



URBANIZAÇÃO, ESTADO E PLANEJAMENTO ENTRE 1930 E 1964: PARTICULARIDADES DO DESENVOLVIMENTO BRASILEIRO NA AMÉRICA LATINA

EIXO TEMÁTICO: DISPUTAS DO/PELO PROGRESSO E DO/PELO MODERNO

FERRARI, Camila

Graduada em Arquitetura e Urbanismo; Mestre e Doutora pelo IAU-USP; Pesquisadora Pós-doc no IAU-USP; camila.ferrari@usp.br

NEGRELLOS, Eulalia P.

Graduada em Arquitetura e Urbanismo; Mestre e Doutora pela FAU-USP; Livre Docente IAU-USP; negrellos@sc.usp.br

RESUMO

O trabalho propõe um debate sobre urbanização e planejamento no Brasil entre 1930 e 1964, na vigência do desenvolvimentismo na América Latina, compreendendo que esteve ligado não somente ao âmbito econômico, mas à formulação da cidade latino-americana, como caminho para uma sociedade moderna e desenvolvida, com origens no Brasil já em 1930. Ao considerar as histórias nacionais como fundamentais na compreensão da história regional, entendemos que no Brasil o processo de intensificação da urbanização através de cidades novas, articulado às mudanças no campo urbanístico, particularmente após 1945, configurou uma especificidade brasileira na América Latina. Compreende-se o período 1930-1964 como o primeiro ciclo ideológico do desenvolvimentismo, com origens já no primeiro governo Vargas e auge justamente no ano de inauguração de Brasília, cidade nova emblemática, ponto alto de um projeto de modernização.

palavras-chave: urbanização; cidades novas; desenvolvimentismo; Brasil.

ABSTRACT

This paper brings a debate about urbanization and planning in Brazil between 1930 and 1964, during the period of developmentalism in Latin America, understanding that it was linked not only to the economic sphere, but to the formulation of the Latin American city, as a path to a modern society and developed, with origins in Brazil as early as 1930. When considering national histories as fundamental in understanding regional history, we understand that in Brazil the process of intensification of urbanization through new cities, linked to changes in the urban field, particularly after 1945, configured a Brazilian specificity in Latin America. The period 1930-1964 is understood as the first ideological cycle of developmentalism, with origins already in the first Vargas government and peaking precisely in the year of inauguration of Brasília, an emblematic new city and high point of a modernization project.

KEY-WORDS: **urbanization; new cities; developmentalism; Brazil.**

RESUMEN

El trabajo propone un debate sobre la urbanización y la planificación en Brasil entre 1930 y 1964, durante el período del desarrollismo en América Latina, comprendiendo que estuvo vinculado no sólo al ámbito económico, sino a la formulación de la ciudad latinoamericana, como un camino hacia una sociedad moderna y desarrollada, con orígenes en Brasil ya en 1930. Al considerar las historias nacionales como fundamentales para comprender la historia regional, entendemos que en Brasil el proceso de intensificación de la urbanización a través de nuevas ciudades, vinculado a cambios en el campo urbano, particularmente después de 1945, configuró una especificidad brasileña en América Latina. El período 1930-1964 es entendido como el primer ciclo ideológico del desarrollismo, con orígenes ya en el primer gobierno de Vargas y que alcanzó su punto máximo precisamente en el año de inauguración de Brasilia, una nueva ciudad emblemática, punto alto de un proyecto de modernización.

PALABRAS CLAVE: **urbanización; nuevas ciudades; desarrollismo; Brasil.**

INTRODUÇÃO

Este trabalho está construído a partir de revisão historiográfica – e, portanto, mobiliza referências reconhecidas e ainda vigentes, como fontes de pesquisa secundária – sobre os processos de urbanização e as práticas de planejamento urbano no Brasil sob a égide do desenvolvimentismo, entre 1930 e 1964. O desenvolvimentismo, enquanto ideologia/ideário, foi associado, na América Latina no pós-Segunda Guerra, aos processos de industrialização no modelo de substituição de importações, com base na intervenção estatal e na ideia de um projeto de nação moderna, sendo, paralelamente, vinculado à concepção da "cidade latino-americana" como projeto político e intelectual de modernização (Gorelik, 2005a).

Nossa análise se apoia na compreensão de que no Brasil o desenvolvimentismo apresentou especificidades em relação a outros países da região, desde sua origem, tendo como marco inicial o primeiro governo Vargas, estabelecido em 1930. As consequências de sua implementação no campo urbanístico introduziram institucionalmente as práticas do planejamento urbano, especialmente pelo que se denominou "marcha para o oeste" através de cidades novas em um território de dimensões continentais. Esse processo se intensifica no período seguinte, entre 1945 e o golpe militar de 1964, com a criação de cidades novas de investimento tanto estatal como privado, marcando o processo de urbanização brasileiro, vinculado não apenas à expansão do território ocupado e ao aumento da população urbana, mas ao acesso a recursos naturais necessários ao plano de modernização.

Exploramos as noções de “desenvolvimento”, “progresso” e “crescimento”, apoiando-nos em Bresser-Pereira (2014), que indica a base do que se construiu socialmente no período delimitado pelo “desenvolvimentismo”, ou “ideologia do desenvolvimento”, como trabalhada por Bielschowsky (1996). Bresser-Pereira, embora tratando como equivalentes progresso e desenvolvimento humano, identifica no Iluminismo a mais recente origem da ideia de progresso, como conceito universal, enquanto o desenvolvimento humano, que é associado ao desenvolvimento econômico, tem origem após a Segunda Guerra Mundial.

O desenvolvimento econômico ou crescimento econômico, base do desenvolvimento humano, se materializou somente depois que ocorreram as revoluções nacionais e industriais, começando pela Grã-Bretanha, mas foi apenas depois da Segunda Guerra Mundial que esse se tornou um objetivo universal. (Bresser-Pereira, 2014, pp. 37-38)

Entendendo progresso como “construção social” – que não se faz sem disputas – e desenvolvimento econômico como “processo histórico” (sem necessidade de distingui-lo do crescimento econômico), o autor oferece elementos para a compreensão do desenvolvimentismo desde 1930, quando se poderia considerar que o Brasil inicia uma revolução burguesa ou capitalista:

Desenvolvimento econômico é o processo histórico de acumulação de capital incorporando conhecimento técnico que aumenta o padrão de vida da população. É um processo histórico que surge quando um país realiza sua revolução nacional e industrial e, desse modo, completa sua Revolução Capitalista. (Bresser-Pereira, 2014, p. 53)

Assim, o desenvolvimento econômico, que orienta o ideário desenvolvimentista já desde 1930 no Brasil, informa a articulação entre acumulação do capital propiciando certa melhoria do padrão de vida da população (Bresser-Pereira, 2014), como se observou no campo habitacional (Ferrari; Negrellos, 2022). E, no que se refere à “incorporação do progresso técnico, e o desenvolvimento humano como o avanço das sociedades modernas” (Bresser-Pereira, 2014, p. 58), o desenvolvimento econômico dirige a sociedade para alcançar seus objetivos de bem estar, entre outros, o que pode ser identificado em inúmeras ações do Estado.

Na primeira parte do texto fazemos uma leitura do processo brasileiro de urbanização no período, contextualizando-o no quadro latino-americano. Compreendendo a urbanização como processo social, há também que se considerar o crescimento da população urbana em proporção superior à população rural, resultante de um projeto de desenvolvimento nacional, em que a cidade, no campo material, e o urbano, como campo conceitual, foram associados à visão de nação moderna identificada com a proposta estatal.

Recuperamos o contexto de formulação e efetivação do desenvolvimentismo na América Latina na segunda parte, expondo seus principais pressupostos e proposições conforme sua difusão pela *Comisión Económica para América Latina y el Caribe* (CEPAL). Bielschowsky (1996, p.243) define o conceito como "um projeto de industrialização com planejamento e suporte estatal [...] como via de superação do subdesenvolvimento". Para Fonseca (2012, p.17) "o conceito foi utilizado indiretamente para designar um conjunto de atributos caracterizadores,

em termos ideais, da política econômica de determinados governos empenhados na superação do subdesenvolvimento".

Ressaltamos a especificidade brasileira na antecipação de fatores estruturadores do pensamento desenvolvimentista, como a defesa da intervenção estatal no plano econômico e a industrialização, no sentido da construção de um projeto de nação, desde 1930 e, particularmente quanto à apropriação da ideologia desenvolvimentista pelo campo do urbanismo, compreendendo a urbanização através de cidades novas como decisão de ocupação do território diante do desafio de modernização. O fenômeno da urbanização através das cidades novas, garantindo o domínio sobre os recursos naturais do território e sua proteção pelo Estado neste período em particular, teve uma dimensão que permite considerá-lo como uma especificidade do desenvolvimentismo no Brasil.

Na terceira parte do texto analisamos como o projeto desenvolvimentista – cujo centro está na economia – associou-se ao planejamento da cidade latino-americana, entendida, enquanto projeto político e intelectual, como alavanca para o crescimento social e econômico proposto para os países da região (Gorelik, 1999; 2005a). Compreendendo a importância da cidade para um projeto nacional de desenvolvimento, que, no caso brasileiro, teve a cidade nova como especificidade, apresentamos alguns destes projetos como exemplares das práticas de planejamento no Brasil entre 1930 e 1960. Verifica-se aí a fundação de diversas cidades novas de iniciativa estatal e privada, vinculadas à expansão em direção ao interior do país e à garantia de acesso aos recursos necessários ao projeto desenvolvimentista, já denotando uma preocupação com o planejamento regional e culminando na fundação da nova capital no centro do território nacional.

SOBRE A URBANIZAÇÃO NA AMÉRICA LATINA E SUAS CARACTERÍSTICAS NOTÁVEIS NO BRASIL

Singer (1979) mobiliza categorias de análise para toda a América Latina que nos interessam para a abordagem das especificidades do Brasil no marco do que foi implementado por Vargas desde 1930, uma modernização industrializadora de base com estreito vínculo com o planejamento econômico e urbano. Três categorias estruturantes para a reflexão de Singer

(1979) são: a) as classes sociais a partir da "dicotomia" campo/cidade, no bojo da divisão social do trabalho; b) a constituição do "fenômeno urbano" no complexo quadro de dinâmicas sociais, econômicas e espaciais em torno da convergência da força de trabalho para a fábrica, eminentemente urbana; c) as migrações internas vinculadas à industrialização na expansão do capitalismo industrial – que o autor já relaciona com o "desenvolvimento regional".

Solidarizamo-nos com a defesa das características notáveis da urbanização em cada uma das nações latino-americanas, orientada pela formação das grandes culturas nacionais na região a partir do desenvolvimento dos Estados Nacionais no século XIX, ressaltando as particularidades da América Latina no quadro da expansão do modo de produção capitalista. Uma característica geral na "urbanização latino-americana" é o processo desigual de urbanização, que ocorre localmente, dadas as diversas conformações sociais, formas de atuação das elites e privilégios de determinadas cidades e regiões a elas associadas, em função das características de produção e exportação e do fluxo migratório.

Mesmo com processos semelhantes aproximando a urbanização colonizadora na América espanhola e portuguesa, com a formação dos estados nacionais, especialmente, a partir da segunda metade do século XIX, no Brasil novas condições de produção implicaram em importantes impactos sobre a urbanização, tanto nas cidades já existentes, quanto na fundação de novas cidades. Um estágio de modernização urbana no marco do liberalismo com intensa ação do capital privado e respaldo do Estado assume particularidades em relação à América Latina, principalmente em dois vetores.

No primeiro, o da metropolização, que ocorre de forma plural, com a paulatina transformação das principais cidades coloniais em grandes cidades e, consequentemente, polos de formação de rede urbana, distanciando-se morfologicamente da metrópole única ou "macrocefálica", que predominou nos demais países. Além disso, desde 1930 a principal metrópole brasileira, que não será a capital nacional, vai se consolidando em São Paulo, pela intensificação do processo de industrialização.

No segundo vetor, está a relação entre urbanização e práticas urbanísticas no marco do desenvolvimentismo, que tem suas origens em 1930 e alcançará em 1945 o caminho de sua consolidação e auge até a década de 1960. Oliveira (2003) indica o fundamental papel das

cidades para a economia industrial e de serviços, expondo uma importante característica da urbanização para o período aqui delimitado:

[...] o incremento da urbanização no Brasil obedece à lei do decréscimo da participação da agricultura no produto total. Sem embargo, apenas o crescimento da participação da indústria ou do setor secundário como um todo não seria o responsável pelos altíssimos incrementos da urbanização no Brasil. Esse fato levou uma boa parcela dos sociólogos, no Brasil e na América Latina, a falar de uma urbanização sem industrialização e do seu xipófago, uma urbanização com marginalização. (Oliveira, 2003, pp. 58-59)

No período 1945-1964 se acentuam as disparidades regionais e, justamente a partir do governo de Juscelino Kubitschek, em 1956, grande contraste entre campo e cidade, principalmente entre as regiões Nordeste e Sul/Sudeste, com importantes transferências de valor do setor agroexportador, preponderante na primeira, para o setor industrial, concentrado na segunda. Daí se incrementa, igualmente, a dinâmica das migrações internas entre tais regiões, articuladas a um extraordinário crescimento demográfico nacional.

É justamente nesse período, então, com o campo do planejamento em plena consolidação e expansão para as escala municipal e regional, que se assiste à expansão do domínio sobre o território nacional no Brasil, inclusive agregando a tal lógica a ação do capital privado, que se alia ao projeto desenvolvimentista na exploração de diversos bens de interesse do Estado, como a mineração e a indústria siderúrgica, que demandaram a concepção e a implantação de novas cidades em todo o país.

ESTADO E PLANEJAMENTO NA AMÉRICA LATINA E NO BRASIL - UM QUADRO SOBRE O DESENVOLVIMENTISMO

Uma nova organização político-econômica e social, tendo o Estado como agente indispensável ao bom funcionamento da economia, aparece como solução para a crise do capitalismo após 1929. Contudo, foi ao final da Segunda Guerra que o "Estado do Bem-Estar Social" se tornou mais evidente, quando os países aliados buscaram a reestruturação da economia ocidental capitalista. Concomitantemente, a emergência do problema da pobreza nos países subdesenvolvidos passa a constituir o campo de estudos dos intelectuais. O segundo pós-guerra é "o ponto de partida para as teorias que engendraram o tema do subdesenvolvimento e que assinalaram uma nova relação entre economia e política com a sobrevalorização do

"Estado não como corretor de desequilíbrios, mas como promotor de desenvolvimento" (Cepeda, 2006, p.3).

Durante a Segunda Guerra muitos países latino-americanos desenvolveram sua indústria como forma de substituir no mercado interno produtos até então importados e, após 1945, "disseminava-se a ideia de que as exportações tradicionais tendiam a recuperar o terreno com a volta à normalidade no pós-guerra" (Bielschowsky, 2000, p.24). No entanto, "a luta pela industrialização na América Latina passa a constituir uma bandeira progressista em todos os países" (Cano, 2012, p. 135), embora estivesse ainda pouco instrumentalizada dos pontos de vista ideológico e político.

Este vazio teórico é ocupado pela CEPAL, organizada pela ONU em 1948 com a missão de promover o crescimento econômico regional mediante o desenvolvimento de estudos e assessoria técnica aos governos latino-americanos. A CEPAL se tornou a principal fonte de informação sobre a realidade econômica e social latino-americana e sugeriu que a condição de subdesenvolvimento só poderia ser superada pela mudança do modelo econômico vigente, o que implicava na defesa da industrialização – baseada no modelo de substituição das importações – e, como premissa, na defesa da intervenção estatal.

A reversão deste quadro [de subdesenvolvimento] não vem espontaneamente, deve ser construída, exige ação, determinação, vontade e – em suas versões mais maduras – *planejamento*. Só através do Estado, como instituição que materializa por excelência a racionalidade burocrática e política, isto pode ser conseguido. [...] (Fonseca, 2012, p. 23, em itálico no original)

O planejamento é o conceito-chave que atribui consistência e sistematicidade às proposições da CEPAL nos anos 1950 e 1960. Uma série de documentos com orientações quanto ao modo de realizá-lo foi elaborada, destacando-se, entre 1948 e 1960, os trabalhos de Raúl Prebisch e Celso Furtado e, entre 1960 e 1970, de Aníbal Pinto e Maria da Conceição Tavares.

Apesar de o desenvolvimentismo ser largamente associado às práticas econômicas e sociais implementadas na América Latina pós-1945, no caso brasileiro vários autores (Bielschowsky, 1996; Fonseca, 2012) trabalham com a ideia da efetivação, senão do próprio desenvolvimentismo, ao menos de suas origens, a partir de 1930, com a tomada do poder por Vargas. No estabelecimento político-ideológico do desenvolvimentismo é importante registrar a tarefa empreendida pelo Estado a partir de 1930, no sentido de ampliar as bases

da industrialização para a conformação de um efetivo mercado interno integrado, que exigiu, no marco do desenvolvimento do capitalismo no país, a superação dos interesses regionais, que se sobrepueram aos nacionais até aquele momento, com abertura para novos atores políticos além daqueles já existentes, que ainda não eram dispensáveis ao governo (Cano, 2012). Faoro (2001) ressalta o suporte urbano para o pleno desenvolvimento das bases industriais, requisito do capitalismo plenamente suprido pelo Estado pós-1930, quando explicita o duplo sentido do fomento à indústria siderúrgica: por um lado, o discurso econômico que considera a siderurgia o grande problema da economia e, por outro, os objetivos nacionalistas de parte do Exército, que via na implementação da indústria siderúrgica o caminho para aumentar a capacidade de defesa nacional.

O período 1930-1945 como de “origem do desenvolvimentismo” reúne “quatro elementos ideológicos” relacionados por Bielschowsky:

- a) Gera-se a consciência de que é necessário e viável implantar no país um setor industrial integrado, capaz de produzir internamente os insumos e bens de capital necessários à produção de bens finais [...]; b) Cria-se a consciência da necessidade de instituir mecanismos de centralização de recursos financeiros capazes de viabilizar a acumulação industrial pretendida [...] (Bielschowsky, 1996, p.250-251)

O terceiro elemento ideológico é particularmente interessante para a nossa reflexão, pois guarda consistência com a imposição da ideia de planejamento em função das consequências da crise internacional que desestrutura a economia nacional. Essa ideia se propaga de forma concomitante à construção da noção de que o Estado é o grande agente que pode resguardar os interesses coletivos nacionais, ao mesmo tempo em que tem a capacidade de promover a unificação nacional (Bielschowsky, 1996). O quarto elemento, por fim, trata do nacionalismo econômico que toma uma dimensão completamente nova, tanto do ponto de vista do desenvolvimento do anti-imperialismo quanto da defesa das barreiras aduaneiras e da necessidade de controle do Estado sobre os recursos naturais.

O reconhecimento destes elementos importa porque as implicações deles resultantes permaneceram na ideologia e na prática dos anos seguintes, quando o projeto desenvolvimentista se materializa de fato. Para Bielschowsky (2000), a aceitação da desestruturação econômica foi tão forte, que mesmo a derrubada do Estado Novo foi “insuficiente para desfazer a consciência de que cabe ao Estado orientar a economia”, a ponto

de a Constituição de 1946, de cunho liberal, se mostrar favorável ao "planejamento em apoio à iniciativa privada". O nacionalismo econômico implicou na visão de que a industrialização só seria viável através do apoio estatal, responsável pelo planejamento e controle de recursos naturais e pelo investimento em toda infraestrutura necessária ao empreendimento. Ao final da Segunda Guerra a economia nacional encontrava-se em franca expansão, com crescimento das atividades "urbano-industriais" e diversificação do aparelho produtivo. "Significativamente, foi em 1945 que se festejou o início das operações do empreendimento que até hoje simboliza a industrialização brasileira, isto é, a usina siderúrgica de Volta Redonda" (Bielschowsky, 1996, p.266).

O ideal desenvolvimentista se consolida de fato com Juscelino Kubitschek no Programa de Metas: trinta metas a serem alcançadas em cinco setores-chave da economia, mais uma, chamada de meta síntese: a construção de Brasília e a transferência da capital federal. Dos cinco setores - energia, transportes, indústrias, alimentação e educação -, os três primeiros receberam maiores recursos, juntamente com a construção de Brasília; embora muitos objetivos tenham sido apenas parcialmente alcançados e outros tenham fracassado, de modo geral é possível dizer que o Programa alcançou resultados impressionantes. Segundo Bielschowsky (1996), na visão da CEPAL esta teria sido a última fase de aprofundamento do processo de substituição das importações como motor de crescimento. De 1956 até 1964, o autor entende haver dois subperíodos do primeiro ciclo ideológico do desenvolvimentismo, iniciado em 1930: o auge entre 1956 e 1960, ano da inauguração da nova capital, e a crise, nos anos entre 1961 e 1964, a partir de quando o regime ditatorial altera o enfoque da política externa e econômica, implicando no afastamento entre o Brasil e a CEPAL.

PLANEJAMENTO E URBANIZAÇÃO NO CONTEXTO DESENVOLVIMENTISTA: A NOTABILIDADE DAS CIDADES NOVAS NO BRASIL

As teorias desenvolvimentistas situavam-se em âmbito econômico, não havendo qualquer indicativo específico quanto ao desenvolvimento urbano, porém a "cidade latino-americana" é compreendida como o *locus* do desenvolvimento, associando-se a modernização urbana às transformações sociais ensejadas. Gorelik (2005a) trabalha a cidade latino-americana como

construção cultural, como ideia aplicada ou construída temporalmente ao pensamento e planejamento dos centros urbanos do continente. A cidade modernizada, criteriosamente planejada, é vista como caminho que conduziria os países latino-americanos a uma sociedade moderna e desenvolvida.

O processo de urbanização na América Latina, especialmente após os processos de independência, revela uma estreita ligação entre o plano técnico e o plano político, não apenas expondo a grande relevância do papel das elites na construção urbana, dado que teria sido sua opção a utilização de teorias e práticas estrangeiras, como também introduzindo a compreensão de que o planejamento urbano na região pressupõe a figura do Estado. Reforça-se a ideia de que o trabalho dos arquitetos, engenheiros e urbanistas pressupunha o Estado não apenas como viabilizador de projetos, mas como agente em um trabalho conjunto em prol do atendimento das necessidades sociais e da modernização, incluindo o planejamento urbano. (Gorelik, 2005a)

Nosso trabalho se solidariza com Martins (1987) na compreensão de que os projetos urbanísticos nos moldes propostos desde a década de 1930 foram o resultado de um estreito encontro entre política e arquitetura. A cidade se torna o objeto de trabalho a ser reorganizado em favor da coletividade, como motor a partir do qual se chegará a uma nova sociedade moderna, e a arquitetura integra-se ao processo de transformação social, alinhando seus interesses particulares aos do Estado na construção desta nova sociedade.

Leme (1999) divide o período 1930-1964 em dois momentos de práticas urbanísticas no Brasil. O primeiro, de consolidação do urbanismo como disciplina autônoma no país, de 1930 a 1950, é marcado pela elaboração de projetos que têm por objeto o conjunto da área urbana, possibilitando maior articulação entre os diferentes setores da cidade. O segundo momento se estende de 1950 até 1964, com a criação do SERFHAU, quando têm início os planos em escala regional, que procuraram dar conta do crescente processo de urbanização. À proposta de desenvolvimento industrial após 1930 se alia no Brasil – bem como em outras nações latino-americanas – um forte sentimento nacionalista que “implicava no desejo de independência política e econômica das potências internacionais, ao mesmo tempo em que se buscava uma atualização com a vanguarda internacional” (Martins, 1987, p.120). A articulação entre industrialização e nacionalismo em função do ideal de confirmação de uma

nação forte e unificada, moderna e industrializada, fundamental para a conceituação de desenvolvimentismo que exploramos na primeira parte deste artigo, se refletiu, entre outros fatos, nas práticas urbanísticas, levando ao projeto e implantação de "cidades novas" vinculadas à expansão do território e à construção de indústrias estatais. Conforme "O Atlas Cidades Novas":

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

No planejamento urbano realizado no Brasil no período confirmam-se as referências a práticas urbanísticas internacionais como forma de demonstrar a modernidade que se desejava para a nação, mas, sobretudo, revelam-se soluções de profissionais envolvidos no projeto modernizador, que, se não chegou a ser plenamente implantado, configurou um quadro singular de propostas. Destaca-se entre as práticas urbanísticas no período a proposta de ocupação do interior do país, já conhecido até certo ponto, mas ainda pouco urbanizado, como mote para a criação de novas cidades, superando a fragmentação do território e da população, proposta ideologicamente defendida na campanha da “marcha para o oeste” (Figura 01).

Um conjunto de medidas que objetiva expandir o setor de bens de produção, criando condições "para a expansão e diversificação da indústria nacional", implicou a construção de empresas estatais voltadas a setores estratégicos como a siderurgia, a exploração mineral e a mecânica (Correia, 2001, p.775) . Como tratavam-se de grandes empresas situadas em áreas rurais ou junto a pequenas aglomerações, essa política também deu origem a uma ação estatal voltada à criação de núcleos urbanos destinados a sediá-las e a abrigar seus funcionários.

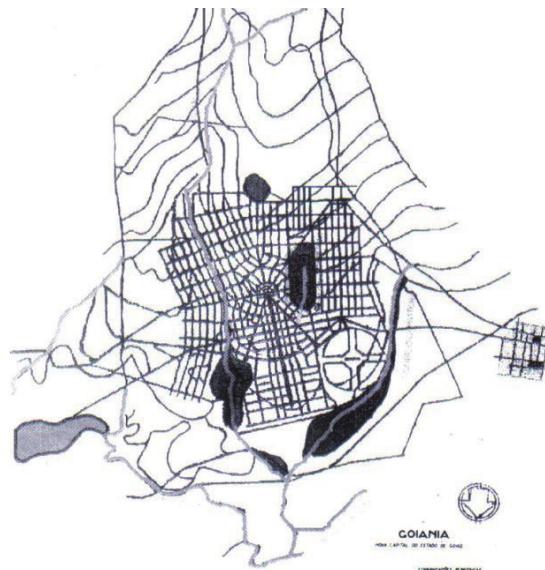
Figura 01. Cartaz do Programa Marcha para o Oeste.



Fonte: Memorial da Democracia. Recuperado de: <https://memoraldademocracia.com.br/card/e-a-marcha-para-o-oeste>

A ideia de uma nova capital na região Centro-Oeste figurava em meio à proposta de integração e desenvolvimento nacional. O plano urbano para a cidade de Goiânia, elaborado por Attilio Corrêa Lima em 1933, tem o zoneamento como aspecto a destacar (Figura 02). A área central contava com um centro administrativo e um centro comercial; a zona residencial se dividia em duas seções principais, urbana e suburbana, ambas deslocadas do centro, propiciando a menor circulação de veículos junto às moradias; uma área industrial ficava na parte mais baixa da cidade por onde passaria uma ferrovia; todo o território fora do âmbito urbano e suburbano, portanto rural, era destinado à agricultura (Corrêa Lima, 1963). Outro ponto de destaque deste projeto é a preocupação com a circulação, evidenciada pela proposição de um conjunto de anéis viários concêntricos ao redor da praça central, onde se dispunham os edifícios oficiais, de modo a rarefazer o intenso tráfego de veículos e pessoas na região. A estes anéis ligavam-se às principais avenidas da cidade, entre as quais um eixo cívico monumental, cortado por outra importante via, interligada à autoestrada, evidência da preocupação com a circulação interurbana.

Figura 02 – Esboço do plano de Goiânia elaborado por Atílio Corrêa Lima, 1933.



Fonte: Arquitetura e Urbanismo, ano 2, jan./fev. 1937 apud MANSO, Celina F. A. Goiânia: uma concepção urbana, moderna e contemporânea - um certo olhar. Goiânia: Edição do autor, 2001, p. 89.

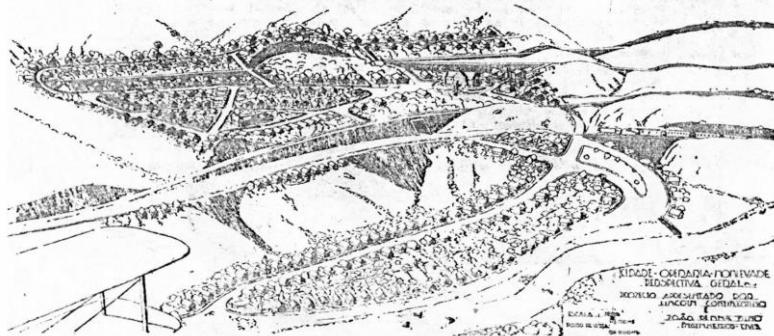
No ano de 1934 a Companhia Siderúrgica Belgo-Mineira realiza um concurso para eleger o plano urbanístico para a Cidade Industrial de Monlevade-MG, visando consolidar e expandir a empresa, fundada em 1921 no município de Sabará-MG. O edital do concurso pedia um núcleo fabril apoiado em moradias operárias, mas também equipamentos como escola, igreja, salas comerciais e áreas recreativas. Com 13 propostas apresentadas, o projeto vencedor foi do engenheiro Lincoln Continentino, referenciado no modelo cidade-jardim. É de se destacar também a proposta de Lúcio Costa, já apoiada em preceitos modernos, que, entretanto, fica em último lugar.

Na proposta de Continentino (Figura 03) destaca-se também o zoneamento, com duas áreas residenciais e uma comercial, separadas mas conectadas por vias de circulação à área industrial. A Estrada de Ferro Central do Brasil dividia a cidade em dois setores, havendo em cada um deles uma praça; junto à praça da parte mais alta da cidade ficava o centro comercial e administrativo, apresentando-se quase como um centro cívico. A circulação, apoiada tanto nas vias de tráfego de automóveis e pedestres, quanto na ferrovia, também se destaca na proposta. (Lima, 1999)

O projeto de Costa destaca uma grande praça de convivência, junto à qual estão dispostos os equipamentos comerciais, recreativos e de serviços (Figura 04). No entorno deste centro ficam as residências operárias, detalhadas no projeto desde sua estrutura até seu mobiliário,

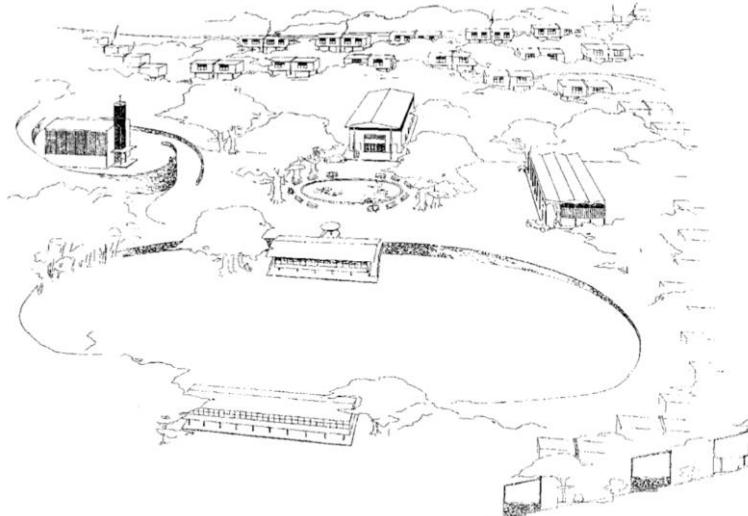
prevendo-se o uso de concreto armado, materiais pré-fabricados e pilotis, úteis para vencer a topografia acidentada do local sem necessidade de grandes movimentos de terra (Lima, 1999). Segundo Correia (2003), ao propor um plano orgânico, que visava justamente adequar-se à topografia, Costa articula as tradicionais formas de núcleos fabris com a arquitetura moderna, proposta para os edifícios.

Figura 03. Cidade Operária Monlevade. Perspectiva Geral, por Lincoln Continentino.



Fonte: Lima, F. Urbanismo em Minas Gerais: olhares de engenheiros, arquitetos, geógrafos e outros planejadores (1930-1980). URBANA, V.5, n.6, mar. 2013, p. 160.

Figura 04. Proposta de Lúcio Costa para Monlevade.

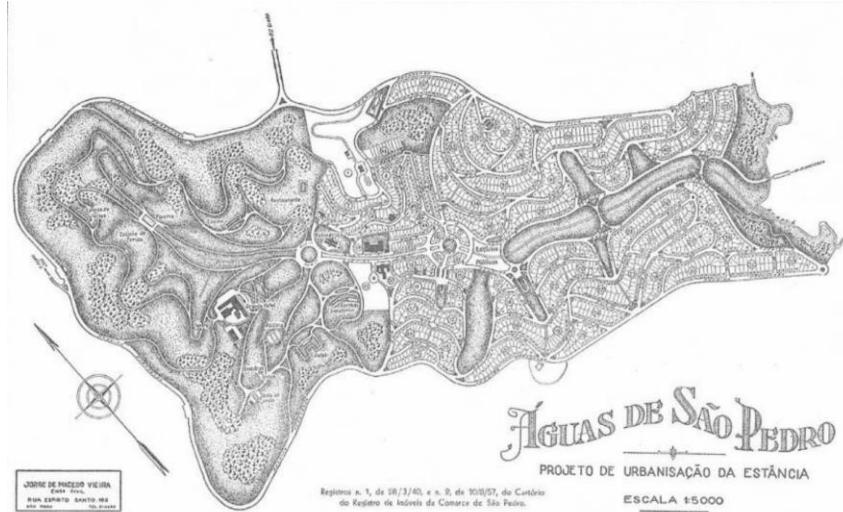


Fonte: Correia, 2003, p.84.

Em 1935 um grupo formado por proprietários de terras e empresários locais se reúne, conformando a “Águas Sulphídricas e Thermaes de São Pedro S/A” com o objetivo de encontrar novas oportunidades de aplicação do excedente de capital gerado pela economia cafeeira. É encomendado então ao engenheiro Jorge de Macedo Vieira o projeto da cidade

balneária de Águas de São Pedro, a ser elaborado entre 1936 e 1940, fortemente marcado pelo modelo cidade-jardim, considerando, para o traçado das ruas, a morfologia do terreno e os futuros acessos viários com cidades do entorno (Figura 05). As avenidas, inclusive uma ampla *parkway* acompanhada de parque linear, convergem para uma grande rotatória, que Macedo Vieira chamou de Praça Central, junto à qual seriam implantados os edifícios públicos. Segue-se um *boulevard* margeado por comércios e serviços até a estância balneária propriamente dita, marcada pelo Grande Hotel e um parque de grandes dimensões onde foram situados um sanatório e equipamentos esportivos e recreativos. (Bonfato, 2003)

Figura 05. Planta da cidade de águas de São Pedro.

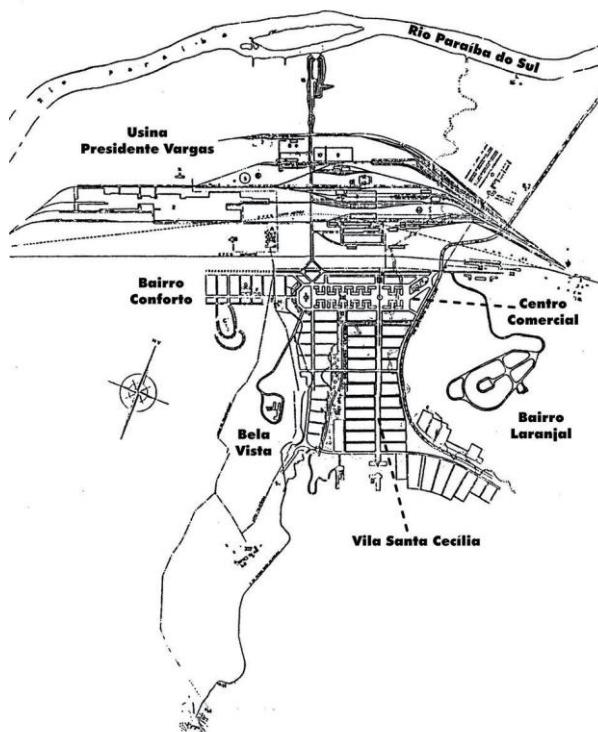


Fonte: Bonfato, 2003, p.84.

Na conjuntura do final do Estado Novo, com forte apelo pela industrialização nacional, se dá a implantação de uma série de indústrias de base no país, dentre elas a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), construída a partir de 1942 no estado do Rio de Janeiro no município de Volta Redonda. Volta Redonda se converteria, segundo Correia (2001, p.774, aspas no original) “em símbolo do esforço nacional para superar o ‘atraso’ do país, através da busca de uma organização modelar da produção, do cotidiano, do espaço urbano e de uma nova relação entre capital e trabalho”. Para abrigar os funcionários da empresa se decidiu implantar uma cidade nova e, em 1941, Attílio Corrêa Lima é contratado para realizar o Plano Urbanístico para a Cidade Operária de Volta Redonda. Seu plano geral, em que indicava o traçado urbano,

a classificação e uso dos espaços e a disposição dos edifícios, seria posteriormente detalhado, conforme as disposições da empresa. (Figura 06)

Figura 06 - Plano Geral da Usina e da Vila Operária de Volta Redonda, 1941.



Fonte: LOPES, Alberto C. *A aventura da cidade industrial de Tony Garnier em Volta Redonda*. Rio de Janeiro: UFRJ: Instituto de Geociências, 1993, p.85.

O núcleo fabril deveria contar inicialmente com 4 mil residências, abrigando cerca de 20 mil operários, infraestrutura urbana e equipamentos comunitários. Neste plano também se verifica um rígido zoneamento funcional: "a área industrial isolava-se da cidade, dispondo-se do lado oposto de uma rodovia e de uma ferrovia. A área urbana cercada de verde compunha-se de três bairros residenciais e um centro cívico, comercial e administrativo" (Correia, 2001, p.776). A circulação é pensada através de largas avenidas que funcionam como eixos que orientam e organizam o espaço, associadas a vias peatonais que descrevem percursos em meio a um grande plano verde.

Os bairros residenciais reproduziram a hierarquia da empresa: nas terras mais altas, as melhores casas, destinadas aos trabalhadores mais bem remunerados, seguindo-se lógica semelhante na ocupação das terras mais baixas. "O rebatimento da organização fabril ao

espaço urbano marcava a subordinação da cidade à atividade produtiva, em busca de uma eficácia mais ampla – a construção do 'homem novo', o cidadão trabalhador brasileiro [...]'" (Calife, 2005, p.8).

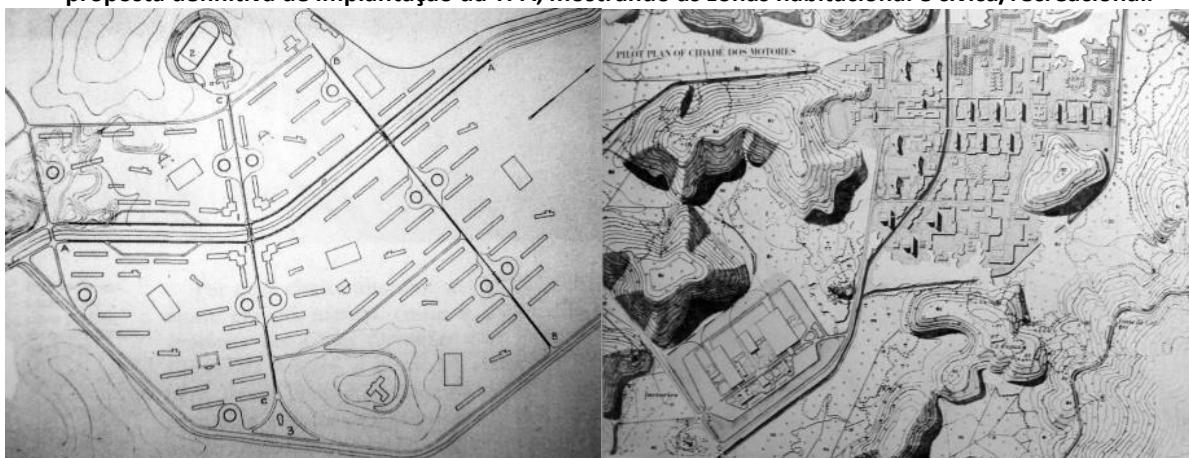
O Estado adquire uma área no estado do Rio de Janeiro onde seriam construídas outras três unidades industriais: a Fábrica Nacional de Motores (FNM), a Fábrica Nacional de Tratores e a Fábrica Nacional de Aviões de Transporte. Em 1943, Corrêa Lima é convidado a elaborar um parecer no qual discutiria o planejamento para a Cidade Operária da FNM, indicando as diretrizes gerais orientadoras do plano (Figura 07). Seu falecimento no mesmo ano impossibilita a conclusão do projeto, o que, contudo,

não reduz a importância de seu parecer preliminar, enquanto um esforço de traduzir no âmbito do discurso e das proposições do Movimento Moderno sobre a cidade e a moradia, a já então centenária prática de construção de vilas operárias e núcleos fabris por indústrias (Correia, 1999, p.3).

A continuação do projeto para a Cidade dos Motores seria executada pelos arquitetos Paul Lester Wiener e Josep Lluis Sert da *Town Planning Associates* (TPA), o que, somado ao auxílio financeiro dos EUA, se configurava como mais um instrumento entre os artifícios utilizados por esse país para a aproximação sistemática com o Brasil e a América Latina (Figura 08).

As questões do zoneamento e da circulação estavam também colocadas no plano de Sert e Wiener para a Cidade dos Motores, elaborado em 1945. O plano apontava a divisão da cidade em três zonas distintas: residencial, cívica e recreacional, e industrial. A disposição das distintas zonas subordinava-se à possibilidade de locomoção a pé de uma para outra, sendo estimada uma distância de 500m entre cada uma. As zonas residenciais foram pensadas como unidades de vizinhança, cada uma com seis a sete mil habitantes e serviços como escola, comércios e lavanderias, sendo os blocos de apartamentos dispostos em meio a áreas verdes. O plano apresentava clara hierarquia viária que compreendia: uma via arterial que contornava a cidade; uma via central, principal eixo a partir do qual se estruturaram o centro cívico e as unidades de vizinhança; vias locais de acesso às unidades de vizinhança que delimitam seu tamanho e desenho; e, no interior destas, vias peatonais que compunham uma rede diagonal com relação às avenidas que permeia todo o plano urbano.

Figuras 07 e 08 - Cidade dos Motores: proposta de implantação atribuída a Attílio C. Lima e recorte da proposta definitiva de implantação da TPA, mostrando as zonas habitacional e cívica/recreacional.



Fontes: ROVIRA, Josep et al. *Sert 1928-1979. Half a century of architecture. Complete Work*. Barcelona: Fundació Joan Miró, 2005. p.121; *L'Architecture d'Aujourd'Hui*, set. 1947, p. 100.

O período 1945-1964 engloba, conforme Bielschowsky (1996), os anos de amadurecimento (1945-55), auge (1956-60) e declínio (1961-64) do primeiro ciclo do desenvolvimentismo no Brasil, interessando-nos destacar que o ponto alto do desenvolvimentismo terminava justamente no ano de inauguração da nova capital, 1960, quando Gorelik (1999; 2005b) marca Brasília como o auge de um projeto de modernização. Além da nova capital, no centro do território nacional, outras cidades são fundadas no período 1945-1964 carregando o escopo da análise regional (Leme, 1999), porém firmando o propósito de expansão da ocupação urbana em direção ao interior. Este planejamento e ocupação serão realizados pelo Estado e por empresas privadas, no bojo do avanço do capitalismo industrial. Ora, do ponto de vista do processo material, era fundamental avançar no território através da urbanização, uma vez que a cidade, desde a colonização, era o instrumento de dominação do espaço.

Em 1943, Vargas criou por decreto 5 territórios federais com o objetivo de ocupar e instalar recursos de segurança nacional nas fronteiras do país durante a Segunda Guerra, dentre os quais o Território Federal do Rio Branco (atual estado de Roraima), juntamente com outros quatro (Amapá e Guaporé, também ao Norte; Ponta Porã, na região Oeste; e Iguaçu, na região Sul). Boa Vista "seria a terceira capital de uma unidade federativa projetada e construída no período republicano – dando sequência a Belo Horizonte (1893) e Goiânia (1933)" (Trevisan *et al.*, 2018, s/p). Para a realização completa desse projeto urbanístico realizou-se uma

concorrência pública, sendo vencedora a empresa Darcy A. Derenusson Ltda., do engenheiro civil Darcy Aleixo Derenusson.

O Plano Urbanístico (Figura 09) adotou o tecido antigo como ponto de partida, sem modificá-lo, mas dando continuidade ao espaço urbano com um traçado totalmente novo em sistema radial. Uma grande praça central junto ao tecido antigo compõe o centro cívico, reunindo-se aí os três poderes; um cinturão verde é previsto para conter o crescimento urbano e, além dele, veem-se grandes equipamentos como aeroporto, hipódromo e estádio desportivo.

Figura 09. Maquete do plano urbanístico para Boa Vista, 1946.



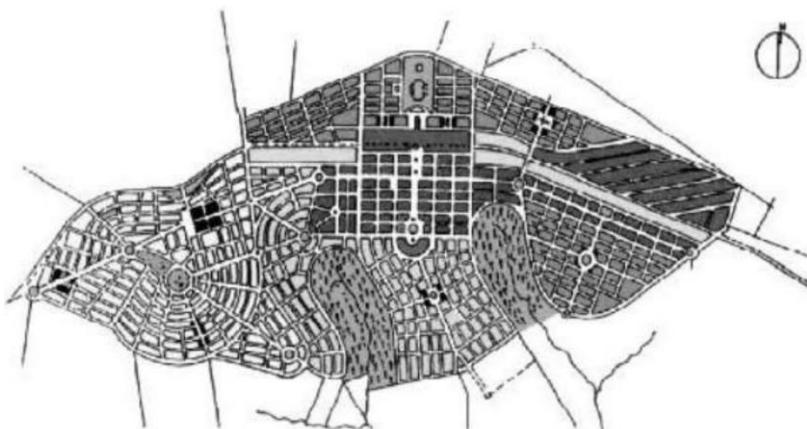
Fonte: Trevisan et al. 2018. s/p.

Em 1943, em função das despesas com a Segunda Guerra, a Companhia de Terras Norte do Paraná, de capital inglês, é colocada à venda e torna-se brasileira, com a entrega da Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná ao Estado. Detentora de 515.000 alqueires no norte daquele estado e realizando uma política de colonização inglesa, com uso da terra especialmente para plantio de café, a empresa foi mais tarde incorporada à Companhia Melhoramentos, denominando-se Companhia Melhoramentos Norte do Paraná (CMNP),

diversificando suas atividades produtivas e ocupando cerca de 13.200 km² com 63 cidades e patrimônios. (CMNP, s/d)

A CMNP realizou um planejamento complexo para a ocupação do território, determinando uma distância média de 100 km entre quatro grandes novas cidades – iniciando com Londrina em 1929 e, no período aqui delimitado, Maringá, em 1947 (Figura 10) e Cianorte, em 1955, ambas projetadas pelo engenheiro Jorge de Macedo Vieira, e Umuarama (1955) – e, entre elas, cidades de médio porte e patrimônios com distância máxima de 15 quilômetros entre si (Rego *et al.*, 2004).

Figura 10. Plano para a cidade de Maringá.



Fonte: Bonfato, 2003, p.87

Estas cidades novas, "interdependentes e entremeadas por um cinturão verde, implantadas nas linhas de cumeada ao longo da ferrovia com pequenos espaçamentos regulares entre si", formam um conjunto com "clara hierarquia definida por seu tamanho e sua infra-estrutura" e evidente planejamento de ocupação regional. (Rego; Meneguetti, 2006, p.94). Há que se destacar novamente a concepção, em Maringá, do centro cívico, uma marca presente em muitas das cidades planejadas no período. Além da CMNP outras empresas e sociedades imobiliárias atuaram na colonização agrícola das regiões norte e noroeste do Paraná construindo cidades novas.

Destaca-se no período a atuação de engenheiros como Jorge de Macedo Vieira e Francisco Prestes Maia, colegas de turma na Escola Politécnica de São Paulo. Maia, entre outras

atividades, foi prefeito de São Paulo durante o Estado Novo e, a partir de 1946, atuou no planejamento de numerosos municípios no Brasil, além de contribuir com debates urbanísticos em países da América Latina como Argentina e Uruguai, voltando eleito à prefeitura de São Paulo em 1960. É de interesse aqui a concepção da cidade nova de Panorama (Figura 11), em 1946, às margens do Rio Paraná, no estado de São Paulo.

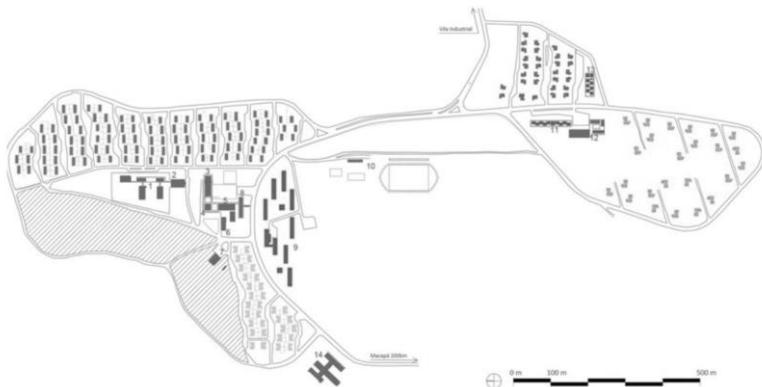
Figura 11. Panorama, projeto do engenheiro Prestes Maia, de 1946.



Fonte: Silva, Magdiel. Francisco Prestes Maia e o projeto urbano para Panorama, 1945- 1949. Dissertação (Mestrado) FAU-USP, São Paulo, 2020. p. 227.

A execução de cidades novas associadas às novas indústrias implantadas no interior do território brasileiro continuou a ser realizada, fosse pelo Estado ou por capital privado, caso da Vila Serra do Navio (Figura 12) construída pela Indústria Comércio de Minérios - Icomi, no território federal do Amapá em 1956, associada a um estabelecimento de extração e beneficiamento de manganês, cuja exploração vinha sendo organizada, inclusive com a implantação da estrada de ferro e embarcadouros, desde 1934. A vila, segundo Correia (2012), contou com zoneamento urbano que separava as áreas coletivas e habitacionais, grande proporção de áreas verdes e diversos equipamentos comunitários, em que também aparece a praça cívica, assumida por seu autor Oswaldo Bratke, no bojo do ideário moderno.

Figura 12. Serra do Navio, plano concebido por Oswaldo Bratke em 1956.



Fonte: Tirello, Regina; Costa, Ana. Questões sobre conservação do patrimônio arquitetônico moderno e a Vila Serra do Navio. PARC. 8, 75. 2017. Recuperado de:

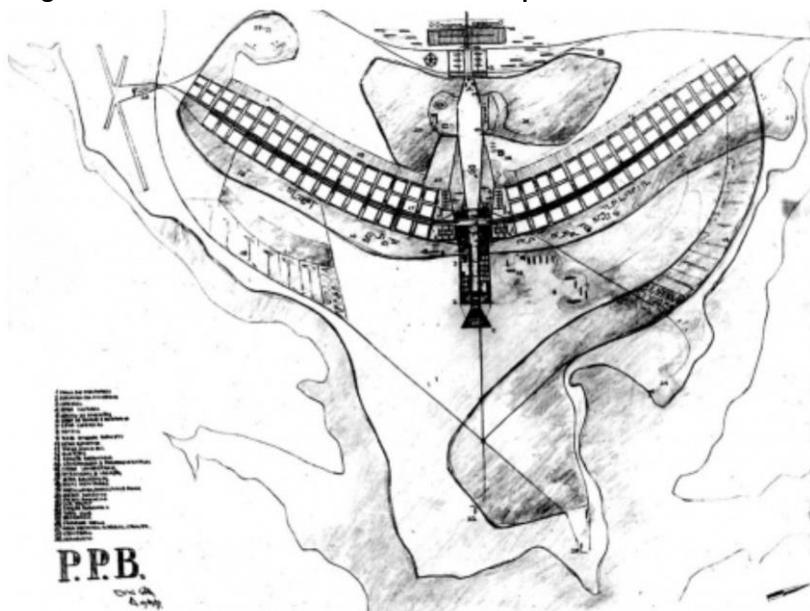
<https://www.researchgate.net/publication/322241527_Questoes_sobre Conservacao_do_patrimonio_arquitetonico_moderno_e_a_Vila_Serra_do_Navio/ download>

No auge da ideologia desenvolvimentista no Brasil encontramos a transferência da capital federal para o centro do território nacional como "meta síntese" do Plano de Metas do governo Juscelino Kubitschek. A racionalidade e modernidade de projetos anteriores, expressas tanto no projeto arquitetônico quanto no planejamento urbano, seria finalmente erigida entre 1955 e 1960. Entre o lançamento do concurso para o projeto de Brasília e sua inauguração passaram-se apenas cinco anos, encerrando justamente os anos de auge do desenvolvimentismo. Entre elogios e oposições, a capital se distinguiu como uma realização da cidade moderna racional dos Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna (CIAM), exportando para outros países a arquitetura e o urbanismo modernos do Brasil. Paradoxalmente, em 1956 realizou-se o último CIAM, encerrando um ciclo virtuoso da arquitetura moderna, justamente quando se constrói a única cidade inteiramente planejada e construída conforme seus pressupostos.

O plano para a nova capital poderia ser enquadrado sob o conhecido propósito de desenvolver o interior, através de uma rede de novos meios de comunicação. Contudo, desde o "Concurso para o Plano Piloto da Nova Capital do Brasil" o contexto foi polêmico e controverso, refletindo "decisões políticas autoritárias; o uso ideológico da construção de um emblema nacional; e da retórica modernista" (Tavares, 2007, s./p.).

O edital do Concurso, de setembro de 1956, trazia pouquíssimas definições urbanísticas: "a. traçado básico da cidade, indicando a disposição dos principais elementos da estrutura urbana, a localização e interligação dos diversos setores, centros, instalações e serviços, distribuição dos espaços livres e vias de comunicação (escala 1:25.000); b. relatório justificativo" (Tavares, 2007, s/p). Outras definições foram incorporadas posteriormente como a área de 5.000 km² e a estimativa populacional de 500.000 habitantes.

Figura 13. Plano Piloto de Brasília. Desenho apresentado no concurso.



Fonte: Canez, A.P.; Segawa, H. "Brasília: utopia que Lúcio Costa inventou". Arquitextos, São Paulo, ano 11, n. 125.00, Vitruvius, out. 2010. Recuperado de: <<https://vitrivius.com.br/revistas/read/arquitextos/11.125/3629>>.

Segundo Tavares (2007, s/p) os profissionais concorrentes no concurso estavam "vinculados aos mais estreitos laços modernistas, [...] as escolhas do júri refletiram os princípios modernistas ainda em voga no Brasil e o resultado dos finalistas comprova esse predomínio". O Plano de Brasília de Lucio Costa (Figura 13), como se sabe, é escolhido vencedor. Convidado inicialmente por Kubitschek para fazer o plano urbanístico, Oscar Niemeyer, que já era então um dos grandes nomes da arquitetura moderna brasileira, ficou responsável pelo projeto de todos os edifícios públicos da nova capital.

Tanto a realização do concurso quanto a implantação de Brasília ficaram a cargo da Companhia Urbanizadora da Nova Capital, a NOVACAP, para a qual "foi instituído um estado

de exceção, onde o presidente Kubitschek mantinha completa autonomia e controle sobre as decisões fundamentais da Companhia – o Estado assumindo a posição de vanguarda –, como por exemplo contratar construtoras dispensando processo licitatório" (Tavares, 2007, s/p.). Como produto da cultura arquitetônica, Brasília apresentou-se como ponto alto de um projeto de modernização latino-americana (Gorelik, 2021). No entanto, seu projeto não se enquadra à ideia de planejamento desenvolvimentista conforme compreendido no pós-1945, com plano integrado e interdisciplinar, sinalizando as contradições no seio do desenvolvimentismo. De maneira análoga, o longo ciclo desenvolvimentista no Brasil teve ápice, e logo término, marcado justamente por uma grande obra de cidade nova, a capital federal, implicando um grande debate sobre sua implantação que se dá no seio da cultura técnica de diversos campos disciplinares até nossos dias.

Enfatizamos, assim, que a urbanização brasileira no período 1930-1964 foi marcada por grande produção de cidades novas no marco desenvolvimentista, com Brasília sendo parte desse processo, como capital planejada, constituindo-se em emblema mais contundente da "marcha para o oeste" por cidades novas, característica notável do país na América Latina, juntamente com suas dimensões continentais. O processo de interiorização da urbanização, como avanço do padrão urbano no domínio do território brasileiro, se deu pela intervenção do Estado concomitantemente à constituição de uma cultura técnica que vislumbrou nesse desafio político um caminho de atuação profissional – um horizonte possível – em relação ao campo do planejamento urbano, que se ampliaria, no segundo ciclo desenvolvimentista, no regime militar, num novo quadro normativamente centralizado para todo o país.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir de uma abordagem historiográfica, vinculada à história do urbanismo, com eixo estruturador no desenvolvimentismo, as autoras têm retomado, em suas pesquisas sobre a produção estatal da habitação, importantes trabalhos de diferentes disciplinas – economia, geografia, política e o próprio urbanismo –, no sentido de recolocar a questão das cidades novas no Brasil como fenômeno complexo e característica notável da urbanização brasileira vinculada ao desenvolvimento nacional, iluminada pelos processos similares na América

Latina. Nesse sentido, a releitura de textos de várias temporalidades, legitimados por sua aguda análise do processo de desenvolvimento, tem nos permitido realizar uma operação de novo entendimento sobre a concepção e execução de cidades novas, buscando desdobramentos sobre o discurso de outros historiadores para contribuir com novas miradas, na linha de Michel de Certeau (1982), que indica a importância da valorização das fontes históricas como “discursos de outros tempos”. Propomos, assim, um debate sobre a cidade nova e seu papel no desenvolvimento nacional, a partir de um novo olhar para a compreensão tanto da cidade nova quanto do desenvolvimento.

BIBLIOGRAFIA

(O) ATLAS. As Pesquisas. s/d. Recuperado de: <<https://atlascidadesnovas.com.br/oAtlas>>

BIELSCHOWSKY, Ricardo. **Cinquenta anos de pensamento na CEPAL – uma resenha**. In: Cinquenta anos de pensamento na CEPAL. Vol. 1. Rio de Janeiro: Record, 2000. pp.13-68.

BIELSCHOWSKY, Ricardo. **Pensamento econômico brasileiro: o ciclo ideológico do desenvolvimentismo**. Rio de Janeiro: Contraponto, 1996.

BONFATO, A. C. **Jorge de Macedo Vieira: o orgânico e o geométrico na prática urbana (1920-1960)**. Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, [S. l.], v. 5, n. 2, 2003. pp. 75-93. DOI: 10.22296/2317-1529.2003v5n2p75.

BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos. **Desenvolvimento, progresso e crescimento econômico**. Lua Nova, São Paulo, 93, 2014. pp. 33-60.

CALIFE, M. **Volta Redonda - CSN - Um espaço dual**. Anais do XXIII Simpósio Nacional de História. Londrina, 2005.

CANO, Wilson. **Crise de 1929, soberania na política econômica e industrialização**. In [BASTOS, Pedro P. Z.; FONSECA, Pedro C. D. (Org.)]. A Era Vargas: desenvolvimentismo, economia e sociedade. São Paulo: Editora Unesp, 2012. pp. 121-157.

CEPEDA, Vera A. **Estado, democracia e nação na teoria do subdesenvolvimento**. Revista Versões, v. 1, 2006. pp. 49-68.

CMNP. **História**. s/d. Recuperado de: <<http://www.cmnp.com.br/melhoramentos/historia/>>

CORRÊA LIMA, Attílio. **Plano Diretor da Cidade de Goiânia, Campinas (GO), 10 jan. 1935**. Arquitetura. Revista do Instituto de Arquitetos do Brasil, n. 14. Rio de Janeiro, ago. 1963. pp. 10-16.

CORREIA, Telma B. **O modernismo e o núcleo fabril: o plano da cidade operária da F.N.M. de Atílio Correia Lima.** 3º DOCOMOMO Brasil, São Paulo, 8 a 11 dez. 1999. Recuperado de: <http://www.docomomo.org.br/seminario%203%20pdfs/subtema_A1F/Telma_correia.pdf>

_____. **O modernismo e o núcleo fabril: o plano de Atílio Correia Lima para Volta Redonda.** Encontro Nacional da ANPUR, 9., 2001, Rio de Janeiro. Anais... Rio de Janeiro: ANPUR, 2001. p. 774-784.

_____. **O modernismo e o núcleo fabril: o anteprojeto de Lúcio Costa para Monlevade.** PosFAUUSP, São Paulo, n.14, 2003. pp.80-93. <https://doi.org/10.11606/issn.2317-2762.v0i14p80-93>

_____. **Bratke e o projeto civilizatório da Icomi.** PosFAUUSP, São Paulo, v. 19, n. 31, p. 132–145, 2012. DOI: 10.11606/issn.2317-2762.v19i31p132-145.

FAORO, R. **Os donos do poder: formação do patronato político brasileiro.** São Paulo: Globo, 3ª edição, 2001.

FERRARI, C.; NEGRELOS, E. P. **O conjunto habitacional na produção da metrópole na América Latina entre as décadas de 1930 e 1970: um olhar a partir de São Paulo.** Revista Eletrônica da ANPHLAC, Nº 34, p.186-213, Ago./Dez., 2022.

FONSECA, Pedro C. D. (2012). **Gênesis e precursores do desenvolvimentismo no Brasil.** In [BASTOS, Pedro P. Z.; FONSECA, Pedro C. D. (Org.)]. A Era Vargas: desenvolvimentismo, economia e sociedade. São Paulo: Editora Unesp, 2012. pp. 21-49.

GORELIK, Adrián. **O moderno em debate: cidade, modernidade e modernização.** In [Miranda, W. M. (Org.)]. Narrativas da modernidade. Belo Horizonte: Autêntica, 1999. pp.55-80.

_____. **A produção da ‘cidade latino-americana’.** Tempo Social: Revista de sociologia da USP. São Paulo, v. 17, n. 1, 2005a, pp. 111-133.

_____. **Das vanguardas a Brasília: cultura urbana e arquitetura na América Latina.** Belo Horizonte: UFMG, 2005b.

_____. **Para una historia cultural de la 'ciudad latinoamericana'.** Primer Congreso Latinoamericano de Estudios Urbanos, Buenos Aires, Argentina, 24-26 ago, 2011, s/p.

_____. **Brasilia en el Espejo de la Planificación.** Revista Paranoá. n.29, jan/jun, 2021, pp.1-20.

LEME, Maria Cristina S. (coord.) **Urbanismo no Brasil 1895-1965.** São Paulo: Studio Nobel/FAUUSP/FUPAM, 1999.

LIMA, Fabio. J.M. **Cidade Industrial de Monlevade: novos conceitos de morar.** 3º DOCOMOMO Brasil, São Paulo, 8 a 11 dez. 1999. Recuperado de: <https://docomomobrasil.com/wp-content/uploads/2016/01/Fabio_lima.pdf>

OLIVEIRA, Francisco de. **Crítica à Razão Dualista. O ornitorrinco.** São Paulo: Boitempo Editorial, 2003.

REGO, Renato L. et al. **Reconstruindo a forma urbana: uma análise do desenho das principais cidades da Companhia de Terras Norte do Paraná.** Acta Sci., Maringá, v. 26, n. 2, 2004. pp. 141-150.

REGO, Renato L.; Meneguetti, Karin S. **A forma urbana das cidades de médio porte e dos patrimônios fundados pela Companhia Melhoramentos Norte do Paraná.** Acta Sci., Maringá, v. 28, n. 1, 2006. pp. 93-103.

TAVARES, Jeferson. **50 anos do concurso para Brasília – um breve histórico.** Arquitextos, São Paulo, ano 08, n. 086.07, Vitruvius, jul. 2007. Recuperado de: <<https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/08.086/234obra=www.vitruvius.com.bracessodata=2020-07-23>>.

TREVISAN, R.; Ficher, S.; Derenusson, I.C.; Derenusson, D.R. **Darcy Aleixo Derenusson: O engenheiro e urbanista que projetou Boa Vista – RR.** Arquitextos, São Paulo, ano 18, n. 212.03, Vitruvius, jan. 2018. Recuperado de: <<https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/18.212/6864>>.