



AS CIDADES NOVAS DE JOAQUIM GUEDES

ROGÉRIO QUINTANILHA

Universidade de São Paulo / Faculdade de Arquitetura e Urbanismo.
Rua do Lago, 876 – Butantã, São Paulo
<https://orcid.org/0000-0002-5730-1301>
arq.rogerio@gmail.com

Recebido: 19/09/2022

Aprovado: 19/04/2023

RESUMO

Este artigo pretende contribuir para a compreensão da produção de cidades novas ao longo da trajetória do urbanista brasileiro Joaquim Guedes, identificando temas que perpassam os quatro planos desenvolvidos pelo arquiteto ao longo de 25 anos de carreira: o plano para a nova capital federal, Brasília, projeto participante do concurso nacional realizado em 1957; o plano para Nova Marabá, realizado em 1973 para o governo federal e não executado; o plano para a cidade de Caraíba, realizado entre 1976-1982 para a Caraíba Metais, executado e atualmente conhecido como Núcleo do Pilar, distrito de Jaguarari; e o plano para Barcarena Nova, realizado em 1980 para a Albras, executado e conhecido atualmente como Vila dos Cabanos. Após apresentá-los, esta pesquisa investiga como os temas das unidades de vizinhança, dos meios de circulação pela cidade, do diagnóstico social, do papel da educação e da questão do crescimento e transformação da cidade surgem em cada caso, construindo um guia importante para a leitura projetual do arquiteto.

Palavras-chave: Plano piloto de Brasília. Caraíba. Barcarena. Joaquim Guedes.

ABSTRACT

This article aims to contribute to the understanding the new cities production along the trajectory of the Brazilian urbanist Joaquim Guedes, identifying themes that permeate the four plans developed by the architect throughout 25 years of career: the plan for the new federal capital, Brasília, project participating in the national competition held in 1957; the plan for the new Marabá, made in 1973 for the federal government and not executed; the plan for the city of Caraíba, carried out between 1976-1982 for Caraíba Metais; and Barcarena nova, carried out in 1980 for Albras, executed and currently known as Vila dos Cabanos. After presenting them, this research investigates how the themes of neighborhood units, means of circulation around the city, social diagnosis, the role of education, and the issue of growth and transformation of the city arise in each case, building one important guide for the architect's design reading.

Keywords: Brasília pilot plan. Caraíba. Barcarena. Joaquim Guedes.



INTRODUÇÃO

Arquiteto e urbanista formado em 1954 pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo e docente do mesmo curso de 1958 até seu falecimento em 2008, Joaquim Guedes foi um dos mais ativos profissionais da área no Brasil durante a segunda metade do século XX. Entre a ampla produção de projetos de arquitetura, urbanismo e planejamento urbano, projetou quatro cidades novas no Brasil entre os anos 1950 e início dos anos 1980: a primeira, um plano participante do concurso para a nova capital federal do Brasil, o qual foi vencido por Lúcio Costa, como membro do grupo Serviço Técnico de Atendimento aos Municípios (Stam), formado por Joaquim Guedes, Liliana Guedes, Domingos de Azevedo e Carlos Millan. O segundo, durante o governo militar (1964-1985), um projeto para a cidade de Nova Marabá, núcleo de apoio à mineração no estado do Pará, em 1973. O plano de Marabá não foi executado, sendo substituído, mais tarde, por outro de autoria do arquiteto carioca Harry James Cole. O apoio à mineração também foi o propósito da construção da cidade nova de Caraíba, no estado da Bahia, para receber os trabalhadores de uma mina de cobre assim como Barcarena, também no estado do Pará, construída como cidade apoio ao complexo industrial Albras/Alumina do Norte do Brasil (Albras/Alunorte) para o refino do alumínio. Caraíba e Barcarena foram planejadas e executadas entre o final dos anos 1970 e início dos anos 1980.

Por meio da leitura desses quatro planos urbanos, esta pesquisa de pós-doutorado, financiada pela Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (Fapesp), investigou temas que estruturam o pensamento urbanístico de Guedes ao longo dos 25 anos que os separam, propondo a construção de uma linha contínua que atravessa os diferentes momentos de sua produção, por um lado, e sua adaptação aos diferentes contextos socioculturais, por outro. Compreende-se, assim, uma tensão entre o plano para a nova capital federal e as cidades novas de mineração. O projeto para a capital é o primeiro cronologicamente e foi entendido pelo

próprio Guedes, ao longo do tempo, como um exercício da juventude. Ademais, este plano tem uma população dezenas de vezes maior do que os demais, assim como, função administrativa e perfil populacional distintos, além de ter sido resultado de um concurso, o que por si só acaba orientando os projetos conforme as expectativas de quem avaliará. As cidades novas de mineração, Marabá, Caraíba e Barcarena, por sua vez, apresentam contextos semelhantes entre si, embora também não idênticos, variando quanto ao tamanho, clima e construção. Apesar dessas especificidades, as muitas semelhanças permitem que se estabeleçam como um contraponto e verificação dos princípios colocados pelo plano para a nova capital federal.

O plano para a nova capital federal, elaborado pelo grupo Stam, é muito representativo na definição das abordagens que Joaquim Guedes utilizaria durante toda a carreira. Dentre os quatro projetos, é o mais ousado no debate teórico e isso se deve a algumas características: em primeiro lugar, em virtude da, então, recente formação superior dos autores, é notável a energia em debater teoricamente a produção da cidade. Sendo assim, um concurso com tanta visibilidade era certamente uma oportunidade privilegiada para as discussões urbanísticas. Além disso, embora não seja possível remontar exatamente a contribuição de cada um dos membros do grupo no plano, o projeto sugere um encontro entre a atitude provocadora de Joaquim Guedes com a erudição de Domingos de Azevedo, bem como a contribuição sociológica de Liliana Guedes e o desenho de Carlos Millan, que, segundo depoimento de Joaquim Guedes (LEME, 2009), teve uma participação menor na elaboração do projeto.

A proposta apresentada pelo grupo Stam (Figura 1) mostrava uma cidade linear, igual ao plano vencedor de Lúcio Costa. Entretanto, enquanto Costa imaginava uma linha de superquadras ao longo de uma via expressa de automóveis, o grupo Stam propunha uma sequência de unidades de habitação interligadas por um sistema de transporte coletivo.

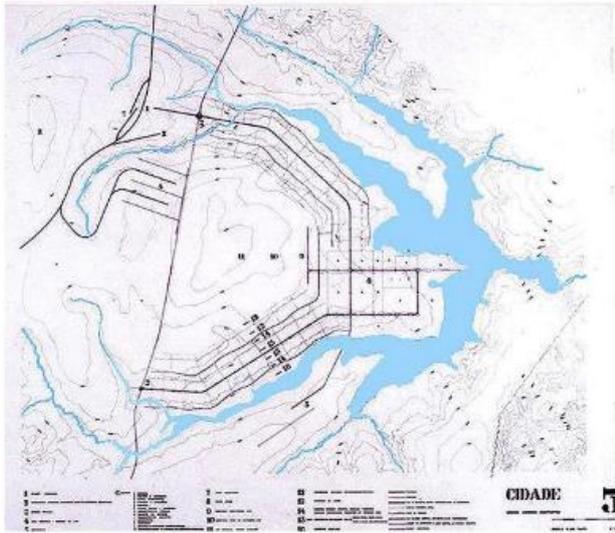


Figura 1 – Prancha nº 5 apresentada pelo grupo Stam no concurso para a nova capital federal do Brasil
Fonte: Guedes, 1972.

Outro ponto fundamental do plano é a discussão teórica trazida pelo grupo. Apesar da exuberante oportunidade, poucos participantes do concurso consideraram-no como um momento para o debate teórico, quase sempre preocupando-se mais em apresentar soluções do que em fazer perguntas. Assim, a Carta de Atenas e as *unidades de vizinhança* (UV) dominaram amplamente o referencial teórico adotado pela

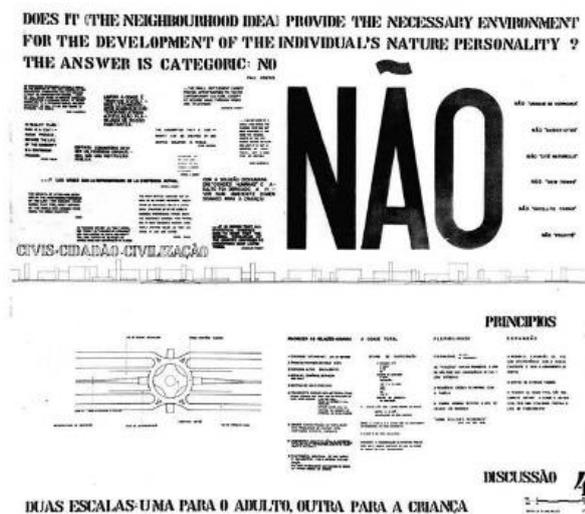


Figura 2 – Prancha nº 4 apresentada pelo grupo Stam no concurso para a nova capital federal do Brasil
Fonte: Guedes, 1972.

maioria dos participantes, com algumas exceções, tal qual o notável plano de Rino Levi, Roberto de Cerqueira César e Luís Roberto de Carvalho Franco. O grupo Stam, entretanto, não se intimidou com o debate e apresentou, entre as sete pranchas, uma dedicada exclusivamente à problematização das UV.

A prancha 4 (Figura 2) contém praticamente apenas textos, com destaque para a palavra não em letras grandes. Ao lado, em letras pequenas, seis negativas: “Não” “unidades de vizinhança”; “Não” “Garden Cities”; “Não” “New Towns”; “Não” “Satellite Towns”; “Não” “Policité”. No topo da prancha há uma frase de Paul Kriesis “Does it (the neighbourhood idea) provide the necessary environment for the development of the individuals nature personality? The answer is categoric: no” e no pé, o princípio “Duas escalas: uma para o adulto. Outra para a criança” (Guedes, 1972).

No limite, os integrantes do Stam rejeitavam a ideia das UV, assim como as cidades jardim, porque entendiam que essas teorias restringiam as relações sociais à vizinhança, o que consideravam um efeito indesejável. Uma vez aberto esse caminho de interações sociais diversas, não fazia sentido impor um *re-aldeamento* ao homem, e sim, a via contrária, considerando que as possibilidades sociais e culturais eram justamente a parte mais interessante da vida metropolitana. Assim, para o grupo, o desafio da nova cidade seria não limitar o alcance da vida social, e sim permitir que ela se realizasse investigando, conhecendo e equacionando os problemas que impediam o cidadão de vivenciá-la.

Para o grupo, o cidadão apto e interessado em experimentar a plenitude da metrópole é o adulto, já que a criança, além de construir círculos sociais mais limitados, tende a preferir as pequenas distâncias, movimentando-se pelo espaço com dificuldade. O adulto, por sua vez, embora desejasse movimentar-se pela cidade para desfrutá-la, fica restrito a essa pequena escala, mais apropriada para as crianças. Esse *aprisionamento* refletia-se, sobretudo, nas mulheres que, embora cada vez mais livres do trabalho doméstico graças aos novos aparelhos, ainda eram mais frequentemente tomadas pela criação dos filhos, sendo esse o primeiro ponto a ser equacionado.

Uma vez emancipado o adulto do trabalho de cuidado com as crianças, ainda restava a questão do meio de transporte a ser utilizado em seus deslocamentos na metrópole. Àquela altura, o grupo identificava que o transporte individual, exigindo uma enorme área disponível para vias de circulação e outra tão grande quanto para estacionamentos, apresentava incontornáveis limitações. Assim, o diagnóstico do grupo Stam chegava ao seguinte impasse:

Aliás, se não tomarmos cuidado e não atentarmos para as exigências do organismo social, acabaremos fazendo das nossas cidades enormes estacionamentos de automóveis e crianças, dois elementos que acompanham os adultos e estes, não sabendo onde pôr, os abandonam nas ruas. (STAM, 1957, p. 16)

O espaço planejado para a criança é o *setor*, caracterizado por uma área de aproximadamente 800 metros de largura por 600 metros de profundidade, capaz de abrigar por volta de 15 mil habitantes e servido por escolas e uma estação de metrô. Para os edifícios, foram utilizadas como referência as *unidades de habitação*, de Le Corbusier, embora não discutam ou se apropriem plenamente do termo, mantendo a questão em aberto. Dentro dos setores, as crianças poderiam circular cotidianamente em segurança, ou seja, sem a vigilância constante. As muito pequenas poderiam ter suas creches na própria unidade de habitação, bastando uma viagem de elevador para alcançá-las. O plano abre a possibilidade, inclusive, de um sistema educacional baseado no kibutz israelense, em que as crianças dormem e se alimentam coletivamente, passando com seus pais apenas algumas horas de qualidade por dia. O sistema educacional, seu desenho e localização é, desse modo, projetado para resolver o que podemos chamar de problema das crianças.

A crítica ao aprisionamento do adulto dentro das UV passa, no plano do grupo Stam, pela compreensão das transformações sociais em curso no final dos anos 1950, em especial o das mulheres. Parece claro ao grupo que essa limitação da vida à vizinhança estava endereçada às mulheres, já que os homens, de qualquer forma, circulariam livremente pela cidade. Convém

lembrar aqui que Liliana Guedes era a única mulher participante do concurso como autora e, de fato, o memorial do grupo Stam (1957) foi um dos únicos planos (senão o único) a elaborar essas transformações para além do papel de mãe cuidadora. A revolução, segundo o grupo, começava pelos novos utensílios domésticos, cada vez mais presentes nos lares. A diminuição na carga de trabalho doméstico, entretanto, não permitia tempo livre a mulher, apenas substituía este trabalho interno pelo trabalho externo, tornado cada vez mais necessário pelo achatamento dos salários dos chefes de família. A criação dos filhos acabava, assim, executada por trabalhadoras pouco preparadas (o que revela também uma perspectiva de classe), dentro ou fora da escola. Retornar a mulher ao seu papel doméstico era impossível e indesejável e, portanto, o sistema educacional, destacadamente a educação em tempo integral, se mostrava uma saída para o problema.

A segunda questão diz respeito aos automóveis. Vale notar semelhanças entre as propostas do grupo Stam e Lúcio Costa para a cidade, a primeira planejando no eixo viário a implantação de um transporte coletivo de massa, enquanto a segunda é muito mais dependente do automóvel particular. Esse sistema de transporte é o ponto fundamental da estrutura do plano do grupo Stam, pois permitiria acesso rápido a todos os pontos e serviços urbanos independentemente do ponto de partida, um remédio contra a segregação espacial.

Outro ponto de destaque sobre o plano do grupo Stam, diretamente ligado à circulação de pessoas, estava tratado na prancha 7: o crescimento da cidade criando núcleos para além do lago, conectados pelo transporte rápido, sem descaracterização do desenho geral da cidade. A possibilidade de um crescimento ordenado tornou-se um dos pontos mais ressaltados por Joaquim Guedes sobre esse plano ao longo dos anos, uma vez que o plano vencedor de Costa optava por uma cidade determinada cujo crescimento se daria por meio de cidades-satélites. De fato, até hoje o crescimento do chamado plano piloto é alvo de disputas técnicas, econômicas e políticas que desaguam no crescimento ostensivo das chamadas cidades-satélites que, com pouco planejamento, absorvem esse impacto de cres-

cimento sob a forma de uma cidade tradicional, distante do desenho urbano que caracteriza a capital, o que Guedes considerava um erro. Para ele, o impulso de transformação era irrefreável e o papel do planejador consistia, no máximo, em conduzir essa transformação de maneira satisfatória, tentando preservar o conjunto.

Em 1964, apenas quatro anos após a inauguração de Brasília, um golpe no então presidente João Goulart instaurou a Ditadura Civil-Militar no Brasil. Inicialmente vendido como um governo provisório, o regime passou a endurecer gradativamente até 1968, quando o Ato Institucional Número 5 (AI-5) atingiu sua fase mais repressiva. A situação política impactou diretamente o trabalho nos escritórios de arquitetura e mesmo profissionais de destaque, como Joaquim Guedes, encaravam escassez de projetos. Por outro lado, uma das políticas econômicas do regime envolvia a exploração de minérios no interior do país, o que exigia a criação de infraestrutura correspondente, incluindo cidades novas preparadas para receber os trabalhadores em diferentes níveis e origens envolvidos nessa produção.

Uma dessas cidades foi Marabá, ou Nova Marabá (Figura 3), cidade 200 quilômetros (Km) distante de Parauapebas, onde fica a mina de Carajás, a maior mina de ferro do mundo. Para os trabalhadores diretamente ligados à mineração, foi construída uma cidade fechada, Carajás, controlada pela companhia mineradora. Entretanto, como se esperava um grande fluxo de pessoas atraídas pelo emprego e súbito aumento de renda do município, o Governo Federal optou por erguer uma cidade nova próxima a um núcleo existente, hoje conhecida como Marabá Velha, para absorver a população atraída pelo dinheiro da exploração do minério, fornecer comércio e serviços e ajudar no escoamento da produção. A construção também era parte do programa federal 7 Cidades, que investia no fortalecimento de sete núcleos urbanos amazônicos ao longo da rodovia Transamazônica.

O Plano de Desenvolvimento Urbano de Marabá (PDUM) foi encomendado ao escritório de Joaquim Guedes pelo Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (SERFHAU) e apresentado em 1973. O PDUM se

desenvolve sobre uma malha sinuosa apoiada em três vias principais, duas de contorno e uma comercial. Há uma grande preocupação com o conforto térmico e, por isso, são preservadas áreas verdes dentro da malha, especialmente nas escolas e hospitais. O desenho das vias arborizadas, planas, longas e de curvas suaves não oferecem obstáculos aos ventos tampouco dificuldades aos pedestres e ciclistas. Por sua vez, as vias locais são de terra, quatro graus mais frescas do que as vias asfaltadas, já os edifícios comerciais centrais têm o segundo pavimento avançando sobre a calçada de modo a sombreá-la. Com a extinção do SERFHAU, em 1974, o plano foi descartado e substituído por outro, o Plano de Expansão Urbana de Marabá (Peum), elaborado pelo urbanista Harry James Cole.

Após o descarte do plano para Marabá, o escritório de Joaquim Guedes participou do planejamento de outra cidade ligada à mineração: Caraíba, hoje conhecida como Núcleo do Pilar, distrito de Jaguarari, Bahia. Na segunda metade da década de 1970, o Governo Federal deu início à exploração da mina de cobre Caraíba (Figura 4), construindo uma cidade nova para receber dez mil pessoas, entre trabalhadores envolvidos diretamente na mineração, suas famílias e população diversa. A empresa de mineração Caraíba Metais foi fundada por Baby Pignatari para a pesquisa e exploração do cobre no vale do Curaçá, na Bahia. Sem o capital necessário, Baby repassou a empresa ao estado em 1973, o que possibilitou a abertura de um edital de concorrência pública – vencida por Joaquim Guedes – para o projeto de uma vila para a recepção dos futuros trabalhadores da mina. O arquiteto, no entanto, atentava para o fato de que o núcleo não podia se limitar a um acampamento de trabalhadores, mas uma cidade para esses, seus familiares, população de apoio, comércio e serviços. O projeto, apresentado em 1976 (Figura 3), baseava-se em um sistema de praças locais com comércio vicinal, uma grande praça central e um eixo viário concentrando serviços como hospital, hotel, rodoviária e escolas. Incluía também a arquitetura das residências, inspiradas na tipologia sertaneja, dos edifícios centrais, sobre pilotis, e das escolas, clube e hotel, inspiradas na arquitetura modernista paulistana (Figura 4). No mesmo período, planejou também

uma cidade nova em Barcarena (Figura 5 e 6), no Pará, como apoio para a instalação da indústria de alumínio Albras/Alunorte, hoje conhecida como Vila dos Cabanos, para 50 mil pessoas. A cidade é composta por vários núcleos dispersos, entre os quais a área projetada por Guedes, chamada de Barcarena Nova ou Vila dos Cabanos. Nesse projeto, Guedes optou por uma implantação por setores de 820 por 820 metros, cortados por duas diagonais, cada um contando com comércio local e serviços, pré-escola, parque infantil e praça de esportes. Como de costume, para a elaboração do plano de Barcarena, Guedes formou uma equipe multidisciplinar da qual fizeram parte, entre outros, Flávio Villaça, Luiz Fernando Manini, Paulo Afonso Morretti Guedes e Carlos Augusto Figueiredo Monteiro.

A cidade foi construída parcialmente e os edifícios não foram, ao contrário de Pilar, projetados pelo mesmo escritório.



Figura 3 – Plano de Nova Marabá, de Joaquim Guedes, destacando os setores residenciais (amarelo), áreas comerciais (vermelho) e de educação e saúde (azul)
Fonte: GUEDES, 1973

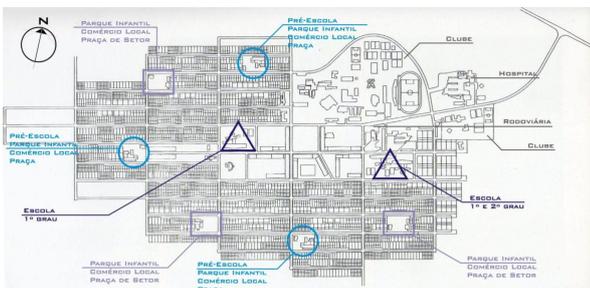


Figura 4 – Planta baixa de Caraiíba destacando as praças setoriais associadas aos edifícios escolares
Fonte: Biblioteca a Faculdade De Arquitetura..., 2023.



Figura 5 – Plano de Joaquim Guedes para Barcarena. A malha viária de 800 metros divide a cidade em setores. A mancha que corta a cidade é o rio Murrucupi
Fonte: GUEDES, 1980.

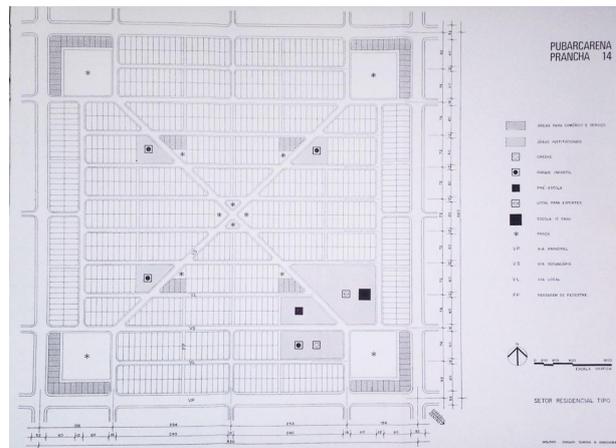


Figura 6 – Plano para Barcarena, de Joaquim Guedes. Esquema de um setor com escolas (■), creches (○), parques infantis (●) zonas comerciais e institucionais (em cinza), quatro praças nas extremidades e quatro no centro (*)
Fonte: GUEDES, 1980.

Temas urbanos entre Brasília e as cidades novas de mineração

Esta pesquisa mostrou que o plano de Brasília apresenta tanto a base quanto a discussão teórica de muitas ideias que reaparecerão nos planos seguintes, ainda que sem a mesma elaboração. Neste, a dinâmica de concurso e a presença de Liliana Guedes e Domingos de Azevedo parecem ter contribuído para um tipo de elaboração teórica a que Guedes, que sempre se entendeu como um homem de finalidades práticas, não costumava realizar. Finalmente, é possível notar que

a juventude dos membros do grupo Stam refletia em uma grande energia para o debate e questionamentos que, naturalmente, a despeito da atitude sempre provocadora de Joaquim Guedes, consolidou-se em posições mais definidas. Dito isto, resgatamos alguns pontos abordados pelo grupo Stam para verificar como aparecem nos demais planos de Guedes, quer sejam a questão das UV, os meios de circulação urbana, o diagnóstico social, o papel da educação ou a questão do crescimento e transformação da cidade.

A teoria das UV, proposta por Clarence Perry no plano para Nova York de 1929, foi muito difundida na primeira metade do século XX e está citada em diversos memoriais dos planos concorrentes no concurso para a nova capital (TAVARES, 2004). Entretanto, apesar de corresponderem a certos parâmetros de desenho urbano, como o sistema interno de ruas, os espaços públicos e institucionais, o comércio local, etc., a proposta de Perry trazia também uma noção sociológica comunitária, reforçando as relações sociais de vizinhança em detrimento das metropolitanas, o que evocava certo cuidado no uso do termo em alguns projetos da época. Em Chandigarh, por exemplo, projeto de 1953, Le Corbusier prefere o termo setores para as áreas habitacionais, revelando um questionamento ao modelo. No concurso para Brasília, no entanto, as UV são citadas em muitos projetos, quase sempre sem grande elaboração ou questionamento teórico, referenciados principalmente na Carta de Atenas (1933), como é o caso do plano vencedor de Lúcio Costa. O debate proposto pelo grupo Stam na prancha 4, desse modo, revelava um grupo conectado aos debates contemporâneos, desde a própria Chandigarh até o IX e X Congresso Internacional da Arquitetura Moderna (Ciam), realizados em 1953 e 1956 respectivamente e citados expressamente pelo grupo.

Nos quatro planos posteriores, Guedes sempre utilizou a setorização da cidade sem nunca utilizar o termo unidade de vizinhança. É fato que a aplicação estrita do conceito é questionável em contextos não metropolitanos, mas, de qualquer forma, assim como no plano para Brasília, Guedes permaneceu

preferindo o termo setores, embora o desenho em si cumpra alguns princípios característicos das UV, como a população, o sistema viário e a presença de escolas. Em Marabá, por exemplo, Guedes divide a cidade em 11 setores com aproximadamente cinco mil habitantes cada, limitados por vias largas, dez deles com um parque infantil e uma escola de primeiro grau própria, embora quase todas no perímetro do setor não interno como seria esperado de uma UV.

Em Caraíba, as pequenas dimensões na cidade, prevista para apenas dez mil habitantes, forçaram algumas alterações ao modelo. Na cidade, as escalas de vizinhança se estruturam a partir de seis parques infantis com pequeno comércio, ou seja, pequenos núcleos de aproximadamente 1.500 habitantes e apenas algumas centenas de metros de raio. As duas escolas de primeiro grau estão posicionadas mais ao centro e a única escola de segundo grau foi pensada para atender a outras cidades próximas, centralizando uma escala que passa a ser regional. De fato, entre o plano e a cidade ocupada nota-se certo desajuste de escalas: por um lado, o comércio não teve força suficiente para se desenvolver nas quadras, concentrando-se praticamente na área central. Por outro, a praça central também parece grande demais para o núcleo, justificando-se apenas como centro comercial regional, o que reforça a ideia de que Caraíba é, em si, um setor incompleto, mas que é o centro de serviços de um setor de abrangência regional.

Barcarena apresenta, dentre todas as cidades, o desenho mais rígido com setores quadrados de 800 m de lado, o que só foi possível devido ao terreno mais plano do que Marabá, onde a topografia exigiu uma série de adaptações a malha retangular. Ainda assim, é curioso que Guedes tenha adotado em seu último projeto um desenho mais rígido, de modo que muitas soluções de parcelamento utilizadas para acomodar os lotes variados em Caraíba, um terreno também bastante plano, não foram repetidas em Barcarena. Ao contrário, embora o setor seja mais claro, o parcelamento em Barcarena é menos bem resolvido. As escolas de primeiro grau, assim como em Marabá, estão deslocadas para as extremidades do módulo, tornando-o mais poroso e menos isolado do restante da cidade.

Variando em contexto, forma e dimensões, os setores de Guedes em Marabá, Caraíba e Barcarena tem em comum a escola de primeiro grau e a população em torno de cinco mil habitantes. Em Brasília, pensada para uma população 60 vezes maior do que a de Caraíba, cada setor tem 15 mil habitantes e a referência à *unidade de habitação* corbusiana sugere uma possível divisão em três blocos residenciais com cinco mil habitantes cada, embora isso não esteja claro no plano. A proposta para a nova capital federal é, assim, a única que apresenta uma escala de agrupamento intermediário entre a vizinhança e a cidade.

As diferentes escalas não suprimiram apenas, de Brasília para as demais cidades, a escala intermediária: a ênfase dada ao transporte coletivo também foi perdendo importância nas cidades de mineração. Em todos os quatro planos, a locomoção a pé tem algum papel dentro dos setores, enquanto em Marabá e Barcarena, o automóvel é o responsável pelos grandes deslocamentos. A pequena escala de Caraíba, de tal modo, dispensaria o transporte automotivo, já que muitas das casas sequer tinham garagem. A ausência do automóvel também explica a *indelimitação* evidente das vizinhanças em setores em Caraíba, como acontece em Marabá e Barcarena, uma vez que essa delimitação é dada pela hierarquia do sistema viário. A falta de planejamento quanto à utilização de automóveis tornou-se de fato um problema em Caraíba: com a cidade prestes a completar 40 anos de ocupação, o que se nota é um surpreendente movimento de automóveis, especialmente em torno da área central, muitos oriundos das cidades vizinhas. Nas casas, muitos proprietários invadiram propriedades públicas para construir garagens privadas.

O diagnóstico social também foi uma característica mantida por Guedes em todos os seus planos. Durante a graduação em arquitetura e urbanismo, os membros do grupo Stam haviam sido estagiários na Sociedade de Análises Gráficas e Mecanográficas Aplicadas aos Complexos Sociais (SAGMACS), empresa brasileira de planejamento urbano fundada pelo padre dominicano francês Louis-Joseph Lebreton, famosa por seus métodos de pesquisa social. Em diversas oportunidades, Guedes declara ter sido influenciado pela

experiência de trabalho com o padre Lebreton e em seus planos urbanos observa-se a tentativa de compreender da melhor forma possível a situação social em que se pretende intervir, montando equipes multidisciplinares com pedagogos, advogados, geógrafos e outros profissionais para essas análises. Cidades novas, por sua natureza, têm métodos de análise social mais estatísticos e indutivos e o perfil populacional de Brasília, uma capital administrativa destinada a funcionários públicos federais, é sensivelmente distinto das cidades de mineração, por exemplo, nos índices de renda média, escolaridade, origem, idades e perfil das famílias. Nas cidades de mineração há um perfil característico da população atraída que, nesse caso, corresponde mais precisamente ao perfil de Caraíba, que é aqui a única cidade diretamente relacionada à extração do minério: grande número de homens, muitos jovens, solteiros e com baixa formação escolar. Assim, se o plano de Brasília tratava com atenção o caso da esposa do funcionário público federal, branca e de classe média, vinda do Rio de Janeiro, o plano de Caraíba se depara com o chamado problema dos solteiros. Em muitas cidades de mineração, os solteiros costumam ser vistos como um problema à paz do núcleo, barulhentos e incômodos às famílias. Em Serra do Navio, por exemplo, cidade de mineração brasileira construída no Amapá, é reservada aos solteiros um setor isolado da cidade, principalmente distante das famílias dos engenheiros e dirigentes de formação mais alta. A preocupação com a mulher reaparece nos planos das cidades de mineração de Guedes focada, novamente, nas mulheres de mais alta escolaridade. Dessa forma, se em Brasília o sistema de educação era a alternativa para liberar a mulher, funcionária pública, das tarefas relacionadas ao cuidado com os filhos, em Caraíba são as esposas dos dirigentes, engenheiros e pessoal qualificado que precisava ter o seu tempo ocupado na nova cidade. O sistema educacional assume, portanto, uma dupla função: por um lado, libera a mulher do trabalho doméstico e, por outro, absorve parte qualificada desse trabalho liberado dentro das escolas.

A população de Caraíba também apresenta uma série de relações sociais internas características de cidades novas industriais, em que as relações de trabalho

são, com frequência, inconvenientemente transpostas para o cotidiano fora da empresa. Por isso, algumas das chamadas *company towns* isolam funcionários de cargos diferentes, especialmente os gerentes dos trabalhadores de nível inferior. Guedes sempre se opôs a essa separação e a única menção a esse tipo de separação está no plano de Marabá, em que o setor 1 é reservado às “classes mais altas”. Em Caraíba, pelo contrário, embora existam algumas quadras reservadas à casas de tamanho maior, chamadas de casas de engenheiro pelos moradores, Guedes incentiva em toda a cidade uma mistura de casas de diferentes tamanhos e padrões. Em Brasília, embora as diferenças de classe não fossem tão claras, não havia também menção a qualquer diferença entre moradias ou setores destinados as classes sociais diferentes. As pequenas distâncias entre as quadras em Caraíba facilitaram para que não houvesse grande pressão de valorização em uma área determinada baseada em sua localização. Assim, a maior diferenciação social na cidade se dá entre o tamanho e padrão das casas, revelados pelo número de janelas na fachada, e não por sua localização.

Na nova capital federal, a eficiência do transporte de massa seria um antídoto para as diferenças entre as localizações, garantindo facilidade de acesso aos serviços urbanos tanto para os setores mais centrais quanto para os mais distantes, incluindo aqueles que ainda seriam abertos nas futuras ampliações da cidade. Para Guedes, seria impossível e indesejável limitar as transformações e o crescimento de uma cidade, o melhor a se fazer seria traçar de início estratégias capazes de conduzir esse crescimento para que as novas áreas tivessem uma qualidade urbanística semelhante às previstas no plano original. Sobre isso, entre todos os planos, Marabá parece ser o menos preparado para absorver o crescimento da população, o que de fato ocorreu em áreas não previstas apesar da construção da cidade nova, não pelo plano de Guedes, mas, conforme mencionado neste artigo, segundo projeto posterior de Harry James Cole. Em Caraíba, a estratégia utilizada para a condução do crescimento foi a preservação de lotes vagos dentro da malha urbana, alternativa para garantir a urbanização e integração dessas

novas construções à área urbana. Entretanto, se, por um lado, o controle da companhia mineradora sobre a terra permitiu a elaboração dessa estratégia, por outro, a opção da cidade pelo modelo fechado – durante mais de uma década a cidade foi fechada para não funcionários da companhia mineradora – fez com que a ocupação desses lotes vagos fosse tardia. Finalmente, a estratégia adotada em Barcarena era evidente: a cidade poderia se repetir a partir dos mesmos módulos, os setores de 800 m por 800 m, a despeito de, evidentemente, distanciarem-se cada vez mais do centro comercial e cultural. Entretanto, Barcarena, ou a parte que dela se conhece como Vila dos Cabanos e corresponde ao projeto de Joaquim Guedes, nunca ultrapassou a área original e sequer foi construída por inteiro.

Um ponto também importante nos diagnósticos em cada plano diz respeito à preocupação com a pesquisa climática, muito mais aprofundada nas cidades de mineração do que no plano para a nova capital federal. De fato, é preciso observar que, nos planos para as cidades de mineração, Guedes sempre contou com um escritório mais consolidado e equipe profissional mais presente do que no restrito grupo Stam, a despeito das participações do engenheiro Luís Patrício Cintra do Prado e dos agrônomos Osiris Tolaine e Helmut Paulo Krug. Nos anos 1970, entretanto, Guedes mantinha em seu escritório uma equipe multidisciplinar numerosa, como destacado em uma reportagem da revista *A Construção* (1981) sobre o arquiteto. Entre muitos nomes, participaram do plano de Marabá: Liliana Guedes, como arquiteta coordenadora, além de sociólogos, demógrafos, psicólogos, advogados, botânicos e outros profissionais, com destaque para a arquiteta paisagista Rosa Grena Kliass e para o climatólogo Carlos Augusto de Figueiredo Monteiro, a quem podemos creditar boa parte da inflexão de Guedes pela pesquisa climática detalhada que pode ser observada não apenas em Marabá, mas também em Caraíba e Barcarena. Apesar de não ter participado diretamente da equipe de Caraíba, Monteiro fez parte da banca de livre-docência em que Guedes apresentou a tese *Um projeto e seus caminhos* (GUEDES, 1981), em que o arquiteto fala sobre a cidade que projetou.

A relação entre Monteiro e Guedes foi descrita por aquele em um artigo publicado em 2008. No artigo, Monteiro afirma que ambos mantinham um diálogo agradável, continuando em Barcarena a experiência de Marabá em que Guedes lhe havia declarado que “a experiência tida com a inclusão de geógrafo lhe parecera animadora” (MONTEIRO, 2008, p. 13). Assim, nos acervos disponíveis sobre essas cidades, nota-se a presença de diversos levantamentos relativos à ventilação e regime de chuvas, não indicados no plano para a nova capital federal. No caso de Caraíba, chama a atenção o detalhado relatório ambiental, abordando condições de solo e vegetação, o qual foi descrito por Guedes em sua tese de livre docência (1981) sobre a cidade.

A investigação climática refletiu-se sobremaneira no desenho da arquitetura e urbanismo. Ao contrário do plano para a nova capital, nas três cidades de mineração nota-se grande preocupação por parte de Guedes com a orientação das vias, proteção do sol e ventilação das arquiteturas. Em Marabá, por exemplo, Guedes propõe que os edifícios mistos da via principal, comerciais ao nível do solo e habitacionais no andar superior, avançassem acima do solo sobre a calçada de modo a criar uma cobertura e protegê-la do sol forte (Figura 7). Essa solução também foi utilizada nos edifícios centrais de Caraíba, em que o alinhamento do térreo comercial é recuado em relação aos andares superiores. Esses edifícios centrais eram, originalmente, construídos sobre pilotis que foram gradualmente ocupados por novos comércios de modo que apenas essas passagens protegidas, como *loggias*, restaram ao acesso público (Figura 8). Outros pontos de destaque da preocupação de Guedes com o clima dizem respeito à preservação de áreas de mata nativa próximas às escolas e ao hospital em Marabá e as salas de três paredes, conforme são chamadas pelos professores e alunos das escolas de Caraíba, ou seja, salas de aula com uma das faces aberta sobre um pequeno jardim. As duas estratégias estão relacionadas com a necessidade de ventilação natural e renovação do ar.

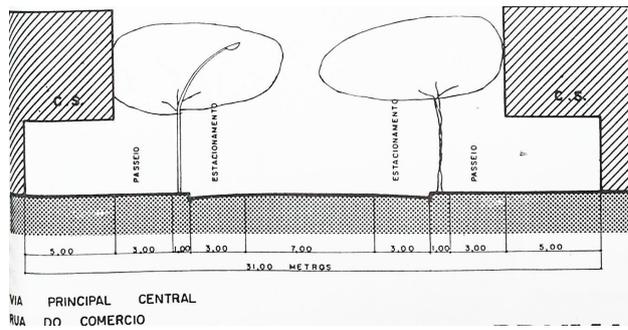


Figura 7 – Corte esquemático do edifício comercial de nova Marabá, de Joaquim Guedes

Fonte: GUEDES, 1973.



Figura 8 – Edifício central de Caraíba, com térreo comercial recuado.

Fonte: BIBLIOTECA DA FACULDADE DE ARQUITETURA..., 2023

Apesar da participação de Monteiro e do grande número de levantamentos climatológicos, o plano de Barcarena, mais rígido, é o que menos espelha essas preocupações. Nota-se, assim, como a relação com o rio Murucupi, que corta o núcleo, não é bem resolvida, ficando o acesso às margens pelos fundos da escola e do clube. Convém lembrar que a relação dos paraenses de Belém ou de Barcarena Velha com os rios é muito próxima, uma vez que fazem parte da cidade, da paisagem e, de algum modo, da vida cotidiana. Monteiro (2008) relata que houve a intenção de criar ali uma represa para que o rio fosse utilizado para fins de lazer e que se surpreendeu ao visitar a cidade anos depois e sequer notar a presença do curso d’água, sem saber o porquê da ideia do represamento não ter sido levada adiante.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O conjunto de cidades novas projetadas por Joaquim Guedes permite dizer que há certas preocupações, perspectivas e estratégias que se mantêm em todos os planos enquanto outras posições são modificadas, principalmente devido à escala, função de cada uma das cidades e participação de outros profissionais no projeto. A longa trajetória de Joaquim Guedes como um dos principais urbanistas brasileiros da segunda metade do século XX é, assim, bastante reveladora sobre a concepção e circulação de ideias no urbanismo pós-Brasília no país.

O que a pesquisa revelou, e esse artigo pretendeu explicitar, é que o plano para a nova capital federal e as cidades novas de mineração são momentos relacionados, mas distintos dessa produção. Essa distinção tem início no contexto de cada projeto – momento profissional, formação de equipe, forma de contratação, escopo do plano, dimensões da cidade etc. – e influenciam a como cada aspecto do plano é trabalhado. Entretanto, é o plano para a nova capital que coloca os temas nos quais Guedes se debruçará ao longo da carreira, com exceção, da questão ambiental que foi reformulada a partir de Marabá. Essa percepção reitera o papel de alguns mestres e colegas na forma de trabalho de Joaquim Guedes como Le Bret, Domingos de Azevedo, Lílina Guedes e Monteiro. A compreensão dessa dinâmica parece ser fundamental para estudos futuros desse e de outros planos componentes da obra urbanística do arquiteto.

REFERÊNCIAS

BIBLIOTECA DA FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO da Universidade de São Paulo (org.). *Acervo Joaquim Guedes*. São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 2023. Seção de Materiais Iconográficos da Biblioteca da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 2023.

GUEDES, Joaquim. *Considerações sobre planejamento urbano, a propósito do Plano de Ação Imediata de Porto Velho*. 1972. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura da Universidade de São Paulo, São Paulo, 1972.

GUEDES, Joaquim. *Plano de desenvolvimento urbano de Marabá*. São Paulo: Serfhau, 1973.

GUEDES, Joaquim. *Plano urbanístico de Barcarena*. São Paulo: Arquiteto Joaquim Guedes e Associados, 1980.

GUEDES, Joaquim. *Um projeto e seus caminhos*. Tese (Livre Docência) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo, 1981.

GUEDES SOBRINHO, Joaquim Manoel. Caraíba: cidade aberta e natural na forma de implantar e crescer. *Construção São Paulo*, São Paulo, n. 1751, p. 4-11, 1981.

LEME, Maria Cristina da Silva. Depoimento Guedes. *Pos-FAUUSP*, São Paulo, v. 16, n. 25, p. 10-26, 2009. Disponível em: <https://bit.ly/3qoffbK>. Acesso em: 30 maio 2023.

MONTEIRO, Carlos Augusto de Figueiredo. O Homem, a natureza e a cidade: Planejamento do meio físico. *Geografar*, Curitiba, v. 3, n. 1, p. 73-102, 2008. Disponível em: <https://bit.ly/3WCp9CZ>. Acesso em: 14 jul. 2014.

STAM – Serviço Técnico de Auxílio aos Municípios. *Memorial de projeto*. Concurso nacional – O plano piloto da nova capital do Brasil. São Paulo: STAM, 1957.

TAVARES, Jeferson Cristiano. *Projetos para Brasília e a cultura urbanística nacional*. 2004. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Escola de Engenharia de São Carlos da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2004.