

Renato Leão Rego

a

AMERICANIZAÇÃO DAS CIDADES
BRASILEIRAS: NOVAS FORMAS
URBANAS E A IDEIA DE UNIDADE
DE VIZINHANÇA

pós- | I

RESUMO

Este artigo explora a repercussão da americanização da sociedade brasileira em meados do século XX no campo urbanístico, mais especificamente na conformação de novas cidades nas frentes pioneiras de colonização agrícola, e examina quais ideias norte-americanas contribuíram para a construção de novas formas urbanas no Brasil. Ao analisar os traçados de Goiânia-GO (1936), Angélica-MS (1954), e Medicilândia e Rurópolis-PA (1972), e compreender seu contexto sociocultural, o artigo mostra que a unidade de vizinhança norte-americana ajudou a materializar o anseio local por modernização e desenvolvimento, então referenciados no *American way of life*. A conformação da unidade de vizinhança no traçado destas novas cidades revela que a ideia norte-americana foi apropriada e adaptada e que o fenômeno da americanização coincidiu com a consolidação da hegemonia do urbanismo racionalista/funcionalista no país, e confundiu-se com ele.

PALAVRAS-CHAVE

Circulação de ideias. Urbanismo moderno. Cidades novas.



[HTTP://DX.DOI.ORG/10.11606/ISSN.2317-2762.POSFAU.2019.148753](http://dx.doi.org/10.11606/ISSN.2317-2762.POSFAU.2019.148753)

Pós, Rev. Programa Pós-Grad. Arquit. Urban. FAUUSP. São Paulo, v. 26, n. 48, e148753, 2019.

THE AMERICANIZATION OF
BRAZILIAN CITIES: NEW URBAN
FORMS AND THE
NEIGHBOURHOOD UNIT IDEA

ABSTRACT

This article explores the repercussion of the Americanization of Brazilian society as observed in mid-20th century town planning. More specifically, it focuses on the plans for new towns that emerged in the pioneering agricultural hinterlands of Brazil and examines the American ideas that contributed to the construction of new urban forms. By analyzing the layout of Goiânia-GO (1936), Angélica-MS (1954), and Medicilândia and Rurópolis-PA (1972) in the light of their historical and sociocultural context, this article shows that the North American neighborhood unity concept helped materialize the local aspiration for modernization and development, as depicted by the American way of life'. The configuration of the neighborhood unit in the city plans studied unveils the appropriation and adaptation of the American planning idea, and also reveals that the Americanization phenomenon coincided with the consolidation of the rationalist/functionalist urbanism hegemony in Brazil and got blurred by it.

KEYWORDS

Planning diffusion. Modern town planning. New towns.

INTRODUÇÃO

Os projetos de novas cidades nas frentes pioneiras de colonização agrícola do Brasil do século XX foram elaborados em centros urbanos consolidados – como São Paulo ou Rio de Janeiro –, a partir de ideias urbanísticas decorrentes da vivência nestas metrópoles, assim como de experiências estranhas a elas, apreendidas de outros contextos. Pois, a circulação e o desenvolvimento de ideias urbanísticas no Brasil envolveram a presença de consultores estrangeiros, de viagens e cursos no exterior, de publicações internacionais e debates locais (LEME, 1995). Os traçados das novas cidades nas frentes pioneiras do interior do Brasil incorporaram, portanto, aspirações, anseios e projeções das sociedades em que foram gerados. Reconhecendo que a forma urbana constitui e representa a existência social e cultural (KING, 1990, p. 1), este trabalho pretende mostrar que a americanização percebida nos grandes centros urbanos brasileiros também pode ser percebida na configuração de novas cidades planejadas para as frentes pioneiras de colonização em meados do século XX.

Os Estados Unidos, em especial a imagem de uma Manhattan futurística, tiveram impacto considerável no imaginário da arquitetura e do urbanismo europeus do começo do século XX (COHEN, 1995). Na Europa, o americanismo notado por Cohen emergiu como um fato constituinte da modernidade, guiando a vida política, econômica, intelectual e artística, e envolveu práticas e discursos coletivos marcados por uma insidiosa noção de “atraso” *vis-à-vis* o Novo Mundo. Mas lá foi certamente um fenômeno menos deliberado e dirigido que aquele percebido no Brasil (PINHEIRO, 2013, p. 152). A americanização da sociedade brasileira – como se verá – foi mais fortemente notada nos anos 1940, a partir dos efeitos da política externa dos Estados Unidos para a América Latina, em consonância com o anseio local por modernização e desenvolvimento, tanto por parte da sociedade quanto de seus governantes (LIERNUR, 2010; MOURA, 1984; TOTA, 2000; TOTA, 2014). Autores como Szmrecsanyi (1993), Somekh (1997), Feldman (1996, 2000), Costa (2009) e Leme (2010) já apontaram uma ressonância difusa deste fenômeno no urbanismo, mais particularmente no planejamento da (e na) cidade de São Paulo. No entanto, o urbanismo das novas cidades que trataram de constituir um mundo urbano *ex novo* no interior do país não foi abordado nestes estudos.

Goiânia (1936), Angélica (1954), Medicilândia e Rurópolis (1972) foram cidades criadas em frentes de expansão agrícola em períodos distintos da história do Brasil. A era Vargas (1930-1954) esteve comprometida com a modernização do país, entendendo por modernizar, entre outras medidas, reorganizar e ocupar o território, dotá-lo de equipamentos novos e sistemas de engenharia, conectar suas partes com estradas e sistemas de comunicação (GOMES, 2013, p. 43), e a construção da nova capital de Goiás se enquadrou no contexto da “*marcha para oeste*” promovida pelo autoritário e centralizador Estado Novo (1937-1945). Almejava-se então um país urbano, industrializado e moderno, que passasse, no plano econômico, do polo agroexportador para o polo urbano-industrial (REZENDE, 2012, p. 12).

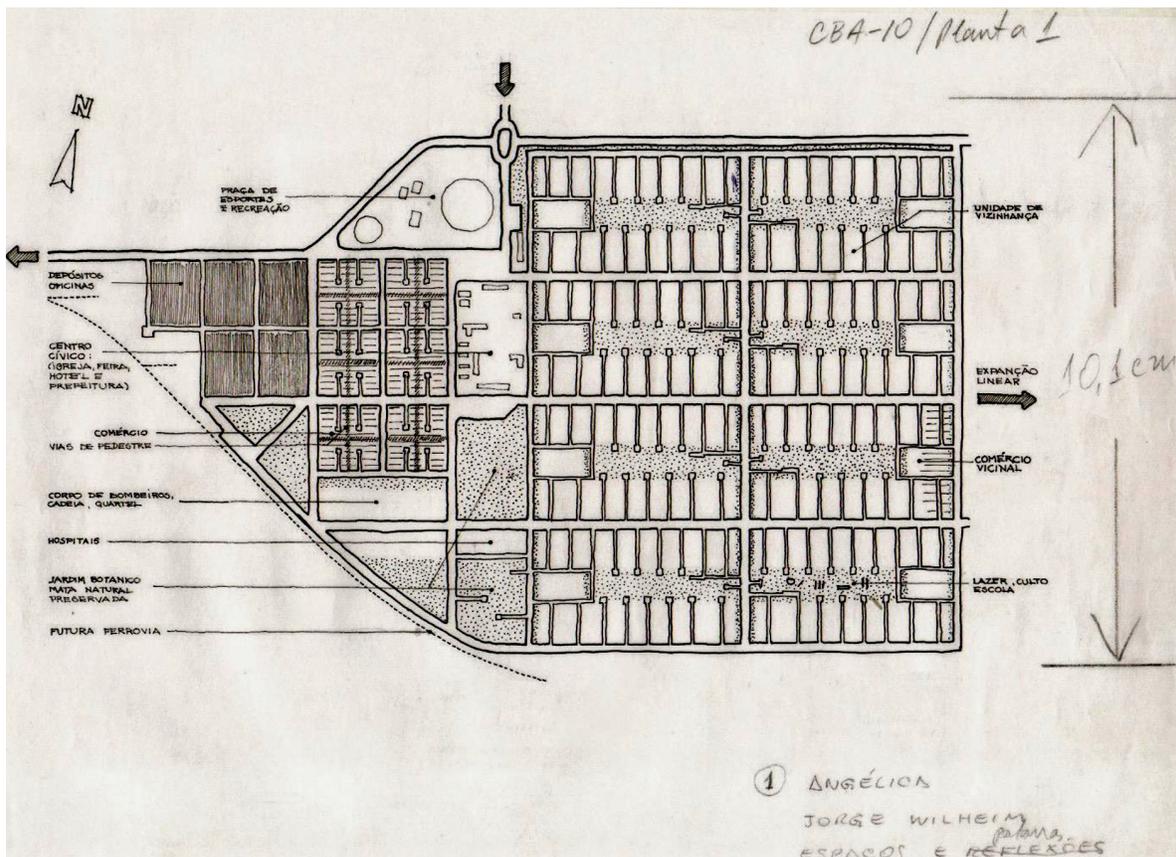
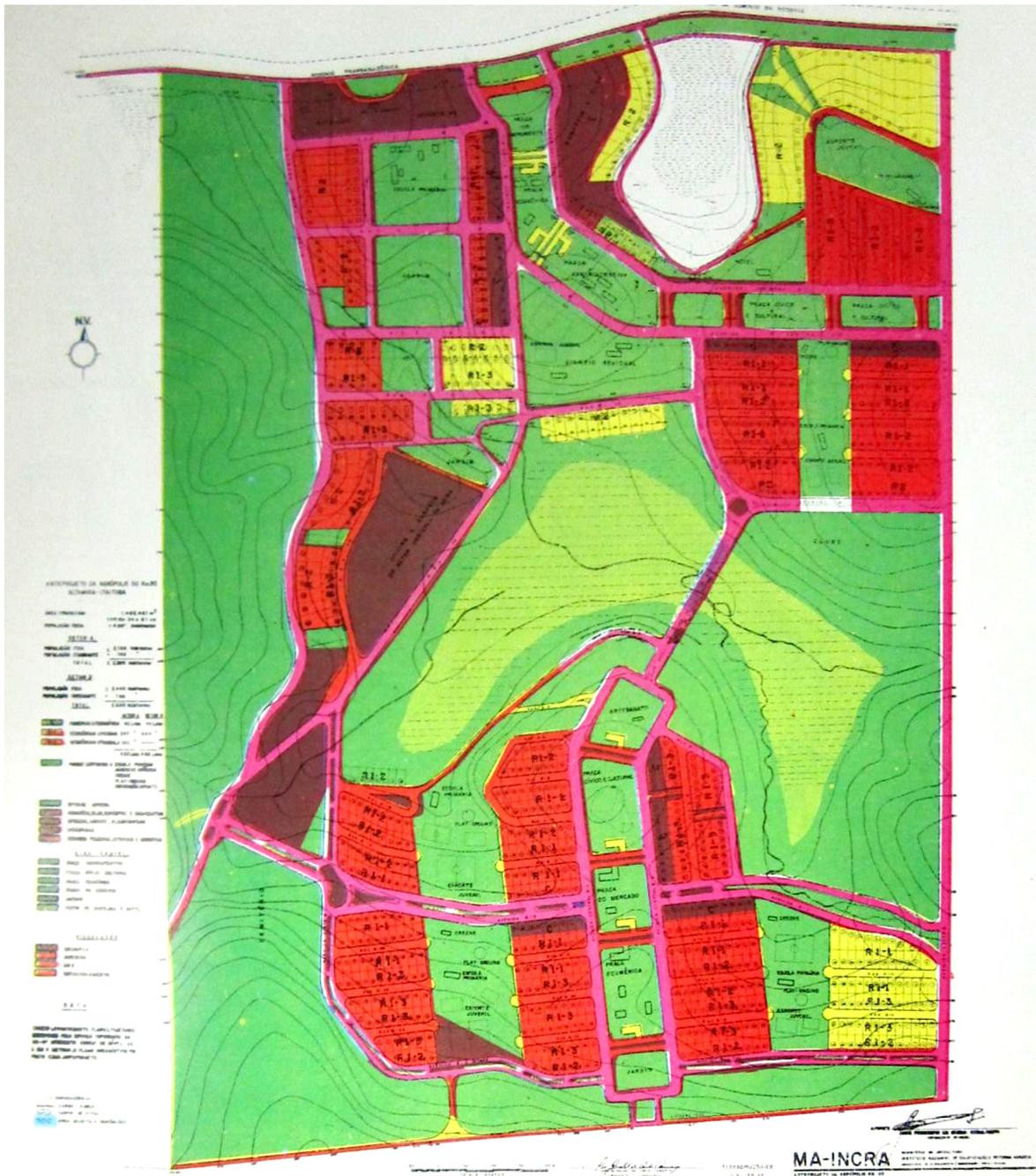


Figura 1 – Angélica, Jorge Wilhelm, 1954
 Fonte: Rocha e Grosbaum (2016).

O governo Juscelino Kubitschek (1956-1961), ao interiorizar a capital e implementar um extenso plano viário, reiterou o mote do desenvolvimento do país. O projeto de Angélica (Figura 1), situada no interior do Mato Grosso do Sul, foi elaborado no enalço da marcha para oeste e, em certa medida, antecipou a forma urbana moderna materializada em Brasília (HERBST, 2011, p. 225). Isenta de todo contexto urbano preexistente, sem carências ou vícios, Brasília devia gerar uma nova ordem social segundo a sua imagem nova e promover e alavancar o progresso regional (GORELIK, 2005, p. 49; HOLSTON, 1993, p. 13, 24). De modo geral, estas novas cidades foram encaradas como agentes modernizadores, “*uma máquina para inventar a modernidade*” e não sua consequência natural, e Angélica, assim como a nova capital do Brasil, construiu uma nova forma urbana, almejando transformação social, a partir da reconceitualização radical da vida nas cidades.

A ditadura militar (1964-1985) renovou o projeto de construção do país, almejando integração nacional, crescimento econômico e desenvolvimento regional, e a ocupação e o ordenamento do espaço atuaram como eixo estruturador do planejamento governamental (MORAES, 2008, p. 95-100,



pós- 5

Figura 2 – Medicilândia, José Geraldo da Cunha Camargo, 1972
 Fonte: Camargo (1973).

139). O “Brasil Grande” pôde ser concretizado em obras de grande porte, como a Transamazônica e, junto dela, o projeto de colonização que planejou a criação de inúmeras cidades modernas ao longo da rodovia, como Medicilândia (Figura 2) e Rurópolis (Figura 3), no Pará. Desse modo, em períodos distintos, as circunstâncias que promoveram a criação destas novas cidades e a expansão urbana para o interior do país comungaram na meta de modernização e desenvolvimento do país e seu resultado comum parece confirmar a noção de que a modificação do ambiente físico era entendida como manifestação de progresso (ALMANDOZ, 2015; MORAES, 2008).

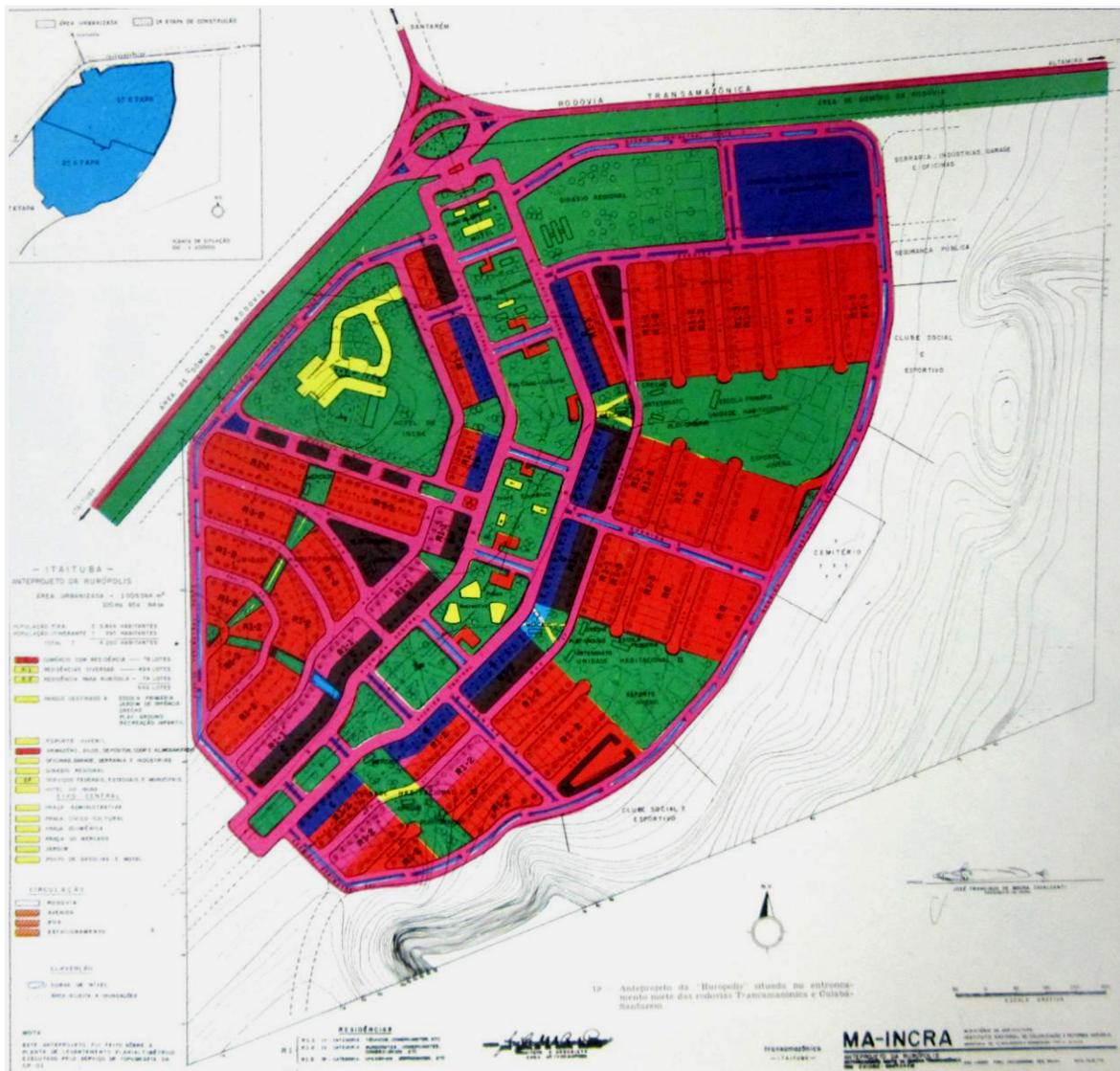


Figura 3 – Rurópolis, José Geraldo da Cunha Camargo, 1972
Fonte: Camargo (1973).

Mas que ideias norte-americanas contribuíram para a construção destas formas urbanas modernas e inovadoras quando a influência dos Estados Unidos era notadamente sentida no Brasil? Para responder esta questão este artigo reportará aspectos da influência da política, da economia e da cultura norte-americanas na sociedade brasileira; observará o contexto da criação das cidades novas mencionadas e analisará seus traçados de modo a apontar a contribuição de ideias urbanísticas. Elementos formais das novas cidades tomadas como estudos de caso fornecem evidências da apropriação da ideia norte-americana de unidade de vizinhança e de sua fusão com o urbanismo racionalista (europeu), mesmo quando os vínculos de seus projetistas com o ideário norte-americano são pouco explícitos. Sem negligenciar recentes abordagens transculturais, o reconhecimento das origens destes elementos e das idiossincrasias de sua apropriação no contexto brasileiro pode fornecer indícios do *modus operandi* e da contribuição dos projetistas locais.

A PRESENÇA NORTE-AMERICANA NA SOCIEDADE BRASILEIRA

pós- | 7

Desde as primeiras décadas do século XX, indústrias americanas como a Wilson, a Swift e a Armour atuavam no Brasil; o mercado brasileiro logo atraiu também a Colgate-Palmolive e as montadoras Ford e General Motors, que chegaram durante o governo do presidente Washington Luís (1926-1930), para quem “*governar é abrir estradas*” (SZMRECSANYI, 1993, p. 196, 209). No entanto, na década de 1940, quando os Estados Unidos ascenderam à posição de maior fornecedor de produtos importados pelo Brasil, a presença cultural norte-americana se tornou mais evidente, alterando a maneira de ver, sentir, explicar e expressar o mundo (MOURA, 1984). A americanização do Brasil, entrevista no cinema, no rádio e em revistas variadas, acabou por atingir uma grande faixa da população, incluindo a nascente classe média baixa e um setor elitizado do proletariado urbano (TOTA, 1993, p. 197).

A política da Boa Vizinhança do presidente Franklin D. Roosevelt, que estruturou as relações dos Estados Unidos com a América Latina nas décadas de 1930 e 1940, estava baseada em uma retórica cosmopolita de amizade e cooperação interamericanas centrada na imagem, sócio e espacialmente construída, do bom vizinho – bastante útil para promover um senso de comunidade hemisférica (SPELLACY, 2006). Pois, se por um lado, na década em que eclodiu a Segunda Guerra, os nacionalismos autoritários que floresceram na América Latina guardavam certa afinidade com os fascismos europeus, por outro, nosso continente era uma região essencial para uma visão estratégica que projetasse os Estados Unidos como protagonista na política mundial.

Tratava-se, portanto, de minimizar a influência europeia na América Latina e manter aí a liderança norte-americana através do *soft power* (o “poder brando” se verifica quando alguém consegue que outros queiram o que ele quer, em contraste com o *hard power*, que ordena que outros façam que se quer). Como reconheceu Nye Jr., a cultura norte-americana é uma fonte de “poder brando”, útil e relativamente barata (NYE JR., 1990, p. 154, 166 e 168; TOTA, 2000, p. 19). E disso tratava a *good neighbor policy*.

Decorrente da política da Boa Vizinhança, o Office for Coordination of Commercial and Cultural Relations between the American Republics – ou simplesmente Office for the Coordinator of Inter-American Affairs – foi criado em 1940 e funcionou até 1946, tratando de questões ligadas a comunicações, relações culturais, saúde, e comércio e finanças nas Américas, sob o comando de Nelson Rockefeller. Isso significa que temas como cinema, imprensa, viagens, publicações, educação, problemas sanitários, transporte, exportações e desenvolvimento eram de interesse do “escritório”, que tinha comitês de representação no Rio de Janeiro e em São Paulo, além de contar com subcomitês em outras capitais brasileiras. Produção e distribuição de filmes, patrocínio a turnês de astros e estrelas de Hollywood à América Latina e de artistas latino-americanos aos Estados Unidos, divulgação de notícias e publicações eram atividades do “escritório”, assim como proporcionar treinamento nos Estados Unidos para técnicos brasileiros de diversas áreas do conhecimento. A criação do personagem Zé Carioca resultou das negociações com os estúdios Disney, a fim de realçar a solidariedade pan-americana (MOURA, 1984, p. 32-40).

Desse modo, o estreitamento das relações entre Estados Unidos e Brasil contou com significativas investidas culturais norte-americanas, em particular aquelas levadas a cabo pelo Museu de Arte Moderna de Nova York (MoMA), que tinha Rockefeller em seu conselho. Depois da participação do Brasil na Feira Mundial de Nova York – organizada pelo urbanista Robert Moses em 1939, com um pavilhão projetado por Lucio Costa e Oscar Niemeyer –, o museu nova-iorquino promoveu, em 1940, um Festival de Música Brasileira, e dois anos depois abriu a exposição de arquitetura brasileira, *Brazil Builds*. A exposição decorria de uma teia de contatos, interesses mútuos e entrosamento de ideias entre a direção do museu, os governos brasileiro e norte-americano e Rockefeller, seu principal articulador e grande incentivador da modernização do Brasil. *Brazil Builds* foi depois levada ao México, ao Canadá e à Inglaterra, e uma versão reduzida da exposição circulou pelo país no ano seguinte, passando pela cidade do Rio de Janeiro, São Paulo – capital e interior: Campinas, Santos, Jundiá e Franca – e por Porto Alegre, Florianópolis, Curitiba e Belo Horizonte (ZAKIA, 2010, p. 35). Com espírito nacionalista e modernizador, o Estado Novo de Getúlio Vargas (1937-1945) promoveu a arquitetura modernista como imagem identitária de um Brasil que se transformava (MARTINS, 2010) –, como aspirava Rockefeller.

Rockefeller foi o coordenador de assuntos interamericanos do governo Roosevelt entre os anos 1940-1944, e depois subsecretário de Estado para assuntos latino-americanos até 1945. Fora do governo, sua ação filantrópica continuou através da American International Association for Economic and Social Development (AIA) e seus negócios avançaram por meio da International Basic Economy Corporation (Ibec). Narrativas recentes matizaram a atuação de Nelson Rockefeller na América Latina em geral, e no Brasil em particular, percebendo que suas ações desconheceram fronteiras precisas entre filantropia e negócios: seus ideais missionários e suas atitudes altruístas convergiam com interesses capitalistas e políticas governamentais (SILVA, 2013; HILTON, 2016). Sua atuação no campo político, econômico e cultural não deixaram de significar uma continuidade da política da boa vizinhança, o que se traduzia em ajuda financeira e técnica para promover a modernização

(TOTA, 2014, p. 302). De fato, ao relatar ao pai seus negócios na América Latina, Rockefeller confidenciou que “*o bem-estar deles [latino-americanos] e melhores oportunidades no futuro só podem ser alcançados se identificados com o modelo de nosso país e do nosso modo de vida*” (TOTA, 2014, p. 183, grifo do autor).

O Ibec dedicou-se ao desenvolvimento industrial e ao incremento do padrão de vida da população latino-americana, respaldado pelo capital e pela capacidade técnica norte-americanos. Uma das suas primeiras iniciativas foi encarregar o planejador Robert Moses para preparar um “*programa de melhoramentos públicos para a cidade de São Paulo*” que, à imagem de Nova York, trocava a modernidade do bulevar urbano pela modernidade da via expressa (TOTA, 2014, p. 227; LEME, 2010, p. 517). Moses deveria desenvolver um estudo de zoneamento, a proposta de um sistema de vias expressas, um sistema de transporte de massa, um sistema de parques e *playgrounds*, de canalização do rio Tietê etc. Dois aspectos da proposta de Moses tiveram um impacto definitivo no desenvolvimento da cidade de São Paulo e no campo do planejamento urbano: o sistema de vias expressas e o sistema de transporte em massa por ônibus, associados, confirmaram a precedência do sistema de transporte baseado no automóvel e retrasaram estudos e propostas alternativas para o transporte de massa por superfície ou subterrâneo (LEME, 2010, p. 527).

A ação da Fundação Rockefeller no campo da filantropia científica junto à Universidade de São Paulo, nas áreas de ciências exatas e biológicas, nos anos 1940 e 1950, também denota características de uma situação mais geral: a crescente hegemonia dos Estados Unidos, e, junto com o fluxo de recursos, ideias, valores e concepções norte-americanos modelaram indivíduos e práticas sociais (MARINHO, 2001, p. 167).

Mas, por outro lado, ações locais também fomentavam o estreitamento das relações entre os dois países. No caso específico do urbanismo, a revista *Politécnica* – o órgão mais importante de divulgação de ideias sobre a urbanização, território e o urbano nas primeiras décadas do século XX em São Paulo – divulgava experiências e projetos “*a exemplo das revistas técnicas europeias e norte-americanas*”, ao mesmo tempo em que se esforçava para construir um repertório próprio (COSTA, 2009, p. 83). Os textos de Victor da Silva Freire publicados na revista recorriam a exemplos alemães, ingleses, franceses e norte-americanos, ainda que estes últimos fossem frequentemente citados como contraexemplo; nos textos de Luís Inácio de Anhaia Melo, entretanto, “*as experiências, ações e planos elaborados e empreendidos nos EUA passam a ser vistos como um ‘modelo’ a ser ‘copiado’, adaptado e transformado segundo as necessidades da sociedade paulista*” (COSTA, 2009, p. 97).

Uma marca visível da americanização da cidade brasileira se mostrava na aspiração à verticalização, exemplificada em São Paulo (SZMRECSANYI, 1993, p. 205; SOMEKH, 1997). Ainda na cidade de São Paulo, o Plano de Avenidas proposto pelo urbanista Francisco Prestes Maia em 1930 combinou soluções diversas, inclusive norte-americanas, em particular aspectos do planejamento da cidade moderna defendidos por Nelson Lewis e a configuração da *parkway* popularizada por Frederick Law Olmstead. Como notou Cristina Leme (2010, p. 517), houve certa continuidade entre a proposta de Moses e o Plano de

pós- | 6

Avenidas, na medida em que ambos enfatizaram o transporte rodoviário em um sistema de vias expressas. Mas, a partir dos anos 1930 a disseminação de ideias e de práticas do urbanismo norte-americano no Brasil se revelou não apenas na concepção estética de planos e nos mecanismos reguladores incorporados na legislação urbanística, mas também nos modelos tomados das instituições norte-americanas e na estrutura organizacional do setor de urbanismo na administração pública (FELDMAN, 1996, 2000).

Naturalmente, havia dissonâncias, como o discurso anti-imperialista do arquiteto João Batista Vilanova Artigas. No “urbanismo progressista” que desenvolveu, embora reafirmasse as qualidades sociais valorizadas pela unidade de vizinhança e a configuração racionalista/funcionalista dada a ela pelos Congressos Internacionais da Arquitetura Moderna (Ciam), combinando pré-fabricação, pilotis corbusierano e o conceito anglo-saxão, tratava a superquadra como freguesia – um termo menos americanizado e mais local (ARTIGAS, 1999; INSTITUTO BARDI, 1997, p. 146). De toda sorte, a modernização que se almejava no Brasil encontrou uma imagem correspondente no *American way of life* promovido pela política da Boa Vizinhança e veiculado pela mídia local (TOTA, 2000, p. 54-78).

O URBANISMO NORTE-AMERICANO, A VIDA MODERNA E O TRAÇADO DE CIDADES NOVAS

O arranha-céu nova-iorquino havia estabelecido um paradigma para a vida metropolitana moderna nas primeiras décadas do século XX, mas o imaginário da cidade norte-americana ganhou novas referências com o fenômeno da suburbanização (COHEN, 1995). Nesse cenário, o automóvel se tornou um símbolo forte e cativante do estilo de vida americano (TOTA, 2000, p. 153). De fato, apropriando-se de certos aspectos da agenda dos Ciam, um urbanismo politicamente conservador propunha refazer os centros das grandes cidades norte-americanas, incorporando vias expressas que conectavam os subúrbios residenciais e, de acordo com Mumford (2001, p. 117), foi esta visão, mais do que a do Ciam, que acabou por caracterizar o urbanismo moderno efetivamente implementado nos Estados Unidos, povoando o imaginário contemporâneo com arranha-céus, autopistas, automóveis e morada suburbana.

A unidade de vizinhança idealizada por Clarence Perry nos anos 1920 para estimular o espírito comunitário na cidade moderna (PERRY, 1974) foi uma potente ideia urbanística que se propagou mundo afora. Ela contemplava um setor urbano determinado pela população necessária para o funcionamento de uma escola primária e configurado de modo que nenhuma criança caminhasse mais que meia milha até a escola, de preferência sem ter que cruzar sequer uma via de tráfego importante; e, além da escola, parque e área de lazer, a unidade de vizinhança deveria acolher pequenas lojas para promover o comércio local necessário ao ambiente residencial.

Radburn, projetada por Clarence Stein e Henry Wright no final dos anos 1920, em Nova Jersey, como a “*cidade jardim da era do automóvel*” (MILLER, 2002, p. 18), concretizou o modelo de desenho urbano que se tornou dominante nos anos 1930, envolvendo baixa densidade, descentralização e reestruturação do aglomerado urbano com a ideia de unidade de vizinhança formulada por Perry.

Para o historiador Lewis Mumford (1998, p. 542), em Radburn surgiram dois novos caracteres de planejamento: a separação entre as artérias de transporte de passagem e as ruas locais, de modo que caminhos para pedestres e estradas para veículos formam dois sistemas independentes; o outro foi o parque de vizinhança ou “fita de verdura interior”, unindo as superquadras – e que Le Corbusier soube aproveitar no projeto de Chandigarh, à sua maneira cartesiana, mais sistemática. Mas há quem aponte a solução dada à questão do transporte como a principal inovação de Radburn (SCHUBERT, 2000, p. 125).

O número de automóveis nos Estados Unidos havia aumentado de 1,2 milhões em 1914 para mais de 23 milhões em 1930 e o sistema viário em grelha traçado em áreas suburbanas se mostrou desvantajoso com a motorização em massa; acidentes e mortes no trânsito então levaram à ideia de que pedestres deveriam ser protegidos do tráfego de veículos, e a hierarquização viária estabeleceria ruas residenciais sem saída e segregação dos meios de transporte. A resposta à modernização atendendo às demandas do automóvel marcou a americanização da cidade jardim (SCHUBERT, 2000, p. 123). Junto da hierarquização viária e da separação entre pedestres e automóveis, a unidade de vizinhança acabou cristalizando um modo moderno de habitar e de conformar cidades (BRODY, 2013).

Intercâmbios transatlânticos associaram a ideia da cidade jardim inglesa ao conceito norte-americano de unidade de vizinhança, que mais tarde foi apropriado por arquitetos europeus e pelos Ciam (GOLD, 1995, p. 249). A unidade de vizinhança repercutiu nos discursos europeus do urbanismo moderno, particularmente através do terceiro Ciam (1930), quando seu secretário geral, Sigfried Giedion, a defendeu como solução para organizar satisfatoriamente conjuntos residenciais, acompanhado nesta defesa pelos arquitetos Le Corbusier, Walter Gropius e Richard Neutra. E, uma década depois, quando José Luis Sert publicou *Can our cities survive?* com propostas formuladas no quarto Ciam, ficou efetivamente registrada a incorporação da unidade de vizinhança no repertório do urbanismo racionalista, depois aplicada nos seus projetos para cidades latino-americanas (REGO, 2017, p. 402). Para Sert, os mais bem-sucedidos projetos de habitação estavam baseados em grupos de residências formando unidades de vizinhança ou aproximando-se deste esquema, e poderiam servir como a base para um “*novo padrão cívico*” (SERT, 1944, p. 72).

Goiânia, Angélica, Rurópolis e Medicilândia reconstruíram, a seu modo, a ideia norte-americana da unidade de vizinhança. Para além das cidades novas em frentes de colonização, as cidades satélites criadas nos anos 1950 e em meados dos anos 1960 no entorno de Brasília, de modo articulado com o plano piloto e interdependente dele (DERNTL, 2016), também incorporaram a unidade de vizinhança – geométrica, racionalista, padronizada, além de insistir no urbanismo do automóvel promovido no plano piloto.

Voltando ao objeto de estudo deste artigo, Radburn serviu de modelo (WARD, 2013) para o projeto de Goiânia, reelaborado em 1936 por Armando Augusto de Godoy, particularmente na sua proposta para o traçado do Setor Sul, o bairro residencial conformado por unidades de vizinhança, superquadras e enclaves, com hierarquia viária, separação do tráfego de pedestres e de veículos, *cul-de-sacs*, traçado irregular e orgânico, baixa densidade, grandes

áreas livres e vegetação abundante. Godoy, engenheiro formado pela Escola Politécnica do Rio de Janeiro, passou a ser consultor técnico da empresa Coimbra Bueno, responsável pela urbanização de Goiânia, quando o arquiteto Atílio Corrêa Lima se afastou do desenvolvimento do projeto da nova capital do estado de Goiás elaborado por ele em 1933. Godoy era um elo de comunicação e informação para os urbanistas brasileiros com a produção urbanística estrangeira; suas viagens foram sempre acompanhadas de estudos, posteriormente publicados em revistas especializadas, como é o caso do seu texto “O urbanismo nos Estados Unidos”, publicado em 1935 na *Revista Municipal de Engenharia* (REGO, 2017). A imprensa goiana alardeou que a inovadora configuração de Goiânia decorria da experiência norte-americana, da “*solução mais técnica para cidades modernas [...] que foi pela primeira vez realizada há poucos anos em Redburn (sic), cidade do século XX, como é denominada nos Estados Unidos*” (PIRES, 2009, p. 240; REGO, 2014, p. 288). Em Goiânia, a unidade de vizinhança reproduziu a mesma inversão proposta na implantação das residências de Radburn: o fundo das casas dava para o *cul-de-sac*, enquanto a entrada principal se abria para o parque interno, comum às casas da superquadra.

Distanciando-se da irregularidade do traçado de Goiânia, as unidades de vizinhança de Angélica ganharam um traçado mais cartesiano, regular, simétrico, seriado e uniforme, conservando o princípio de organização original que relacionava a população da unidade de vizinhança – e consequentemente o seu tamanho – ao número de alunos necessários para o funcionamento da escola local. Com efeito, a americanização das cidades brasileiras é concomitante com a consolidação da hegemonia do urbanismo racionalista/funcionalista, notada exatamente no período pós-Brasília (PINHEIRO, 2010) e, com isso, poucas vezes a unidade de vizinhança no Brasil escapou da conformação racionalista e padronizada e reproduziu a ambiência pitoresca e o traçado informal e irregular da proposta inicial de Radburn, como ocorrera em Goiânia.

O projetista de Angélica, o jovem arquiteto Jorge Wilhelm, havia se formado na Faculdade de Arquitetura da Universidade Presbiteriana Mackenzie, em São Paulo, em 1952. Era um militante de esquerda e então conheceu a família Neder, de Campo Grande, também de esquerda e proprietária da Companhia Colonizadora e Imobiliária Douradense, que o contratou para desenvolver uma nova cidade na Gleba Angélica, no município de Dourados, no estado de Mato Grosso do Sul, visando colonizar a área com pequenos lotes rurais para o cultivo de café e de algodão (ARRUDA, 2004). Wilhelm afirmou ter, então, vasto conhecimento teórico, desde a obra de Le Corbusier e os postulados do urbanismo dos Ciam até a “*urbanística inglesa e suas cidades-jardins*” (WILHEIM, 2003, p. 33).

No projeto de Angélica, Wilhelm adotou a setorização da Carta de Atenas e a cidade acabou setorizada por funções: comercial, administrativa, recreativa e residencial. Junto à mono-funcionalidade do zoneamento, vias principais e secundárias – e os *cul-de-sacs* – hierarquizavam o tráfego; pedestres e automóveis também transitavam separadamente (WILHEIM, 2003, p. 33). O setor residencial estava organizado em superquadras e unidades de vizinhança, propondo uma configuração pouco convencional para o bairro – componente urbano que ali deixou de existir. As superquadras retangulares se apresentavam

ligadas à área verde longitudinal contínua, livre de automóveis, que se destinava a usos coletivos, como “escolas, clubes, creches, igrejas, campos esportivos, locais de piquenique”, e em uma de suas extremidades ficava o comércio vicinal (WILHEIM, 2003, p. 33).

Angélica antecipou o que se viu mais tarde em Brasília. No concurso para o plano piloto de Brasília, todos os projetos premiados estavam baseados nos princípios funcionalistas da separação de funções em zonas demarcadas, da organização da moradia em unidades de vizinhança, da configuração da cidade como cidade-parque, da organização da circulação em vias especializadas, da separação do trânsito de pedestres do tráfego de veículos e da independência das edificações em relação ao sistema viário que, junto com a especialização dos sistemas de circulação, acarretava o fim da rua-corredor (BRAGA, 2010, p. 201-2).

O traçado de Rurópolis, elaborado pelo urbanista José Geraldo da Cunha Camargo, apresenta unidades de vizinhança – por ele chamadas de unidades habitacionais – dispostas ao longo de um eixo formado pelas praças administrativa, cívico-cultural, ecumênica e recreativa. Camargo, formado pela Faculdade Nacional de Arquitetura (FNA) da Universidade do Brasil – hoje Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) – especialista em urbanismo e docente dessa instituição, era também funcionário do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (Incra) e foi o idealizador do esquema de planejamento regional, urbanização e colonização dirigida implantados ao longo da rodovia Transamazônica no governo Médici, com o intuito de desenvolver a região. Camargo vislumbrava a criação de uma nova sociedade a partir de novas formas urbanas (CAMARGO, 1973; REGO, 2015).

As unidades habitacionais de Rurópolis contêm lotes e quadras regulares, vias sem saída, hierarquização do tráfego e separação entre pedestres e veículos. Cada unidade habitacional está organizada em torno de uma área verde livre que acomoda a escola primária, a creche e equipamento para o esporte juvenil. O zoneamento rígido constitui uma faixa de lotes para comércio e serviço ao longo do eixo das praças. As unidades habitacionais apresentam, ainda, uma setorização por faixa de renda da população (CAMARGO, 1973).

Em Medicilândia, Camargo recorreu a uma disposição semelhante, com lotes e quadras regulares, dispostos junto a áreas verde livres com escola e creche. Entretanto, Medicilândia revela uma organização mais fragmentada do que Rurópolis, com um traçado mais irregular em função das condições topográficas e, portanto, com unidades habitacionais mais dispersas. Esta dispersão e o traçado das conexões entre as várias unidades habitacionais da cidade não parecem privilegiar o pedestre e, sim, o automóvel.

Nas duas cidades, a escola é o elemento fundamental e organizador das unidades habitacionais, que contam entre 100 e 200 lotes residenciais unifamiliares – um número de habitantes bem menor que o estimado na ideia original de Perry.

Para esclarecer os fundamentos de seu pensamento urbanístico – do qual a unidade de vizinhança é parte fundamental –, Camargo recorreu a ideias e textos clássicos do urbanismo norte-americano: a unidade de vizinhança

definida por Clarence Perry, com superquadras irregulares e população de 5.000 ou 6.000 habitantes e densidade de 20 famílias por hectare, com raio de influência dos equipamentos comunitários (escola primária com centro comunitário, igreja, biblioteca e pequeno comércio) igual a 800m; as células urbanas criadas por Clarence Stein e Henry Wright no projeto de Sunnyside e a configuração de suas unidades de vizinhança em Radburn; a unidade de vizinhança planejada por N. L. Engelhardt Jr., com uma subdivisão em duas células urbanas menores, e a composição de duas unidades de vizinhança em uma célula urbana maior, chamada “comunidade”; as funções de uma unidade de vizinhança definidas por C. J. Bushnell (BRAGA, 2011, p. 284-285).

Embora a cidade de Angélica tenha uma configuração regular, ortogonal e simétrica em função do sítio mais plano, o traçado mais irregular de Rurópolis e de Medicilândia revela um mesmo vazio contínuo comum às unidades de vizinhança, nos quais os equipamentos comunitários se dispersam, em meio à baixa densidade das superquadras adjacentes. Essas unidades eram, nas cidades acima mencionadas, uma forma moderna de constituir células urbanas e estimular o espírito comunitário.

Mesmo quase duas décadas depois de Brasília, a unidade de vizinhança – não o bairro tradicional – ainda parecia inovadora e revolucionária, porquanto promotora de um novo modo de vida. Contudo, fazia pouco sentido criá-las com separação do tráfego a pé e do tráfego sobre rodas em sistemas independentes, hierarquização viária e traçado descontínuos das ruas em pequenas cidades plantadas em frentes pioneiras de colonização. O mesmo pode ser dito sobre extensas áreas verdes livres em meio à baixa densidade e, sobretudo, em meio à floresta amazônica. Era, no entanto, almejava-se um modo moderno de habitar.

CONCLUSÕES

A ideia de unidade de vizinhança, atrelada a uma visão fordista e taylorista da forma urbana, muito própria do sistema de produção em massa – racionalizado, simplificado, padronizado – e a preponderância do automóvel no urbanismo se mostraram uma forte ressonância norte-americana nos traçados de Goiânia, Angélica, Medicilândia e Rurópolis.

A unidade de vizinhança geométrica, regular, padronizada tem sido mais diretamente associada ao urbanismo racionalista/funcionalista dos Ciam, que se apropriou desta ideia norte-americana originalmente ligada ao ideário *garden city* e ao subúrbio romântico. No entanto, mesmo urbanistas que traçaram unidades de vizinhança em consonância com o ideário dos Ciam, como Lucio Costa, Cunha Camargo e Wilhelm – assim como Godoy – referenciaram seus traçados diretamente nos escritos de Clarence Perry. Ainda que indiretamente note-se a ressonância da ideia norte-americana em uma solução híbrida, sombreada pela hegemonia do urbanismo racionalista.

As unidades de vizinhança efetivaram propostas de um ambiente urbano melhor na medida em que, como entendeu Perry, elas incrementariam a vida social e aumentariam o espírito de cidadania. Mas elas são componentes da cidade e, como elementos morfológicos, são criadores de significado e

geradores de uma imagem urbana – nova, radicalmente diferente, logo moderna, e americanizada, na medida em que refletiam a visão de país desenvolvido que se construía – uma visão orientada quase sempre para frente e para fora, muitas vezes estimulada pelo *American way of life*.

REFERÊNCIAS

- ALMANDOZ, Arturo. *Modernization, urbanization and development in Latin America, 1900s-2000s*. London: Routledge, 2015.
- ARRUDA, Ângelo Marcos. Plano urbano de Jorge Wilhelm fez nascer a cidade de Angélica há 50 anos. *Revista Minha Cidade*, [Goiânia], ano 4, 2004. Disponível: <https://bit.ly/2TRsEVy>. Acesso em: 1 ago. 2018.
- ARTIGAS, Vilanova. *Caminhos da arquitetura*. São Paulo: Cosac & Naify, 1999.
- BRAGA, Milton. *O concurso de Brasília*. São Paulo: Cosac & Naify, 2010.
- BRAGA, Aline Moraes Costa. *(Im)possíveis Brasília: os projetos apresentados no concurso do plano piloto da nova capital federal*. São Paulo: Alameda, 2011.
- BRODY, Jason. The neighborhood unit concept and the shaping of American land planning 1912-1968. *Journal of Urban Design*, Abingdon, v. 18, n. 3, p. 340-362, 2013.
- CAMARGO, José Geraldo da Cunha. *Urbanismo rural*. Brasília, DF: Ministério da Agricultura/ INCRA, 1973.
- COHEN, Jean-Louis. *Scenes of the world to come: European architecture and the American challenge, 1893-1960*. Paris: Flammarion, 1995.
- COSTA, Luiz Augusto Maia. A presença norte-americana na Revista Politécnica, 1905-1930. *Pós*, São Paulo, v. 16, n. 25, p. 80-98, 2009.
- DERNTL, Maria Fernanda. Além do plano: a construção das cidades-satélites e a dinâmica centro-periferia em Brasília. In: SEMINÁRIO DE HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO, 14., 2016, São Carlos. *Anais [...]* São Carlos: IAU-USP, 2016. p. 367-378. Disponível em: <https://bit.ly/2ZeTh89>. Acesso em: 1 ago. 2018.
- FELDMAN, Sarah. A americanização do setor de urbanismo da administração municipal de São Paulo. In: SEMINÁRIO DE HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO, 4., 1996, Rio de Janeiro. *Anais [...]*. Rio de Janeiro: UFRJ, 1996. p. 224-234.
- FELDMAN, Sarah. Os anos 30 e a difusão do urbanismo americano no Brasil. In: SEMINÁRIO DE HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO, 6., 2000, Natal. *Anais [...]*. Natal: UFRN, 2000. p. 100-100.
- GOLD, John R. The MARS plans for London, 1933-1942: plurality and experimentation in the city plans of the early British modern movement. *The Town Planning Review*, Liverpool, v. 66, n. 3, p. 243-267, 1995.
- GOMES, Ângela de Castro (org.). *Olhando para dentro: 1930-1964*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2013.
- GORELIK, Adrián. *Das vanguardas a Brasília*. Belo Horizonte: UFMG, 2005.
- HERBST, Hélio. *Pelos salões das Bienais, a arquitetura ausente dos manuais: contribuições para a historiografia brasileira (1951-1959)*. São Paulo: Annablume: Fapesp, 2011.
- HILTON, Stanley E. O amigo americano: Nelson Rockefeller e o Brasil. *Journal of American History*, Cary, v. 103, n. 3, p. 835-836, 2016.
- HOLSTON, James. *A cidade modernista*. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.
- INSTITUTO BARDI. *Vilanova Artigas: arquitetos brasileiros*. São Paulo: Instituto Lina Bo e Piero Maria Bardi, 1997.
- KING, Anthony D. *Urbanism, colonialism, and the world-economy*. London: New York: Routledge, 1990.
- LEME, Maria Cristina da Silva. *Urbanismo no Brasil 1895-1965*. Salvador: UFBA, 1995.
- LEME, Maria Cristina da Silva. Transforming the modern Latin American city: Robert Moses and the International Basic Economic Corporation. *Planning Perspectives*, Abingdon, v. 25, n. 4, p. 515-528, 2010.

- LIERNUR, Jorge Francisco. The south American way: o milagre brasileiro, os Estados Unidos e a segunda guerra mundial – 1939-1943. In: GUERRA, Abílio (org.). *Textos fundamentais da história da arquitetura moderna brasileira: parte 2*. São Paulo: Romano Guerra, 2010. p. 169-217.
- MARINHO, Maria Gabriela S. M. C. *Norte-americanos no Brasil: uma história da Fundação Rockefeller na Universidade de São Paulo (1934-1952)*. Campinas: Autores Associados, 2001.
- MARTINS, Carlos Alberto Ferreira. Identidade nacional e estado no projeto modernista. In: GUERRA, Abílio (org.). *Textos fundamentais da história da arquitetura moderna brasileira*. São Paulo: Romano Guerra, 2010. p. 279-298. 1 v.
- MILLER, Mervyn. Garden cities and suburbs: at home and abroad. *Journal of Planning History*, Thousand Oaks, v. 1, n. 1, p. 6-28, 2002.
- MORAES, Antonio Carlos Robert. *Território e história no Brasil*. São Paulo: Annablume, 2008.
- MOURA, Gerson. *Tio Sam chega ao Brasil: a penetração cultural americana*. São Paulo: Brasiliense, 1984.
- MUMFORD, Lewis. *A cidade na história: suas origens, transformações e perspectivas*. São Paulo: Martins Fontes, 1998.
- MUMFORD, Eric. Shaping American urban public space from CIAM to new urbanism. *Pós*, São Paulo, v. 10, p. 112-125, 2001.
- NYE, Jr., Joseph S. Soft power. *Foreign Policy*, Washington, DC, v. 80, twentieth anniversary, p. 153-171, 1990.
- PERRY, Clarence. *The neighbourhood unit: a scheme of arrangement for the family-life community*. New York: Arno Press, 1974. (The regional plan of New York and its environs, 7)
- PINHEIRO, Letícia. O Brasil no mundo. In: GOMES, Angela de Castro. *Olhando para dentro: 1930-1964*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2013. p. 143-177.
- PINHEIRO, Eloisa P. As ideias estrangeiras criando cidades desejáveis na América do Sul: do academicismo ao modernismo. *Scripta Nova*, Barcelona, v. 14, n. 331, 2010. Disponível em: <https://bit.ly/2ZfMkT0>. Acesso em: 15 maio 2018.
- PIRES, Jacira Rosa. *Goiânia: cidade pré-moderna do cerrado 1922-1938*. Goiânia: PUC, 2009.
- REGO, Renato Leão. Brazilian garden cities and suburbs: accommodating urban modernity and foreign ideals. *Journal of Planning History*, Thousand Oaks, v. 13, n. 4, p. 276-295, 2014. DOI: <https://doi.org/10.1177%2F1538513214521582>.
- REGO, Renato Leão. A integração cidade-campo como esquema de colonização e criação de cidades novas: do norte paranaense à Amazônia Legal. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, Curitiba, v. 17, n. 1, p. 89-103, 2015. DOI: <http://dx.doi.org/10.22296/2317-1529.2015v17n1p89>.
- REGO, Renato Leão. Unidade de vizinhança: um estudo de caso das transformações de uma ideia urbanística. *Urbe*, Curitiba, v. 9, n. 3, p. 401-413, 2017. DOI: <http://dx.doi.org/10.1590/2175-3369.009.003.ao01>.
- REZENDE, Vera (org.). *Urbanismo na era Vargas*. Niterói: UFF, 2012.
- ROCHA, Lígia; GROSBAUM, Marcia. Jorge, o traço e o todo. *Oculum Ensaios*, Campinas, v. 13, n. 2, p. 205-221, 2016.
- SCHUBERT, Dirk. The neighbourhood paradigm: from garden cities to gated communities. In: FREESTONE, R. (ed.). *Urban planning in a changing world*. London: E & FN Spon, 2000. p. 118-138.
- SERT, José Luis. *Can our cities survive? An ABC of urban problems, their analysis, their solutions*. Cambridge: The Harvard University Press, 1944.
- SILVA, Claiton Marcio da. Nelson Rockefeller e a atuação da American International Association for Economic and Social Development: debates sobre missão e imperialismo no Brasil, 1946-1961. *História, Ciências, Saúde*, Rio de Janeiro, v. 20, n. 4, p. 1695-1711, 2013.
- SOMEKH, Nadia. *A cidade vertical e o urbanismo modernizador: São Paulo 1920-1939*. São Paulo: Nobel, 1997.
- SPELLACY, Amy. Mapping the metaphor of the good neighbor: geography, globalism, and pan-americanism during the 1940s. *American Studies*, Halle, v. 47, n. 2, p. 39-66, 2006.

SZMRECSANYI, Maria Irene de Q. F. A americanização da cidade brasileira: a substituição de modelos urbanísticos em São Paulo no século XX. In: BARBERO, María I.; REGALSKY, Andrés M. (eds.). *Americanización: Estados Unidos y América Latina en el siglo XX: transferencias económicas, tecnológicas y culturales*. Buenos Aires: Editorial de la Universidad Nacional de Tres de Febrero, 1993. p. 191-217.

TOTA, Antonio Pedro. Americanização no condicional: Brasil nos anos 40. *Perspectivas*, São Paulo, n. 16, p. 191-212, 1993.

TOTA, Antonio Pedro. *O imperialismo sedutor*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

TOTA, Antonio Pedro. *O amigo americano: Nelson Rockefeller e o Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 2014.

WARD, Stephen V. Cities as planning models. *Planning Perspectives*, Abingdon, v. 28, n. 2, p. 295-313, 2013.

WILHEIM, Jorge. *A obra pública de Jorge Wilhelm*. São Paulo: Dorea Books, 2003.

ZAKIA, Silvia A. Palazzi. Brazil builds em Campinas: uma ferramenta simbólica da estratégia de legitimação da implantação do plano de melhoramentos urbanos. *Pós, Revista do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAUUSP*, São Paulo, v. 17, n. 27, p. 26-45, 2010.

Nota do Autor

Esta pesquisa foi financiada pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPQ).

Nota do Editor

Data de submissão: 07/08/2018

Aprovação: 13/05/2019

Revisão: Tikinet

Renato Leão Rego

Universidade Estadual de Maringá. Departamento de Arquitetura e Urbanismo.
Avenida Colombo, 5790, Zona 7 – CEP 97020-900 – Maringá-PR
ORCID: 0000-0003-1822-2907
rlrego@uem.br