



urbe. Revista Brasileira de Gestão
Urbana

ISSN: 2175-3369

urbe@pucpr.br

Pontifícia Universidade Católica do
Paraná
Brasil

Leão Rego, Renato

Unidade de vizinhança: um estudo de caso das transformações de uma ideia urbanística
urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana, vol. 9, núm. 3, septiembre-diciembre, 2017,
pp. 401-413

Pontifícia Universidade Católica do Paraná
Paraná, Brasil

Disponível em: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=193153097002>

- Como citar este artigo
- Número completo
- Mais artigos
- Home da revista no Redalyc

redalyc.org

Sistema de Informação Científica

Rede de Revistas Científicas da América Latina, Caribe, Espanha e Portugal

Projeto acadêmico sem fins lucrativos desenvolvido no âmbito da iniciativa Acesso Aberto

Unidade de vizinhança: um estudo de caso das transformações de uma ideia urbanística

Neighbourhood unity: a case study of the transformations of a planning idea

Renato Leão Rego

Universidade Estadual de Maringá (UEM), Maringá, PR, Brasil

Resumo

Este artigo trata da repercussão da ideia norte-americana de unidade de vizinhança em três projetos de cidades novas no Brasil: Goiânia, a nova capital de Goiás planejada em 1933 e reformulada em 1937; Brasília, cujo plano-piloto foi selecionado em concurso ocorrido em 1957; e Rurópolis, uma das cidades novas planejadas e construídas ao longo da rodovia Transamazônica no começo dos anos 1970. Em contextos diferentes, distintos profissionais brasileiros recorreram à configuração de pequenas comunidades residenciais agrupadas em torno da escola, em meio a extensas áreas livres, apartadas dos automóveis e com vegetação abundante, como forma moderna de constituir células urbanas e estimular o espírito comunitário. Entretanto, ao analisar a conformação da unidade de vizinhança nos três casos estudados e relatar sua construção, ocupação e uso, este artigo aponta transformações na ideia original, resultantes de incompreensão, discordância ou rejeição por parte da população a certo modo de vida preestabelecido, apontando a utopia do urbanismo moderno e o problema das formas urbanas ideais.

Palavras-chave: Circulação de ideias. Urbanismo moderno. Goiânia. Rurópolis. Brasília.

Abstract

This paper discusses the outcome of the neighborhood unit as a North-American planning idea applied to the layout of three Brazilian new towns: Goiânia – the new capital of Goiás state planned in 1933 and reshaped in 1937; Brasília, whose pilot plan was selected through a 1957 national design competition; and Rurópolis, one of the several new towns planned and built along the Transamazonian highway in early 1970s. In distinct contexts, Brazilian town planners recurrently adopted the configuration of small residential communities grouped around the elementary school settled amid open spaces, apart from vehicles and within abundant greenery, as a modern way to constitute urban cells and thus foster the community sense. However, by analyzing the configuration of the neighborhood unit in these three case studies and report their eventual construction, occupation and use, this paper unveils the transformations of the original idea as a result of the residents' reactions, due to mismatching or rejection of a certain predetermined life style; thus the paper also points to issues as modern town planning utopia and ideal urban forms.

Keywords: Planning diffusion. Modern town planning. Goiânia. Rurópolis. Brasília.

RLR é doutor em Arquitetura e Urbanismo, Universidad Politécnica de Madrid, e-mail: rlrego@uem.br



DOI: 10.1590/2175-3369.009.003.A001 ISSN 2175-3369
Licenciado sob uma Licença Creative Commons

Introdução

Unidade de vizinhança adaptada e transformada

A análise das unidades de vizinhança construídas em cidades novas planejadas no Brasil oferece a oportunidade de se verificar a adoção de ideias e práticas do urbanismo moderno internacional e de se perceber como tais ideias foram adaptadas e transformadas. Goiânia, Brasília e Rurópolis são bons exemplos que merecem ser aproximados e analisados na medida em que os projetos dessas três cidades e de suas respectivas unidades de vizinhança refletiram a crescente influência da cultura norte-americana no Brasil, a preponderância do automóvel no espaço urbano e a crença moderna no progresso e na capacidade de se reformar a sociedade por meio da arquitetura e do urbanismo.

A unidade de vizinhança foi definida como um setor urbano que acomodava organicamente a população necessária para o funcionamento de uma escola primária, configurado de modo que nenhuma criança caminhasse além de meia milha até a escola – aproximadamente 800 metros –, de preferência sem ter que cruzar sequer uma via de tráfego importante (Mumford, 2000, p. 307-308). Além de (1) escola e (2) parque e área de lazer, a unidade de vizinhança deveria acolher (3) pequenas lojas para promover o comércio local necessário ao (4) ambiente residencial. Esta ideia apareceu no Plano Regional de Nova York, de 1929, no qual Clarence Perry detalhou o conceito apresentado por ele mesmo em 1923 durante uma reunião da *American Sociological Association*, com base na sua experiência como morador de *Forest Hills Gardens*, o bairro-jardim criado no distrito de *Queens*, Nova York, no começo dos anos 1910, a partir da configuração de *Hampstead Garden Suburb* (Hall, 1988, p. 143).

O urbanista Armando Augusto de Godoy parece ter transferido a ideia de unidade de vizinhança diretamente dos Estados Unidos para o seu projeto do Setor Sul de Goiânia, elaborado entre os anos 1936 e 1938, tomando como referência Radburn – a “cidade-jardim da era do automóvel”, na qual os urbanistas Clarence Stein e Henry Wright materializaram exemplarmente o conceito de Perry (Miller, 2002, p. 18; Hall, 1988, p. 146; Brody, 2013, p. 2). Pois no bairro goiano a aplicação da ideia foi bastante fiel aos elementos do modelo norte-americano, criando um

bairro de baixa densidade, com casas unifamiliares isoladas em uma configuração informal e pitoresca. Entretanto, quando Lucio Costa formulou a unidade de vizinhança de Brasília e suas superquadras com edifícios residenciais multifamiliares, dispostos em área verde e mais densa, a ideia já havia repercutido nos discursos europeus do urbanismo moderno, particularmente no III Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM – 1930), quando seu secretário-geral, Sigfried Giedion, a defendeu como solução para organizar satisfatoriamente conjuntos residenciais, acompanhado na defesa pelos arquitetos Le Corbusier, Walter Gropius e Richard Neutra. Além disso, em 1941 Jose Luis Sert publicou *Can our cities survive?*, contendo as conclusões do quarto CIAM e a sua defesa da unidade de vizinhança; o próprio Sert criou sua versão da ideia em projetos para cidades latino-americanas. De fato, quando a ideia se tornou uma tendência na América Latina dos anos 1950, ela já era produto da fusão de ideias europeias e norte-americanas (Villoria-Siebert, 2004, p. 2). Quase uma década e meia depois de Brasília, a ideia foi refeita no traçado das cidades novas planejadas ao longo da rodovia Transamazônica por José Geraldo da Cunha Camargo no começo dos anos 1970; e lá a solução voltava a se aproximar, pelo próprio contexto de pequenas cidades novas plantadas em zona pioneira de colonização agrícola, do modelo suburbano norte-americano. De toda sorte, a circulação de ideias entre Estados Unidos, Europa e Brasil permitiu que os urbanistas brasileiros assimilassem o estado da arte do urbanismo e rapidamente aplicassem os seus conceitos.

Com isso, a ideia unidade de vizinhança no Brasil foi posta em prática em épocas distintas e em contextos radicalmente diversos. Cada uma dessas realizações – em Goiânia, Brasília ou Rurópolis – acabou igualmente sofrendo transformações na disposição e no funcionamento da unidade de vizinhança, decorrentes do uso e da apropriação – ou da falta deles –, e essas transformações são notadas mais fortemente no seu sistema de espaços livres. Desse modo, a observação da ocupação dessas unidades de vizinhança revela a rejeição a certos valores culturais estrangeiros por parte da comunidade local, a incapacidade do urbanismo moderno para tratar a complexidade urbana e a pretensão utópica de se reformar a sociedade por meio do urbanismo.

Portanto, a partir da análise morfológica dos três casos anteriormente citados e do estudo do seu contexto histórico, este trabalho revela tanto os sucessos e insucessos da ideia de unidade de vizinhança como sua contribuição para a criação da paisagem urbana das cidades novas planejadas no Brasil do século XX. Além disso, este trabalho entende que as práticas socioculturais que motivaram as transformações verificadas nas unidades de vizinhança aqui analisadas podem referenciar futuras decisões de planejamento e desenho urbano.

No setor sul de Goiânia

Na origem, a unidade de vizinhança proporcionaria aos seus residentes mais espaço livre, oportunidade de lazer e estabelecimentos escolares e comerciais em uma área autossuficiente, na medida em que não seria necessário percorrer longas distâncias para satisfazer as necessidades básicas. A ideia de unidade de vizinhança estava baseada na premissa de que, com uma tal configuração, os seus residentes naturalmente se associariam em prol de fins coletivos, e dessa configuração brotaria um senso de comunidade mais forte.

A ideia não era nova (cf. Patricios, 2002, p. 22; Brody, 2013, p. 2), mas foi Clarence Perry quem a conjugou como uma solução aplicável, como um modelo urbanístico. Este modelo, alimentado por antecedentes como o padrão residencial inglês, o ideário *Garden City*, o zoneamento funcional e o movimento *Community Center* (Villoria-Siebert, 2004, p. 2-3; Brody, 2013, p. 2), apresentava seis aspectos importantes: tamanho apropriado, limites evidentes, espaços livres, centro comunitário, comércio local e sistema viário interno. Segundo este modelo, a população não poderia ser maior que aquela a ser atendida por uma escola primária, e a área deveria ser extensa o suficiente para caracterizar baixa densidade populacional. Além disso, a unidade de vizinhança deveria ser contornada por vias arteriais, fazendo fluir o tráfego, e o sistema viário interno deveria desencorajar o tráfego externo – assim *cul-de-sacs* foram eventualmente empregados para assegurar a privacidade residencial. Internamente, as unidades residenciais deveriam ser organizadas ao redor de um sistema de espaços livres, parques e áreas de lazer, e a escola deveria ocupar uma posição central no

conjunto dos serviços institucionais (igreja, biblioteca e outras edificações necessárias para a vida cívica, cultural e religiosa da comunidade), enquanto as lojas ocupariam posições periféricas, preferencialmente nas esquinas conjuntas de diversas unidades de vizinhança (cf. Perry, 1974).

O que se vê exemplarmente em Radburn, cidade criada em Nova Jersey em 1929, é um arranjo formal hierárquico de quatro elementos: enclave, quadra, superquadra e unidade de vizinhança. O enclave é constituído por um grupo de aproximadamente vinte casas dispostas em U ao longo de uma pequena via, usualmente sem saída, que dá acesso ao fundo das casas, enquanto suas frentes se voltam para a área verde comum. Três desses enclaves geralmente são alinhados para formar uma quadra, e essas quadras são arranjadas ao redor de um espaço livre, de modo a delimitar um parque. O conjunto de quadras e parques configuram o que Stein e Wright entenderam como superquadra. De quatro a seis superquadras formaram a unidade de vizinhança (cf. Patricios, 2002, p. 24). Enquanto Perry imaginou a unidade de vizinhança independente, Stein e Wright a conceberam com certa sobreposição ou em grupos, de modo a compartilhar serviços urbanos e edifícios de larga escala, como hospital, teatro e escola de níveis superiores, por exemplo (Patricios, 2002, p. 24, 26).

O layout grandiloquente da nova capital de Goiás havia sido traçado por Attilio Corrêa Lima em 1933 em consonância com a topografia, com as modernas recomendações para melhoria do tráfego e as especificações do zoneamento funcional, assim como princípios de composição *beaux-arts* combinados a preceitos do ideário cidade-jardim (Rego, 2014; Manso, 2001, p. 115, 127; Graeff, 1985). Contudo, em 1937 Armando Augusto de Godoy foi convocado a ajustar e expandir o projeto de Corrêa Lima, deixando mais marcada a ressonância do urbanismo anglo-saxão, 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 dos pedestres e do dos veículos, *cul-de-sacs*, traçado irregular e orgânico, baixa densidade, grandes áreas livres e vegetação abundante. Tanto Attilio Corrêa Lima quanto Armando Augusto de Godoy acompanhavam o pensamento urbanístico internacional, mas, para os objetivos deste texto, interessa destacar que Godoy formou um elo de ligação e informação para os urbanistas

brasileiros com a produção urbanística estrangeira; suas viagens foram sempre acompanhadas de estudos posteriormente publicados em revistas especializadas (cf. Manso, 2001; Leme, 1995; Godoy, 1943); servem como exemplo os textos “A cidade jardim”, de 1931, e “O urbanismo nos Estados Unidos”, publicado em 1935 na *Revista Municipal de Engenharia* e no qual Godoy tratou de Radburn, cujo traçado repercutiu fortemente na configuração do Setor Sul goiano.

Para Godoy,

[...] a arquitetura das cidades, que outrora só tinha como elementos principais a pedra e o tijolo, foi em parte substituída por outra mais risonha, cujas formas, mais empolgantes e variadas, só a natureza, nos mistérios da sua criação, sabe compor e realizar [...] no sentido de criar um verdadeiro ambiente de bosque em torno das habitações [...] (Manso, 2001, p. 205).

A imagem de cidade-parque e a aparência idílica, saudável, do tipo subúrbio-jardim entrevistas em Radburn motivaram seu projeto (Rego, 2014, p. 13)

e, com razão, a edição contemporânea de um jornal local anunciou que

[...] na zona Sul é que surgirá a mais moderna solução urbanística do momento atual – será aqui realizada, pela segunda vez no mundo, a solução mais técnica para cidades modernas e que foi pela primeira vez realizada há poucos anos em Redburn (sic), cidade do século XX, como é denominada nos Estados Unidos (cf. Pires, 2009, p. 240).

O traçado do Setor Sul, observado tanto na planta de 1937 quanto na planta geral de urbanização de 1947 (Figura 1), revela uma configuração orgânica, delimitada por um cinturão verde, na qual aparecem ruas sinuosas, superquadras irregulares e enclaves formados por conjuntos de (em média doze) lotes residenciais dispostos em torno de *cul-de-sacs* ao final de vias terciárias; as superquadras estão compostas por três a oito enclaves dispostos ao longo de um parque central, emulando a conformação de Radburn; escolas estão implantadas no interior dos parques; comércio

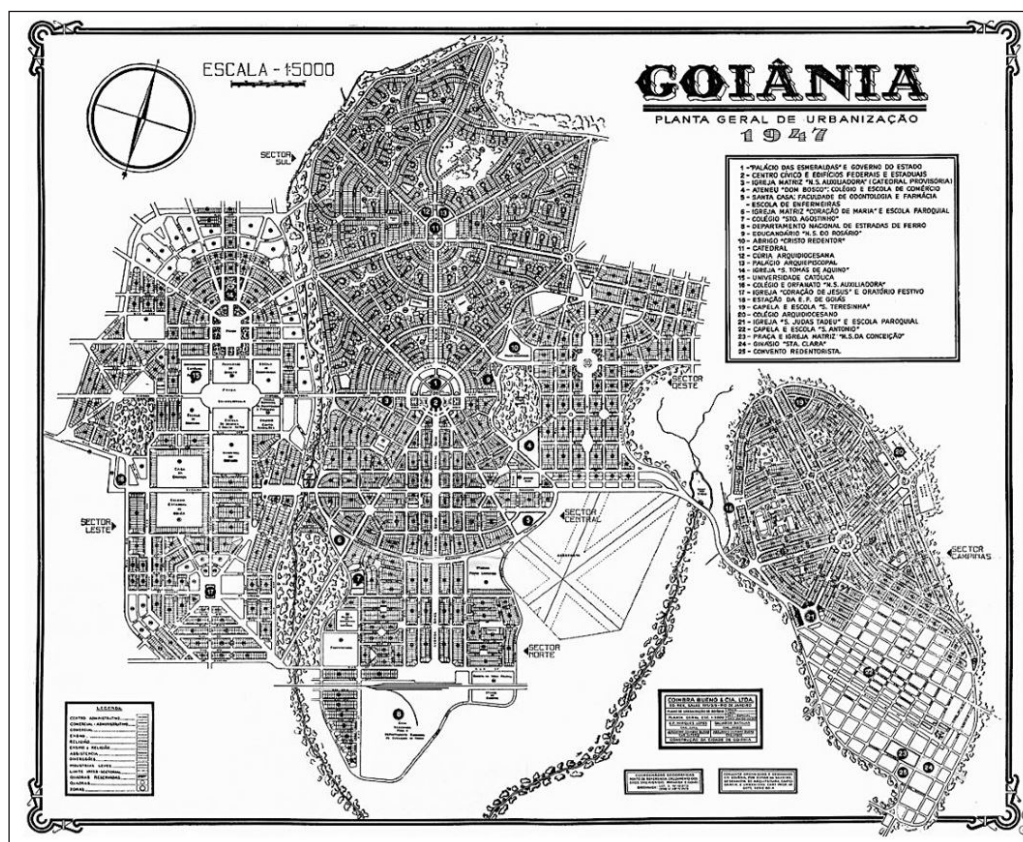


Figura 1 - Planta Geral de Urbanização de Goiânia, 1947 – Note-se o Setor Sul na porção superior da planta
Fonte: Ribeiro (2004).

local e indústrias leves ficam em confluências de duas ou três superquadras nas vias secundárias ou nas vias principais que, como avenidas retilíneas, conduzem mais expressamente ao centro do bairro, onde fica o centro da comunidade com os edifícios religiosos.

Embora a construção do Setor Sul não tenha diferido substancialmente deste traçado, sua ocupação comprometeu o projeto original, na medida em que um aspecto cultural local foi menosprezado na concepção do novo bairro residencial. Ocorreu que a configuração inovadora do bairro moderno alterou a relação habitual entre a casa e o lote, na qual a porta da frente dá para a rua; com isso, a entrada principal de cada residência, como em Radburn, deveria estar voltada para o parque, no interior da superquadra, e a porta dos fundos e a entrada de serviços se voltariam para a rua, no *cul-de-sac*. Este padrão estrangeiro de ocupação era pouco compatível com o costume local de prover a fachada das casas com comunicação visual direta com a rua e, eventualmente, feria o orgulho de se exibir o automóvel junto dela. Isso acarretou distorções na ocupação inicial do bairro que, sem uma legislação específica, retomou a convenção segundo a qual as frentes das casas devem voltar-se para as ruas, sem deixar traço daquela implantação originalmente proposta; o relacionamento direto e primordial entre parque e moradia, imaginado originalmente, não se estabeleceu; e as áreas verdes livres remanescentes acabaram abandonadas, tornando-se depósito de lixo e local de atividades marginais ou ilícitas (Rego, 2014, p. 13. Figuras 2, 3). O caráter suburbano subjacente à ideia da unidade de vizinhança foi, portanto, rechaçado em favor da ambiência urbana da rua tradicional.

Com outras motivações, uma deformação semelhante já havia sido verificada na ocupação do Jardim América, o primeiro bairro-jardim de São Paulo, projetado pelo urbanista inglês Richard Barry Parker em 1917. De acordo com Rego (2014), houve inicialmente certa dificuldade na venda dos lotes, na medida em que a espacialidade aberta da vizinhança, criando uma paisagem pitoresca sem muros altos e apenas com cercas vivas baixas (bastante apreciada por norte-americanos e britânicos), conflitava com as noções brasileiras de intimidade familiar (Paula, 2008, p. 118; Wolff, 2001, p. 84). Depois houve a questão da responsabilidade dos custos e da manutenção dos jardins comuns nos espaços livres no interior das quadras, pois para os ingleses (autores do modelo *garden city*), o cuidado de um jardim, feito tradicionalmente



Figura 2 - Interior de superquadra no Setor Sul de Goiânia, para o qual deveriam estar voltadas as fachadas das residências adjacentes
Fonte: acervo do autor (2014).



Figura 3 - *Cul-de-sac* com atual entrada principal das casas no Setor Sul de Goiânia e originalmente destinado à entrada de serviço. Ao fundo nota-se o parque no interior da superquadra
Fonte: acervo do autor (2014).

pelos próprios moradores, é tido como um hobby e um modo de elevar o espírito, e para nós, brasileiros, herdeiros de uma sociedade escravocrata, o serviço de jardinagem, por ser um trabalho braçal, envilece quem o executa (Paula, 2008, p. 170). Com isso, nem a municipalidade nem os proprietários ou os empreendedores se responsabilizaram por aqueles espaços livres no interior das quadras, que acabaram sendo re-parcelados (cf. Bacelli, 1982). E, por fim, os lotes residenciais foram murados, restando apenas as ruas sinuosas arborizadas e as substanciais áreas livres dos lotes como aspectos do layout original de bairro jardim-inglês.

Pois, de um modo geral, ideias urbanísticas passam por adaptação quando em circulação de pessoa para pessoa, de situação para situação, e de um período a outro; são normalmente apenas parcialmente acomodadas e, a modo de contrapartida, acabam modificadas pelos seus novos usos, sua nova posição em um outro tempo e em outro lugar (cf. Said, 1983; Rodgers, 1998; Tota, 2000; Ward, 2000; Rego, 2014). E esta modificação não deixa de envolver exercícios de emulação e rejeição – como no caso do Setor Sul de Goiânia acima citado – e de combinação, adaptação, deformação e extinção, como se vai relatar a seguir.

Em Brasília

Brasília resultou da aplicação do ideário do urbanismo moderno amplamente difundido e compartilhado na metade do século XX (Zein, 2012, p. 355). Todos os projetos premiados no concurso do plano-piloto da nova capital federal foram baseados, em maior ou menor ortodoxia, nos princípios funcionalistas da separação de funções em zonas urbanas, da organização da moradia em unidades de vizinhança, da configuração da cidade como cidade-parque, da delimitação do seu perímetro por um cinturão verde, da organização da circulação em vias hierarquizadas e especializadas, da independência do agenciamento das edificações em relação ao sistema viário, e da supressão da rua tradicional (Braga, 2010, p. 200, 202). Para o historiador Kenneth Frampton (2012, p. 436), o conceito de unidade de vizinhança “[...] provavelmente nunca foi mais habilmente articulado e judiciosamente aplicado do que nas superquadras de Brasília”. Curiosamente, uma das inovações mais notáveis do urbanismo moderno – e fundamental para a configuração de Brasília – derivou do planejamento do tradicional subúrbio romântico (cf. Mumford, 2004, p. 539-542).

Mesmo aumentando a população inicialmente imaginada por Perry, a unidade de vizinhança em Brasília insistiu no princípio de organização original que colocava dentro de uma distância caminhável todas as facilidades necessárias diariamente ao lar e à escola, e mantinha fora dessa área de pedestres as pesadas artérias de tráfego que conduzem pessoas e mercadorias que nada têm a ver com a vizinhança (Mumford, 2004, p. 541).

A unidade de vizinhança desenhada por Lucio Costa para o projeto vencedor e construída em

Brasília é formada por quatro superquadras com população da ordem de 10 a 12 mil habitantes. Em cada superquadra, os blocos de habitação – em princípio onze por superquadra – são dispostos de modo diverso, obedecendo ao gabarito de seis pavimentos, o uso de pilotis e a separação do tráfego de veículos e pedestres (Graeff, 2012, p. 244-245). Além dos edifícios residenciais, cada superquadra teria escola primária – como preconizava a ideia original de Perry – e banca de jornal, reservando 85% da sua área para espaços livres e dando aos pedestres uma infinidade de caminhos possíveis (Turkienicz & Comas, 2012, p. 353). Desse modo, o projeto de Costa reforçava a ideia de cidade-parque com a combinação do conceito anglo-saxônico da unidade de vizinhança com o uso de pilotis nas superquadras, garantindo a continuidade dos espaços livres, apesar da constante demanda dos moradores pela privatização da projeção dos seus edifícios (Pessôa, 2012, p. 304, Figura 4).

De fato, a concepção da cidade funcional requeria superfícies verdes, de modo a implantar edificações isoladas, de alta densidade, em amplas áreas de vegetação espontânea. De acordo com a Carta de Atenas, as aglomerações urbanas tenderiam a tornar-se cidades verdes e, contrariamente ao que ocorria nas cidades-jardins, as superfícies verdes não seriam compartimentadas em pequenos elementos de uso privado, mas consagradas ao desenvolvimento das diversas atividades comuns que formavam o prolongamento da moradia (Le Corbusier, 1993, item 35). Com efeito, a relação existente na cidade tradicional entre maciços edificadas e os espaços livres emoldurados por eles foi



Figura 4 - Interior de superquadra de Brasília

Fonte: acervo do autor (2014).

invertida na cidade funcional – e em Brasília –, onde edificações isoladas e autônomas estão implantadas em meio a parques contínuos (Rowe & Koetter, 1995, p. 56; Braga, 2010, p. 202).

Distanciando-se do aspecto pitoresco da formulação original em Radburn, as unidades de vizinhança de Brasília ganharam um traçado mais cartesiano, regular, simétrico, seriado e uniforme – Costa adaptou o conceito fazendo alterações no tamanho, no formato e na disposição da unidade de vizinhança original (Ferreira & Gorovitz, 2008, p. 1, 3). As superquadras – quadradas, com 280 m de lado – foram repetidas obedecendo à adoção das mesmas condições ambientais, normas de edificação e de ocupação do solo, ainda que a disposição das edificações no interior de cada superquadra variasse. Isso levou Gorovitz (2012, p. 260) a assinalar que, “[...] estando numa quadra, devido ao mesmo tratamento e recorrência de situações, tem-se a sensação de vivenciar todas elas simultaneamente [...]”, já que a isonomia motiva a noção de ubiquidade. Além disso, os edifícios em lâmina, padronizados, não combinaram diferentes tipos residenciais e não apresentaram variações significativas na Asa Sul – diferentemente da Asa Norte, edificada mais tarde.

As faixas “entrequadras” (Costa, 2012, p. 248) foram destinadas ao comércio local, e na confluência de quatro superquadras – local de passagem – localizaram-se a igreja do bairro e a escola secundária, e na fronteira da comunidade ficaram clube, cinema, biblioteca, etc., de modo a criar unidades de vizinhança efetivamente menos introspectivas e mais animadas (Gorovitz, 2012, p. 264; Ferreira & Gorovitz, 2008, p. 10). Pois para Lucio Costa (1995) as unidades de vizinhança não seriam estanques, se permeariam ao compartilhar serviços – coincidindo assim com a ideia de Stein e Wright.

Curiosamente, Vilanova Artigas, Paulo Mendes da Rocha e Fábio Penteadó propuseram outra formulação para o setor comercial nas unidades de vizinhança do conjunto habitacional Zezinho Magalhães Prado, o CECAP, em Guarulhos, na grande São Paulo (Puntoni et al., 1997, p. 143, 146). Ali o setor comercial ocupa o centro da unidade de vizinhança, com o edifício escolar deslocado para a periferia da unidade, sob a alegação de que, desse modo, a escola teria mais contato com a natureza. Além dessa alteração formal, Artigas ainda se refere à mudança terminológica, rejeitando ‘*neighbourhood unity*’ e substituindo ‘superquadra’ por ‘freguesia’, para se

evitar a “alienação” que acompanha a “absorção cultural das metrópoles” e assim caracterizar “algum conteúdo cultural brasileiro”.

Mas, de volta a Brasília, uma inversão espontânea da frente comercial das superquadras, hoje voltada para a via motorizada cogitada inicialmente como de serviço, abastecimento e estacionamento, subverteu a intenção projetual de abrir a frente das lojas para o interior da superquadra. Alteração similar ocorreu na Asa Norte, construída posteriormente: com o objetivo de eliminar as ambiguidades frente-fundo e via motorizada-via peatonal, reformulou-se a disposição das lojas em renque, adotando blocos não contínuos, de projeção quadrada, envolvidos por marquises e abertos aos quatro lados, para poder conciliar o funcionamento das lojas – vinculado ao tráfego de veículos – com a intenção original de associá-las diretamente às superquadras. Como consequência dessa vinculação mais direta da atividade comercial ao sistema viário, ocorreu uma especialização do comércio, que progressivamente passou a se agrupar por categoria e natureza da atividade, insinuando, por exemplo, a “rua dos restaurantes” ou a “rua das farmácias” (Gorovitz, 2012, p. 265; Braga, 2010, p. 223, 237-238).

O plano-piloto de Brasília é considerado Patrimônio da Humanidade, com tombamento federal instituído em 1990, o que assegura a preservação dos seus “princípios volumétricos e espaciais”. Assim, com exceção de alguns palácios no Eixo Monumental, todo o resto está preservado na sua volumetria, podendo ser passível de demolição desde que as futuras edificações obedeam aos parâmetros originais de ocupação do plano – unidade de vizinhança incluída. A legislação, portanto, não preserva as construções existentes e sim o respeito à área total edificada máxima de 15% (Pessôa, 2012, p. 300-303).

Portanto, o próprio urbanista de Brasília modificou e combinou a ideia de unidade de vizinhança no plano-piloto que, mais tarde, o uso e a ocupação trataram de adaptar, enquanto outras pressões por transformações, vindas especialmente do setor imobiliário, estão contidas pelo tombamento histórico.

Na Rurópolis e na agrópolis Amazônicas

O projeto de ocupação da faixa pioneira de colonização agrícola ao longo da recém-aberta rodovia Transamazônica previu o assentamento de colonos e a

criação de uma rede hierarquizada de pequenas cidades novas, interdependentes, regularmente espaçadas, conectadas entre si e atreladas à zona rural. Através do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA), o governo militar pôs em marcha no Pará o esquema de colonização conhecido como Urbanismo Rural. Com o Urbanismo Rural, José Geraldo da Cunha Camargo, arquiteto-urbanista do INCRA, planejou “três tipos de ‘urbs’ rurais” – chamadas de agrovilas, agrópolis e rurópolis (Camargo, 1973, p. 10) – vinculadas às cidades ribeirinhas existentes – Marabá, Altamira e Itaituba –, formando uma hierarquia urbanística segundo a infraestrutura social, cultural e econômica e tendo cada qual sua função específica. Estas cidades decorriam, portanto, de um planejamento regional, fazendo ressoar o ideário *garden city* na integração cidade-campo, a exemplo da bem-sucedida colonização privada do norte paraense (Rego, 2015).

Desse modo, a agrovila era a menor das formas urbanas propostas e, como na unidade de vizinhança

de Perry, sua população foi determinada pelo número de crianças necessário para o funcionamento de uma escola rural, o que correspondia a um grupo entre 500 e 1500 habitantes – ou de 100 a 300 famílias. A agrovila era, portanto, um pequeno centro urbano destinado à moradia dos trabalhadores rurais e à sua integração social, onde ficavam escola, pequena sede administrativa, centro social, posto de saúde, “pequeno templo ecumênico” e certos equipamentos recreativos (Rego, 2015, p. 92).

A agrópolis (Figura 5) configurava um centro urbano agroindustrial com influência socioeconômica, cultural e administrativa sobre uma área de aproximadamente 10 km de raio, na qual podiam estar situadas de 8 a 12 agrovilas. Além da estrutura básica de uma agrovila, a agrópolis contava também com ensino secundário, comércio diversificado, cooperativa, pequenas agroindústrias, ambulatório médico-odontológico, cemitério, centro telefônico, correio e telégrafo. Uma agrópolis devia comportar de 300 a 600 famílias – ou seja, uma população entre 1500 e 3000 habitantes (Rego, 2015, p. 93).



Figura 5 - Planta inicial de Brasil Novo. Note-se a conformação da superquadra em torno do edifício escolar, com comércio e serviços deslocados. Fonte: Camargo (1973), adaptado pelo autor.

Hierarquicamente mais importante, a rurópolis (Figura 6) acumulava mais funções e mais equipamentos urbanos, de modo a constituir um pequeno polo de desenvolvimento com aproximadamente 20.000 habitantes, conformando “[...] o centro principal de uma grande comunidade rural constituída por agrópolis e agrovilas, distribuídas num raio teórico de ação de cerca de 70 a 140 quilômetros [...]” (Camargo, 1973, p. 17). A distância entre a casa e a escola foi fundamental na estruturação espacial do Urbanismo Rural. Assim, a distância entre uma agrovila e uma agrópolis podia ser percorrida por bicicleta – no caso de um estudante rumo a uma escola secundária –, e a distância média entre duas agrópolis era de 20 km, podendo ser percorrida de caminhão, ônibus ou automóvel.

Embora o projeto tenha sido abandonado com fracasso em 1974, muitas dessas “urbs rurais” haviam sido construídas e, dentre elas, Brasil Novo – criada como agrópolis número 10 a 40 km de Altamira

– e Rurópolis – fundada como tal no cruzamento da Transamazônica com a Cuiabá-Santarém – progrediram e emanciparam-se. Hoje, Brasil Novo tem aproximadamente 15.000 habitantes e Rurópolis, mais de 46.000 (IBGE, 2015). Agrovilas, agrópolis e rurópolis haviam sido traçadas de acordo com o ideário do urbanismo racionalista/funcionalista pós-Brasília e, desse modo, pode-se notar nos projetos de Brasil Novo e de Rurópolis o emprego de unidades de vizinhança, separação entre automóveis e pedestres na hierarquização viária (com vias principais, vias locais e vias de pedestres), *cul-de-sacs*, setorização e zoneamento funcional. Camargo conhecia as propostas de Perry, Stein e Wright (cf. Braga, 2011, p. 284, 285) e sua afinidade com o ideário do urbanismo moderno já podia ser percebida na proposta número 20 que ele apresentara no concurso do plano-piloto de Brasília; na verdade, a configuração do centro comercial da proposta que Camargo elaborou para a capital



Figura 6 - Anteprojeto da Rurópolis, com destaque para uma unidade de vizinhança (note-se em vermelho as zonas residenciais entremeadas por espaço livre que contém a escola e, em azul e preto, as áreas comerciais e de serviços)

Fonte: Camargo (1973).

federal parece ter se tornado uma referência para os projetos das unidades urbano-rurais posteriores (Braga, 2011, p. 279).

Com efeito, Brasil Novo e Rurópolis apresentavam, originalmente, uma configuração tão inovadora quanto radical, estruturada na ideia de unidade de vizinhança, com setores residenciais organizados em torno do edifício escolar, configurado em meio a extensa área verde pública e acompanhado de outras instalações de lazer e cultura, em um tecido urbano pouco denso (os espaços livres com edificações esparsas refazem a noção do vazio contínuo). Os lotes urbanos possuíam em média 1.600 metros quadrados e as casas eram padronizadas, uma vez que o projeto de colonização sonhou criar uma sociedade igualitária através de um ambiente urbano padronizado. Cuidava-se, então, de minimizar diferenças para que todos os colonos pudessem ser tratados como iguais, e esta igualdade estava estampada mais fortemente na rígida uniformidade das casas padronizadas, que deveriam ter o mesmo tamanho, a mesma conformação e a mesma cor (Rego, 2016).

Os espaços livres de Brasil Novo dividiam-se, originalmente, em praça ecumênica, praça cívica e praça administrativa nos limites das unidades de vizinhança; adjacente às praças ficavam os lotes comerciais. Além dessas praças, havia espaços livres nos enclaves residenciais para abrigar escola, ginásio e grupo escolar; nas praças e nos demais espaços livres públicos, a exemplo de Brasília, as edificações

estavam dispostas independentemente do sistema viário principal. Na forma urbana mais complexa e menos regular de Rurópolis, pode-se notar creche, escola primária, playground, quadras e campos de esporte no interior da área verde livre de cada unidade de vizinhança – ali denominada de unidade de habitação; um pequeno mercado aparece ainda na confluência desses espaços livres das unidades de vizinhança com o espaço livre linear que encadeia as praças administrativa, cívico-cultural, ecumênica e recreativa, aglutina o comércio e estrutura a forma urbana. A configuração da rurópolis e da agrópolis se dá com a justaposição de unidades de vizinhança; com a setorização funcional e as unidades de vizinhança uniformes, similares e equivalentes, eliminava-se a caracterização de um centro da cidade, hierarquicamente mais importante e geometricamente evidente (no caso da agrovila, o centro era um espaço vazio. Cf. o centro vazio da “cidade contemporânea” projetada por Le Corbusier. Fishman, 1977, p. 191).

Contudo, estas unidades de vizinhança desapareceram com a evolução urbana (Figuras 7 e 8): os *cul-de-sacs* foram suprimidos e as vias residenciais foram prolongadas por meio das áreas livres, que foram parceladas, rompendo os enclaves residenciais para conectar-se, ainda que indiretamente, a outras vias da cidade; o zoneamento que determinava o uso residencial desses setores acabou desrespeitado e o comércio, originalmente previsto em faixa ao longo do eixo que aglutinava as unidades de vizinhança, se

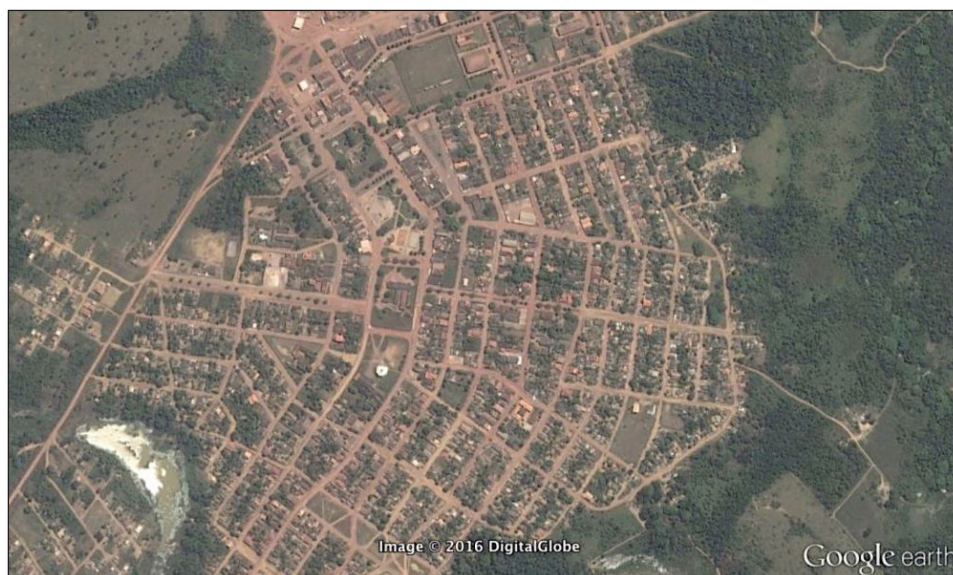


Figura 7 - Vista área atual de Rurópolis. Note-se o desaparecimento dos espaços livres, dos e das unidades de vizinhança
Fonte: Google Maps (2016).



Figura 8 - Detalhe da forma urbana proposta para Rurópolis e imagem atual da mesma área, já com a unidade de vizinhança extinta e a área verde livre ocupada, refazendo um tecido urbano mais usual

Fonte: Camargo (1973) e Google Maps (2016), adaptado pelo autor.



Figura 9 - Ruas desconexas em Brasil Novo

Fonte: acervo do autor (2015).

dispersou pela forma urbana, que se tornou, portanto, de uso misto e não mais de zonas especializadas. Desse modo, na atual paisagem urbana de Brasil Novo (Figura 9) e de Rurópolis pode-se notar um traçado desconexo com quadras de sentido invertido, avenidas interceptadas e praças deslocadas.

Pode-se compreender que muitas ideias do urbanismo moderno faziam pouco sentido em pequenas cidades na Amazônia dos anos 1970, como a separação de pedestres e automóveis ou o zoneamento funcional; extensas áreas livres em meio à floresta tampouco eram adequadas, sobretudo quando desprovidas dos equipamentos originalmente previstos que, com o abandono do projeto de colonização, não foram

implementados. Portanto, as unidades de vizinhança não se consolidaram como tal, seja por falta de equipamento que justificasse a área livre comum e fizesse funcionar a vida cotidiana dentro da unidade; seja por resistência cultural a uma ideia estrangeira – como se vira em Goiânia –, aparentemente pouco sensata no meio da floresta em uma área urbana tão diminuta; seja por falta de uma legislação mais rigorosa como a proteção ao patrimônio em Brasília.

Nesse sentido, o Urbanismo Rural rompeu com a imagem das formas urbanas tradicionais e preconizou uma vida urbana pouco compatível com a escala e a natureza dessas novas cidades amazônicas – o que também contribuiu para a deformação do traçado urbano original e para a extinção das unidades de vizinhanças, resultando em cidades mais convencionais e menos “modernas”.

Conclusões

Ao analisar as adaptações locais da ideia estrangeira de unidade de vizinhança e as suas posteriores transformações, este artigo registrou o mérito e o potencial de uma ideia urbanística inovadora, assim como seu frágil vínculo com um contexto diferente daquele no qual a ideia foi gerada.

Para Clarence Perry, um dos advogados da ideia original, mesmo uma grande cidade é um conglomerado de comunidades menores – uma cidade celular –,

e a unidade de vizinhança trata de estimular este aspecto, embora se tenha duvidado da sua capacidade real de promover coesão e laços sociais através da proximidade local (Gorovitz, 2012, p. 266) e criticado sua dificuldade de apreender a complexidade da vida urbana (cf. Brody, 2013, p. 2-3). Mesmo assim, a ideia de unidade de vizinhança tem sido aplicada em projetos recentes vinculados ao Novo Urbanismo, já que todos os aspectos fundamentais da unidade de vizinhança, exceto um, são tidos como válidos ainda hoje: a inserção de residências, comércio, espaços livres e áreas cívicas na unidade de vizinhança antecipou a atual ênfase urbanística no uso misto; o centro da vida comunitária localizado a uma distância caminhável ainda é algo desejável; parques e áreas de recreação dispersos pela vizinhança continuam sendo uma proposta urbanística atraente; a hierarquização das vias ainda pode resolver muitos problemas do tráfego indesejado na vizinhança; limites precisos, sejam elementos naturais ou barreiras artificiais, delimitam apropriadamente o bairro, o que fomenta o senso de identidade local; o tamanho controlado da unidade de vizinhança, porém, é algo inviável atualmente, principalmente quando os pais conduzem seus filhos à escola em carros privados, ônibus escolares recolhem os alunos e a escolha do colégio nem sempre passa pela proximidade da residência do estudante (Patricios, 2002, p. 30).

De toda sorte, apresentando exemplos de modificação, deformação e extinção de unidades de vizinhança construídas em cidades novas planejadas no Brasil em diferentes décadas do século XX (anos 1930, 50 e 70) e em situações distintas (a nova capital do estado de Goiás, a nova capital federal e as cidades novas de colonização plantadas ao longo da rodovia Transamazônica), este artigo reconheceu que as transformações verificadas nestes casos estudados resultaram de inadequação física e incompatibilidade sociocultural.

Certamente um urbanismo menos utópico e mais atento a contextos específicos e a sociedades distintas poderia ter evitado a insatisfação e o fracasso com os quais se depararam muitas de suas realizações. Os urbanistas mencionados neste artigo recorreram ao imaginário de um mundo alternativo para conformar espaços urbanos de acordo com desenhos radicalmente novos. O urbanismo moderno apostava na simplificação da complexidade urbana, na segregação das principais funções urbanas (entendidas como habitar, circular, trabalhar e recrear-se), e no controle populacional;

apostava ainda na transformação social por meio das pretensões reformadoras da arquitetura e do próprio urbanismo. Nos casos de Brasília e, principalmente, de Rurópolis havia não só a influência dos CIAMs como também de uma forte utopia social. O urbanismo, por natureza, trata de delinear uma perspectiva mais além da realidade existente, que se quer transformar, mas com isso pode incorrer em uma visão não representativa imposta aos demais. Essa é uma lição que pode ser aprendida com as experiências relatadas neste artigo.

Referências

- Bacelli, R. (1982). *Jardim América*. São Paulo: Prefeitura do Município de São Paulo.
- Braga, A. M. C. (2011). *(Im)possíveis Brasília: os projetos apresentados no concurso do plano piloto da nova capital federal*. São Paulo: Alameda.
- Braga, M. (2010). *O concurso de Brasília*. São Paulo: Cosac Naify.
- Brody, J. (2013). The neighborhood unit concept and the shaping of American land planning 1912 1968. *Journal of Urban Design*, 18(3), 340-362.
- Camargo, J. G. C. (1973). *Urbanismo rural*. Brasília: Ministério da Agricultura/INCRA.
- Costa, L. (1995). 'Ingredientes' da concepção urbanística de Brasília. In L. Costa. *Registro de uma vivência* (p. 282). São Paulo: Empresa das Artes.
- Costa, M. E. (2012). A superquadra em números e contexto. In A. Xavier, & J. Katinsky (Orgs.), *Brasília - antologia crítica* (p. 247-254). São Paulo: Cosac Naify.
- Ferreira, M. M., & Gorovitz, M. (2008). *A invenção da superquadra*. Brasília: IPHAN.
- Fishman, R. (1977). *Urban utopias in twentieth century*. New York: Basic Books.
- Frampton, K. (2012). O destino de Brasília. In A. Xavier, & J. Katinsky (Orgs.), *Brasília - antologia crítica* (p. 434-441). São Paulo: Cosac Naify.
- Godoy, A. A. (1943). A Cidade-Jardim (1931). In A. A. Godoy. *A Urbs e os Seus Problemas* (p. 135-140). Rio de Janeiro: Jornal do Comércio.
- Google Maps. (2016). Recuperado em 27 de maio de 2016, de <http://www.google.com.br/maps>

- Gorovitz, M. (2012). Brasília – sobre as áreas de vizinhança. In A. Xavier, & J. Katinsky (Orgs.), *Brasília - antologia crítica* (p. 254-266). São Paulo: Cosac Naify.
- Graeff, E. A. (1985). *Goiânia, 50 anos*. Brasília: MEC-SESU.
- Graeff, E. A. (2012). Unidade de vizinhança. In A. Xavier, & J. Katinsky (Orgs.), *Brasília - antologia crítica* (p. 242-247). São Paulo: Cosac Naify.
- Hall, P. (1988). *Cidades do amanhã*. São Paulo: Perspectiva.
- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE. (2015). *Cidades*. Rio de Janeiro: IBGE. Recuperado em 27 de maio de 2016, de <http://cidades.ibge.gov.br/xtras/home.php?lang>
- Le Corbusier. (1993). *A Carta de Atenas*. São Paulo: Hucitec.
- Leme, M. C. S. (1995). *Urbanismo no Brasil 1895-1965*. Salvador: UFBA.
- Manso, C. F. A. (2001). *Goiânia: uma concepção urbana, moderna e contemporânea – um certo olhar*. Goiânia: Edição do autor.
- Miller, M. (2002). Garden cities and suburbs: at home and abroad. *Journal of Planning History*, 1(1), 6-28. <http://dx.doi.org/10.1177/153851320200100102>.
- Mumford, E. (2000). *The CIAM discourse on urbanism, 1928-1960*. Cambridge: The MIT Press.
- Mumford, L. (2004). *A cidade na história: suas origens, transformações e perspectivas*. São Paulo: Martins Fontes.
- Patricios, N. N. (2002). Urban design principles of the original neighbourhood concepts. *Urban Morphology*, 6(1), 21-32.
- Paula, Z. C. (2008). *A Cidade e os Jardins. Jardim América, de Projeto Urbano a Monumento Patrimonial - 1915-1986*. São Paulo: UNESP.
- Perry, C. (1974). The neighbourhood unit: a scheme of arrangement for the family-life community. In *The regional plan of New York and its environs* (vol. 7). Nova York: Arno Press.
- Pessôa, J. (2012). O tombamento de centro histórico moderno. In A. Xavier, & J. Katinsky (Orgs.), *Brasília - antologia crítica* (p. 298-305). São Paulo: Cosac Naify.
- Pires, J. R. (2009). *Goiânia – Cidade Pré-moderna do Cerrado 1922-1938*. Goiânia: PUC.
- Puntoni, A., Pirondi, C., Latorraca, G. & Artigas, R. C. (Eds.). *Vilanova Artigas: arquitetos brasileiros* (1997). São Paulo: Instituto Lina Bo.e P. M. Bardi, Fundação Vilanova Artigas.
- Rego, R. L. (2014). Brazilian garden cities and suburbs: accommodating urban modernity and foreign ideals. *Journal of Planning History*, 13(4), 276-295. <http://dx.doi.org/10.1177/1538513214521582>.
- Rego, R. L. (2015). 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*, 17(1), 89-103. <http://dx.doi.org/10.22296/2317-1529.2015v17n1p89>.
- Rego, R. L. (2016). Comunidades planejadas na Amazônia: o Urbanismo Rural e a utopia de uma nova civilização. In *Actas del XIV Coloquio Internacional de Geocrítica*. Barcelona: Universitat de Barcelona. Recuperado em 25 de maio de 2016, de http://www.ub.edu/geocrit/xiv_renatorego.pdf
- Ribeiro, M. E. J. (2004). *Goiânia: os planos, a cidade e o sistema de áreas verdes*. Goiânia: UCG.
- Rodgers, D. T. (1998). *Atlantic Crossings. Social Politics in a Progressive Age*. Cambridge: Belknap.
- Rowe, C., & Koetter, F. (1995). *Collage city*. Cambridge: The MIT Press.
- Said, E. W. (1983). Traveling theory. In E. W. Said. *The world, the text, and the critic* (p. 157-181). Cambridge: Harvard University Press.
- Tota, A. P. (2000). *O imperialismo sedutor*. São Paulo: Companhia das Letras.
- Turkienicz, B., & Comas, C. E. (2012). Brasília, história e análise. In A. Xavier, & J. Katinsky (Orgs.), *Brasília - antologia crítica* (p. 384-354). São Paulo: Cosac Naify.
- Villoria-Siegert, N. (2004). The travel path of the neighborhood unit: from the US and Europe to Latin America. The transfer of the model to Venezuela planning. In *Proceedings of the 11th International Planning History Society Conference*. Barcelona: IPHS. Recuperado em 23 de maio de 2016, de <http://www.etsav.upc.es/personals/iphs2004/eng/en-pap.htm>
- Ward, S. V. (2000). Re-examining the international diffusion of planning. In R. Freestone (Ed.), *Urban planning in a changing world* (p. 40-60). Londres: E & FN Spon.
- Wolff, S. F. S. (2001). *Jardim América*. São Paulo: EDUSP; FAPESP; Imprensa Oficial.
- Zein, R. V. (2012). Brasília, modernidade radical à deriva. In A. Xavier, & J. Katinsky (Orgs.), *Brasília - antologia crítica* (p. 354-359). São Paulo: Cosac Naify.

Recebido: Jun. 03, 2016

Aprovado: Ago. 12, 2016