



XVII ENANPUR

SÃO PAULO • 2017



Brasil: um século, cinco Cidades Novas administrativas

Brazil: one Century, five New Capitals Cities

***Ricardo Trevisan**¹, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da
Universidade de Brasília (FAU-UnB), prof.trevisan@gmail.com*

***Sylvia Ficher**², FAU-UnB, sficher@unb.br*

***Frederico Maranhão de Mattos**³, FAU-UnB,
maranhão.frederico@gmail.com*

1 Professor adjunto, membro do Labeurbe, pesquisador CNPq.

2 Professora titular PPG-FAU-UnB, pesquisadora CNPq.

3 Graduando em Arquitetura e Urbanismo, bolsista CNPq – PIBIC.

RESUMO

Descoberto em 1500, um vasto território que veio a ser conhecido por Brasil tornou-se um laboratório de urbanização. Da costa à hinterlândia, assentamentos foram um dos instrumentos adotados pelos portugueses para garantir sua posse. Os tempos coloniais viram o surgimento de alguns núcleos administrativos segundo planos regulares, como em João Pessoa (1585), São Luís (1612), Recife (1637) e Macapá (1738). No período imperial, de 1822 a 1889, Teresina (1852) e Aracaju (1855) foram implantadas sob as mesmas bases. Com a República em 1889, uma nova divisão do território foi adotada e tais vilas tornaram-se as capitais de estados. Desde então, quatro outras capitais de estado e uma federal foram construídas. De utopias a realidades, tais cidades exemplificam com perfeição os ideários urbanísticos em voga no ocidente. Belo Horizonte (1893-97), capital de Minas Gerais, recebeu do engenheiro Aarão Reis um plano compreendido por duas malhas ortogonais sobrepostas. Em Goiânia (1933-37), capital do estado de Goiás, o arquiteto Attilio Corrêa Lima adotou um desenho barroco, ordenado segundo um zoneamento Modernista, complementado com um setor traçado à maneira howardiana pelo engenheiro Armando Augusto de Godoy. O centro cívico de Boa Vista (1944-46), projetado pelo engenheiro Darcy Aleixo Derenusson, imprimiu um plano radio concêntrico para a capital do estado de Roraima.

Desenhada pelo arquiteto Lucio Costa, Brasília (1957-60) substituiu o Rio de Janeiro como capital federal, trazendo o urbanismo funcionalista e a arquitetura moderna para o ermo Planalto Central. Por fim, Palmas (1988-90), planejada pelo escritório GrupoQuatro, foi construída para sediar a capital do recém-criado estado do Tocantins, refletindo algumas características de Brasília. Tradição perpetuada ao longo de um século a serem interpretadas como rupturas a um passado a ser suplantado ou como direcionamentos de ocupação de novas fronteiras.

Palavras Chave: Cidades capitais brasileiras; Cidades Novas; Urbanismo; Século vinte.

ABSTRACT

Discovered in 1500, a vast territory that would be known as Brazil became a laboratory for urbanization. From the coast to the hinterland, settlements were an important instrument to guarantee the possession of the new land by the Portuguese. Colonial times saw the erection of some administrative towns according to regular plans, as Joao Pessoa (Paraiba, 1585), Sao Luis (Maranhao, 1612), Recife (Pernambuco, 1637) and Macapa (Amapa, 1738). In the Imperial period, from 1822 on, Teresina (Piaui, 1852) and Aracaju (Sergipe, 1855) would be established along the same lines. With the Republic in 1889, a new political division of the country was adopted and these cities became State Capitals. Four more State Capitals and a Federal one were built since. Utopias to reality, they exemplify to perfection a century of Western urban thought. Belo Horizonte (1893-97), State of Minas Gerais Capital, was built according to engineer Aarao Reis' plan, comprising two overlapping orthogonal grids. For Goiania (1933-37), State of Goias Capital, architect Attilio Correa Lima adopted a Baroque layout, ordered according to Modernist zoning, completed with a section drawn up in the Howardian manner by engineer Armando Augusto de Godoy. The civic center of Boa Vista (1944-46), planned by engineer Darcy Aleixo Derenusson, imprinted a radio-concentric figure to State of Roraima Capital. Designed by architect Lucio Costa, Brasilia (1957-60) replaced Rio de Janeiro as the Brazilian Federal Capital, bringing Functionalism urbanism and Modern architecture to the sparsely inhabited Central Plateau. Lastly, Palmas (1988-

90), planned by GrupoQuatro office, was built to host the Capital of newly created Tocantins State, reflecting some Brasilia features. Tradition perpetuated over a century to be interpreted as breaks of a past to be supplanted or as new frontiers occupations marks.

Keywords: Brazilian Capital Cities; New Cities; 20th Century Urbanism.

CIDADES NOVAS ADMINISTRATIVAS: UMA TRADIÇÃO

Em 1º de setembro de 1978, quando o engenheiro Paulo Salim Maluf assumiu o governo do estado de São Paulo – como partidário da Aliança Renovadora Nacional, ARENA, partido representativo dos interesses militares durante o regime ditatorial de 1964 a 1985 –, apresentou como uma de suas principais metas a transferência da capital para o interior como tentativa de descongestionar a metrópole de São Paulo, à época com 12 milhões de habitantes (Maluf, 2016). A estratégia era remover as funções administrativas para uma região a oeste, distante da costa, entre as cidades de Marília e Assis, atraindo de 1 a 3 milhões de habitantes. Além do caráter administrativo, com edificações em estilo colonial, em tijolo à vista, a cidade sediaria uma filial do *Massachusetts Institute of Technology* (MIT), no intuito de agregar à função dominante o caráter de cidade universitária.

Para tal, criou-se o Conselho de Mudança da Capital, dirigido pelo ex-governador Lucas Nogueira Garcez, e a Comissão de Estudos e Localização da Nova Capital (CELCAP), sob a responsabilidade do engenheiro José Martiniano de Azevedo Neto. Esta comissão selecionou “seis diferentes regiões do Estado, para uma das quais poderia ser transferida a Capital” (DOSP, 1979). Com intuito de reforçar a política de criação de polos de desenvolvimento, Maluf teve o cuidado de embasar seu plano por estudos de profissionais de diversas áreas, como afirmou o deputado Álvaro Fraga em palestra:

(...) os sociólogos que estudaram a questão da mudança, com a nova Capital no Interior do Estado, o processo de comunicação inter-regional será recriado, criando-se, assim, uma nova corrente de energia econômica e cultural, incrementando-se novas regiões de desenvolvimento, em benefício da Nação. Ao mesmo tempo, será beneficiada a administração pública, que será concentrada numa cidade, com características especialmente planejadas para tal fim. (DOSP, 1979, p. 76)

Para além das questões administrativas, a nova cidade deveria atender ao programa de uma cidade tradicional, dispondo:

(...) o centro administrativo, a localização de universidade, de escolas de primeiro e segundo grau em número suficiente para seus habitantes. Indústrias não poluentes. Bairros residenciais para todas as categorias sociais. Setores comerciais e bancários. Tudo no meio de muito verde. A nova Capital será, em resumo, um modelo de cidade harmoniosa, como vêm sonhando os urbanistas. (DOSP, 1979, p. 76)

Dentre as especulações para os possíveis sítios, estava Brotas, um município localizado a 250 quilômetros da capital, cujas terras pertenciam, coincidentemente, à esposa de Maluf. Em reportagem de 17 de setembro de 1979, o *Jornal da Tarde* divulgou o entusiasmo dos cidadãos brotenses com a notícia. Em depoimento, o prefeito Lourival Joubert da Silva Braga (ARENA) relatou possíveis preocupações e precauções com a nova capital em seu município, tomando-se Brasília como comparativo:

A mudança será benéfica para os dois lados: para o interior, a capital servirá como polo de desenvolvimento e São Paulo ficará mais desafogada, sem deixar de ser uma grande metrópole. Dizem que com os municípios vizinhos poderá ocorrer a mesma coisa que houve com as cidades satélites de Brasília: um centro de atração para favelados. Acho que não, pois com o planejamento e os cuidados que a comissão (Celcap) está tomando, irá ocorrer um desenvolvimento harmônico. Além disso, como na área onde foi construído Brasília não havia nada, foi preciso levar material e mão-de-obra para lá. Isso

não se dará aqui. Por Brotas estar no centro de cinco cidades, o governo estadual terá mais facilidade de encontrar o material necessário para a construção da Capital, e mão-de-obra é o que não falta na região. (...) O povo fala que a capital trará marginais, que acabarão com o nosso sossego. Nós não queremos sossego, queremos progresso; mas se vierem marginais, virá polícia. (Teixeira, 1979)

Fato é que nem Brotas nem outra região foi escolhida. Por apenas um voto, o decreto executivo sobre a proposta de transferência da capital foi derrubado na Câmara Legislativa do Estado de São Paulo. Para Maluf restou um sentimento de lamentação, pois “teria sido o grande feito de minha gestão e um ganho enorme para o estado de São Paulo” (Maluf, 2016).

Todavia, encontramos ressonâncias de tal tentativa. No ano de 1980, o arquiteto Paulo Mendes da Rocha divulga o plano para uma cidade (fig. 1) a ser implantada a oeste do estado, às margens do rio Tietê, entre os municípios de Novo Horizonte e Lins (próximo a Marília). Sua proposta foi claramente pensada em moldes semelhantes ao programa previsto pela CELCAP, incluindo uma universidade – não a MIT, mas um *Campus* da Universidade de São Paulo (USP). Conforme relatou Paulo Maluf, a escolha do projeto seria feita mediante concurso público, assim como a escolha do nome da nova capital, não relacionando o nome de Paulo Mendes com a autoria do projeto da futura cidade – embora tenha declarado apressado pessoal pelas obras do premiado arquiteto.

Figura 1 – Cidade do Tietê, arq. Paulo Mendes da Rocha, 1980. Fonte: Artigas, 2007.

Nas publicações de suas obras (cita-se: Artigas, 2007) não há qualquer menção ou relação da Cidade do Tietê como uma proposta para a nova capital de São Paulo. Mas segundo diferentes relatos, Paulo Mendes havia sido convidado para projetar a nova cidade por Paulo Maluf, por intermédio do arquiteto Júlio Neves. Seja qual for os meandros, só uma pesquisa mais direcionada poderá revelar as verdades perdidas pelo tempo passado.

Para além de sua significância particular, a mudança da capital de São Paulo foi trazida à tona para exemplificar uma tradição brasileira em planejar novas cidades para se tornarem cidades capitais.

Uma tradição que faz parte da história do país desde o período Colonial, perpassando o Império (1822-1889), exemplificada por inúmeros núcleos, hoje cidades administrativas, como: João Pessoa (1585), São Luís (1612), Recife (1637), Macapá (1738), Teresina (1852) e Aracaju (1855).

Com a proclamação da República em 15 de novembro de 1889, uma nova divisão do território foi adotada e tais vilas tornaram-se as capitais de estados. E a prática de erigir cidades seria mantida como instrumento por governantes e empresários para tomar posse de um vasto território por ainda ser ocupado de leste a oeste, da costa à hinterlândia. Até a presente data, investigação realizada pelos autores identificou mais de duzentas e quarenta cidades novas⁴, projetadas e construídas no Brasil nos últimos cento e vinte anos – média de duas novas cidades por ano como resultado da conversão de uma população rural de 93% (1890) em um urbana população de 84% (2015).

Entre estas, e em resposta a intenções políticas, demandas sociais e pré-requisitos simbólicos, cinco cidades foram planejadas e projetadas para se tornarem capitais: i.) Belo Horizonte, uma cidade nova erigida expressamente para ser a capital do estado de Minas Gerais, em 1897; ii.) Goiânia, também construída do nada em 1933 para ser capital do estado de Goiás; iii.) Boa Vista, uma pequena e antiga vila submetida a uma reestruturação urbana radical para se tornar a capital do Território Federal do Rio Branco em 1944; iv.) Brasília, inaugurada em 21 de abril de 1960 como a nova capital federal do Brasil; e v.) Palmas, uma cidade nova construída para ser a capital de um novo estado, fundada em 1988.

Seguindo a tradição nacional, cada qual é uma resposta precisa às circunstâncias locais e reflete o estado da arte no campo do pensamento urbano de seu tempo. De utopias às realidades, elas compartilham dos pensamentos do pensador e político português António Maria de Sousa Sardinha (1887-1925), para quem a tradição não se limita ao passado, mas é algo que “continua em desenvolvimento e continuidade”. Um mecanismo acionado na perspectiva de concretizar determinadas vontades, desejos, necessidades. Um meio contratado para atingir uma finalidade específica: cidades projetadas para serem sedes do poder.

BELO HORIZONTE, 1893

Última década do século dezenove, uma nova cidade nasce em Minas Gerais. Uma decisão político-econômica que transferiu a sede da capital mineira da histórica Ouro Preto para o sítio na Serra do Curral, escolhido dentre outras quatro possibilidades, mapeadas ao longo de dois anos de levantamento por uma Comissão de técnicos especialistas. O projeto da nova capital teve início em 1893, quando o governador Afonso Augusto Moreira Pena convidou o engenheiro civil Aarão Leal de Carvalho Reis (1833-1936) para chefiar a Comissão Construtora da Nova Capital, na qual colaboraram outros engenheiros, formados na Politécnica do Rio de Janeiro, além de arquitetos-projetistas e artistas de renome internacional. Aarão Reis permaneceu somente até maio de 1895, quando substituído pelo engenheiro Francisco de Paula Bicalho (1847-1919), responsável pela condução da obra até a inauguração da cidade em 12 de dezembro de 1897.

Segundo Guimarães (1996), fins do século dezenove foi uma fase caracterizada como “centralizadora, cientificista e utópica de construção da cidade”, fato perceptível pela postura de

⁴ Pesquisa “Atlas de Cidades Novas no Brasil republicano”, sob apoio financeiro do CNPq (Bolsa de produtividade), desenvolvida no Laboratório de Estudos da Urbe (Labeurbe), e atrelada ao projeto “Cronologia do Pensamento Urbanístico” (<http://www.cronologiadourbanismo.ufba.br/>).

Aarão Reis. Ele foi um homem engajado em movimentos da época, como o abolicionismo e o republicanismo, mas foi no positivismo, pelo viés filosófico da teoria, que pautou sua obra-prima. De acordo com a filosofia positivista, em que as leis da natureza devem ser conhecidas a fim de antecipar e modificar seus resultados, a ciência também deve abordar questões humanas e tornar-se uma ferramenta capaz de transformar a sociedade e promover o desenvolvimento humano de modo a alcançar mudanças sociais graduais dentro de uma perspectiva reformista.

Adepto desses ideais, Reis idealizou o plano para Belo Horizonte (fig. 2) a partir de soluções tecnicistas para as principais infraestruturas urbanas, deixando a segundo plano os aspectos de embelezamento. Embasada em princípios de ordem, funcionalidade e monumentalidade, foi projetada para 30 mil habitantes e perspectivas de chegar a 200 mil, estruturando-se em três zonas diferentes (anéis circunscritos): a urbana, a suburbana e a rural.

Figura 2 – Belo Horizonte, eng. Aarão Reis, 1893. Fonte: Gravura, acervo pessoal do autor.

A área urbana é composta por duas malhas quadriculadas – uma composta por vias de 20 metros de largura a cada 120 metros, a outra com vias de 35 metros de largura a cada 800 metros –, sobrepostas a 45 graus, à semelhança dos planos de Washington (1791), Barcelona (1855) e La Plata (1882). Tal sobreposição possibilitava o surgimento de *pattes-d’oie*, cruzamentos de ruas e avenidas resultando numa série de pontos perspécticos, geralmente ocupados por edifícios de importância cívica ou artística, aos moldes do urbanismo barroco de Versalhes (1664), de Karlsruhe (1715) ou da Paris haussmanniana (1851). A setorização de funções abrangia áreas residenciais (com tipologias diferentes), administrativa e de serviços, enquanto zonas comerciais e industrial não receberam a mesma atenção. Um grande parque municipal (800 por 800 metros), delineado por um paisagismo pitoresco, completava o esquema. A zona suburbana foi separada da urbana por uma avenida de contorno e dividida em superquadras de 250 por 250 metros para abrigar pequenas propriedades rurais, cemitério, estação de tratamento de esgoto, matadouro,

reservatórios d'água etc. Após a zona suburbana, estabelecia-se a rural e suas grandes propriedades agrícolas, responsáveis por abastecer a demanda alimentícia da nova capital. Desse modo, estas duas zonas periféricas criavam um cinturão verde, de modo a trazer o campo para a nova capital bem como conter seu crescimento.

De notar que esta estrutura geral – permeada por um caráter simbólico “para expressar o novo Brasil que se pretendia construir com a República” (Leme, 1999) – antecipou em alguns anos a proposta semelhante de Ebenezer Howard para a sua cidade-jardim de 1898. Todavia, seu projeto foi concebido mesmo antes da escolha do sítio, gerando, após a construção, uma incongruência entre o traçado idealizado e a topografia irregular existente.

Belo Horizonte foi a materialização de um planejamento científico e racional, “a concretização da primeira utopia urbana brasileira” (Guimarães, 1996) na tradição socialista do século dezenove. Originalidade à parte, o caráter utópico perceptível no plano de Aarão Reis foi resultado de sua intenção em construir um “protótipo de cidade”, destinada a criar uma sociedade melhor mediante uma nova ciência – o urbanismo –, e sob uma nova forma de governo – o republicano. Para Reis, o urbanismo poderia tirar proveito de todas as inovações tecnológicas disponíveis para fomentar melhorias sociais e para conter as condições caóticas geradas pela industrialização que se iniciava em território nacional. O espaço urbano da nova capital deveria refletir e representar o poder executivo pela monumentalidade e pela organização da sociedade mediante uma convivência harmoniosa entre as diferentes classes sociais.

Positivista e utópica, ideais de Belo Horizonte que seriam revisitados quarenta anos mais tarde, por ocasião do planejamento de uma nova cidade administrativa para o estado de Goiás.

GOIÂNIA, 1933

Uma ação do interventor Pedro Ludovico Teixeira, Goiânia foi construída a partir de 1933 para ser capital do estado de Goiás. Assumiu o lugar de Vila Boa de Goyaz, a capital colonial erguida em 1727 como consequência da corrida do ouro para o oeste e que ainda exhibe traços coloniais, constituídos de ruas estreitas e casas enfileiradas. Não mais capaz de responder às exigências administrativas crescentes, devido à sua cultura provincial e oligárquica, sua configuração obsoleta impedia intervenções voltadas à melhoria da infraestrutura urbana e, conseqüentemente, para seu próprio crescimento físico.

O momento exigia ideais reformadores e modernizadores que permeavam o cenário urbano das grandes cidades brasileiras, não podendo sobrepor estes ao traçado orgânico e espontâneo preexistente. Além disso, a transferência da capital para um local mais ao sul permitiria combinar a dinâmica da região escolhida com a administração do Estado, estimulando a confluência de interesses econômicos e políticos em um único lugar. No mais, o novo local facilitaria a ligação de Goiás com os estados mais prósperos, como Minas Gerais e São Paulo.

Em 20 de dezembro de 1932, o decreto estadual nº 2.737 aprovava a transferência da capital para uma cidade nova e criava uma comissão técnica para definir seu sítio. Esta escolha deveria encontrar algumas condicionantes, a saber: “proximidade à estrada de ferro, abundância de água, bom clima, topografia adequada, facilidade de acesso e transporte e localização estratégica central, tanto em relação ao Estado como ao país” (Gonçalves, 2004), além de adequadas condições de salubridade e pouco dispêndio em infraestrutura. Os levantamentos para a escolha do sítio ideal chegaram às imediações das cidades de Campinas ou Bonfim, hoje Silvânia, que correspondiam a tais pré-requisitos. Para finalizar estes estudos, o engenheiro civil Armando

Augusto de Godoy (1876-1944, formado pela Escola Politécnica do Rio de Janeiro) foi designado para avaliar as áreas pretendidas face aos preceitos do urbanismo moderno (Manso, 2001).

No contexto da política do presidente Getúlio Vargas de ocupação e colonização do centro-norte do país – conhecida como “Marcha para o Oeste” –, a futura capital surgia como um campo de experimentação para teorias e técnicas urbanísticas contemporâneas, fundamentadas pela modernidade e pelo progresso de um projeto nacional de desenvolvimento (Maciel, 1996).

Em 1933, a proposta inicial foi encomendada ao ítalo-brasileiro Attilio Corrêa Lima, arquiteto graduado pela Escola Nacional de Belas Artes do Rio de Janeiro em 1925, e detentor de diplomado em urbanismo pelo *Institut d’Urbanisme de l’Univesité de Paris* em 1930. Seu plano geral (fig. 3) estava embasado em um traçado rígido de vias regulares adequado à topografia, delimitado por um cinturão verde de parques que protegeriam os aquíferos presentes na região. Em acréscimo à estação ferroviária, foi previsto um aeroporto nas proximidades, demonstrando conhecimento do planejador às modernidades da época.

Figura 3 (esquerda) – Goiânia, arq. Attilio Corrêa Lima, 1933. Fonte: Manso, 2001.

Figura 4 (direita) – Goiânia, eng. Armando Augusto de Godoy, 1938. Fonte: Manso, 2004.

A praça cívica – definida por três avenidas em *patté d’oie* e delineada por prédios públicos em *Art déco*, revelando assim a função principal da nova cidade como sede do poder – foi desenhada de acordo com os espaços cênicos e monumentais de conjuntos barrocos, conforme estabelecido pela primeira vez nas reformas urbanas de Roma sob Sisto V, e amplamente adotadas desde então, como visto no caso de Belo Horizonte. Também refletiu a influência mais recente do *City Beautiful Movement* norte-americano do início do século. Simultaneamente, princípios modernistas foram empregados ao prover diferentes setores conforme o uso do solo urbano – habitar, trabalhar, lazer e circular –, aos moldes do que se discutia naquele ano no IV Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM).

Em 1936, Corrêa Lima deixa o comando do projeto, após desentendimento com a Coimbra Bueno & Cia. Ltda., firma empreendedora da obra. Seu cargo foi assumido por Armando Augusto de Godoy, que se tornou responsável por desenvolver o projeto com base nas diretrizes originais elaboradas por seu antecessor. Godoy esteve particularmente envolvido com o desenho do setor residencial sul (fig. 4), em que os conceitos de Unidade de Vizinhança – captados do urbanismo norte-americano de Clarence Stein e Henry Wright – foram aplicados em superquadras pela primeira vez no país. O cinturão verde recebeu um maior cuidado e sua área ampliada, de modo a confinar o sítio urbano e limitar o crescimento da cidade em 50.000 habitantes.

Goiânia foi concebida mediante a sobreposição de teorias urbanas diferentes, adotadas de acordo com as necessidades requeridas pelo partido projetual, com características de um ideário sempre sobressaindo em relação aos demais. Um projeto original e inovador, mas não tão excepcional como o nosso próximo exemplo: o plano para a nova Boa Vista, no então Território Federal do Rio Branco.

BOA VISTA, 1944

A criação pelo presidente Getúlio Vargas do Território Federal do Rio Branco em 13 de setembro de 1943, pelo decreto-lei n.º 5.812 sancionado, tinha-se por objetivo ocupar e proteger os espaços vazios da região amazônica durante a II Guerra Mundial. À época, o Território recém delimitado tinha apenas dois municípios: Boa Vista e Catrimani. A primeira dessas municipalidades, fundada em 1890, seria escolhida para situar a capital do novo território, a terceira projetada no período republicano e a única localizada no hemisfério norte.

O local do assentamento existente foi mantido, uma vez que o nível elevado de seu terreno representava uma proteção contra possíveis inundações do rio Branco. No entanto, ele não tinha as condições necessárias para abrigar as funções pertinentes a uma cidade capital e o crescimento populacional que se seguiu. Em vez de realizar-se uma profunda reforma para adaptá-lo ao seu novo *status*, a solução assumida foi a *tabula rasa*. Esta foi uma decisão tomada para simbolicamente expressar uma vontade de erradicar o velho, o passado, o precário, para em seu lugar semear o novo, o avançado, em uma palavra, progresso.

A comissão, presidida por Ene Garcez dos Reis, primeiro governador do Território, em colaboração de Mário Homem de Mello, prefeito nomeado por Reis em 20 de junho de 1944, propuseram o Plano Quinquenal Territorial, no qual constava o Plano Diretor para a nova cidade. Para conduzir o plano de urbanização, de 1944 a 1946, contratou-se a Riobras Industrial Ltda., comandada pelo engenheiro civil Darcy Aleixo Ribeiro Derenusson (1916-2002), engenheiro civil formado pela Escola Nacional de Engenharia da Universidade do Brasil em 1939. Darcy chefiou uma equipe multidisciplinar na confecção do cadastro topográfico do sítio, na elaboração dos projetos de urbanização, de edificações, de esgotos sanitários e pluviais, de água potável e de energia elétrica (Mattos, 2016).

À época, o povoado contava com cinco mil habitantes, um par de dezenas de quadras irregulares com três vias paralelas ao rio, uma centena de residências, o hospital Coronel Motta, a igreja matriz, a prelazia (Veras, 2009). Com o novo plano urbanístico, ele foi arrasado e sobreposto por uma grelha parcialmente radio concêntrica (fig. 5).

A grelha combinava doze vias irradiadas a partir de uma grande praça e cinco avenidas concêntricas, com uma série de ruas que seguem um padrão xadrez. Circundando este esquema,

um cinturão verde foi planejado a fim de controlar o crescimento da cidade e acomodar grandes equipamentos, como o aeroporto, o hipódromo e o estádio desportivo. Em nenhum sentido uma concepção inovadora, desenhada em consonância a modelos renascentistas de cidades ideais e retocada com uma extravagância barroca, esta configuração permitia um ponto focal, a praça cívica central – com cem metros de largura, somando-se praça e vias marginais. Para impor sua monumentalidade cênica, esse espaço deveria ser enquadrado por edifícios administrativos em *Art déco* e instituições culturais.

Figura 5 – Boa Vista, eng. Darcy Ribeiro Aleixo Derenusson, 1946. Fonte: Mattos, 2016 (Reserva Técnica do Núcleo de Patrimônio Histórico do Estado de Roraima).

Mesmo que o plano previa uma esplanada verde e extensos gramados, é de salientar a falta de cuidado dado à paisagem da orla do rio Branco. Esta é uma prática a ser considerada pelos planejadores brasileiros da década de 1950 em diante, como exemplificado pelo Parque do Flamengo, um aterro sanitário que contorna parte da Baía de Guanabara, no Rio de Janeiro. Coincidentemente, as obras para efetivar esse renomado projeto, de Roberto Burle Marx, Lota de Macedo Soares e Affonso Eduardo Reidy, foram inspecionados pelo próprio engenheiro Darcy Derenusson.

De acordo com as práticas sanitárias, a construção da nova cidade começou pela implementação das redes de esgotos e de águas pluviais, seguida da abertura das avenidas radiais. Chegando-se à década de 1950, cinco bairros já estavam implantados: Porto da Olaria, Rói-couro, Caxangá, Praça da Bandeira e Centro, totalizando 17 mil habitantes.

Toda operação logística era feita via Manaus, uma vez que grande parte dos produtos e bens eram importados de outras regiões e requeriam um mês para se atingir Boa Vista. Esta circunstância revela não apenas uma precariedade no sistema de ligação entre as principais cidades da época, como a falta de indústria local para materializar o empreendimento.

Um ritmo vagaroso. As obras se iniciaram na gestão de Ene Garcez e perpassaram as administrações de outros três governadores: Félix Valois de Araújo (1946 a 1948), Clóvis Nova da Costa (1948 a 1949) e Miguel Ximenes de Melo (1949 a 1951). Descontinuidade administrativa que, somadas aos percalços logísticos e à falta de mão de obra local, contribuíram para desvios na completude da proposta original.

Em 1962, o Território Federal do Rio Branco teve sua denominação alterada para Território Federal de Roraima. Com a promulgação da nova Constituição Federal em 5 de outubro de 1988, seu *status* foi alterado para Estado de Roraima. Iniciando com 5 mil habitantes, Boa Vista tem atualmente cerca de 320 mil moradores, um salto só possível pela refundação da cidade. Um processo de crescimento verificado nas mesmas proporções na nova capital federal do país do Rio de Janeiro para Brasília.

BRASÍLIA, 1957

Em sua campanha presidencial em 1955, Juscelino Kubitschek de Oliveira se comprometeu, como compromisso central de seu programa de governo, dar cumprimento à diretiva Constitucional que levaria à transferência da capital federal do Brasil para o planalto central do país. Empossado Presidente da República no ano seguinte, logo agiu no sentido de garantir instrumentos para cumprir o compromisso – no caso, a sua aprovação política e a criação do braço executivo do empreendimento, a Companhia de Urbanização da Nova Capital (NOVACAP). Engajado em seu sucesso, ele teve o privilégio de inaugurar a nova capital e dela dirigir a nação no último ano de seu mandato.

Além da construção de uma cidade inteira, Kubitschek também objetivava com Brasília a implementação de uma estratégia geopolítica que iria aumentar a ocupação demográfica do interior do país.

Na verdade, a construção de Brasília, em tão curto intervalo, de 1957 a 1960, foi realizada devido a várias medidas logísticas que estavam em curso desde 1946, como a construção de ferrovias e estradas de acesso à região. Para lidar com a tarefa urgente da escolha do local, estudos sofisticados de fotointerpretação foram realizados desde 1954, possível devido igualmente sofisticados levantamentos aerofotogramétricos da região, utilizando os recursos técnicos mais avançados disponíveis. A escolha final, alcançado em 1955, foi: “o extenso chapadão, circundado, a nordeste, pelos vales do Rio Torto e do Córrego Bananal e, a sudeste, pelo Ribeirão do Gama e Riacho Fundo”, como já previsto há mais de meio século antes pela Missão Cruis.

O desenho urbano da cidade – também chamado de Plano Piloto (fig.6) – foi escolhido em 1957 por meio de um concurso público presidido por um distinto júri internacional. O autor da proposta vencedora, Lucio Costa (1902-1998), foi um arquiteto formado pela Escola Nacional de Belas Artes do Rio de Janeiro em 1923 que tinha se tornado a figura de liderança no desenvolvimento da arquitetura Moderna no Brasil nos anos trinta.

Seu projeto, previsto para 500 mil habitantes, combinava a composição simétrica e monumental de dois eixos perpendiculares na tradição *Beaux-Arts*, com os princípios funcionalistas, como o

zoneamento, e um sistema de vias expressas, de acordo com as diretrizes do Congresso Internacional da Arquitetura Moderna, como sistematizadas na Carta de Atenas de Le Corbusier (Ficher; Palazzo, 2005). A rígida separação das principais funções urbanas levou à definição de quatro diferentes escalas: monumental (o eixo Leste/Oeste), gregário (a intersecção dos dois eixos), residencial (ao longo do eixo Norte/Sul) e bucólico (extensas áreas verdes, orla do lago Paranoá etc.).

Figura 6 – Brasília, arq. Lucio Costa, 1957. Fonte: Arquivo Público do Distrito Federal.

Para além destes elementos dominantes, outras propostas urbanísticas foram incorporadas no Plano Piloto:

- Um esboço claro na forma de um pássaro ou avião delimitando a área urbana, a ser preservada por meio de cidades-satélites a garantir o crescimento demográfico;
- Um controle entre comprimento e largura desta área, gerando um plano nos moldes da cidade linear de Arturo Soria y Mata;
- Especialização das vias e ausência de cruzamentos, a fim de separar os pedestres e veículos e para promover o fluxo rápido de trânsito.

Os setores residenciais foram constituídos por superquadras, em conformidade com os princípios da unidade de vizinhança como desenvolvido por Clarence Stein e Henry Wright, e a configuração proposta por Le Corbusier para a *Ville Radieuse* de prédios de apartamentos alongados sobre

pilotis para fornecer pisos térreos abertos. Mesmo refletindo soluções urbanísticas recorrentes, o resultado foi um projeto sem precedentes na história do urbanismo.

Mas não só de urbanismo se fez a cidade. A arquitetura cívica ficaria a cargo de Oscar Niemeyer (1907-2012). Igualmente formado na Escola Nacional de Belas Artes do Rio de Janeiro, ele iniciou sua carreira profissional trabalhando com Lucio Costa no início da arquitetura moderna brasileira nos anos trinta. Sempre um modernista, ele seria seduzido por formas plásticas, uma inclinação em nada incongruente com a tarefa que tinha sido confiada a ele: projetar os palácios e principais prédios administrativos expressivos de poder em uma cidade-sede do governo.

É a ele – tendo a seu lado o engenheiro calculista Joaquim Cardozo – que Brasília deve a maior parte de seus cartões postais: o Palácio da Alvorada, a Praça dos Três Poderes – e nela o Congresso Nacional, o Palácio do Planalto e o Supremo Tribunal –, o Ministério das Relações Exteriores e a Catedral Metropolitana. Mas ele também era o encarregado de projetos menores nos primeiros anos de Brasília, como teatros, cinemas, escolas, creches, escritórios e edifícios de apartamentos, e assim por diante, em uma produção surpreendente. Ele iria continuar a trabalhar na cidade até seus últimos anos, sendo o autor de muitos outros edifícios públicos, como o Tribunal Superior de Justiça e da sede do Procurador-Geral da República.

A Juscelino Kubitschek, Lucio Costa e Oscar Niemeyer, deve-se acrescentar o nome de outros abnegados e indispensáveis agentes, como Israel Pinheiro, Ernesto Silva, Bernardo Sayão, Roberto Burle Marx e Athos Bulcão. Personagens que tiveram a ajuda de empresas construtoras, como a Rabello, Civilsan, Coenge, Engemac, Empresa Brasileira de Engenharia, e suas respectivas equipes de engenheiros. E não se deve esquecer os verdadeiros heróis da epopeia de Brasília, os candangos – milhares de trabalhadores migrantes de todo o país.

Inaugurada em 21 de abril de 1960, por mais precárias as condições, a nova capital federal transformar-se-ia em menos de meio século em uma próspera metrópole de quase 4 milhões de habitantes. A Brasília modernista não apenas inovava como tornou-se referência para o urbanismo e planejamento pós-sessenta, reverberando três décadas mais tarde na nova capital do estado do Tocantins, Palmas.

PALMAS, 1988

Visionada desde 1821, a separação da porção norte do estado de Goiás para a formação do estado do Tocantins foi alcançada apenas com a promulgação da nova Constituição Federal em 1988, tendo em conta os esforços do então deputado federal José Wilson Siqueira Campos (Cerqueira, 1998). Dada a decisão de erigir uma cidade situada no centro do novo território e mais perto da rodovia Belém-Brasília (BR 153), a principal ligação entre as regiões Norte e Sul do país, uma capital temporária foi estabelecida em Miracema do Norte.

Já como primeiro governador do estado, Siqueira Campos desapropriou terras na região da Serra do Carmo que ficariam sob a responsabilidade, como Kubitschek fez em Brasília, da Comissão de Implantação da Nova Capital – NOVACAP. Em 20 de maio de 1989 é lançada a pedra fundamental; a cidade mais jovem projetada e construída no Brasil para ser expressamente a capital de Estado seria instalada oficialmente em 01º de janeiro de 1990.

Para o projeto urbano (fig. 7), a NOVACAP contratou os serviços de um escritório goianiense, GrupoQuatro Arquitetura Sociedade Simples Ltda., chefiada à época pelos arquitetos Luís Fernando Cruvinel Teixeira (graduado pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo pela

Universidade de Brasília em 1968) e Walfredo Antunes de Oliveira Filho (graduado em Arquitetura e Urbanismo pela PUC-Goiás em 1974). A equipe estipulou para tal projeto dez “princípios orientadores da elaboração do Plano Diretor”, a saber: i.) traçado norteador e implantação da malha urbana no sítio; ii.) sustentabilidade ambiental; iii.) priorização da escala do pedestre; iv.) definição clara dos centros cívico e comercial; v.) flexibilidade na transformação do solo e expansão ordenada; vi.) minimização do impacto ao microclima; vii.) custo de implantação e factibilidade econômica; viii.) acessibilidade ao lago; ix.) promoção de usos mistos; e x.) integração dos sistemas viários (GrupoQuatro, 2016).

Fig. 7 – Palmas, escritório GrupoQuatro, 1988. Fonte: GrupoQuatro, 2016.

Seguindo o debate sobre preservação bioclimática, na agenda urbana desde os anos setenta, e avaliando o impacto e estudos de viabilidade econômica, o traçado foi adequado aos recursos naturais presentes, como à serra, ao lago e aos pequenos corpos fluviais, assim concebido para atingir o mínimo de impacto ambiental, a fim de tornar Palmas a capital ambiental do século vinte e um (Moraes, 2003). De acordo com GrupoQuatro, Palmas foi pensado como “uma cidade agradável para se morar e trabalhar, com uma estrutura viável do ponto de vista ambiental, econômico e social que permitisse a seus habitantes, em todas as classes sociais, acesso à moradia e ao trabalho” (Segawa, 1991).

A partir dessas condições idealizadas, os projetistas se basearam em conceitos urbanísticos presentes nas capitais antecessoras, principalmente Goiânia e Brasília, para organizar espacialmente a nova capital para 2 milhões de habitantes. Mesmo assim, eles tentaram evitar a concepção de Brasília como “uma cidade para o automóvel” e sua especialização excessiva de inclinação funcionalista. O objetivo era dar prioridade à escala do pedestre, especialmente aplicado em superquadras de 600 por 700 metros com dois centros comerciais. Uma escala mais dinâmica deveria estar presente no centro cívico, em áreas comerciais, nas vias e parques lineares, estabelecendo uma conexão fácil e contínua entre os diferentes setores, propiciando articulação entre os espaços públicos e privados e promovendo acessibilidade às áreas de lazer, como à orla do lago.

Assim, Palmas foi projetada de acordo com as habilidades técnicas postas em prática em experiências urbanas ao longo do século vinte. Em última análise, adotou-se uma grade regular para a extensa área contida entre a Serra do Lajeado e o futuro lago a ser criado na bacia do rio Tocantins. Os edifícios administrativos foram dispostos na Praça dos Girassóis (centro cívico), refletindo tendências estéticas do período, os quais foram concebidos de acordo com princípios pós-modernos.

Hoje, Palmas conta com 270 mil habitantes; implementada em uma escala superlativa, com extensas terras urbanizadas ainda não ocupadas – é a única das cidades capitais aqui apresentadas que não atingiu a população inicialmente prevista. No entanto, ainda é um novo assentamento que aguarda a passagem do tempo a ser consolidado na forma proposta pelos seus planejadores ou modificados, quer por seu próprio povo, por interesses especulativos ou pela falta de uma administração reguladora. Perguntas a que só a passagem do tempo dará respostas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Belo Horizonte, Goiânia, Boa Vista, Brasília, Palmas, e até mesmo a visionária Cidade do Tietê, testemunham a permanência da tradição brasileira de erigir capitais. Cidades cuja função dominante pautou seus planejamentos, mas no entanto não deixaram de satisfazer a outras necessidades. Longe de ser uma mera variedade de ruas e edifícios, essas cidades administrativas são inevitavelmente

(...) a expressão de um estilo de vida que altos funcionários e homens políticos pretendem trazer. Dotadas de moradias e equipamentos de alta qualidade, com grandes subvenções públicas, elas devem servir de exemplo para outros projetos de planejamento e de urbanismo. (Leloup, 1983)

São cidades que tiveram personagens importantes em sua origem, geralmente políticos engajados, e contando em sua concepção e materialização com uma gama de profissionais, detentores de consistentes visões condizentes aos discursos em voga nos diferentes momentos.

Cidades implantadas sobre sítios estrategicamente selecionados e traçadas conforme teorias e paradigmas vigentes ao longo dos séculos dezanove e vinte. Cidades fundadas em data precisa e com desenvolvimento rápido se comparado às cidades espontâneas. Enfim, cidades representativas do poder e, como tais, destaques por seu modo de concepção e projeção, enfim, a realização concreta da utopia de cidade ideal.

Inúmeras motivações podem levar à criação de um núcleo urbano *ex nihilo*. No caso de cidades criadas com um propósito administrativo sua forma reflete de algum modo sua função, seja por seus eixos e esplanadas magnas – artifícios imemoriais, quase atemporais, para a expressão do poder –, seja pela composição cênica de seus edifícios, independente do estilo arquitetônico empregado. Símbolos não somente de poder e modernidade, foram chaves estratégicas na ocupação territorial, lócus de atração populacional,

Inseridas num panomara secular, a criação, o desenvolvimento e a continuidade fizeram desses exemplares uma tradição. Uma tradição marcada por rupturas político-culturais ou por redirecionamentos na ocupação de novas fronteiras. Enquanto Belo Horizonte e Goiânia – tal qual o processo iniciado por Teresina e Aracaju no Império – buscaram romper com as amarras do passado, assumindo os postos das antigas capitais coloniais, e tentar ingressar no mapa político-econômico do país; Boa Vista, Brasília e Palmas trilharam o movimento de modernização e ocupação da hinterlândia brasileira, numa perspectiva que as aproxima das primeiras sedes

administrativas coloniais, cujos propósitos de ocupação territorial eram determinantes. Rupturas e direcionamentos pertinentes a uma tradição que “continua em desenvolvimento e continuidade”.

Fig. 8 – Divisão geopolítica do Brasil: hoje (26 estados e distrito federal) e previsão futura (43 estados, 3 territórios e distrito federal). Fonte: Wikipedia (2016).

Exemplares que podem ser seguidos por outros como revelam propostas políticas em tramitação no Congresso Nacional, indicando possibilidades de criação de novos estados e territórios e, conseqüentemente, novas capitais (fig. 8). Tradição a ser continuada? Fato é que pela experiência secular de pôr em prática cidades capitais podemos creditar uma tradição.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Artigas, R. Paulo Mendes da Rocha: projects 1957-2007. New York: Rizzoli, 2007. Bruand, Y. Arquitetura contemporânea no Brasil. São Paulo: Perspectiva, 1991.
- Cerqueira, H. O plano e prática na construção de Palma. Dissertação de mestrado - Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1998.
- DOSP (Diário Oficial do Estado de São Paulo). O Sr. Álvaro Fraga (ARENA). São Paulo, 16 de outubro de 1979, p.75-76.
- Ficher, Sylvia; Palazzo, Pedro Paulo. Os paradigmas urbanísticos de Brasília. Cadernos PPGAU-FAUFBA, Salvador, n.3, p.49-71, 2005.
- Ficher, S. et al. Brasília: uma história de planejamento. In: ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL, 10, 2003, Belo Horizonte. Anais X ENANPUR (CD-ROM). Belo Horizonte: ANPUR, 2003.

- Gonçalves, A.R. Goiânia: uma modernidade possível. Brasília: Ministério da Integração Nacional/UFG, 2003.
- GRUPOQUATRO. Plano Diretor de Palmas–TO. Disponível em:<<https://fernandoteixeira.arq.br/inicio/escritorio/urbanismo/plano-diretor-palmas-to/>>. Acesso em: 12 maio 2016.
- GUIMARÃES, Berenice Martins. A concepção e o projeto de Belo Horizonte: a utopia de Aarão Reis. In: RIBEIRO, Luiz César de Queiroz; PECHMAN, Robert. Cidade, povo e nação. Gênese do urbanismo moderno. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996, p.123-140.
- Leloup, Gilles. L'exportation des villes nouvelles dans les pays du tiers monde: une arme supplémentaire au service du développement? Crédit foncier magazine, Paris, n.174, p.30-36, 1983.
- Leme, M.C.daS. (Org.). Urbanismo no Brasil, 1895-1965. Salvador: EdUFBA, 1999.
- Maciel, D.P. Goiânia (1933-1963): Estado e Capital na produção da cidade. Tese de doutoramento - Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 1996.
- MALUF, Paulo Salim. Entrevista concedida a Ricardo Trevisan. Brasília: Câmara dos Deputados, Anexo 4, gabinete 512, data: 03 maio 2016.
- Manso, C.F.A. (Org.). Goiânia Art Déco: acervo arquitetônico e urbanístico. Dossiê de tombamento. Goiânia: Seplan, 2004.
- Manso, C.F.A. Goiânia - uma concepção urbana, moderna e contemporânea: um certo olhar. Goiânia: Publicação da Autora, 2001.
- Mattos, F.M.de. Cidade nova administrativa: Boa Vista, RR (PIBIC). In: JORNADAS LABEURBEANAS, 4, 2016. Pôster na IV Jornadas Labeurbeanas. Brasília, FAU-UnB, 07-08 abr. 2016.
- Moraes, L.M. A segregação planejada: Goiânia, Brasília e Palmas. Goiânia: EdUCG, 2003.
- Ramalho, P.O. Lugar de Memória: o plano urbanístico de Boa Vista - RR. Dissertação de mestrado - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Rio de Janeiro, 2012.
- Segawa, Hugo. Palmas, cidade nova ou apenas uma nova cidade? Projeto, São Paulo, n.146, p.94-109, 1991.
- TEIXEIRA, Regina Helena. A orgulhosa Brotas não tem dúvidas: será a Capital. Jornal da Tarde, O Estado de São Paulo. São Paulo, 17 set. 1979.
- Veras, A.T.deR. A produção do espaço urbano de Boa Vista - Roraima. Tese de doutoramento - Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana, Universidade de São Paulo, São Paulo 2009.