadores, habitantes); pelos atributos físicos assumidos (sítio, paisagem, projetos urbano e arquitetônico, zoneamento); pelo contexto histórico (aspectos político, econômico e social); cada investigação sobre cidades novas direciona seu lineamento e estabelece suas aproximações e, por conseguinte, suas distinções.

Ao delimitar o Brasil republicano como período fulcral, a pesquisa em curso intenta cartografar e historiografar os mais de 260 exemplares brasileiros já identificados nos últimos dez anos. Mas, para além de um mero catálogo ilustrativo-informativo, almeja-se um material interativo, uma ferramenta de reflexão, de troca e de aprendizagem. Um atlas em que as mais distintas “nebulosas” façam-se capturadas, decifradas, associadas e registradas. Um *Atlas de Cidades Novas* que permitirá ao interessado montar, a critério ou aleatoriamente, a sua narrativa, um modo de compreender, dialogar e contribuir à historiografia da cidade e do urbanismo, um modo a mais de *fazer* história.

Conquanto, antes de decifrarmos sua aplicabilidade, faz-se necessário contextualizar e situar nosso objeto, costurar os fragmentos dispersos e até aqui conhecidos, a partir da construção de uma, dentre outras, possível cronologia das cidades novas no Brasil – por aquelas concretudes sucedidas no tempo linear histórico –, que, mesmo provisória e incompleta, permitirá ao leitor maior assimilação e entendimento a respeito.

POR UMA CRONOLOGIA DE CIDADES NOVAS NO BRASIL

Para parte dos pesquisadores da cidade e do urbanismo brasileiro, o século XX começa com a fundação de Belo Horizonte, em 1895, a nova capital de Minas Gerais, desenhada pelo engenheiro Aarão Reis. (LEME, 1999) E não foi a única capital planejada no Brasil no último século. Além dela, temos: Goiânia, capital de Goiás, projetada pelo urbanista Attilio Corrêa Lima em 1933; Boa Vista, capital de Roraima, ampliada no projeto do engenheiro civil Darcy Aleixo Derenusson em 1944; Brasília, a nova capital do país, idealizada pelo arquiteto Lucio Costa em 1957; e, por último, Palmas, capital de Tocantins, planejada pelo estúdio Grupo Quatro em 1988. Além dessas cinco novas capitais (TREVISAN; FICHER; MATTOS, 2017), dezenas de novas cidades foram plantadas em nosso território, revelando-se um campo fértil e produtivo mesmo antes da Proclamação da República

(1889), como apontou o jornalista Mário Pedrosa na abertura da primeira sessão do Congresso da Associação Internacional de Críticos de Arte, ocorrida em Brasília em 17 de setembro de 1959:

[...] somos um país que começou por plantar cidades [...] O país que começou assim pelas cidades, pelas comunidades urbanas, não é um país que tenha nascido naturalmente. [...] Aqui, o homem intervém e decide conscientemente, e desde o começo contra a natureza, contra o natural. (PEDROSA, 1959 apud ANDRADE, 2005, p. 88)

Considerando o território brasileiro, após a vinda dos primeiros colonizadores, um local com ausência de conformação urbana – segundo o olhar civilizador europeu –, é um tanto claro que qualquer núcleo aqui implantado configuraria uma cidade nova. Entretanto, qual o grau de ordenação espacial existente em cada um desses núcleos? Entende-se que tal ordenação deveria ser condicionada por um, no mínimo:

[...] conjunto de plantas e desenhos ou de um rol de recomendações, elaborados com mais ou menos arte, com mais ou menos ciência, enquanto não estive[ssem] completados por um código de normas legais que assegur[asse] a sua correta e permanente vigência. (ANDRADE, 1966)

Mediante dados obtidos na historiografia urbana sobre o período colonial – com base em autores como: Azevedo (1991), Andrade (1966), Reis Filho (1968), Delson (1997), entre outros –, algumas vilas e povoados fundados nessa época seguiram certas regras previamente estabelecidas, fosse por um plano de ocupação ex-novo, por um projeto de traçado, por uma orientação ordenada de implantação das estruturas urbanas ou mesmo por algum tipo de imposição legal – ideia que se contrapõe à posição de outros autores, como: Holanda (2006), Smith (1958) e Santos (1968), com ressalvas. Para esses desbravadores de nossa história urbana, os núcleos surgiam espontaneamente, de forma desordenada, sem um código de prescrições urbanísticas e, por isso, sem qualquer planejamento. Na visão deles, o modelo adotado era o da irregularidade presente na capital da metrópole, Lisboa.

Povoados e vilas fundados sob a égide da Coroa Portuguesa diferenciavam-se do reticulado xadrez apresentado por seus correspondentes hispano-americanos. Porém, seu traçado orgânico, à primeira vista tido como aleatório, seguia alguns princípios – aprimorados e aperfeiçoados com o passar do tempo –, como as cartas régias, que determinavam a localização das aglomerações e seus planos urbanísticos. (SANTOS, 1968)

Na maioria dos casos, uma organização elementar caracterizava o cenário pitoresco dos núcleos recém-implantados. Este era composto por uma praça central, de certa regularidade em seu traçado, em geral com o pelourinho, ao redor da qual se erguiam os principais edifícios – igreja, alfândega, casa de Câmara e cadeia etc. –, estabelecendo-se, assim, uma relação direta entre poder e espaço. O restante do traçado compunha-se de caminhos pré-existentes nos quais as construções se enfileiravam lado a lado, como no urbanismo lusitano de influência moura. A partir dos caminhos, com seu desenho irregular, a trama urbana se desenvolvia com respaldo no conhecimento técnico lusitano adquirido ao longo de séculos no velho continente. Foi esse substrato técnico que possibilitou cidades como São Cristóvão (1590), São Luís (1612), Salvador (1624) e Cidade Maurícia (1638), atual Recife, de se diferenciar urbanisticamente das demais. Durante a invasão de espanhóis, franceses e holandeses, entre 1580 e 1640 – período em que Portugal estava sob domínio espanhol –, essas cidades incorporaram conceitos pertencentes ao repertório urbanístico de cada um.

Ao findar do século XVII, a Coroa voltou sua atenção para a urbanização da colônia, preocupada em ocupá-la e, assim, protegê-la. Pregava-se “[...] não apenas formar um ou outro núcleo, mas colonizar simultaneamente todo o extenso litoral. Esta era a condição necessária para a eficiente defesa”. (PRADO JR., 2012, p. 15) Para isso, o Marquês de Pombal (1699-1782) foi responsável por ampliar a rede urbana com núcleos implantados e regidos por normas de planejamento e administração. Até aquele momento, a precária rede urbana existente se restringia aos povoados litorâneos e às missões jesuíticas – extremamente regulares e organizadas conforme a ordem religiosa: carmelitas, franciscanos etc., ilustradas no antológico *Imagens de vilas e cidades do Brasil colonial* (2000), de Nestor Goulart Reis Filho e equipe.

O “projeto iluminista-conservador” do Marquês era uma verdadeira “arrancada povoadora”, mediante a criação de novos núcleos – as vilas pombalinas –, fortalezas e colônias agrícolas associadas a assentamentos urbanos. (FRIDMAN, 2005, p. 59) Tal ação pretendia promover, de uma só vez, a ocupação e maior proteção do território, a elevação da arrecadação de impostos e o fortalecimento do domínio português.

Outra ação relevante foi a fundação das escolas militares de engenharia nas cidades de Salvador e Rio de Janeiro. Nelas, foram introduzidos ensinamentos reguladores de arquitetura e urbanismo – permeados de conceitos renascentistas e barrocos –, como: arquitetura com fachadas similares e simétricas, traçado ortogonal para as vias urbanas e definição das dimensões e formas dos lotes. (REIS FILHO, 1968) Com isso, vilas passaram a ser projetadas por engenheiros e implantadas pelo “ruador” – que executava as ordens do engenheiro – em pontos até então isolados da nação, segundo afirmação de Roberta Marx Delson (1997, p. 4):

[...] subordinadas a um protótipo de planejamento [...], com ênfase em ruas retilíneas, praças bem delineadas [...] e numa uniformidade de elementos arquitetônicos. [...] um tipo de vila padronizado que podia ser facilmente adaptado a regiões geográficas brasileiras muito diferentes

Os engenheiros militares eram tidos, entre outras coisas, como os “funcionários do urbanismo” portugueses, responsáveis por “fazer cidades”, inseridos numa tradição do urbanismo. Suas ações eram direcionadas, mais especificamente, para levantamentos de campo e remodelações ou construções fortificadas novas, sob a forma estelar, abrigo, em seu interior, pequenos núcleos urbanos. (BUENO, 2000)

E assim, a partir do século XVIII, o traçado orgânico até então recorrente começava a ser substituído por “um traçado regular ‘tendendo ao xadrez’, cujo foco [continuava] na praça e na valorização dos pontos de maior interesse, além de um ‘zoneamento incipiente’ a partir de usos das construções”. (REIS FILHO, 1968, p. 131) O processo europeizador do urbanismo colonial introduzido por Pombal pode ser observado em 37 planos de novas vilas com malha ortogonal

(DELSON, 1997), elaborados e implantados nas mais diversas regiões do país, do litoral ao interior, compondo nele um arco de ocupação ocidental, do Grão-Pará ao Rio Grande do Sul, passando pela capitania de Mato Grosso. Contudo, o “saber fazer cidades” continuou no país sendo mais empírico que teórico.

Já em fins do período colonial, devido às dimensões continentais de nosso país e aos aspectos econômico-sociais existentes – a monocultura de exportação e o modelo escravocrata, além, evidentemente, de problemas internos da metrópole –, a política lusitana de ocupação das regiões de fronteira, de formação de redes urbanas e de criação de núcleos urbanos não obteve resultados tão expressivos. Nem a vinda da Família Real, em 1808, nem a Proclamação da Independência, em 1822, foram capazes de alterar esse cenário.

No Império, a Lei de Terras de 1850, que inaugurou normativas para a posse da propriedade privada no país, voltou-se quase que exclusivamente à regularização de ocupações rurais. Casos esporádicos de um urbanismo moderno, positivista, podem ser constatados nas transferências das sedes das províncias do Piauí e de Sergipe, com a fundação, respectivamente, das capitais de Teresina, em 1852, e de Aracaju em 1855. (MARX, 1980) Tal qual ações empreendedoras de menor vulto e ainda pouco repercutidas na historiografia, como a fundação da cidade mineira de Filadélfia em 1853 – atual Teófilo Otoni –, executada pela Companhia de Comércio e Navegação do Mucuri, de propriedade de Theophilo Benedicto Otoni, e moldada conforme sua homônima norte-americana.

Em 1890, a população urbana brasileira compreendia apenas 6,8% de sua população total (SANTOS, 1996), contra 40%, no caso da Argentina, concentrada em poucas e populosas cidades como Buenos Aires. (ROUQUIÉ, 1984) Somente as alterações econômico-político-sociais que interferiram diretamente na divisão social do trabalho, já em fins do século XIX, impulsionaram a urbanização do território de modo mais expressivo. Foi nesse contexto que o urbanismo, em seu sentido mais amplo, como processo de mudança social, surgiu como parte das transformações na cultura urbana da sociedade brasileira.

Com a Proclamação da República, em 1889, os processos de modernização urbana foram incorporados à agenda política ao abrigo de diferentes paradigmas: ordem, progresso, civilização, sanitarianismo, higienismo, melhoramento e embelezamento. (VILLAÇA, 1999) Esses conceitos buscavam romper com as amarras do passado colonial, fosse com intervenções no espaço intraurbano, como os planos reformadores para as regiões centrais do Rio de Janeiro e São Paulo na virada do século; fosse com processos de expansão de vilas e cidades existentes, garantindo a elas uma nova identidade, como o projeto de 1905 para Santos do engenheiro sanitariano Francisco Saturnino de Brito – uma cidade nova de expansão; fosse pela criação *ex nihilo* de cidades, como revela a história de Belo Horizonte. (GUIMARÃES, 1996)

O território brasileiro começava a ser adensado por novos núcleos direcionados por diretrizes políticas e pela dinâmica econômica em voga. Além da cidade portuária paulista e da capital de Minas Gerais, na República Velha (1889-1930), os projetos de cidades novas tornaram-se mais frequentes, incentivados por ações de colonização e ocupação territorial e pelas economias agrárias da pequena propriedade, no sul do país, e do café, no sudeste. Se no Rio Grande do Sul temos Erechim (1908) como exemplar de cidade de colonização, em São Paulo e no norte do Paraná, sua representatividade foi consideravelmente maior. Implantadas ao longo das estradas de ferro – especificamente a partir de cada estação ferroviária aberta sobre o prolongamento das linhas rumo ao oeste, centro-oeste e sul do país –, tais cidades eram fruto de ação individual ou de grupos privados com intuito de especular terras agrícolas e loteamentos urbanos, como os empreendimentos da Companhia Loteadora Norte do Paraná, de capital inglês. (REGO, 2009)

Do apoio a novas zonas agrícolas ao impulso a uma primeira industrialização, vilas e cidades empresariais foram fundadas para dar suporte a um determinado complexo fabril, a exemplo de: Paranaíacaba (1896), Votorantim (1940) e Alumínio (1941), em São Paulo; Fordlândia (1920) e Belterra (1934), no Pará; Monlevade (1934), Cidade Eldorado (1954) e Ipatinga (1958), em Minas Gerais; e Cidade do Aço (1941), atual Volta Redonda, e Cidade dos Motores (1943), no Rio de Janeiro – contrapondo-se àquelas voltadas ao proveito da vilegiatura, como a cidade litorânea do Guarujá (1892)

e a estância hidromineral de Águas de São Pedro (1936), no estado de São Paulo, *flashes* de cidades novas balneárias daquele momento. A primeira surgiu como empreendimento da Companhia Balneária da Ilha de Santo Amaro, vinculada ao grupo econômico Prado, Chaves e Cia., cujo plano urbanístico e arquitetônico coube ao engenheiro civil Elias Fausto Jordão Pacheco. (REIS FILHO, 1994) A outra pode ser considerada a primeira cidade-jardim do Brasil, projetada pelo engenheiro Jorge de Macedo Vieira – mesmo projetista das cidades novas de Maringá (1945), Pontal do Sul (1951) e Cianorte (1953), no Paraná.

A partir da década de 1930, com Getúlio Vargas no poder, a penetração no território foi institucionalizada pela campanha federal “Marcha para o Oeste” (1938). A ocupação de terras virgens até então cobertas pela Mata Atlântica acompanhou o desenvolvimento da lavoura cafeeira, da pecuária e das ferrovias. (MONBEIG, 1984) Numa perspectiva mais ampla, atendendo aos interesses do Estado, como proteger as fronteiras do país em sua face ocidental e interligar regiões a partir de infraestruturas; perpassando pelas necessidades de uma oligarquia rural, como disponibilizar mão de obra e escoar produção; até resumir-se aos interesses de companhias loteadoras, como atrair os “pioneiros” para a ocupação das terras; essas estradas de ferro constituíram uma franja sobre o território paulista e paranaense, regularmente pontuada por núcleos urbanos. (MARX, 1980)

À época, as cidades novas construídas nos estados de São Paulo, Paraná, Minas Gerais e Goiás passaram de duas centenas. (ANDRADE, 2005) Embora alguns autores desconsiderem a validade desse modelo para a urbanística brasileira devido à sua monotonia e à ausência de traçados mais elaborados – como: Franca (1921), Nova Veneza (1924), Jales (1928), Andradina (1932), Adamantina (1939), Dracena (1945) e Marechal Cândido Rondon (1951) –, estudos visando à elaboração de verbetes² revelam que algumas cidades do oeste paulista, como Pereira Barreto (1929), de colonização japonesa, Votuporanga (1937), Luiziziânia (1941) e Panorama (1946), assim como as paranaenses Londrina (1929), Araçongas (1935) e Paranacity (1949), foram dotadas de projetos urbanísticos apurados, apresentando adequação ao sítio, arborização, zoneamento complexo, saneamento etc.

Após séculos de tentativas, a urbanização do interior do país passava a ocorrer de modo mais intenso e efetivo, graças às políticas de incentivo à ocupação do território e a ondas migratórias – nacionais e estrangeiras – dirigidas e conduzidas pelo Estado. No âmbito federal, o incentivo à produção agrícola e à colonização de novas áreas deu origem à Colônia Agrícola Nacional de Goiás (Cang) em 1941. Com projeto urbanístico, normas e códigos de posturas elaborados pelo engenheiro agrônomo Bernardo Sayão, a Cang, a atual cidade de Ceres, seria modelo de núcleo povoador a ser levado para outras regiões do país. Em 1943, a ação do governo federal assume corpo institucional a partir da Fundação Brasil Central (FBC), sediada em Aragarças, no estado de Goiás – cidade nova criada como suporte à colonização rumo ao norte do país. (MACIEL, 2006) No âmbito das unidades federativas, os governos locais receberam apoio de Vargas para ações que promovessem tal ocupação e proteção territorial, como aquele dado ao governador Pedro Ludovico Teixeira para transferência da capital de Goiás para Goiânia no início dos anos 1930, ou pela criação de territórios federativos em regiões fronteiriças em 1943 – Amapá, Rio Branco, Guaporé, Ponta Porã e Iguazu – e respectivas cidades capitais, como Boa Vista e seu plano de refundação de 1944. Logo esse quadro de urbanização mudou devido a outros tipos de ações que também promoveram o surgimento de cidades intencionadas.

Uma delas refere-se à transferência da capital federal do Rio de Janeiro para o Planalto Central em 1960, originando no país uma nova categoria de cidades novas: as cidades-satélites, como: Taguatinga (1958), Gama (1960), Sobradinho (1960), Guará I (1967), Guará II (1969), Ceilândia (1971), Águas Claras (1984), Samambaia (1985), entre outras. Outra remete-nos à construção da rodovia Belém-Brasília após 1950 e suas dezenas de cidades rodoviárias, criadas ou reformuladas nos estados de Goiás, Tocantins, Maranhão e Pará, entre as quais: Alexânia, (1957), Araguaína (1958), Miranorte (1959), Abadiânia (1960), Paragominas (1965), Estreito (1982) e Pugmil (1997), cujos projetos nem sempre revelam desenhos minuciosamente elaborados. (BRASIL, 1972) Por fim, têm-se políticas específicas adotadas durante o regime militar (1964-1985) em resposta às demandas geopolíticas e/ou desenvolvimentistas, como o incremento de infraestrutura por todo o território e a integração e ocupação da Amazônia Legal.

Se, em décadas anteriores, as cidades novas representavam um percurso alternativo de urbanização adotado em certas regiões do país – sobretudo em São Paulo, no Paraná e no novo Distrito Federal –, é no período militar e na redemocratização que elas foram disseminadas por outras regiões do país, respondendo a necessidades diversas. Entre 1964 e 2018, foram identificados 87 exemplares dos 260 já contabilizados, sendo 30 situados na região Centro-Oeste, 25 na região Norte, 19 na região Nordeste, 10 na região Sudeste e 3 na região Sul.

Nas décadas de 1970 e 1980, com uma política de planejamento urbano centralizada no Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (Serfhau) e, posteriormente, na Comissão Nacional de Regiões Metropolitanas e Política Urbana (CNPU), tendo auxílio das Superintendências de Desenvolvimento regionais – Superintendência de Desenvolvimento do Centro-Oeste (Sudeco), Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (Sudam), Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (Sudene), Superintendência do Desenvolvimento da Região Sul (Sudesul) – e do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (Incrá), as cidades novas foram incorporadas aos propósitos estatais de integração e desenvolvimento territorial. Quanto a isso, destacamos duas que contaram com a participação de equipes universitárias: Ariquemes (1972), no estado de Rondônia, empreendida pelo Incra e elaborada pelo professor, arquiteto e urbanista Antônio Carlos Cabral Carpintero, com apoio de profissionais do Centro de Planejamento Oscar Niemeyer (Ceplan) da Universidade de Brasília (UnB); e Dassópolis (década de 1980, não construída), uma cidade de colonização a ser implantada no estado do Amazonas, cujo projeto ficou a cargo de técnicos da Universidade Estadual de Campinas (Unicamp).

As ações de incremento da infraestrutura nacional – rodovias, hidrelétricas, refinarias, portos etc. – induziram à criação de mais cidades ou à relocação das existentes. Esse episódio é verificável na capacitação da bacia do Rio São Francisco como produtora de energia a partir de inúmeras barragens definidas pela Companhia Hidroelétrica do São Francisco (Chesf). Cidades inundadas com o represamento das águas foram substituídas por novas sedes, como: Remanso (1976), Sobradinho (1976), Canindé do São Francisco (1987), Petrolândia (1988), entre outras.

Postura similar encontra-se na criação de novas franjas de ocupação ou na expansão das fronteiras agrícolas. Sob o comando do Serfhau, a Amazônia reassumiu seu lugar de importância no contexto geopolítico, tornando-se objeto de moções de colonização e de segurança nacional. Como feito desse esforço, temos as rodovias federais de Cuiabá-Santarém e Transamazônica, cujos propósitos eram simultaneamente conectar a região Norte a outras regiões do Brasil e impulsionar os centros urbanos existentes – ou ampliar a rede urbana com cidades novas –, que, por sua vez, dariam apoio à produção agrícola. Nesse sentido, foram realizados os programas de colonização de áreas ermas, como o Polamazônia e o Projeto Aripuanã-Humboldt.

Em ambos, a implantação de cidades novas foi um subterfúgio utilizado em áreas selecionadas da Amazônia em função de seu potencial natural – particularmente, exploração mineral, no início, e agropecuária, após esgotamento das minas. Como teste, temos a região de Aripuanã, no Mato Grosso, que recebeu atenção especial dos Ministérios do Planejamento, do Interior, da Educação e Cultura e do governo do estado por meio de um contrato específico assinado em 1973. Nomeado “Projeto Aripuanã-Humboldt”, previu: a implantação do núcleo pioneiro de Humboldt, a construção da estrada de Humboldt-Vilhena (470 km), um programa de pesquisa sobre florestas, solos e recursos naturais, entre outros interesses científicos. Tornando-se o projeto mais atraente para o capital privado e para os imigrantes de outras partes do país, cerca de 2 milhões de hectares de terra entre Aripuanã (1966) e Juruena (1975) foram vendidos a indivíduos ou sociedades organizadas, especialmente colonizadores vindos do Sul. Isso permitiu o surgimento de inúmeras cidades, tais como: Vera (1972), Sinop (1974), Alta Floresta (1975), Juína (1977), Paranaíta (1978), Primavera do Leste (1979), Sorriso (1980), Matupá (1983), Mutum (1989) e Lucas do Rio Verde (1989) – municípios reconhecidos, hoje, por sua alta produção de soja.

Mesmo projetos não executados podem corroborar para essa cronologia de cidades novas: das 26 propostas de planos pilotos para o concurso de Brasília (TAVARES, 2014) àquelas intenções apenas esboçadas por profissionais, como: Monlevade de Lucio Costa (Minas Gerais, 1934), Marina de Oscar Niemeyer (Minas Gerais, 1955), São Bento da

Lagoa de Maria Elisa Costa (Rio de Janeiro, 1975), Cidade do Tietê de Paulo Mendes da Rocha (São Paulo, 1980),³ Cidade Sistemática Urbano-fábrica-agro-florestal de Spencer Pupo Nogueira (Acre, 1983), Cidade X de Jaime Lerner (Rio de Janeiro; Espírito Santo, 2008). Igualmente, temos os mais recentes exemplares em construção: a Smart City Laguna (Ceará), junto ao Porto do Pecém, empreendida desde dezembro de 2015 pela Planet Idea, de capital privado italiano e direcionada à população de baixa renda; e a Cidade Alpha Planalto Central (Distrito Federal; Goiás), ambicioso projeto da Alphaville Urbanismo Sociedade Anônima (S.A.) de 2009 para uma cidade de 200 mil habitantes na região metropolitana do Distrito Federal.

Portanto, nos últimos 130 anos, o Brasil tornou-se um país mais urbano, constituído não só de cidades de origem espontânea, mas de uma porcentagem significativa de cidades previamente planejadas e projetadas, como já previu o geógrafo francês Pierre Monbeig em 1949:

Tudo se passa como se este país conhecesse em setenta e cinco anos, um século no máximo, o que se levou milênios para fazer na Europa. E certamente é isso: nascimento e formação da paisagem rural, fundação e crescimento das cidades, construção duma rede de comunicações, mistura de raças, elaboração de uma mentalidade regional. (MONBEIG, 1984, p. 23)

O breve e possível panorama histórico sobre cidades novas brasileiras aqui compartilhado atesta a remota origem desse fenômeno e sua abrangente difusão pelo território nacional, da Colônia à República. Trata-se de um apanhado que nos permite entender melhor o universo dessa tipologia urbanística, seus significados, predicados e aplicações em diversos contextos; um verdadeiro “campo de experimentação”, como alguns autores preferem defini-la.

Esse campo pode, balizado pelo tempo fulcral da pesquisa em curso – Brasil republicano –, ser periodicizado em cinco partes, seja por contextos políticos consensuais seja por marcos urbanísticos reconhecidos, algo mais apropriado à temática dessa pesquisa. Assim temos os seguintes períodos:

1. de Belo Horizonte (1893) a Goiânia (1933), na República Velha;
2. de Goiânia (1933) a Boa Vista (1944), na Era Vargas;
3. de Boa Vista (1944) a Brasília (1957), entre os governos Vargas e JK;
4. de Brasília (1957) a Palmas (1989), no Regime Militar; e
5. de Palmas (1989) a hoje, após a redemocratização do país.

São delimitações por cidades novas administrativas que sabidamente pautam estudos genéricos sobre a temática; períodos a serem acrescidos de outros, caso o Congresso Nacional aprove um dos inúmeros projetos em tramitação para a criação de um novo estado federativo e, conseqüentemente, uma nova capital. Com todos os projetos aprovados, segundo informações colhidas, o Brasil passaria de 26 estados e o Distrito Federal para 43 estados, 3 territórios e o Distrito Federal.

Todavia, a construção particular do tema por meio de uma cronologia linear, pontuando ações promotoras e fundações das cidades segundo suas realidades, é, nesse texto, apenas um chamariz, uma introdução, uma apresentação do objeto ao leitor. Faz-se pertinente, destarte, leituras direcionadas e complementares àquilo realizado e – por que não – aproximações alternativas e/ou complementares diante do posto e já exposto. Coloca-se, portanto, em primeiro plano, o “Pensar por atlas” e, por conseguinte, o “fazer por atlas”. Um modo de se voltar ao objeto e dele não apenas extrair a lógica direta dos fatos, mas pelo uso deliberado dos recursos instrumentais warburgianos (*Atlas Mnemosyne*, 1927-1929) observá-lo por outros aspectos até aqui despercebidos, inusitados e, até mesmo, secretos.

DO PENSAR AO FAZER POR ATLAS

O levantamento de dados, de hoje ou de ontem, é apenas o princípio. (CASTRO, 1978, p. 312-313)

Se, em *Nebulosas do pensamento urbanístico: Tomo I – Modos de pensar* (2018), rompemos com a ideia de atlas como objeto-produto (um catálogo) ao qualificá-lo como um dispositivo-motriz (um instrumento), caberá, neste desdobramento, revelar a aplicabilidade desse modo de *pensar por*. Pensar objetiva ou erraticamente por caminhos em brumas; pensar pela imaginação de modo aleatório ou improvisado; pensar por tempos distintos; pensar nosso objeto em função de outros a fim de dispô-los em tela e relacioná-los a partir de um novo olhar... Se assim definimos o “Pensar por atlas” (TREVISAN, 2018), “fazer por atlas” revelará o *modus operandi* desse método historiográfico, direcionado, nessa oportunidade, a estudos de cidades novas brasileiras.

Operacionalmente, o intuito-mor é formular e disponibilizar a plataforma digital *Atlas de Cidades Novas*, que, ao se articular por links e verbetes com a *Cronologia do Pensamento Urbanístico*,⁴ não ocorrendo para sobreposição ou acúmulo de dados, sirva como um instrumento-trampolim de experimentações, tentativas e provações para formulação de “nebulosas” a serem apresentadas e compartilhadas no site da *Cronologia*. O *Atlas de Cidades Novas* consistirá na primeira aproximação ao tema e aos exemplares, tendo-se apreensão de sua distribuição pelo território brasileiro e acesso aos atributos de cada cidade nova, incluindo o desenho urbano original. A exemplo do estudo feito por Françoise Divorne e colaboradores (1985) sobre as *bastides* francesas, a intenção é ter uma compreensão sobre o traçado projetado. Para cada cidade, quando desejado, um quadro com os seis atributos – os seis genes – se abrirá, contendo informações básicas: empreendedor, função dominante, região, projetista, filiação teórica e datas relevantes. O site ainda terá um dispositivo de interação que permitirá ao interessado estabelecer as correspondências preliminares, seja por empreendedor, função dominante, região, profissional, projeto ou período; seja por combinações desses atributos.

O site *Atlas de Cidades Novas* será, portanto, uma mesa de trabalho a favor da *Cronologia do Pensamento Urbanístico*, fomentando essa importante plataforma não somente com verbetes – dados sobre cidades novas – como, principalmente, com as amálgamas que interligam objetos dispersos. A mesa é entendida aqui aos moldes daquilo exposto por Didi-Huberman (2013) ao interpretar o *Atlas*

warburgiano. O *site* – ou a mesa – não será utilizado para estabelecer uma classificação definitiva, um inventário exaustivo, nem para catalogar de uma vez por todas – como um dicionário, um arquivo, uma enciclopédia, um atlas convencional. Mas será formulado para coletar segmentos, pedaços e parcelas do universo das cidades novas, respeitando a multiplicidade, a heterogeneidade; com o propósito de dar legibilidade às relações postas em evidências (nebulosas).

O trabalho a ser feito a muitas mãos, uma das pesquisas realizadas pelo grupo de pesquisa Paisagem, Projeto, Planejamento – Laboratório de Estudos da Urbe (Labeurbe) da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (FAU) da UnB, envolve graduandos e seus projetos de iniciação científica, alunos de mestrado e de doutorado do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PPG-FAU), além de docentes interessados. Como descrito no Diretório do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq), concomitante a este estudo específico, esse grupo de pesquisa objetiva:

[...] compreender o projeto, o planejamento e a apropriação da paisagem e seu território construído e vivenciado. [...] As diferentes linhas de pesquisa implicam em abordagens distintas sobre apropriação sociocultural, representação e configuração da paisagem urbana. Além disso, o conjunto de pesquisas propõe metodologias científicas, critérios e instrumentos que sejam capazes de contribuir para a regulação de bases normativas para o planejamento urbano e intervenções urbanísticas, paisagísticas e arquitetônicas na cidade e seu território. (CNPQ, 2018)

Cidades novas, Brasília, sua produção urbanística, arquitetônica e artística, Distrito Federal e sua dimensão metropolitana, territórios urbanos e dispersos do centro-norte brasileiro tornaram-se campo de exploração deste grupo, transformando-se, quando possível, em verbetes da *Cronologia*. Projetos, biografias e bibliografias são algumas das produções elaboradas por discentes e docentes, pesquisadores preocupados em registrar informações sobre Brasília e cidades novas, visando a corroborar ao conteúdo disponibilizado por tal plataforma de consulta e pesquisa.

Essa equipe de pesquisadores e jovens cientistas assumiu o compromisso de fazer as primeiras amálgamas dos exemplares de Cidades Novas já levantados. Nesse sentido, decidimos por trabalhar quatro dos seis atributos de cidades novas, os quais revelam o fazer por atlas nesse trabalho: desejo (empreendedor), tempo, projeto e necessidade (função). Das amostras de cidades novas, estabelecemos nexos que geraram quatro narrativas distintas e capazes de enriquecer, à sua maneira, a historiografia da cidade e do urbanismo brasileiro.

Inicia-se com “Cidades novas e o desejo: sondagens sobre o mito heroico fundador”, quando se lançam luzes ao mito do herói fundador a partir de entendimentos sobre desejo e de cidades novas criadas nos estados do Sudeste, Sul e Centro-Oeste. Em “Cidades novas e o tempo: ‘Brasílias’ pré-Brasília”, procurou-se evidenciar a ancestralidade de Brasília em cidades novas projetadas antes de 1957. Em “Cidades novas e o projeto: Tridente, a polivalência no urbanismo”, depara-se com a versatilidade de um artifício urbanístico utilizado em projetos urbanos para os mais diversos fins, do cênico e simbólico à estruturação do conjunto urbanístico, uma flexibilidade de uso demonstrado por cidades novas capitais e de colonização. E, por fim, em “Cidades novas e a necessidade: narrar e configurar cidades capitais – duas imagens”, buscou-se aproximar um par de cidades novas: Boa Vista (1944), capital de Roraima, e Cidade do Tietê (1980, não executada), supostamente a nova capital paulista, a partir de apoio aos conceitos ricoeurianos de *intreccio* (trama), inteligibilidade e intertextualidade.

Quatro possibilidades são disponibilizadas a seguir, podendo ser escolhidas e lidas aleatoriamente, a gosto do leitor, as quais nós, autores, esperamos que corroborem para melhor compreensão do pensar e fazer por atlas.

CIDADES NOVAS E O DESEJO: SONDAgens SOBRE O MITO HEROICO FUNDADOR

“Desejo” foi o atributo escolhido para adentrarmos no campo das cidades novas. Desejo entendido como força motriz na fundação

de tantas cidades; uma ação ambígua em busca dessas realizações como pretendemos demonstrar. Desejo, palavra que expressa um sentido de pulsão, de tração que mobiliza a vontade muitas vezes sem consentimento ou explicação clara. Essa leitura não coincidente apenas com o uso popular do termo, mas também com sua origem no latim: “desiderium”, em que a partícula “de” sinaliza movimento, especificamente o de cima para baixo; e “siderium” significa estrela, em referência às luzes vistas no céu noturno. Desejo, a princípio, descreveria algo “vindo das estrelas”, do céu noturno para o solo.

Ao ter o atlas como um modo de pensar, questionar passou a ser ato primário. Questionar os termos, as intenções e os significados almejados, repensando entendimentos já relativamente consolidados. Desbravar o que não está dito ou que jaz colocado apenas nas entrelinhas, nas sombras do desejo, mas que efetivamente o condensa enquanto tal. Sondar a abstração e a substância que moldam o ato de desejar uma cidade nova, seja o poder, os recursos, uma visão de futuro ou uma ambição outra qualquer; seja a interpretação das condicionantes, dos fatos e a convergência que os une. Em síntese, este estudo é um esforço para ler o que não está escrito, enxergar o que não está claramente posto, operando as informações e conhecimentos colocados à mesa com uma postura de questionamento e indagação. Interessa-nos problematizar o desejo no contexto das cidades novas, entendê-lo como ação para além de intencionalidade pretensamente ingênua, pródiga, altruísta ou da narrativa mítica e heroica. Importa-nos fragmentar o substantivo e seus componentes – ambição, motivação, condicionantes etc. – para perscrutar e, de algum modo, ampliar o conhecimento.

A reflexão sobre o desejo como agente motriz na geração de cidades novas tem dois objetivos: primeiro, discutir teoricamente o papel dos empreendedores privados e seu desejo criador em sentido amplo; segundo, a partir dessas premissas teóricas, especular sobre os desejos implicados no surgimento de significativo conjunto de cidades novas do período republicano, localizadas nos estados de São Paulo, Paraná e Mato Grosso. Essa urbanização ocorreu como franjas de ocupação do *hinterland* brasileiro, iniciado no interior paulista durante a primeira metade do século XX, que continua pelo Paraná e, nos anos 1960

a 1980, traslada para o Mato Grosso. Essa urbanização se dá como resultado de uma política nacional desenvolvimentista iniciada no governo de Getúlio Vargas (1930-1945), continuada no governo de Juscelino Kubitschek (1956-1961), com a transferência da capital federal, e sequenciada por políticas integralistas e desenvolvimentistas do regime militar, ocorrido entre 1964 e 1985. Aqui, queremos (re) pensar não os aspectos projetuais ou a configuração morfológica de cada cidade desses eixos de ocupação, mas as narrativas locais que permaneceram nessas cidades sobre seus fundadores, suas pequenas histórias e o imaginário criado a partir dessas narrativas de desejos privados.

Trevisan (2009) afirma que os indivíduos ou grupos de indivíduos que se mobilizam para a criação de cidades novas são protagonistas de um “desejo fundador” que agencia energias, sonhos e muitos recursos. Para o autor:

Se as CNs [Cidades Novas] têm genitores, estes são seus empreendedores. Enganados estamos ao acreditar que os pais das CNs são seus projetistas (arquitetos, engenheiros, geógrafos etc.), coadjuvantes no processo de construção de uma nova cidade. Os verdadeiros protagonistas são aqueles agentes detentores do desejo, da intenção, da ideia inicial em criá-las. As CNs tornam-se crias não do acaso, mas de um querer; nascem em virtude do interesse e da vontade de um indivíduo ou de um grupo deles que, possuidores de capital público ou privado, conseguiram empreender sua construção. (TREVISAN, 2009, p. 101-102)

Tais cidades novas nascem, portanto, de um desejo. E, de fato, narrativas heroicas permeiam toda gênese de uma cidade nova. As promessas são variadas e vão desde o papel dito indispensável do pioneiro desbravador, perpassando as perspectivas de conquistas e ganhos financeiros advindos de se estabelecer em lugares ainda inabitados, além da premissa básica de conquistar um modo de vida melhor e garantir a própria subsistência. Cada personagem, ao impulsionar a construção de uma cidade nova, almejou seu próprio triunfo, o que resiste na história como narrativas do herói pioneiro, do empreendedor corajoso e ousado, do migrante vitorioso.

Essas narrativas se configuram como mitos fundadores, participando do imaginário coletivo dessas cidades de maneira inequívoca. Marilena Chauí (2000, p. 5, grifo do autor) problematiza o mito fundador como um limitador restritivo sobre o passado:

Se também dizemos mito *fundador* é porque, à maneira de toda *fundatio*, esse mito impõe um vínculo interno com o passado como origem, isto é, com um passado que não cessa nunca, que se conserva perenemente presente e, por isso mesmo, não permite o trabalho da diferença temporal e da compreensão do presente enquanto tal. Nesse sentido, falamos em mito também na acepção psicanalítica, ou seja, como impulso à repetição de algo imaginário, que cria um bloqueio à percepção da realidade e impede lidar com ela.

O bloqueio à compreensão da realidade embutido no mito fundador discutido por Chauí (2000), que debate a questão do mito fundador do Brasil como nação, pode ser transposto à discussão sobre a produção e reprodução das narrativas heroicas das cidades novas, especificamente para aquelas construídas por empreendedores privados. Esses homens são frequentemente narrados como figuras heroicas, desbravadores corajosos, visionários que imaginaram cenários urbanos no sertão desocupado, na floresta inexplorada, nos rincões ermos desse país. Não questionamos a capacidade de produção, de agregação de forças e recursos humanos e financeiros, nem mesmo a potência imaginativa dos empreendedores urbanizadores das cidades novas. Porém, intentamos despertar olhares que enxerguem além dos personagens e os reposicionem diante dos seus contextos históricos mais amplos.

Para além de uma romantização dos agentes envolvidos na produção dessas cidades novas, há a importante questão da minimização de importância dos contextos políticos e do planejamento nacional que se colocaram a favor dos novos processos e eixos de urbanização, dos quais as cidades novas fazem parte. Essa questão, o historiador Paolo Rossi vai problematizar como apagamentos produzidos pela história em seu livro *O passado, a memória, o esquecimento: seis ensaios da história das ideias*, publicado originalmente em 1991:

De fato, os apagamentos não ocorrem apenas na reelaboração dos manuais científicos ou na substituição de novas verdades por proposições antes aceitas como verdadeiras. Não dizem respeito apenas ao crescimento do saber. Mesmo que nunca tenha existido uma arte do esquecimento [...], há muitos modos de induzir ao esquecimento e muitas razões pela qual se pretende provocá-lo. O ‘apagar’ não tem a ver só com a possibilidade de rever, a transitoriedade, o crescimento, a inserção de verdades parciais em teorias mais articuladas e mais amplas. Apagar também tem a ver com esconder, ocultar, despistar, confundir os vestígios, afastar da verdade, destruir a verdade. (ROSSI, 2010, p. 31-32)

Ainda que a noção, assumida por Rossi, de que a “verdade” na historiografia seja questionável, de fato, narrativas históricas têm poder político, criam compreensões sobre a sociedade, seus valores e processos e, portanto, foram e permanecerão sendo lugar de conflito e lutas por reconhecimento. Nesse sentido, a leitura política da história colocada pelo historiador italiano nos auxilia a pensar outras entradas possíveis para o exercício de historiografar cidades novas, procurando apagamentos, ocultamentos ou interpretações despistadas nas narrativas mais conhecidas das cidades novas.

Fomos também provocados pelo historiador Paul Veyne (2014, p. 180), que afirma que “[...] a dificuldade da historiografia está menos em encontrar respostas do que em encontrar perguntas”. Instigados por essa premissa, usamos a questão colocada como parte do DNA das cidades novas (o desejo) como ponto de partida para a empreitada hercúlea de indivíduos e empresas de construir uma cidade. Procuramos fazer – ou mesmo refazer – perguntas para os mesmos objetos e fenômenos já historiografados. Em nosso caso, (re)questionamos as próprias razões subjacentes ao desejo de empreendedores privados em criar cidades novas.

A partir das premissas expostas – objetivo número um –, colocamo-nos a “Pensar por atlas”:

[...] um instrumento, uma ferramenta de abertura às possibilidades ainda não experimentadas, cuja força-motriz é a imaginação. O atlas proporciona a obtenção do conhecimento pela

imaginação. Imaginação presente no conhecimento transversal, no processo de montagem, desmontagem e remontagem. (TREVISAN, 2018, p. 56)

Aqui definido como fração do *Atlas de Cidades Novas*, estipulou-se um recorte temático composto por cidades novas construídas por empreendedores privados, delimitado por um recorte espacial definido por regiões do oeste paulista, norte do Paraná e norte do Mato Grosso.

O exercício se originou dos verbetes existentes, como sínteses resumidas das histórias de cidades novas, bem como da lista de 260 cidades identificadas e cujas narrativas ainda estão por se transformar em verbetes. Ao todo, num primeiro quadro montado, foram expostos 120 exemplares. No estado de São Paulo, contabilizamos 49 cidades novas, fundadas entre 1927 e 1979, sendo que a maioria se configura como cidades de colonização e ferroviárias, surgidas ao longo das linhas de trem que singraram o território paulista. Na região norte do estado do Paraná, identificamos 52 cidades novas, fundadas entre 1927 e 1964, enquanto na parte centro-norte do Mato Grosso, identificamos 19 cidades novas, fundadas entre 1959 e 1989. Nesses dois últimos estados, a maioria das cidades atendeu à função dominante de colonização num primeiro momento, auxiliada de aportes infraestruturais como ferrovia, no norte paranaense, e rodovias.

Diante desse mosaico inicial, passamos a identificar tempos, períodos, empreendedores e empresas. Repetições e padrões, diferenças e distanciamentos ainda a serem mais bem explorados. No levantamento de informações de cada cidade, deparamo-nos com diversas narrativas, organizadas como breves mitos fundadores dessas cidades, exaltando seus heróis-empreendedores. Essas narrativas foram colecionadas a partir dos sítios eletrônicos das prefeituras municipais, e aqui postamos algumas que julgamos bastante representativas, a título de ilustração dos argumentos.

A pequena narrativa sobre a cidade nova paulista de Jales (1928), fundada pelo empreendedor Euphy Jales, é rica em fontes de relatos orais de pioneiros que participaram dos primeiros anos

da urbanização. Aqui, destacamos a fala de Athayde Gonçalves da Silva, que descreve a precariedade dos primeiros momentos e a persistência do fundador:

[...] o Dr Euphly me procurou no rancho, ele estava decidido a fundar a cidade e ia determinar outro local. Ele ficou no meu rancho por doze dias seguidos, estudando o problema. Nossa comida era arroz, feijão e carne de queixada. Certo dia saímos de manhã bem cedinho. Na frente ia meu peão abrindo picada. Eu e o Dr. Euphly carregando os instrumentos de medição no meio do mato. Trabalhamos quase o dia todo sem comer e sem beber nada. Só tínhamos no estômago o café da manhã. [...] Dias depois, o Dr. Euphly fundava Jales. Ele acreditava no seu crescimento e repetiu o dia todo que ela ia ser uma grande cidade. Naquele dia eu senti que ele acreditava mesmo em Jales. Eu confesso que não. (PREFEITURA DE JALES, [20-])

Na narrativa da cidade nova de Andradina (1932), também paulista, o destaque está no empreendedor Antônio Joaquim de Moura Andrade, o “Rei do Gado” – mesmo fundador de outras duas cidades novas: Águas de São Pedro (São Paulo, 1936) e Nova Andradina (Mato Grosso do Sul, 1938). Com menção à importância da ampliação de acessibilidade ao território interiorano pela Estrada de Ferro Noroeste do Brasil:

A fundação de Andradina foi idealizada, em 1932 pelo fazendeiro Antônio Joaquim de Moura Andrade, maior criador de gado do Brasil que tinha a alcunha de Rei do Gado. Moura Andrade conseguiu que se construísse um novo ramal ferroviário, a Variante, entre as estações de Araçatuba e Três Lagoas da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. [...] Seu *desejo* pela urbanização era tanto que ele, Antônio de Moura Andrade, encomendou ao engenheiro Benelow & Benelow, a elaboração de um projeto para a urbanização da futura povoação. Devidamente planejada, o povoado surgiu em 11 de julho de 1937, em terras da Fazenda Guanabara de propriedade de Moura Andrade. (PREFEITURA DE ANDRADINA, [20-], grifo nosso)

hinterland também está na narrativa da cidade de Panorama (1946), onde igualmente se destacam as figuras do projetista – o engenheiro-arquiteto Francisco Prestes Maia – e do empreendedor Quintino de Almeida Maudonett:

O projeto da extensão ferroviária da Cia. Paulista de Estrada de Ferro foi o causador do desenvolvimento do município. Nascida do sonho de um dos maiores urbanistas brasileiros Prestes Maia, Panorama tem sua história iniciada no ano de 1946, quando Quintino de Almeida Maudonnet abriu aqui uma serraria. O sr. Quintino de Almeida Maudonnet, empresário de tradicional família campineira, informado, em 1945, por amigos, que a Cia. Paulista de Estradas de Ferro tinha planos de estender os seus trilhos até a divisa do Estado de S. Paulo com Mato Grosso, decidiu formar uma sociedade para comprar a Fazenda São Marcos Evangelista [...] Encantado com o lugar, com as belezas e potencialidades do rio Paraná, ele, o urbanista, se propôs planejar uma futura cidade, já que, Conselheiro da Cia. Paulista de Estradas de Ferro, tinha conhecimento que aquele seria o ponto final dos trilhos. A planta da cidade ficou pronta e foi apresentada, em Julho de 1946, pelo Dr. Prestes Maia [...]. (PREFEITURA DE PANORAMA, 2017)

Já em terras mato-grossenses, na narrativa de Tangará da Serra (1959), se apresentam outros elementos do heroísmo das cidades novas, ressaltados pelas dificuldades no desbravamento dos novos territórios, onde a “natureza inimiga e selvagem” foi domada pelos empreendedores:

Na década de 60: os caminhos eram íngremes, obstáculos de difícil travessia, animais ferozes espreitando junto às picadas abertas por pioneiros para ligar suas terras ao povoado. Chegavam caravanas de toda parte, trazendo consigo famílias inteiras, a maioria procedente do Paraná, São Paulo e Minas. Desembarcavam, abriam uma clareira e erguiam um rancho, plantavam o essencial à subsistência e iniciavam a derrubada da mata para o cultivo do milho, auxiliar indispensável na criação de suínos. [...] O Município de Tangará da Serra, no exuberante divisor das águas das bacias Amazônica e do Prata,

originou-se em 1959, emergente do antigo povoado surgido pelo loteamento das glebas Santa Fé, Esmeralda e Juntinho, localizadas no município de Barra do Bugres. Os senhores Júlio Martinez, Dr. Fábio Licere e Joaquim Oléa fundaram a SITA – Sociedade Imobiliária Tupã para a agricultura que, atraídos pela excelente condição de clima e solo fértil, implantaram o loteamento Tangará da Serra. [Naquele mesmo ano], Joaquim Aderaldo de Souza iniciou a colonização das terras adquiridas pela SITA. (PREFEITURA DE TANGARÁ DA SERRA, [20-])

Em todas essas narrativas locais – pois capturadas em seus contextos originais –, reverbera a potência criativa e produtiva dos empreendedores envolvidos, cujos nomes e proezas de resistência e persistência são amplamente destacados. No geral, há pouca ou nenhuma menção ao contexto político e de planejamento que deu inegável suporte à urbanização do interior brasileiro no século XX.

A tempo, propomos aqui uma outra interpretação. Ao questionar as narrativas heroicas, lança-se luz em lugares mais obscuros da história dessas cidades novas “privadas”, onde empresas e, principalmente, empreendedores individuais são frequentemente compreendidos como heróis fundadores. Quais são os desejos em jogo no “fazer uma cidade nova”? Quem deseja? E por que deseja? É possível uma cidade ser construída a par do desejo estatal? Qual o papel dos governos – municipal, estadual e federal – na produção dessas novas ocupações? Quais os desejos do Estado nas empreitadas urbanizadoras?

Essas perguntas não foram aqui respondidas, mas se colocam como desdobramentos de pesquisa a serem perseguidos pela equipe nas próximas etapas. Se aqui propomos mais perguntas do que alcançamos respostas, cremos que estamos trilhando um caminho frutífero e necessário da pesquisa historiográfica no campo de cidades novas: (re)perguntar como modo essencial de fazer. Um *desiderium* às avessas, que lança luzes a partir do solo, do estável, do palpável em direção ao céu noturno, do obscuro, das nebulosas a serem desvendadas.

CIDADES NOVAS E O TEMPO: “BRASÍLIAS” PRÉ-BRASÍLIA

Inicia-se com uma questão: Brasília se fez inédita projetivamente ou cidades novas precedentes já pronunciavam o urbanismo da nova capital do país? A entrada à temática das cidades novas pelo atributo “tempo” buscará narrar respostas para tal alinhamento a fim de evidenciar projetos e planos aplicados em núcleos urbanos intencionados anteriores ao desenho de Lucio Costa para o Plano Piloto, de 1957.

Brasília – Patrimônio Cultural da Humanidade desde 1987 pela Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (Unesco) por seu conjunto urbanístico, arquitetônico e paisagístico – talvez seja a síntese daquilo convencionalmente chamado de “pensamento urbanístico moderno”. Nela, reverberaram-se práticas do urbanismo desenvolvidas desde o século XV e que, segundo Ficher e Palazzo (2005), se colocaram como paradigmáticas neste campo disciplinar – monumentalidade, *renewal*, *zoning*, cidade linear, rodoviarismo, hierarquia viária, cidade-jardim etc. Vale ressaltar que tal repertório se constituiu no século XX a partir de diversas experiências, fosse pela intervenção em áreas consolidadas das cidades, por projetos de expansão de tecidos urbanos ou pela criação de cidades novas. Muitas das proposições urbanísticas paradigmáticas elaboradas e adotadas, mesmo aquelas não executadas, tinham por propósito prever e solucionar problemas das cidades pós-Revolução Industrial.

Para além dos projetos e planos já consagrados pela história e historiografia do urbanismo, há, na cronologia de cidades novas, exemplares que, ignorados ou subjugados, contribuíram para a formação do pensamento urbanístico moderno e que estão, de certo modo, presentes no projeto de Lucio Costa para Brasília. Como já visto, o Brasil é celeiro dessa prática pela qual diversas cidades novas, mesmo antes do concurso para a nova capital, deram corpo à gestação dos paradigmas modernos que Brasília materializou.

O desafio posto, então, é debruçar-nos sobre os planos de cidades

novas pré-Brasília e tal qual exploradores minerar aspectos, vestígios e indícios que remetam a algum paradigma urbanístico moderno. Assim, “‘Brasílias’ pré-Brasília” tem por objetivo narrar a concepção da capital federal a partir de outro ângulo. Uma narrativa pensada e feita por atlas, a qual permitirá reunir objetos desconectados no espaço e no tempo a fim de possibilitar leituras e interpretações ainda não realizadas. Uma aposta metodológica que rompa com a linearidade temporal ou mesmo espacial dos acontecimentos, permitindo-nos a liberdade de nos ater exclusivamente a aspectos morfológicos – planos urbanísticos – das cidades novas. Dessa apreensão imagética, associações que se relacionam ao Plano Piloto de Brasília são estabelecidas. Um distanciamento proposital que permitirá ter uma visão mais panorâmica sobre um fato tão preciso e pontual. Uma aproximação deliberada que auxiliará na montagem de um quadro de cidades novas interligadas por suas concepções.

Para tal, apropriamos do *zoning*, do rodoviarismo, da monumentalidade e da cidade-jardim, estipulados por Sylvia Ficher e Pedro Paulo Palazzo no artigo “Os paradigmas urbanísticos de Brasília” (2005). A partir das diferentes escolas, teorias e práticas presentes na formulação do projeto da nova capital, elencados pelos autores, fomos à busca de cidades novas precedentes, tendo o Brasil republicano como arco temporal, para garantir o objetivo de ler Brasília através de sua ancestralidade urbanística. Um passado que problematizará a noção de ineditismo atribuída a Brasília e seus paradigmas. Um tempo que não se restringirá ao tempo exclusivo de concepção e fundação de Brasília, mas que agregará à nova capital o tempo de outras cidades novas brasileiras.

O *zoning* ou zoneamento não é, *a priori*, um desenho ou um traçado, mas uma definição espacial de controle de usos e funções no espaço urbano, utilizado para ordenar a ocupação da cidade industrial. Recurso apropriado amplamente em Brasília, já aparecia no planejamento de cidades no início do século XX, da proposta para Lion do arquiteto francês Tony Garnier com sua Cité Industrielle (1901), do planejamento da metrópole de Nova York em 1916, do Plan Voisin (1925) e da Ville Radieuse (1930) de Le Corbusier, até sua decretação pela *Charte d’Athènes* (1933/1941). Para Ficher e

Palazzo (2005), o desdobramento desse mecanismo, de caráter mais incisivo e decisivo, é a setorização da cidade. No Brasil, além da capital federal, centenas de cidades recorreram a esse paradigma da cidade moderna para dispor as funções urbanas no espaço, seja como modo de planejar a cidade existente seja como diretriz projetual para cidades novas.

Goiânia (1933) talvez seja o exemplar pré-Brasília mais emblemático, cujo traçado elaborado por Attilio Corrêa Lima foi estruturado por setores – inclusive, seus bairros até hoje são denominados de setores – Setor Bueno, Setor Oeste, Setor Coimbra etc. A mesma artimanha foi aplicada pelo urbanista na Cidade Operária da Fábrica Nacional de Motores (Cidade dos Motores) em 1943 no estado do Rio de Janeiro, com clara separação entre os espaços de trabalho, habitação, circulação e lazer. Tal partido foi levado adiante pelos arquitetos Paul Lester Wiener, Josep Lluís Sert e Paul Schulz, ao darem prosseguimento ao projeto após a morte prematura de Corrêa Lima (1901-1943).

Ainda no campo de cidades novas administrativas, Belo Horizonte (1893) e Boa Vista (1944) também utilizaram desse preceito. Na primeira, sob a atenção do engenheiro civil Aarão Reis, o plano urbanístico de cunho positivista apresentou um zoneamento em anéis circunscritos e separados em urbano, suburbano e rural, o que gerou, após sua fundação (1897), uma separação social em que a população de classe média e baixa ocupou prioritariamente a zona suburbana e rural devido aos altos custos do lote na zona urbana – seria um prenúncio de Brasília e sua ocupação periférica *a priori*, como, por exemplo, com Taguatinga (1958)? Já na expansão da capital roraimense, comandada pelo engenheiro Darcy Aleixo Derenusson (TREVISAN et al., 2018), estabeleceu-se o centro cívico como ponto-gênese do traçado urbano radioconcêntrico – com edifícios administrativos, escolas, igrejas e hospitais –, do qual quadras anelares residenciais irradiavam-se até o cinturão verde externo, onde se locariam grandes equipamentos, como hipódromo, estádio desportivo e aeroporto.

A distinção social pelo zoneamento também foi vista em outras cidades, como no planejamento da balneária Águas de Lindóia (1942) e na empresarial Serra do Navio (1955). A estância paulista

foi inicialmente planejada pela empresa de engenharia Lindenberg & Assumpção, com plano pautado na divisão da cidade em três zonas distintas: residencial, mista (residencial e comercial) e industrial, permeadas por grandes áreas para bosques, jardins, lagos e parques, circundados por edifícios balneários e equipamentos hoteleiros. Em 1956, o arquiteto Luís Saia foi contratado para elaborar o plano diretor da estância, mantendo as características da proposta da década anterior. O plano diretor estava estruturado em um zoneamento rígido, com divisão em diferentes áreas: centro cívico, zona comercial, área do parque balneário, área para instalação de hotéis, área de interesse urbano e, discriminadamente, área do bairro Bela Vista, voltada a habitações operárias. (FRANCO, 2003)

Em Serra do Navio, projetada pelo arquiteto Oswaldo Arthur Bratke no estado do Amapá, a pequena cidade, além de possuir setorização das funções – centro cívico, complexo educacional, hospital, centro esportivo –, teria áreas residenciais distintas: habitações e alojamento para operários, habitações para funcionários de nível médio, habitações e alojamento para funcionários graduados e casa de hóspedes. (BRATKE, 1966)

Há aquelas cidades que tiveram seu zoneamento atrelado a um meio de transporte. A cidade nova de Maringá (1945), no Paraná, traçada pelo engenheiro Jorge de Macedo Vieira, previu cinco zonas – comercial, industrial e três áreas habitacionais: principal, operária e popular. Ademais, determinou-se uma setorização de núcleos comerciais, edifícios públicos, escolas, asilos, igrejas e armazéns, organizados a partir da porta de entrada da cidade: a estação ferroviária. Em menor escala, pode-se observar a aplicação do zoneamento também na cidade nova de Alexânia (1957), em Goiás, cujo projeto foi empreendido pela Empresa Brasil de Imóveis Ltda., de Belo Horizonte, e implantado pelo engenheiro alemão Fritz Gezets às margens da rodovia Belém-Brasília. Próxima à futura capital, escolhida como uma das bases de fornecimento de materiais para construção civil, seu plano pressupunha a formação de uma área industrial lindeira à rodovia – para facilitar o escoamento de produtos –, próxima ao aeroporto da cidade, em oposição à zona mista – habitacional e comercial.

Por fim, dois exemplares pré-Brasília que utilizaram do zoneamento de modo muito próximo ao da futura capital: Angélica, no Mato Grosso do Sul, e Marina, em Minas Gerais (não implementada), ambas de 1956. O plano urbano da cidade nova sul mato-grossense foi idealizado pelo arquiteto e urbanista Jorge Wilhelm,⁵ com participação da paisagista Rosa Kliass. Voltada para produção agrícola e colonização do sudeste de Mato Grosso do Sul, a cidade foi visionada pelos autores como moderna, funcionalista, constituída de centro cívico e comercial e unidades de vizinhança separadas por espaços públicos e áreas verdes – praças e reservas de mata nativa. As superquadras residenciais teriam em seu interior equipamentos de uso coletivo: escola, clube, creche, igreja, entre outros. A cada duas superquadras, haveria uma faixa de comércio local. O crescimento de Angélica, caso necessário, seria de modo linear, pela repetição do módulo superquadras e entrequadra comercial. (ARRUDA, 2004; WILHEIM, 1969) Já a proposta para Marina, no leste de Minas Gerais, foi assinada por Oscar Niemeyer para ser a primeira cidade construída integralmente de acordo com os preceitos modernos. Previa-se habitação coletiva integrada à natureza, com a distância entre trabalho, estudo, recreio e habitação de, no máximo, 15 minutos de caminhada. A proposta de Niemeyer previa uma cidade autossustentável para 200 mil habitantes, em um ambiente natural e sadio, um sistema humanizado e integrado à natureza. (FON, 1960) O paisagismo ficaria a cargo de Roberto Burle Marx, com diversos parques, jardins e vegetação abundante permeando e contornando a cidade. A cidade estaria dividida em zonas diferenciadas para habitação, indústria, agricultura, recreação, centro de cultura e saúde, como pregava *A carta de Atenas*. (LE CORBUSIER, 1993)

O rodoviarismo e a especialização de vias surgem a partir dos problemas de circulação e congestão de cidades dos séculos XIX e XX. Dado o rápido crescimento populacional e a disseminação dos veículos motorizados, soluções como vias expressas, sua especialização, separação entre veículos e pedestres abrigavam-se no discurso do rodoviarismo frente às demandas de fluidez, logística e segurança. Essas técnicas têm precedentes distantes, do plano de Leonardo da Vinci para Milão (século XV), da Paris haussmanniana (1853-1870), da Ringstrasse em Viena (1860-1890), ao projeto do Central Park (1853-1858) de Calvert Vaux e Frederick Law Olmsted em Nova York. Contudo, foi no século

passado que o rodoviarismo encontrou o cenário (cidades, metrópoles, subúrbios) e os elementos (automóveis, motocicletas, caminhões, ônibus) para sua ampla disseminação e aplicação, fosse como vias expressas (*highways*) associadas a trevos e viadutos, geralmente descoladas do entorno próximo, fosse como hierarquia de vias – arterial, coletora, local –, fosse como reposicionamento do pedestre na escala urbana – calçadas e caminhos arborizados. No Brasil, um número considerável de cidades novas foi pensado a partir de soluções urbanísticas guiadas pela agenda do rodoviarismo, muito em decorrência das políticas adotadas em prol das rodovias – em detrimento das ferrovias – e da indústria automobilística (multinacionais).

Nesse rumo, contamos com um número expressivo de exemplares de cidades originadas em função da abertura de estradas. Em alguns desses casos, tal infraestrutura era incorporada no plano de cada urbe como principal eixo estruturador e vetor de crescimento – garantindo às mesmas uma configuração linear. Enquadram-se nesse rol todas aquelas cidades criadas ou reformuladas – adquirindo-se nova identidade – ao longo das rodovias Belém-Brasília, Transamazônica e Cuiabá-Santarém, bem como daquelas de colonização do oeste do Paraná, cujas implantações obedeceram a uma trama de estradas preestabelecida e a uma hierarquia entre os núcleos. (OLDONI, 2016)

De uma escala mais ampla ao espaço intraurbano, temos a cidade nova de Loanda, surgida a partir de loteamento de terras da empresa colonizadora Companhia de Terras Norte do Paraná (CTNP), atual Noroeste do Paraná Imóveis Ltda. Seu plano piloto propôs ruas largas e hierarquicamente organizadas, quadras geometricamente bem definidas, divisão em lotes de médio e grande porte, além de praças e jardins entre os bairros. Particularmente ao traçado viário, além de uma preocupação à geomorfologia do sítio escolhido para implantação da cidade, tinha-se o detalhamento dos usos e de seus prováveis usuários. (SOARES, 2012)

Era recorrente à primeira metade do século XX a adoção de *parkways* (avenidas-parque) como eixos estruturadores, aliando-se escoamento e fluidez do tráfego a canteiros centrais e lindeiros verdejantes, como o Eixo Rodoviário do Plano Piloto de Brasília. Encontram-se

parkways, por exemplo, no projeto de Aragarças (1953), empreendido pelo escritório carioca Urbs Construções e Urbanismo Ltda. Vias estruturadoras (arteriais) se articulavam à trama de vias coletoras e locais, como nos planos de Jales (1928) e Auriflama (1937) em São Paulo. A separação entre veículos e pedestres, por sua vez, pode ser verificada *a priori* em vielas sanitárias utilizadas como passagens, a exemplo de Águas de São Pedro (1936), e deliberadamente aplicadas como elemento projetivo nas cidades novas de Serra do Navio (1955) e Marina (1956).

Quanto à monumentalidade, Giulio Carlo Argan (1973) afirmou que a cidade monumental é uma cidade capital, capital do Estado moderno, criação histórica do Barroco. Nesse sentido, a capital seria o centro de forças, sede do poder absoluto, que concentraria em si o poder máximo governante, subordinando todo o território estatal e suas cidades. Os reflexos dessa monumentalidade em voga entre os séculos XVII a XIX encontram-se nos traçados de diversas cidades pela caracterização de um centro cívico ou local de importância em destaque, geralmente com vias que, para ele, se convergem conformando um tridente ou *patte d'oie* (pata de ganso).

Em fins do século XIX e início do século XX, com a Exposição Universal de Chicago (1893), ganha força o movimento City Beautiful, encabeçado pelo arquiteto e urbanista norte-americano Daniel Hudson Burnham. Além do embelezamento dos centros urbanos, tal movimento apropriava-se da monumentalidade a partir do uso de grandes eixos de ordenamento do espaço público e de edifícios simbólicos, como nos planos para Chicago (1909), do próprio Burnham em parceria com o arquiteto e planejador inglês Edward Herbert Bennett, e nas capitais Nova Délhi (1911) e Canberra (1912), desenhadas respectivamente pelo arquiteto inglês Edwin Landseer Lutyens e pelo casal de arquitetos-paisagistas norte-americanos Walter Burley Griffin e Marion Mahony Griffin. Com o movimento moderno, a monumentalidade se expressa na regularidade e simetria do traçado urbano e no emprego de edifícios em destaque, como no Eixo Monumental de Brasília e sua Esplanada dos Ministérios. (FICHER; PALAZZO, 2005)

A despeito da capital federal, a monumentalidade foi anteriormente aplicada no plano de outras cidades novas no Brasil republicano, desde Belo Horizonte (1893), com a sobreposição de duas malhas ortogonais a 45°, criando, em determinados pontos da nova capital, os tridentes – voltados a monumentos, edifícios governamentais e praças. Há casos mais representativos, como nas capitais Goiânia (1933) e Boa Vista (1944), nos quais a presença de um centro cívico é destacada pela disposição das vias para ele direcionadas. Como sabido, em Goiânia, Corrêa Lima afirmou que o conjunto cívico foi inspirado nos desenhos urbanos de Versalhes (1670), Karlsruhe (1715) e Washington (1791), de filiação barroca. Mesmo cidades não administrativas recorreram ao tridente como elemento estruturador do traçado, como: Paranacity (1949), Jussara (1950), Lobato (1950), Santa Cruz de Monte Castelo (1951) e Cidade Gaúcha (1952), todas implantadas no estado do Paraná com enfoque na colonização e ocupação do território.

Nas cidades novas do início do século XX, era comum destacar o centro da cidade com uma quadra livre, a ser destinada a uma praça com a igreja matriz, símbolo da influência ainda exercida pela Igreja Católica em nossa cultura, como nos projetos de: Jaguariúna (1894), do engenheiro alemão Guilherme Giesbrecht; Presidente Prudente (1917), do coronel Francisco de Paula Goulart; e Cosmorama (1931), do agrimensor Germano Robach. Os planos das cidades novas paulistas Andradina (1932), Lucélia (1939) e Adamantina (1939) recorreram a um eixo estruturador no qual estariam os principais edifícios da cidade, dando a essa via sua importância e destaque em relação às demais. Outras tiveram como partido a concentração de edifícios institucionais em contextos isolados, evidenciando tal centralidade, como visto em Alto Paraná (1948), Santa Fé do Sul (1948), Santa Mercedes (1948), Anahy (1950), Céu Azul (1950) e Serra do Navio (1955). Em Marina (1956), a monumentalidade do centro cívico estaria na centralidade geográfica de seu posicionamento no conjunto da futura urbe, abrigando órgãos ligados à cultura, economia, trabalho e diversão.

E como derradeiro paradigma a ser abordado, a teoria Cidade-Jardim floresce em fins do século XIX pelas mãos do taquígrafo inglês Ebenezer Howard. Embora seja mais conhecida por unir vantagens dos meios

urbano e rural numa cidade para 32 mil habitantes, circundada por um cinturão verde ocupado por pequenas propriedades rurais e equipamentos de apoio – presídio, leprosário etc. –, vale ressaltar aqui outros aspectos tão ou mais importantes que esses. Da expansão da cidade pela criação de cidades-satélites, do controle dos hábitos dos cidadãos – por exemplo, a proibição de bebidas alcoólicas e estabelecimento de horários para uso de sinos e sirenes visando a não poluição sonora –, pelo respeito ao sítio escolhido para implantação da futura urbe, a erradicação da especulação imobiliária pela ausência da propriedade privada – o solo urbano deveria ser público –, tais características são encontradas em cidades novas no Brasil.

Especificamente Brasília, de Lucio Costa, apropriou-se dos paradigmas de cidade-jardim de inúmeros modos, da expansão do Plano Piloto por cidades-satélites mesmo antes de sua fundação (1960), com Taguatinga (1958), Gama (1960) e Sobradinho (1960) como instrumentos de controle social; do não uso de lotes – mas de projeções –, que liberou o terreno para acesso livre ao público; além da baixa densidade garantida pela imensa disponibilidade de áreas verdes em detrimento a ocupação controlada. Mas outras cidades novas já se apropriavam de tais preceitos, como a Monlevade (1934), projeto do próprio Costa, e Águas de São Pedro (1936), Maringá (1945) e Cianorte (1953), de Jorge de Macedo Vieira.⁶

Num panorama mais amplo, de abrangência territorial, a cidade-jardim estava vinculada à criação de novos núcleos urbanos para a contenção do crescimento urbano desmedido, problema que assombrava as principais metrópoles europeias à época. No Brasil do início do século XX, esse cenário caracteriza a capital paulista, fosse pelos adventos da economia do café, pela forte imigração estrangeira e pelo primeiro *boom* industrial – conforme censos consultados, a cidade de São Paulo apresentava: em 1900, 239.820 habitantes; em 1920, 579.033 habitantes; e em 1940, 1.326.261 habitantes. De modo velado ou institucionalizado, políticas de ocupação territorial mediante criação de novas cidades, atraindo contingente populacional para regiões ermas dos estados de São Paulo e Paraná, foram uma alternativa encontrada, possível pela rede de ferrovias implantadas em seus territórios e pontuadas a cada estação por uma nova cidade.

Trata-se, nesse sentido, de um planejamento regional – tal qual pregava o biólogo e filósofo escocês Patrick Geddes – em que a principal estratégia era a criação de núcleos equidistantes entre si. Esse é o caso das cidades novas ferroviárias paulistas de Valentim Gentil (1944), Dracena (1945), Junqueirópolis (1945), Flora Rica (1946), Ouro Verde (1946), Paulicéia (1947), Irapuru (1948), Santa Fé do Sul (1948), Santa Mercedes (1948) e Pacaembu (1948), originadas ao longo da Paulista, da Companhia Paulista de Estradas de Ferro (1872); da Mogiana, da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro (1872); da Sorocabana, da Estrada de Ferro Sorocabana (1875); da Araraquarense, da Estrada de Ferro Araraquarense (1895); ou da Noroeste, da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1905).

De modo mais categórico, foram as ações da CTNP, de origem britânica, que adotaram um esquema de colonização e urbanização embasado pelas teorias howardianas, com pequenas cidades independentes, espaçadas e conectadas por ferrovia, com traçados regulares para sítios planos ou orgânicos para sítios acidentados, com nascentes e córregos protegidos por matas ciliares e cercadas por um cinturão verde de pequenas propriedades rurais. Nessa trama, encontram-se as cidades novas de Andirá (1927), Londrina (1929), Cambé (1932), Rolândia (1932), Arapongas (1935), Apucarana (1938), Astorga (1946), entre outras.

Da escala territorial à escala intraurbana, temos exemplos do uso de áreas verdes abundantes e da baixa densidade como elementos do paradigma cidade-jardim. Embora considerado um bairro de Contagem, em Minas Gerais, a Cidade Jardim Eldorado (1954) surgiu a partir da expansão da cidade empresarial Juventino Dias. Eram previstos equipamentos públicos – que não foram implantados –, sistemas de água, esgoto e drenagem, sistema viário obedecendo às curvas de nível, além de grande destaque para as áreas verdes, praças e outros espaços de uso comum. Em Aragarças (1953), além de largas *parkways* com flora local interligando parques e zonas verdes da cidade, as quadras residenciais vinham acompanhadas de faixas *non aedificandi* verdes e seu interior e de uso coletivo, numa proporção entre vegetação e espaço construído maior que o usual em cidades da época. (FBC, 1954) Sem esquecer Ceres (1941), no estado de

Goiás, para a qual o engenheiro agrônomo Bernardo Sayão estipulou código de posturas para a população, dentre as quais proibição de bebidas alcoólicas e prostituição – algo permitido na cidade Rialma, que cresceu de modo espontâneo do outro lado do Rio das Almas.

Ao cabo e ao fim, identificaram-se paradigmas em cidades novas pré-Brasília que reverberaram de algum modo no projeto para o Plano Piloto de Lucio Costa. A partir das análises reveladas, observou-se que *zoning* era tido como um dos principais recursos para organização funcional e espacial da cidade, ora por uma aplicação primária, ora pela setorização rigorosa das atividades. Para resolver questões de circulação e fluidez, as técnicas de circulação rodoviária, especialmente a especialização das vias e a separação entre pedestres e veículos, apareciam combinadas (ou não) em considerável parte das cidades intencionalmente planejadas. A monumentalidade, por sua vez, não se restringia a cidades novas administrativas, sendo expressa na caracterização de centros cívicos, administrativos e comerciais, a partir da regularidade e simetria do traçado urbano bem como da locação e disposição de edifícios em destaque no conjunto urbano visionado. A cidade-jardim destaca-se nas cidades novas, nas quais ressoam diversos dos aspectos que caracterizam a teoria howardiana. Esses quatro paradigmas – *zoning*, rodoviário, monumentalidade e cidade-jardim – são alguns dos paradigmas identificados por Ficher e Palazzo (2005) que anteciparam a nova capital e foram incorporados em diversas cidades novas no Brasil republicano.

Fazer por atlas permitiu-nos, portanto, observar a presença de paradigmas do pensamento urbanístico moderno de Brasília em propostas urbanas relegadas a segundo plano pela historiografia urbana brasileira. Ao reforçar a hipótese de que cidades novas precedentes já anunciavam o urbanismo da nova capital do país, acreditamos que Brasília se fez inédita projetivamente pela compilação e associação de tais paradigmas. Ao pensar e fazer por atlas, Brasília se faz original na coexistência de tempos distintos, na coexistência daquelas cidades novas ancestrais, como fantasmagorias reunidas num sítio único a partir de 1957.

CIDADES NOVAS E O PROJETO: TRIDENTE, A POLIVALÊNCIA NO URBANISMO

Após escutar de uma moradora local as indicações de como chegar ao salão de beleza, Milly, personagem de um dos contos do filme *Para Roma, com amor* (2012), dirigido por Woody Allen, parece ainda mais desorientada na Cidade Eterna. No intuito de situar a personagem na cidade, o diretor começa um *traveling* de cena contínua em que o giro parte da Porta del Popolo, passando pela basílica Santa Maria del Popolo, fonte da Dea di Roma, igrejas gêmeas Santa Maria in Montesanto e Santa Maria dei Miracoli, obelisco Flaminio até chegar novamente à porta, revelando, assim, o cenário da secular Piazza del Popolo (1589).

A maior sutileza do cineasta foi locar a protagonista no centro da praça – um marco, que, em tempos remotos, era uma das entradas para a cidade –, como se a busca pelo seu destino começasse no marco zero de Roma. Essa importância é simbolizada não apenas por elementos arquitetônicos, mas também pelo desenho urbano, com a disposição radial e espelhada de três vias voltadas à praça: Del Corso (central), Del Babuino e Di Ripetta. Recurso cênico para o filme de Allen, dispositivo compositivo para cidades renascentistas e barrocas, símbolo original e moderno do sistema conhecido por tridente ou, em francês, *patte d’oie* (pata de ganso), esse foi o mote para explorarmos o atributo “projeto” da tipologia “cidades novas”.

O tridente ou *patte d’oie* é um conjunto de elementos do desenho urbano composto por três vias retilíneas que convergem para um único ponto, seja ele um espaço aberto (praça, largo, átrio etc.), um monumento (fonte, obelisco, estátua etc.) ou um edifício significativo (igreja, palácio, teatro etc.). Tais vias atribuem ao traçado uma simetria com um eixo central e dois eixos diagonais em ângulos semelhantes, um espelhamento. Comumente se utiliza das fachadas dos edifícios – tanto do objeto focal como daqueles que delimitam os eixos – para emoldurar o tecido e trazer unicidade à composição. Tal trama é historicamente afiliada às experiências renascentistas, sendo recorrente em cidades capitais e centros urbanos, mormente para garantir monumentalidade a pontos específicos e, num segundo

plano, estruturar o conjunto urbano ou parte dele. (KOSTOF, 1999)

O viés cenográfico do tridente também carrega uma carga cultural ao enaltecer certas figuras da sociedade – representantes do poder aristocrático, religioso, público etc. – ou, de modo concreto, das forças de influência de uma comunidade. A visada monumental, proporcionada pelo direcionamento das vias a um ponto focal, favorece inegável exposição dos marcos selecionados como forma de reforçar cotidianamente a celebração de feitos, forças e mitos. Mas é possível que esse viés possa aflorar somente em condições particulares, em que a afirmação cultural, econômica e religiosa esteja aderente com a intenção da municipalidade; caso contrário, a disposição da pata de ganso, por si, restringe-se a uma solução viária. E se assim o for, questiona-se: a utilização do tridente em seu aspecto simbólico pressupõe relegar a segundo plano a sua função como estruturador urbano? Ao nos debruçarmos sobre a origem desse artifício urbanístico, sua difusão em diversos contextos, incluindo sua apropriação por projetistas brasileiros em cidades novas republicanas, objetiva-se averiguar sua versatilidade, tanto pelas características alegóricas quanto estruturantes. Um modo de fazer por atlas, trazendo à luz um componente revisitado a partir de inúmeros estudos de caso. Um modo de ler e se apropriar do urbanismo por um elemento definido, porém pouco refletido. Um modo de se fazer história do projeto urbanístico.

Amostras de modelos simplistas do tridente estão presentes na Itália e na França desde os séculos XII e XIII. Em Bolonha, os exemplos surgem com as vias que desembocam na Porta San Felice, articulação espontânea do encontro entre vias que se irradiam da porta e permeiam a cidade murada. Em razão dessa configuração original, a cidade conta com outros exemplos, de menor rigor formal e em menor escala, que denunciam um desenho primitivo – mas similar – de tridente. Nesse sentido, a malha radial das cidades europeias contribuiu e cristalizou, mesmo que não intencionalmente, o aparecimento do tridente. Já no caso de Florença, a ocorrência desse recurso se deu em maior número, conformado geralmente por vias que conectavam a cidade intramuros a uma entrada/saída, sendo replicado conforme a expansão urbana.

As triades viárias de Florença surgiram por operações urbanas significativas idealizadas pelo arquiteto e escultor Arnolfo di Cambio (1240-1310), visando racionalizar fluxos no espaço urbano. (GUIDONI; ZOLLA, 2000) Por sua vez, o tridente francês foi aplicado com técnicas variáveis e descontínuas, tal como em Tournon-d'Agenais – em que o ângulo entre as três vias é por demais obtuso, aproximando-as – ou nas comunas de Fleurance e Puybrun – onde o tridente organiza as vias principais da vila. Os exemplos franceses aproximam-se das experiências florentinas, por trabalharem soluções para vias intraurbanas e respectivo fluxos. Segundo Lepri (2004), as intervenções urbanas de Florença do fim do século XIII foram tomadas como modelo para as intervenções papais em Roma de meados do século XV.

No pontificado de Nicolau V, que se iniciou em 1447 e se findou em 1455, definiu-se um plano para a reestruturação urbana que envolveu toda a cidade, como a abertura de comunicação entre as praças do Castelo de Santo Angelo e da Basilica do Vaticano. Nesse plano de reestruturação da Cidade Eterna, o sistema viário teria relações hierárquicas em função do uso das edificações com eixos principais de alto valor simbólico e as demais, secundárias. A organização dessa intervenção criou uma série de modificações, reflexos de pensamento projetual apurado renascentista e – por que não – do uso intencional e cênico do tridente, com o posicionamento de elementos marcantes como entrada de palácios, obeliscos, fontes, estátuas. Exemplo disso é a constituição do tridente na Piazza del Popolo, reformulada na segunda metade do século XVI durante o pontificado de Sisto V, de 1585 a 1590. A área abrangida pela intervenção é marcada ao norte pela Porta del Popolo – principal acesso à cidade –, limitada a oeste pelo Rio Tibre e a leste pela Colina de Pincio. (ZANCHETTIN, 2005) A abrangência de tal intervenção – da rigidez formal e enaltecimento de seus marcos, pelo paisagismo cenográfico da praça e das encostas de Pincio, à arquitetura emoldurante das igrejas gêmeas para as três vias que partem da praça – é que destacou e tornou a intervenção referência a ser replicada, sobretudo pelo desenho urbano barroco de Estados absolutistas.

foi retraçado a mando de Luís XIV a partir de 1670. Nesse caso, a *patte d'oise* é composta pelas vias Saint Cloud, Paris e Sceaux e incorpora o mesmo caráter monumental, cenográfico e simbólico do palácio real para onde elas convergem – composição original assinada pelo paisagista André Le Nôtre (1613-1700). A perspectiva da Place d'Armes, defronte ao majestoso pavilhão, e respectivas radiais, além de orientar os fluxos de acesso, tinham igualmente a função de distinguir o poder absolutista francês e seu Rei Sol. Antes de Versalhes, o tridente já havia sido aplicado como elemento para destacar a perspectiva no jardim do Palácio de Vaux-le-Vicomte (1658-1661), nos arredores de Paris. (MORRIS, 2004; PANZINI, 2013)

Da conformação quase ocasional nas cidades muradas e radioconcêntricas do Medievo ao uso como estruturador urbano na Roma renascentista, à expressão simbólica de um poder absolutista na França ou em Karlsruhe (1715) na Alemanha, o tridente revela-se um elemento polivalente no projetar cidades. Orientar fluxos urbanos, ligar pontos de interesse, constituir-se marco topoceptivo e monumental no tecido urbano: tais funções revelam-se, por vezes, sobrepostas, o que o qualifica positivamente. Fato é que irá ser aplicado em inúmeros planos de cidades, existentes ou novas, mundo afora.

No século XVIII, o arquiteto-engenheiro Pierre Charles L'Enfant (1754-1825) traçou Washington, em 1791. Franco-americano, L'Enfant passou a infância nos jardins e na cidade de Versalhes, abusando do partido da *patte d'oise* na proposta para a nova capital dos Estados Unidos da América. No exemplar norte-americano, o tridente objetivou estruturar e qualificar o conjunto da cidade, interligando os principais edifícios e espaços cívicos, símbolos da nova nação republicana pós-independência (1776). Pierre Charles L'Enfant (apud KOSTOF, 1999, p. 209, tradução nossa), referindo-se ao plano de Washington, afirmou que “o plano deve ser traçado de tal modo a deixar espaço àquele engrandecimento e embelezamento que o aumento da riqueza da Nação lhe permitirá prosseguir em qualquer período, por mais remoto que seja”. Essa ideia permeou projetos de outras capitais nos séculos XIX e XX, como Paris (1853), Barcelona (1855), La Plata (1882) e Canberra (1912), bem como em capitais provinciais brasileiras.

Aqui, os casos mais popularizados do uso do tridente estão nas novas capitais: Belo Horizonte (1893), Goiânia (1933) e Boa Vista (1944). A capital mineira, erigida por anseios republicanos, desenhada por Aarão Reis, possui projeto resultante de duas malhas quadriculadas sobrepostas a 45 graus, donde se originam inúmeros tridentes. Na capital goiana, o tridente foi deliberadamente utilizado para evidenciar o centro cívico e seus edifícios institucionais, havendo, por parte do autor Attilio Corrêa Lima, afirmação de referencial projetivo nos traçados de Versalhes, Karlsruhe e Washington. Por fim, a capital roraimense, com projeto de Darcy Aleixo Derenusson, incorpora no tridente outros eixos radiais secundários, ampliando a representativa do traçado.

Contudo, coloca-se sobre a mesa uma investigação por casos brasileiros não evidenciados pela historiografia na busca por apropriações outras. Especificamente, traremos das cidades novas fundadas nos estados de São Paulo, Paraná e Mato Grosso no período republicano, cujos exemplares de colonização e expansão de fronteiras apresentaram considerável incidência do uso do tridente em seus projetos. Tomou-se como ponto de partida o trabalho “Patte d’oie norte paranaense, um estudo morfo-genealógico”, realizado por Humberto Yamaki (1991). Nele, Yamaki faz uma apreensão do uso e variações do tridente nas cidades novas fundadas pela CTNP a partir da década de 1930, como Arapongas (1935), Apucarana (1938), Marialva (1940), Astorga (1946), Mandaguari (1946), São Jorge do Ivaí (1946), Jussara (1950), Lobato (1950), Perobal (1950), Cidade Gaúcha (1952), Umuarama (1955), Água Boa (1956) e Sumaré (1956). Como resultado, o autor expõe as características exercidas pelo tridente nessas cidades: monumentalidade, funcionalidade, axialidade e centralidade; qualificando tais elementos como “asterisco” no desenho urbano. Igualmente, Yamaki identifica três formas básicas para as funções desempenhadas pela *patte d’oie* nessas cidades novas, sendo:

1. estruturante: quando se comporta como elementos dominantes (em escala) na configuração global da cidade, indispensáveis a sua leitura;
2. acessória: quando são elementos pontuais de composição, pouco definida no tecido urbano. Trata-se de elementos morfológicos

adicionados, como casos em que a malha xadrez é irrompida por algo anômalo ao plano rígido, “mini *patte d’oie*”;

3. de variações: quando esse elemento se apresenta sem as características originais do tridente. Mesmo numa figura destorcida, a intenção funcional permanece com vias convergindo para um ponto focal – edifício marco, praça, igreja, estação ferroviária, até mesmo cemitério, dependendo da proposta de cada cidade.

Nesse ensaio, apropriou-se dessa taxonomia para colocar em choque outras cidades novas fundadas em São Paulo, Paraná e Mato Grosso, buscando identificar e comparar qual a função, o uso e a versatilidade da aplicação do tridente nos traçados urbanos dessas cidades, implantadas para atender à colonização de terras despovoadas e com grande potencial para atividades agropecuárias. Da palheta de exemplares, destacamos dez cidades novas para averiguação: as paulistas Santos (1905), Luiziânia (1941) e Panorama (1946); as paranaenses Rolândia (1932), São Jorge do Ivaí (1946), Cidade Gaúcha (1952), Cianorte (1953), Presidente Castelo Branco (1964); e as mato-grossenses Tangará da Serra (1959) e Sinop (1974).

No projeto do engenheiro sanitário Francisco Saturnino de Brito para o plano de expansão de Santos, o traçado foi adequado à península, dispondo de inúmeros canais e de uma malha rotacionada conforme adequação ao sítio. Nele, o uso do tridente aparece espelhado como recurso na ponta peninsular, com ênfase para aquele que estabelece a transição entre a malha e a orla marítima, portanto, como um acessório do conjunto (Figura 1).

Na pequena Luiziânia, empreendida pela Coimbra Bueno & Cia. Ltda. – mesma construtora de Goiânia nos anos 1930 –, levou-se o tridente às últimas consequências. Pela diminuta trama, identifica-se tal recurso inúmeras vezes e com diferentes configurações, seja como elemento estruturador, seja como variações possíveis, sendo difícil identificar a lógica do partido adotado, salvo pelos três eixos em “Y” ao centro do plano (Figura 2). Especula-se contribuição do arquiteto francês Alfred Agache no projeto pelo seu retorno ao Brasil como consultor da empresa Coimbra Bueno em 1939.



Figura 1 - Santos, São Paulo (1905)

Fonte: elaborada pelos autores.



Figura 2 - Luiziânia, São Paulo (1941)

Fonte: elaborada pelos autores.



Figura 3 - Panorama, São Paulo (1946)

Fonte: elaborada pelos autores.



Figura 4 - Rolândia, Paraná (1932)

Fonte: elaborada pelos autores.



Figura 5 - São Jorge do Ivaí, Paraná (1946)

Fonte: elaborada pelos autores.

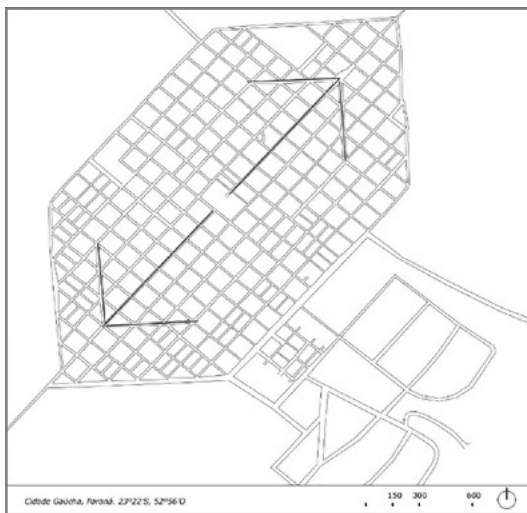


Figura 6 - Cidade Gaúcha, Paraná (1952)

Fonte: elaborada pelos autores.



Figura 7 - Cianorte, Paraná (1953)

Fonte: elaborada pelos autores.

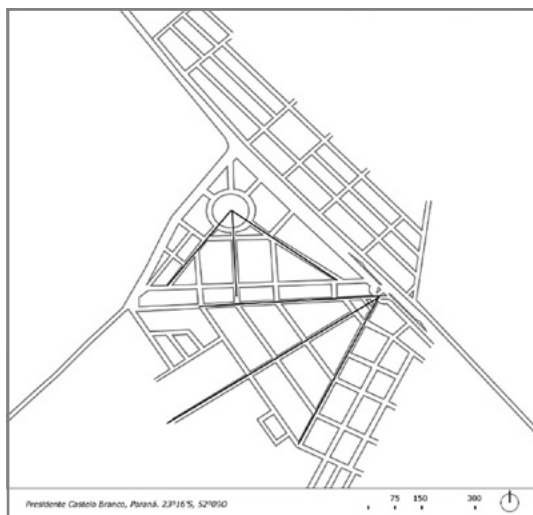


Figura 8 - Presidente Castelo Branco, Paraná (1964)

Fonte: elaborada pelos autores.



Figura 9 - Tangará da Serra, Mato Grosso (1959)

Fonte: elaborada pelos autores.



Figura 10 - Sinop, Mato Grosso (1974)

Fonte: elaborada pelos autores.

Em Panorama, do engenheiro-arquiteto Francisco Prestes Maia, a cidade marginal ao Rio Paraná, no extremo oeste do estado paulista, o tridente assume posição de acessório, como captação de fluxos externos para uma das avenidas centrais (Figura 3), assim como variações quase imperceptíveis – incompletas – na passagem de uma malha ortogonal para outra radioconcêntrica.

Rolândia – antiga Colônia Roland –, situada na rede de cidades novas do norte paranaense, foi colonizada, inicialmente, por imigrantes alemães. Embora apresente crescimento irregular (Figura 4), o tridente é posicionado de frente à estação ferroviária e estrutura a trama do conjunto original, composto de malha ortogonal limitada por uma perimetral semicircular.

Na São Jorge do Ivaí, situada próxima a Maringá, revela-se um lado curioso no uso do tridente, estruturando o conjunto urbano a partir de um tridente de ângulos abertos, estabelecendo eixos equidistantes entre centro da cidade – encontro dos eixos – e vértices do triângulo que configura a cidade (Figura 5). Sua fundação deve-se à figura do pioneiro José Martins Vieira, o qual adquiriu, junto à Companhia Ubá, proprietária da gleba, área de 50 alqueires para demarcação e divisão em lotes urbanos.

Cidade Gaúcha, ainda na região noroeste do Paraná, surgiu pelos anseios da Imobiliária Ypiranga, de Boralli & Held, que planejou e executou a colonização do lugar, voltado, sobretudo, para famílias de migrantes vindas de Santa Catarina e Rio Grande do Sul. A cidade traz um traçado emblemático, uma forma oblonga cujo alargamento da malha quadriculada é possibilitado pelo partido de duplas de tridentes opostos (Figura 6).

Cianorte foi uma das cidades fundadas pela Companhia Melhoramentos Norte do Paraná (CMNP), mais uma desenhada pelo engenheiro urbanista Jorge de Macedo Vieira no norte paranaense, o qual soube adequar, uma vez mais, o traçado à topografia irregular, protegendo corpos fluviais com matas ciliares. Pela primeira vez, tomou partido do tridente – nem Águas de São Pedro (1936) nem Maringá (1945) apresentaram –, tanto o colocando em evidência à frente da estação

ferroviária, na estruturação da malha urbana próxima (Figura 7), como o dispendo feito acessório em outros pontos da cidade, articulando as variações decorrentes do traçado sobre a topografia.

Já uma das últimas cidades novas de colonização identificadas em território paranaense, também empreitada pela CMNP, a pequena Presidente Castelo Branco – antiga Iróí – objetivava expandir as fronteiras da lavoura cafeeira no norte do Paraná, recebendo como primeiros moradores as famílias de Pedro Striotto e Manoel Peres. Seu plano urbanístico foi delimitado pelo cruzamento em “T” de duas estradas, cujo quadrante a sul recebeu dois tridentes estruturantes que conformam duas tramas distintas, porém adjacentes (Figura 8).

Na segunda metade do século XX, incentivados pelo Estado a ocupar regiões do centro-norte do país, colonizadores provenientes de estados do Sudeste e Sul do país – aqueles que passaram por processo semelhante décadas antes – fundaram dezenas de cidades no Mato Grosso, dentre as quais a cidade de Tangará da Serra. Empreendida pela Sociedade Imobiliária Tupã (Sita) com propósitos de colonizar e explorar atividades agrícolas, o desenho do núcleo foi assinado pelo arquiteto Américo Carnevali. Assim como na Cidade Gaúcha (PR), tirou-se partido de dois tridentes em uma malha ortogonal rígida, embora, nesse caso, abertos para os limites da cidade, a fim de direcionar o crescimento tanto pelo eixo central como pelas diagonais – não sequenciadas na expansão urbana após 1959 (Figura 9).

Já em 1974, a Sociedade Imobiliária Noroeste do Paraná Ltda. (Sinop) comandou o processo de colonização particular da Gleba Celeste, no centro-norte mato-grossense. O projeto urbano ficou a cargo do topógrafo Benedito Spadoni e do gerente geral da empresa, Ulrich Grabert, que assumiram o tridente como acessório, dispendo uma dupla dele em áreas residenciais periféricas (Figura 10), distantes do *core* da nova urbe, sem a mesma importância simbólica das cidades capitais.

Com a exposição de dez exemplares, mesmo que limitada frente ao rol de 260 casos já identificados pela pesquisa, buscou-se dispô-los em tela e relacioná-los a partir de um novo olhar, distanciar-se daquele entendimento corrente do tridente como elemento compositivo de

um espaço monumental para qualificá-lo com outras atribuições no projetar cidades. Para além da busca pela gênese desse artifício urbano, esta seção procurou revelar outras funções para seu uso, sublinhando sua versatilidade – uma multiplicidade de opções que demonstra o caráter polivalente que o tridente possui; um modo de apreensão que só pensar e fazer por atlas nos permitiu, avizinando Roma e Santos, Florença e Panorama, Versalhes e Boa Vista, Cidade Gaúcha e Sinop.

CIDADES NOVAS E A NECESSIDADE: NARRAR E CONFIGURAR CIDADES CAPITAIS – DUAS IMAGENS

O século XX testemunhou uma gama ambiciosa de projetos para novas cidades capitais ao redor do mundo: Nova Délhi (1911) e Chandigarh (1947), na Índia; Canberra, na Austrália (1912); Ankara, na Turquia (1923); Islamabad, no Paquistão (1959); Abuja, na Nigéria (1974); Yamoussoukro, na Costa do Marfim (1983); Putrajaya, na Malásia (1995); e Astana, no Cazaquistão (1997).⁷ No Brasil, não foi diferente. Embora Brasília (1957) seja a capital planejada *per excellence*, quatro cidades capitais de província foram planejadas no período republicano: Belo Horizonte (1893), Goiânia (1933), Boa Vista (1944) e Palmas (1989); além de outras duas: Campo Grande (1909, cidade nova de colonização), instituída capital em 1977, e Cidade do Tietê (1980, não implementada), suposta sede da futura capital paulista, após movimentações políticas nesse sentido surgirem em 1978. (TREVISAN; FICHER; MATTOS, 2017)

Embora esses projetos fossem motivados por condições políticas, econômicas e geográficas muito diferentes, muitos deles compartilhavam um entusiasmo pela possibilidade de uma nova agenda social, desenvolvimento econômico e ocupação do território. Desse leque de opções, dois exemplares foram colocados sobre a mesa a fim de fazer por atlas – dois planos, duas imagens de capitais de província selecionadas para lermos o atributo “necessidade” de cidades novas.

Uma cidade construída, Boa Vista, capital de Roraima, ao lado de outra somente projetada, Cidade do Tietê, desvela enredos, narrativas de imagens, planos e desenhos, tramas presentes, ausentes ou inacabadas.

Esta seção, em consonância com pensar por atlas, apoia-se no texto “Architecture et narrativité” (1998), de Paul Ricoeur, ao construir paralelos entre a memória e a cidade, entre o narrar e o fazer arquitetônico. O filósofo francês inicia o texto retomando Aristóteles em “Da memória e da reminiscência” e as notas do *Teeteto* de Platão sobre o êikon, a imagem. Ricoeur, ao trazer a questão da imagem, evoca duas ações:

- 1) tornar presente a ausência; e
- 2) tornar presente o ausente.

Revelam-se, para isso, dois direcionamentos: a ausência como a ficção, o irreal, o imaginário, a promessa; e também o ausente do que foi anteriormente, o precedente, o anterior. Ademais, ao longo de todo o texto, Ricoeur suspende a ideia de narratividade como desdobramento do presente e da anterioridade, questão posta sobre a relação entre espaço construído e memória, arquitetura e narratividade do ausente e da ausência, que iremos retomar aqui. Em suas palavras: “E me parece que a glória da arquitetura é tornar presente não aquilo que não é mais, mas aquilo que foi através do que não é mais”. (RICOEUR, 1998, p. 44, tradução nossa)

Boa Vista e Cidade do Tietê, pelos atributos nelas presentes, fazem parte da tipologia “cidade nova”. Nesse caso particular, são componentes da elaboração do “Atlas de cidades novas no Brasil republicano”, pesquisa que coleciona, identifica e compartilha núcleos urbanos projetados desde 1889 até o presente. Esses dois desenhos – um sabidamente para ser a capital de Roraima e outro supostamente para ser a capital de São Paulo –, como partes de uma coleção, de um todo, são imagens desse atlas em construção. Ao compreender o atlas não como um mero catálogo, e sim como um campo de experimentação (TREVISAN, 2018), assimilar essas imagens, por um lado, torna presente a anterioridade que foi e, por outro, passa a desenhar um discurso – conduz a uma operação fundamental que Ricoeur identifica como “configuração”.

Paul Ricoeur recorre à “condição do homem moderno”, de Hannah Arendt, para reposicionar a narrativa em uma teoria da ação: “[...] a narrativa tem por função dizer o ‘quem da ação’”. (RICOEUR, 1998, p. 45, tradução nossa) O filósofo constrói uma relação intrínseca entre narratividade e arquitetura, na qual há mais que um paralelo; coloca-se o ato projetual como ação configuradora entre o habitar e o construir. Se Martin Heidegger, no conhecido *Construir, habitar, pensar* (1954), reposiciona o espaço como fundamento ontológico a partir da premissa de que “o construir já é em si mesmo habitar”, Ricoeur assume a indissociabilidade habitar-construir como narrativa. Assim, o ato de projetar é uma ação que configura o tempo e o espaço vivenciado.

Há um cruzamento entre o tempo narrado e o espaço construído. Nas palavras de Ricoeur, 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. A *mimesis* tripartite ricoeuriana do ato de narrar, assim como o de projetar, consiste em três ideias: a pré-configuração, a configuração e a reconfiguração. A pré-configuração é o primeiro momento, a pré-compreensão do habitar entre a prática do tempo e a do espaço. Pode-se afirmar que essa ação traz o passado – a memória – à narrativa do presente. A segunda ideia, a configuração, é a réplica “do construir ao habitar”. Trata-se do presente do presente – o agora –, a atenção, o ato de construir propriamente dito. Por fim, a reconfiguração, a ideia do presente do futuro, o reconfigurar como promessa, a ficção, e também a recepção, a leitura do construir por quem habita.

O filósofo afirma que a narrativa, como ação configurante no tempo, “projeta no futuro o passado rememorado”. (RICOEUR, 1998, p. 44, tradução nossa) Pode-se, então, concluir que o espaço construído é uma réplica ao habitar. O habitar é parte constituinte da trama operativa da tessitura do espaço. Nesta seção, iremos nos deter ao segundo momento, à segunda *mimesis* – a configuração propriamente dita – proposta por Ricoeur (1998, p. 44, tradução nossa), ou seja, “[...] o ato arquitetural que redesenha a dialética da memória e do projeto no próprio seio dessa atividade”. Assim, detemo-nos à inteligibilidade do projeto, do

desenho, entendendo-o enquanto réplica ao habitar, mas também enquanto imagem-memória que permanece na narrativa presente.

Concordamos com Didi-Huberman (2015) que, diante da imagem, do desenho, há uma reconfiguração constante do presente. A imagem permanece serenamente à espera de novas interpretações e entendimentos. A prática e os processos de montagens em Benjamin, analisados por Jacques (2018), tal qual o fazer iconográfico, tratam-se de uma ação reconfiguradora, que é, sobretudo, uma ação crítica, ativa, uma desmontagem e montagem que reconstrói memórias e, simultaneamente, narra promessas e desejos.

Diante de uma imagem, enfim, temos que reconhecer humildemente isto: que ela provavelmente nos sobreviverá, somos diante dela o elemento de passagem, e ela é, diante de nós, o elemento do futuro, o elemento da duração [*durée*]. A imagem tem frequentemente mais memória e mais futuro que o ser [*étant*] que a olha. (DIDI-HUBERMAN, 2015, p. 16, grifo do autor)

Propõe-se, aqui, explorar formas de remontar memórias, apontar sobrevivências e anacronismos, reconstruir narrativas de diversos tempos dentro do universo de um atlas. Adotamos como ponto de partida essas capitais de fronteira que recriam a centralidade na região. Boa Vista, situada no extremo norte do território nacional, em plena Amazônia, cristaliza, nos anos 1940, o desejo por modernidade, submetendo-se à ação governamental de colonização do território. Cidade do Tietê, por sua vez, configura as mesmas promessas em outro tempo, 1980. Entretanto, são imagens distintas, desenhos de imaginários diversos, mas que ainda problematizam e tensionam narrativas presentes e remontam debates contemporâneos; um percurso iniciado pelo desenho e os projetos, passando pelo entendimento de *intreccio* e pela questão da inteligibilidade.

O plano de Boa Vista (Figura 11) surgiu em 1944 pelo traço do engenheiro civil Darcy Aleixo Derenusson (1916-2002), que empreendeu todas as fases para implementação da nova capital, um plano que nasceu num horizonte mais amplo, a partir da determinação do presidente Getúlio Vargas de criar o Território Federal do Rio Branco

em 13 de setembro de 1943. Com a entrada do Brasil na Segunda Guerra Mundial, Rio Branco – atual estado de Roraima – foi um dos cinco territórios nacionais⁸ criados para proteger regiões estratégicas e ocupar as fronteiras do país sob a tutela direta do governo federal.

O povoado de Boa Vista, então com 1.800 habitantes, foi o sítio escolhido para localizar a nova capital, a única capital brasileira no Hemisfério Norte. O antigo assentamento foi mantido próximo às margens do Rio Branco, e o projeto de linhas radioconcêntricas foi disposto a partir do núcleo existente. Como um novo ato fundador, o novo traçado, cuja singularidade remete-nos a uma tradição barroca e a paradigmas urbanísticos modernos, conurba-se com a trama antiga, construída a longo tempo por indígenas locais, colonizadores europeus e africanos escravizados. Ao esboçar os primeiros traços, Derenusson já tinha realizado minucioso levantamento topográfico, tendo iniciado a nova cidade pela implantação de redes de infraestrutura urbana. (TREVISAN et al., 2018) Como o próprio autor coloca, o desenho revela não somente a ideia de centralidade, mas remete à tomada – simbólica – do território até as suas fronteiras pelas radiais que partem do centro cívico.

Cidade do Tietê (Figura 12), projetada décadas mais tarde, em 1980, tem filiação nas leituras e interpretações do movimento moderno brasileiro pós-Brasília. A proposta de uma cidade às margens do Rio Tietê, idealizada pelo arquiteto Paulo Mendes da Rocha, então professor da FAU da Universidade de São Paulo (USP), coincide com a discussão de uma nova capital no estado de São Paulo. Em 1978, quando Paulo Salim Maluf assumiu o governo, pautou como uma de suas principais metas a transferência da capital para o interior da província. Naquele momento, a cidade de São Paulo já contava com uma população de 12 milhões de habitantes, e a mudança significaria um novo polo de atração – inserida numa política de criação de polos de desenvolvimento pelo estado –, freando, assim, os crescentes fluxos migratórios para a metrópole paulista. Com esse intuito, e para além das funções administrativas, sediaria uma filial do Massachusetts Institute of Technology (MIT), conforme os anseios do governador ou da USP, pela indicação do arquiteto no plano. (TREVISAN; FICHER; MATTOS, 2017)



Figura 11 - Traçado do plano de Boa Vista (1946)

Fonte: elaborada pelos autores.

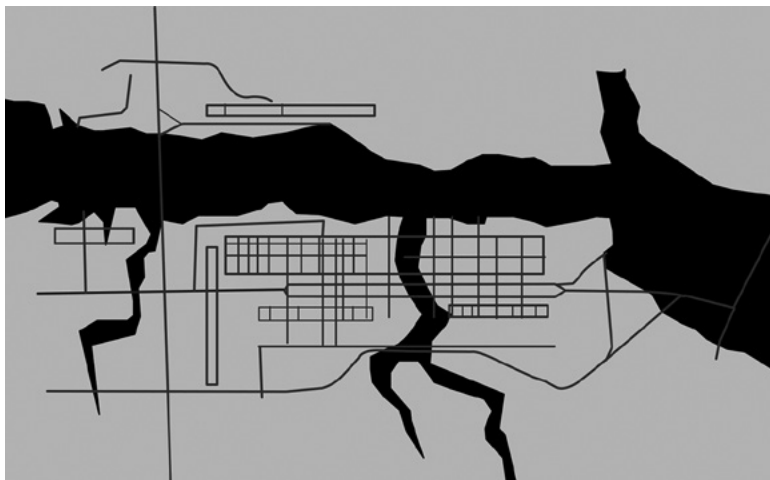


Figura 12 - Traçado do plano para Cidade do Tietê (1980)

Fonte: elaborada pelos autores.

O plano urbanístico distante 400 quilômetros da atual capital estruturava-se ao longo de um grande eixo que entrecortava a paisagem e pousava-se sobre uma das margens do Rio Tietê. Blocos elevados sobre *pilotis*, isolados por amplos espaços verdes e conectados por grandes plataformas e esplanadas a diferentes, setores urbanos foram propostos, todos integrados a condicionantes naturais e geomorfológicos e à infraestrutura logística – porto, rodovias e ferrovias. O projeto redesenha novos percursos interligando os eixos rodoviários da cidade às linhas férreas. Numa das extremidades do eixo, localizam-se grandes equipamentos, como a rodoviária, a estação de trem, o hospital e outros equipamentos; enquanto, na outra extremidade, incorpora um *campus*, especificamente o centro de estudos hidráulicos da USP.

Segundo o arquiteto, ao longo do eixo, dispõe-se uma área central de comércio e habitação. O percurso paralelo ao rio, com a construção de uma barragem, configura a paisagem como um meio para resolver os problemas sanitários, o adensamento urbano e a locação de moradias. Numa escala mais ampla, retoma promessas e desejos de um reposicionamento territorial e regional. Ao posicionar a cidade – provável capital de São Paulo – mais próxima ao Rio Paraná e, por conseguinte, ao Rio da Prata, seria estimulada a rede de transporte fluvial, conectando-a à Bacia Platina, rede continental do Cone Sul entre Brasil, Argentina, Paraguai, Bolívia e Uruguai.

Para Paulo Mendes da Rocha, o projeto foi um meio, quase manifesto, de interligar – mesmo que artificialmente – duas bacias: a Amazônica e a Prata. Acreditava-se, com isso, criar uma costa interior navegável da Amazônia a Buenos Aires, um continente latino-americano mais integrado e com potencial econômico estimulado pela navegação fluvial. Narrativas como essas, de uma paisagem aberta na qual prevalece a livre circulação, significavam a promessa de uma agenda social mais igualitária e mais justa. Seria essa a proposta ideológica para a nova capital paulista? Essa resposta ficará em suspenso, pois o projeto da mudança da capital foi arquivado pela Câmara Legislativa Estadual após derrota por um voto. (TREVISAN; FICHER; MATTOS, 2017) Contudo, a ideia de transferência ainda permanece no imaginário de pesquisadores e estudiosos.

A percepção da cidade como lugares de vida, desejos, fragmentos, expectativas e desilusões tramam a pré-configuração e trazem à tona a “intriga” do projeto. Ricoeur, quando trata da segunda *mimesis*, da ação de configuração da narrativa, baseia-se no conceito de *mythos* de Aristóteles, o qual “[...] consiste em fazer uma história com eventos, portanto em reunir em uma trama – em italiano se usa uma palavra muito correta: *intreccio*, a trança”. (RICOEUR, 1998, p. 47, tradução nossa) “Intreccio”, nesse sentido, significa o enredo, a trama, o emaranhado, o entrelaçamento.

O projeto arquitetônico é o fazer da narrativa do devir. O ato projetual liberta-se da vida cotidiana e invade o construir que se configura no desenho, no plano, na imagem, na tessitura do projeto – a tessitura entendida aqui como textura; aquela na qual se entrelaçam e se prendem os fios de um tecido conformando uma textura, uma trama; aquela relacionada à ordem, sequência ou encadeamento de ideias, argumentos, palavras, circunstâncias etc. em um conjunto organizado, em um contexto. Esse talvez seja o significado mais próximo de “tecido urbano”, expressão tão usual na disciplina Urbanismo.

Na configuração de cidades capitais, podem-se destacar três forças-motrizes. A primeira delas é a agenda sociopolítica. Seus enredos e narrativas aportam agendas políticas, transformações sociais e aspirações culturais. Todo enredo representativo (desenho) de uma cidade nova administrativa trama, elabora, revela e questiona fatos e mitos do seu discurso fundador. O sítio, por vezes, é tido como somente uma superfície pronta para receber o desenho, o plano da cidade numa tábula rasa. Tidas cidades *ex nihilo*, as cidades capitais, muitas vezes, são interpretadas como objetos capazes de ignorar ideias ou preexistências e, ao mesmo tempo, de inaugurar uma nova origem. A fundação de cidades como um ato fundador instaura promessas de emancipação cultural e progresso.

A segunda força-motriz é a questão geográfica e territorial. O projeto reconfigura a região onde será localizada a nova capital, fato que é considerado quase como pressuposto. Novas cidades capitais geralmente estabelecem novas formas de unir e interligar municípios e regiões. São frutos de desmembramentos de estados, como Boa

Vista, ou criam novas centralidades regionais, como seria a Cidade do Tietê. Redes de mobilidade e infraestrutura são construídas rapidamente e distâncias são revistas ou encurtadas. A natureza – presente na ecologia, na vegetação, no clima, na topografia – é reapropriada pelos fluxos migratórios e seus novos colonizadores. Os habitantes impõem-se no território e, quando menos esperam, são dominados pela natureza.

A terceira e última força-motriz é a configuração da paisagem. Paisagem é compreendida aqui não como o espetáculo cênico ou a mera figuração da natureza ou do território. Paisagem enquanto força-motriz, significa, conforme Michel Collot (2011), a manifestação, a mediação, a dialética entre a indissociabilidade do tempo e do espaço, a multidimensionalidade da natureza e da cultura. A paisagem deixa de ser o objeto avistado e passa a ser compreendida na relação entre o sujeito e o coletivo, a experiência do indivíduo e seu contexto, o seu lugar.

A paisagem aparece assim como uma manifestação exemplar da multidimensionalidade dos fenômenos humanos e sociais, da interdependência do tempo e do espaço e da interação da natureza e da cultura, da economia e do simbólico, do indivíduo e da sociedade. (COLLOT, 2011, p. 11, tradução nossa)

Nesse sentido, a construção da paisagem refere-se não somente à trama entre ambiente e território, mas também a suas aspirações de escala e de construções culturais, aos fluxos cotidianos e, especialmente, à busca por reconhecimento dos primeiros habitantes, aqueles que, muitas vezes, não tiveram lugar no espaço planejado. A construção da paisagem implica as promessas e os desejos de um novo devir, mas também as memórias dos imigrantes, das parcelas mais desfavorecidas da população, ou mesmo invisíveis, que se misturam na multidão, que flanam nos grandes espaços de representação. São os habitantes que reconfiguram os espaços geométricos, seus arquétipos e suas tipologias estáticas. O habitar redesenha e completa o plano, o projeto. Projetar a paisagem é reconhecer o intervalo a ser percorrido. Paisagens são os ritmos, as paradas, as fissuras, o inesperado do cotidiano, assim como a ficção nas narrativas cidadinas ricoeurianas.

Por fim, além do sentido de *intreccio*, de acordo com Ricoeur (1998), o ato projetual traz uma segunda ideia na ação narrativa: a inteligibilidade. Segundo Ricoeur (1998, p. 47, tradução nossa), “as narrativas de vida são naturalmente confusas”; portanto, a narratividade é a tentativa de trazer à tona o “inextricável” das paisagens, aquilo que não se pode desvendar. São elementos entrelaçados, entrecruzados a ponto de não se poder reconhecê-los, dissociá-los ou elucidá-los. Ricoeur afirma que está aí toda a função dos modos narrativos, dos tipos de intriga – elucidar o indestrinçável. A representação do projeto, o desenho, a planta e sua cartografia são tentativas de aproximação do trabalho reflexivo de projetar sobre o que acontece, sobre os eventos, pela *mise-en-intrigue*, mas também pelos arquétipos que permanecem nos modelos e padrões das tipologias e morfologias urbanas selecionadas, adotadas, adaptadas e configuradas.

Seja na centralidade barroca no traçado radioconcêntrico de Boa Vista, seja no eixo funcionalista monumental da Cidade do Tietê, ambos os projetos colocavam em cena a representação do poder, do simbólico. Não somente o poder institucional, mas também a representação do poder sobre o território, sobre a ocupação do ermo, do desaculturado, do atrasado e pouco desenvolvido.

Nessa busca por narrativas, podemos similarmente referir-nos às cidades capitais a partir da transição de imagens-aura a imagens inacabadas. O projeto original de novas cidades, especialmente cidades capitais, carrega, no seu discurso fundador, na sua concepção e na sua recepção, uma imagem de obra de existência única no lugar em que se encontram. Pode-se considerar que projetos de cidades capitais possuem uma imagem-aura que os caracteriza. Contudo, quando o projeto original passa a ser implantado, o plano sofre modificações: ou não é reproduzido à semelhança de sua imagem original, ou mesmo a vivência impõe transformações ao espaço em construção; e o plano passa, então, a ser criticado. O entusiasmo pelo mito fundador se esvanece, e o projeto como imagem-origem entra em declínio. Assim como na análise de Walter Benjamin sobre a reprodutibilidade da obra de arte (1986), a esfera da autenticidade escapa à reprodução técnica, o que enfraquece sua aura.

Didi-Huberman (2015) reposiciona essa argumentação sobre a crítica à produção artística do século XX e o possível desaparecimento da aura. Em suas palavras, “Benjamin fala do ‘declínio da aura’ na Idade Moderna; mas declínio para ele, não significa, justamente desaparecimento”. (DIDI-HUBERMAN, 2015, p. 268), e continua:

Em realidade, o próprio declínio – o que cai – é parte integrante da origem assim entendida: a origem enquanto tal não é um passado acabado, ainda que fundador, mas ao contrário, o ritmo ofegante, frágil, o duplo regime dinâmico de uma historicidade que incessantemente, até nosso próprio presente, ‘pede para ser reconhecida, de um lado como uma restauração, uma restituição, de outro, como alguma coisa que, por isso mesmo, está inacabada, sempre aberta’. (DIDI-HUBERMAN, 2015, p. 269)

A mais fiel das construções ao projeto original trará uma temporalidade distinta. Em cada nova edificação inscrita na construção da cidade, dá-se uma nova relação entre o antes previsto e a interpretação do ato configurador. Como aponta Ricoeur (1998), o espaço construído, além da *mise-en-intrigue* e da inteligibilidade, implicará também uma intertextualidade entre os diversos tempos do fazer arquitetônico. O projeto original passa a ser um “traço”, uma marca de todas as histórias de vida inscritas na cidade, onde projeta novas maneiras de habitar. Em síntese, Ricoeur (1998, p. 48, tradução nossa) conclui que o projeto (o desenho) é, desse modo, “[...] uma mensagem polifônica oferecida a uma leitura ao mesmo tempo englobadora e analítica”.

Em Boa Vista, mesmo com a saída do engenheiro Darcy Aleixo Derenusson do comando da empreitada por entraves políticos e dificuldades operacionais em 1951, seu projeto mantém a sua essência formal até dias correntes quando sobrevoada ou vista por satélite. Com expansão desproporcional para um dos eixos rumo ao interior e com uma população na casa de 330 mil habitantes, mesmo com o núcleo original ainda perceptível, sua aura fragmenta-se, desconfigura-se na sua anterioridade, na ausência do que poderia ter sido. Por sua vez, a Cidade do Tietê permaneceu apenas como ideia no papel, não sendo executada. Nesse sentido, sua imagem-aura mantém-se como promessa, como abertura e como um enredo em potencial. O eixo

estruturador da cidade linear margeia o rio, onde a universidade – instituição coletiva – encabeça a trama primordial, visionando novas possibilidades de emancipação cultural e desenvolvimento regional. Boa Vista e Cidade do Tietê são imagens inacabadas de suas tramas e tessituras em transformação permanente.

Assim, cidades capitais constituem-se como uma genealogia de distintas arquiteturas. As cidades planejadas são dessa natureza, uma montagem de diversos arquétipos e uma coleção de arquiteturas de diversos tempos, que pode tornar-se uma confrontação aos princípios estabelecidos na sua origem. Há uma intertextualidade entre os planos, os desenhos, dada pelo tempo. A intertextualidade seria, segundo Ricoeur (1998), a confrontação de diversas narrativas, lado a lado ou uma depois da outra. Como nas páginas de um atlas, o projeto original permanece como imagem-aura em aberto, desenho incompleto das promessas e desejos fundadores de uma nova origem. Narrativas sobreviventes, silenciadas ou esquecidas, mas, sobretudo, inacabadas.

A INFINITUDE DE UM ATLAS NA FINITUDE DESSE FAZER

O entendimento do atlas como um meio – e não um fim – leva-nos a um trabalho de “história natural infinita”, um “atlas do impossível”, pelo qual se pretende recolher os casos de cidades novas originários no Brasil a partir de 1889 e, com eles, estabelecer debates, narrativas e encaminhamentos sem, com isso, visualizar um fim, um ponto final, um encerramento. Como catadores de cidades novas e de seus atributos, daremos luz a informações não encontradas na historiografia urbana brasileira, como apresentado nas quatro seções especulativas. Pretendemos criar condições para “reconfigurar a ordem dos lugares” (DIDI-HUBERMAN, 2010), em que não há um só modo de contar a história das cidades novas no Brasil. Fazer um atlas é reconfigurar o espaço, redistribuí-lo, desorientá-lo. Montar um Atlas de Cidades Novas é possibilitar a releitura do urbanismo e da urbanização brasileira a partir de, no mínimo, 260 exemplares já encontrados.

Se sua cronologia linear merece contínua atenção, alimentada constantemente com novas peças, novas imagens, na busca de um *puzzle* mais completo sobre as cidades novas no Brasil republicano, aquelas já encontradas servirão como insumos para experimentações mediante o pensar e o fazer por atlas. Ver e rever tais cidades a fim de desvendar uma riqueza, para além de seu quantitativo, tornam-se ações primordiais à consolidação e à manutenção dessa pesquisa. Faz-se necessário ir além do objeto ao buscar em suas características os pormenores que possam suscitar discussões e gerar novas questões: os desejos dos mitos fundadores de cidades novas atravessam os desejos dos projetistas? As trajetórias dos profissionais envolvidos nos projetos das cidades novas pré-Brasília entrecruzam com a do urbanista Lucio Costa? Haveria conexão entre os usos do tridente com a adequação à geomorfologia do sítio escolhido? Que apropriações os moradores têm ou teriam dos espaços simbólicos de Boa Vista e Cidade do Tietê na atualidade? Perguntas lançadas, abertas, por ora sem respostas. Esta é uma pesquisa ensaística que indubitavelmente fomenta indagações; um labor a ser feito a muitas mãos – o que é perceptível pelo número de autores engajados na produção deste texto –; um projeto aberto à colaboração daqueles porventura interessados em contribuir.

Um caminho trilhado da cronologia à *Cronologia*, absorvendo da sucessão dos acontecimentos no tempo as imagens (os dados) a serem exercitadas por atlas e compartilhadas em plataformas digitais. Um processo randômico, sem começo, meio ou fim definidos ou estipulados, com possibilidades exponenciais de arranjos para se contar a história de cidades novas. Um meio de gerir e disponibilizar conhecimento. Conhecimento apurado pelo entrechoque de nebulosas: da nebulosa das cidades novas e seus tridentes com a nebulosa das cidades novas administrativas; da nebulosa das cidades novas pré-Brasília com a nebulosa das cidades novas empreendidas pelo desejo privado e estatal. Conhecimento somado a outras formas vaporosas que possam surgir. (PEREIRA, 2014) Amálgamas feitas a partir de informações obtidas e contidas no *Atlas de Cidades Novas*, a ser disponibilizado na *Cronologia do Pensamento Urbanístico*.

NOTAS

- 1 O conceito de “cidade nova”, particularmente desenvolvido por Trevisan (2009), constitui-se de núcleos urbanos: 1) empreendidos pelo desejo do poder público e/ou da iniciativa privado 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. Esses são seis atributos que definem o DNA de uma cidade nova, utilizados para identificar os exemplares produzidos ao longo dos tempos.
- 2 Produção de verbetes disponibilizados no sítio eletrônico <<http://www.cronologiadourbanismo.ufba.br/>>, *Cronologia do Pensamento Urbanístico*, sob a legenda “Projeto”.
- 3 Em estudo de Trevisan, Ficher e Mattos (2017), aponta-se o projeto de Paulo Mendes da Rocha como provável cidade-sede da nova capital do estado de São Paulo, após iniciativa do governador Paulo Salim Maluf de mudá-la para o interior paulista em 1979.
- 4 Para maiores detalhes, acessar: <<http://www.cronologiadourbanismo.ufba.br/>>.
- 5 Jorge Wilhelm (1928-2014) foi igualmente autor do plano diretor de Paulínia (1969), em São Paulo. O projeto para a cidade nova de expansão previa bairros com características de unidade de vizinhança e um crescimento linear norteado por rodovia. Seu plano foi encomendado pela prefeitura após a implantação da Refinaria do Planalto (Replan), objetivando a expansão do pequeno núcleo urbano existente. O plano foi parcialmente implementado.
- 6 Jorge de Macedo Vieira (1894-1978) formou-se engenheiro civil, em 1918, pela Escola Politécnica de São Paulo. Entre 1917 e 1919, estagiou no escritório de planejamento da Companhia City. Essa experiência possibilitou-lhe o contato com as ideias e os trabalhos do inglês Richard Barry Parker – projetista da primeira cidade-jardim: Letchworth, Inglaterra – e, principalmente, ter conhecimento sobre os princípios howardianos da cidade-jardim. Em suas obras posteriores a esse período, nota-se a forte influência que esse ideário exerceu na formação de seu repertório teórico. Exemplos dessa assimilação, além das cidades novas mencionadas, podem ser verificados nos bairros por ele projetados para as cidades de Campinas, Atibaia, Campos do Jordão e São Paulo.
- 7 O estudo das capitais Canberra, Ankara, Chandigarh, Islamabad, Abuja e Brasília constitui parte da pesquisa em andamento “Landscapes of power:

- reconsidering the landscape urbanism of twentieth century capital cities”, pelo grupo de pesquisa Paisagem, Projeto e Planejamento - Labeurbe (CNPq/UnB) em parceria com laboratório Office For Urbanization (OFU) da Harvard Graduate School of Design.
- 8 Os cinco territórios - Amapá, Rio Branco (atual Roraima), Guaporé (atual Rondônia), Ponta Porã (sul de Mato Grosso) e Iguazu (oeste do Paraná e Santa Catarina) -, criados pelo governo de Getúlio Vargas em 1943, objetivavam levar o Estado e o contingente populacional para regiões fronteiriças do país, até então ermas ou ocupadas por estrangeiros, como argentinos e paraguaios no oeste dos estados do Paraná e Santa Catarina.

REFERÊNCIAS

ANDRADE, C. R. M. de. A construção historiográfica da cidade e do urbanismo no Brasil: o caso das cidades novas planejadas. In: PINHEIRO, E. P.; GOMES, M. A. A. de F. (Org.). *A cidade como história: os arquitetos e a historiografia da cidade e do urbanismo*. Salvador: EDUFBA, 2005. p. 73-90.

ANDRADE, F. de P. D. de. *Subsídios para o estudo da influência da legislação na ordenação e na arquitetura das cidades brasileiras*. 1966. 376 f. Tese (Doutorado) – Escola Politécnica, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1966.

ARGAN, G. C. *El concepto del espacio arquitectónico desde el Barroco a nuestros días*. Buenos Aires: Ediciones Nueva Vision, 1973.

ARRUDA, A. M. Plano Urbano de Jorge Wilhelm fez nascer a cidade de Angélica há 50 anos. *Vitruvius*, São Paulo, ano 4, n. 044.03, mar. 2004. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/04.044/2017>>. Acesso em: 18 out. 2017.

AZEVEDO, A. de. Vilas e cidades do Brasil Colonial (ensaio de geografia urbana retrospectiva). *Terra Livre*, São Paulo, n. 10, p. 23-78, jan./jul. 1992.

BENJAMIN, W. A obra de arte na era da sua reprodutibilidade técnica. In: BENJAMIN, W. *Obras escolhidas*. Tradução de Sérgio Paulo Rouanet. São Paulo: Brasiliense, 1986, v. 1, p. 165-196.

BRASIL. Ministério do Interior. Serviço Federal de Habitação e Urbanismo. *Planejamento urbano e local e o desenvolvimento das faixas pioneiras*. Brasília, DF, 1972.

B RATKE, O. A. Núcleos habitacionais no Amapá. *Acrópole*, São Paulo, ano 27, n. 326, p. 17-38, mar. 1966.

BUENO, B. P. S. Desenho e designio: o Brasil dos engenheiros militares. *Oceanos*, Lisboa, n. 41, p. 40-58, jan./mar. 2000.

CASTRO, C. M. Memórias de um orientador de tese. In: NUNES, E. de O. (Org.). *A aventura sociológica: objetividade, paixão, improviso e método na pesquisa social*. Rio de Janeiro: Zahar, 1978. p. 307-326.

CHAUÍ, M. *Brasil: mito fundador e sociedade autoritária*. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2000.

COLLOT, M. *La pensée-paysage: philosophie, arts, littérature*. Arles: Actes Sud, 2011. (Paysage).

CNPQ. *Directorio dos Grupos de Pesquisa no Brasil - latteS*. Disponível em: <<http://dgp.cnpq.br/dgp/espelhogrupo/6902256251254711>>. Acesso em: 1 abr. 2018.

DELSON, R. M. *Novas vilas para o Brasil-Colônia: planejamento espacial e social no século XVIII*. Brasília: Alva, 1997.

DIDI-HUBERMAN, G. *Diante do Tempo: história da arte e anacronismos das imagens*. Tradução de Vera Casa Nova e Márcia Arbex. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2015.

DIDI-HUBERMAN, G. *Atlas. ¿Cómo llevar el mundo as cuestras?* 2010. Disponível em: <<http://www.museoreinasofia.es/publicaciones/atlas-como-llevar-mundo-cuestras>>. Acesso em: 21 dez. 2016.

DIDI-HUBERMAN, G. *Atlas ou a Gaia ciência inquieta: o olho da história*, 3. Tradução de Renata Correio Botelho e Rui Pires Cabral. Lisboa: KKYM, 2013.

DIVORNE, F. et al. *Les Bastides, d'Aquitaine, du Bas-Languedoc et du Béaru*: Essai sur la Régularité. Brussel: Archives d'architecture moderne, 1985.

FICHER, S.; PALAZZO, P. P. Os paradigmas urbanísticos de Brasília. *Cadernos PPG-AU*, Salvador, v. 4, p. 49-71, 2005. Edição especial.

FRANCO, A. C. Entre o racional e o pitoresco: o plano diretor de Luís Saia para Águas de Lindóia, 1956. In: SEMINÁRIO NACIONAL DO DOCOMOMO, 5., 2003, São Carlos, 2003. *Anais...* São Carlos: Universidade de São Paulo, 2003.

FRIDMAN, F. Breve história do debate sobre a cidade colonial brasileira. In: PINHEIRO, E. P.; GOMES, M. A. A. de F. (Org.). *A cidade como história: os arquitetos e a historiografia da cidade e do urbanismo*. Salvador: EDUFBA, 2005. p. 43-72.

FUNDAÇÃO BRASIL CENTRAL - FBC. *Plano de Urbanização de Aragarças*. Brasília, DF: Arquivo Nacional - Coordenação Regional do Distrito Federal, 1954.

FUNDAÇÃO OSCAR NIEMEYER - FON. *Cidade de Marina na Colônia Agropecuária do Menino*. 1960. Disponível em: <<http://www.niemeyer.org.br/obra/pro071>>. Acesso em: 13 maio 2018.

GUIDONI, E.; ZOLLA, A. *Progetti per una città: Bologna nei secoli XIII e XIV*. Roma: Bosignori, 2000.

GUIMARÃES, B. M. A concepção e o projeto de Belo Horizonte: a utopia de Aarão Reis. In: RIBEIRO, L. C. de Q; PECHMAN, R. *Cidade, povo e nação: gênese do urbanismo moderno*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996. p. 123-140.

HEIDEGGER, M. *Construir, habitar, pensar*. 2016. Tradução de Marcia Sá Cavalcante Schuback. Disponível em: <http://www.fau.usp.br/wp-content/uploads/2016/12/heidegger_construir_habitar_pensar.pdf>. Acesso em: dezembro 2016.

HOLANDA, S. B. de. *Raízes do Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 2006.

JACQUES, P. B. Pensar por montagens. In: JACQUES, P. B.; PEREIRA, M. da S. (Org.). *Nebulosas do pensamento urbanístico: tomo I: modos de pensar*. Salvador: EDUFBA, 2018. p. 206-234.

JACQUES, P. B.; PEREIRA, M. da S. (Org.). *Nebulosas do pensamento urbanístico: tomo I - modos de pensar*. Salvador: EDUFBA, 2018.

KOSTOF, S. *The City Shaped: Urban Patterns and Meanings Through History*. Londres: Thames e Hudson, 1999.

LE CORBUSIER. *A carta de Atenas*. São Paulo: HUCITEC, 1993.

LEME, M. C. da S. (Coord.). *Urbanismo no Brasil, 1895-1965*. São Paulo: FUPAM: Studio Nobel, 1999.

LEPRI, G. *Urbanistica di borgo e Vaticano nel Medioevo*. Roma: Bosignori, 2004.

MACIEL, D. P. Aragarças (1943-1968): a moderna urbe na rota para o oeste. *Revista Plurais*, Anápolis, v. 1, n. 4, p. 47-68, 2006.

MARX, M. *Cidade brasileira*. São Paulo: Melhoramentos: EDUSP, 1980.

MONBEIG, P. *Pioneiros e fazendeiros de São Paulo*. São Paulo: HUCITEC, 1984.

MORRIS, A. E. J. *Historia de la forma urbana: desde sus orígenes hasta la revolución Industrial*. Barcelona: Gustavo Gili, 2004.

OLDONI, S. M. *Cidades novas no oeste do Paraná: os traçados criados pela Colonizadora Maripá*. 2016. 120 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Estadual de Maringá, Maringá, 2016.

PANZINI, F. *Projetar a natureza: arquitetura da paisagem e dos jardins desde as origens até a época contemporânea*. São Paulo: Senac, 2013.

PARA Roma com amor. Direção: Woody Allen. Produção: Letty Aronson. Intérpretes: Woody Allen; Penélope Cruz, Ellen Page, Alec Baldwin, Jesse Eisenberg, Roberto Benini e outros. Roteiro: Woody Allen. EUA/Itália/Espanha: Medusa Film/Gravier Productions/ Perdido Productions/ Mediapro, c2012. 1 DVD (107 min).

PEREIRA, M. da S. O rumor das narrativas: a história da arquitetura e do urbanismo do século XX no Brasil como problema historiográfico - notas para uma avaliação. *Redobra*, Salvador, ano 5, n. 13, p. 201-247, 2014.

PRADO JR., C. *Evolução política do Brasil: e outros estudos*. São Paulo: Companhia das Letras, 2012.

PREFEITURA DE ANDRADINA (SP). *Nossa cidade: história*. Andradina, [20-]. Disponível em: <<https://www.andradina.sp.gov.br/portal/cidade/11/Hist%C3%B3ria>>. Acesso em: 22 jun. 2018.

PREFEITURA DE JALES (SP). *História*. Jales, [20-]. Disponível em: <<http://jales.sp.gov.br/cidade/historia/>>. Acesso em: 16 jun. 2018.

PREFEITURA DE PANORAMA (SP). *Histórico do município*. Panorama, 17 jul. 2017. Disponível em: <<https://www.panorama.sp.gov.br/?pag=T1RjPU9EZz1PVFU9T0dVPU2017.9HST1PVEE9T0dFPU9HRT0=&idmenu=214>>. Acesso em: 16 jun. 2018.

PREFEITURA DE TANGARÁ DA SERRA (MT). *Histórico*. Tangará da Serra, [20-]. Disponível em: <<http://www.tangaradaserra.mt.gov.br/Imprensa/Historia/>>. Acesso em: 22 jun. 2018.

REGO, R. L. *As cidades plantadas: os britânicos e a construção da paisagem do norte do Paraná*. Londrina: Humanidades, 2009.

REIS FILHO, N. G. *Evolução urbana no Brasil (1500/1720)*. São Paulo: EDUSP, 1968.

REIS FILHO, N. G. *São Paulo e outras cidades: produção social e degradação dos espaços urbanos*. São Paulo: HUCITEC, 1994.

REIS FILHO, N. G. *Imagens de vilas e cidades do Brasil colonial*. São Paulo: EDUSP, 2000.

RICOEUR, P. Architecture et narrativité. *Urbanisme*, Paris, p. 44-51. n. 303, nov./dez. 1998.

- ROSSI, P. *O passado, a memória, o esquecimento: seis ensaios da história das ideias*. São Paulo: EDUNESP, 2010.
- ROUQUIÉ, A. *L'Argentine*. Paris: PUF, 1984.
- SANTOS, M. *A urbanização brasileira*. São Paulo: HUCITEC, 1996.
- SANTOS, P. F. *Formação de cidades no Brasil colonial*. Rio de Janeiro: EDUFRJ, 1968.
- SMITH, R. C. Urbanismo colonial no Brasil. *Bem Estar*, São Paulo, v. 1, n. 1, p. 14-22, fev./mar. 1958.
- SOARES, C. A. F. Processo de desmembramento de lotes urbanos no município de Loanda-Paraná. *Revista Urutágua*, Maringá, n. 26, p. 17-35, maio 2012.
- TAVARES, J. C. *Projetos para Brasília: 1927-1957*. Brasília, DF: Iphan, 2014.
- TREVISAN, R. Pensar por atlas. In: JACQUES, P. B.; PEREIRA, M. da S. (Org.). *Nebulosas do pensamento urbanístico: tomo I: modos de pensar*. Salvador: EDUFBA, 2018. p. 46-69.
- TREVISAN, R. *Cidades Novas*. 2009. 314 f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília, DF, 2009.
- TREVISAN, R. et al. O engenheiro e urbanista que projetou Boa Vista - RR. *Vitruvius*, São Paulo, ano 18, n. 212.03, jan. 2018. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/18.212/6864>>. Acesso em: 10 fev. 2018.
- TREVISAN, R.; FICHER, S.; MATTOS, F. M. de. Brasil: um século, cinco cidades novas administrativas. In: ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL, 17., 2017, São Paulo. *Anais...* São Paulo: ANPUR, 2017.
- VEYNE, P. *Como se escreve a história: Foucault revoluciona a história*. Brasília, DF: Ed. UnB, 2014.
- VILLAÇA, F. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. In: DEÁK, C.; SCHIFFER, S. R. (Org.). *O processo de urbanização no Brasil*. São Paulo: EDUSP, 1999. p. 169-244.

WILHEIM, J. *Urbanismo no desenvolvimento*. Rio de Janeiro: Saga, 1969.

ZANCHETTIN, V. Via di Ripetta e la genesi del Tridente: strategie di riforma urbana tra volontà papali e istituzioni laiche. *Römisches Jahrbuch der Bibliotheca Hertziana*, Tübingen, n. 35, p. 209-286, 2005.