



Coimbra Bueno e Cia Ltda.: Construção da Cidade no Sul e Sudeste

Coimbra Bueno e Cia Ltda: Construcción de ciudades en el Sur y en el Sudeste

SIMPÓSIO E1_08 Las Zonas Metropolitanas en Latinoamérica: los mecanismos de ordenamiento territorial estatales y los márgenes de participación de la iniciativa privada.

Raísa Dias Alves

Universidade de Brasília, Brasil
raisadiaspj@gmail.com

Ricardo Trevisan

Universidade de Brasília, Brasil
prof.trevisan@gmail.com

Resumo: O artigo busca dedicar atenção à atuação da empresa urbanizadora Coimbra Bueno e Cia. Ltda. em cidades brasileiras nas décadas de 1930 a 1940, particularmente nas regiões Sul e Sudeste do Brasil. Seu objetivo é compreender a ação e levantar a produção da companhia em cidades destes territórios, identificando os planos e projetos que possam incrementar o conhecimento do urbanismo nacional no século XX. Como estudos de caso identificados, selecionou-se o plano diretor de Curitiba (PR) e o projeto urbanístico para a cidade nova de Luizizânia (SP), ambos do início dos anos 1940. A pesquisa, de caráter exploratório e qualitativo, adota como princípio metodológico o estudo histórico, combinando a observação indutiva e análise documental dedutiva a partir de consulta ao Acervo Coimbra Bueno, sob a salvaguarda da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília. A partir dessa análise, conclui-se que os planos e projetos urbanísticos elaborados pela empresa Coimbra Bueno neste período refletem a influência das práticas e tendências urbanísticas europeias da primeira metade do século XX.

Palavras-chave: História do Urbanismo; Cidades Novas; Estado Novo; Alfred Agache

Resumen: El artículo busca prestar atención a la actuación de la empresa urbanizadora Coimbra Bueno e Cia. Ltda. en ciudades brasileñas en las décadas de 1930 a 1940, particularmente en las regiones Sur y Sudeste de Brasil. Su objetivo es comprender la acción y levantar la producción de la empresa en ciudades de estos territorios,

identificando los planes y proyectos que puedan incrementar el conocimiento del urbanismo nacional en el siglo XX. Como estudios de caso identificados, se seleccionó el plan director de Curitiba (PR) y el proyecto urbanístico para la nueva ciudad de Luiziânia (SP), ambos de principios de la década de 1940. La investigación, de carácter exploratorio y cualitativo, adopta como principio metodológico el estudio histórico, combinando la observación inductiva y el análisis documental deductivo a partir de la consulta al Acervo Coimbra Bueno, bajo la custodia de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Brasilia. A partir de este análisis, se concluye que los planes y proyectos urbanísticos elaborados por la empresa Coimbra Bueno en este periodo reflejan la influencia de las prácticas y tendencias urbanísticas europeas de la primera mitad del siglo XX.

Palabras-clave: *Historia del urbanismo; Ciudades nuevas, Estado Nuevo; Alfred Agache.*

Introdução

Este texto é derivado de uma pesquisa de Iniciação Científica, a qual buscou dedicar atenção à atuação e produção da empresa urbanizadora Coimbra Bueno e Cia. Ltda. em cidades brasileiras nas décadas de 1930 a 1940, particularmente aquelas situadas nas regiões Sul e Sudeste do país. Durante a Era Vargas (1930-1945), engenheiros, arquitetos e urbanistas, agrimensores, topógrafos desempenharam um papel crucial para a formação e transformação das cidades brasileiras, tendo considerável participação no planejamento do espaço urbano, na composição de bairros habitacionais, na projeção de equipamentos públicos, estruturas viárias e espaços públicos, na criação de novas cidades e na importante participação em instituições de planejamento urbano. Foi neste cenário que a empresa dos irmãos engenheiros Jeronymo e Abelardo Coimbra Bueno (respectivamente, 1909-1996 e 1911-2003) surge, sobretudo, atrelada às obras de construção da nova capital de Goiás, Goiânia. Se, por um lado, muito se sabe sobre o envolvimento direto da companhia na construção de Goiânia a partir de 1934, muito por publicações direcionadas à origem desta nova capital (Maciel, 1996; Manso, 2001; Daher, 2003; Gonçalves, 2003); por outro, são escassas as informações sobre a participação dela em outras ações urbanizadoras, bem como em outras atividades produtivas (Pescatori; Trevisan, 2023).

O estudo se concentrou na atuação da empresa urbanizadora Coimbra Bueno nas regiões Sul e Sudeste do país e nos planos e projetos dela resultantes no início dos anos 1940, destacando-se o planejamento da cidade de Curitiba (PR), inclusive com o envolvimento do arquiteto francês Donat Alfred Agache (1875-1959), e o projeto urbanístico para a cidade nova de Luiziânia (SP), no processo de ocupação do oeste daquele estado. Ao debruçar sobre os documentos primários existentes no Acervo Coimbra Bueno sob a salvaguarda do Lupa - Laboratório de Pesquisa em Acervos e Arquivos de Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília (FAU-UnB), somado ao conjunto de leituras e consultas a fontes referenciais de apoio, esta pesquisa, de caráter exploratório e qualitativo, adotou como princípio metodológico o estudo histórico (Veyne, 2014), combinando a observação indutiva e análise documental dedutiva de forma a contribuir à História da Cidade e do Urbanismo no Brasil no século XX.

Estruturalmente, o artigo é composto inicialmente por uma parte de contextualização do panorama geral do urbanismo no Brasil na primeira metade do século XX, passando então para a atuação do urbanista francês Alfred Agache no Brasil com a elaboração do Plano para a cidade do Rio de Janeiro e futuramente sua contratação pela Companhia Urbanizadora Coimbra Bueno e Cia. Ltda. para elaboração do plano urbanístico de Curitiba. Será abordado também a atuação dos Coimbra Bueno em São Paulo mediante o projeto para a cidade nova de Luiziânia. Finaliza-se o artigo com as considerações finais e referências bibliográficas utilizadas.

Urbanismo no Brasil: Primeira metade do Século XX

Para entender a história do urbanismo no Brasil, passou-se pela leitura de trabalhos seminais de três autores: Maria Cristina Leme (1999), Flavio Villaça (2004) e Vera Rezende (2013). Apesar dos estudos se estenderem até o final do século XX, concentrou-se a partes direcionadas ao período de 1930 a 1945, fase de maior atuação urbanística da companhia Coimbra Bueno e Cia. Ltda., como as produções do plano diretor para a cidade de Curitiba e do plano piloto para a cidade nova de Luiziânia.

Segundo Leme (1999), entre 1895 e 1965 o urbanismo no Brasil pode ser dividido em três períodos distintos. O primeiro período, entre 1895 e 1930, foi marcado pela proposta e realização de melhorias pontuais em diferentes áreas das cidades (planos de melhoramento e embelezamento). A abordagem consistia em aprimorar a cidade existente, tendo como principais campos de trabalho a reforma de áreas centrais, a construção de ferrovias e ampliação de portos e obras de infraestrutura urbana, como saneamento e organização do sistema viário. Durante esse tempo, foram elaborados projetos urbanísticos para as áreas centrais das principais cidades do país (Rio de Janeiro, São Paulo, Porto Alegre, Vitória, Salvador, Recife, Belém etc.), influenciados por preceitos positivistas (ciência como resposta aos problemas urbanos) e pela necessidade urgente de combater epidemias e aferir à paisagem da cidade republicana as de modernidade. Engenheiros e arquitetos eram chamados para projetar e liderar comissões responsáveis pela criação de redes de água e esgoto, alargando ruas para acomodar novos meios de transporte, e estabelecer um novo modelo de cidade, mais arejada e ordenada.

O segundo período, entre 1930 e 1950, é caracterizado pela criação de planos focados no desenvolvimento integrado do conjunto urbano. Se antes as cidades eram planejadas em partes específicas, a partir desse momento passa a ser planejada como um organismo único. O objetivo era promover o funcionamento pleno da urbe, com a conexão fluída e rápida entre o centro, os bairros e a periferia urbana mediante sistemas de vias e transportes articulados. Durante essa fase, foram organizados órgãos municipais dedicados ao planejamento urbano, como os Departamentos de Municipalidades, que se tornaram parte da estrutura administrativa de prefeituras. A partir da década de 1930, iniciou-se uma nova fase de fortalecimento do Urbanismo nas universidades (Engenharias e Arquitetura), com uma ampliação da atuação de profissionais especializados neste campo nas cidades brasileiras, consolidando-o como uma área de conhecimento e prática profissional.

A disseminação dessas ideias no meio profissional ocorreu por meio da contratação de técnicos para a elaboração de pareceres e planos, como aquela do urbanista francês Alfred Agache – convidado pela municipalidade do Rio de Janeiro para elaborar um plano de urbanismo da capital em fins dos anos 1920. As características marcantes desse plano de conjunto incluíam avenidas com aspecto cênico, com múltiplas perspectivas visuais e elementos monumentais, seguindo a ideia de que o edifício é um elemento formador da cidade. Os planos desse período eram baseados em um modelo radial-perimetral, com forte ênfase na presença de parques e jardins.

Villaça (2004) também divide a história das cidades em três grandes períodos, porém estes divergem dos definidos por Leme (1999). Segundo Villaça, a primeira fase vai até 1930, a segunda se estende de 1930 até a década de 1990, e a terceira inicia-se a partir dessa última década, com cada delas subdivida em subperíodos. O primeiro período é caracterizado pelos planos de melhorias e embelezamento que ainda seguiam a tradição urbana monumental da burguesia (Paris haussmanniana, Viena de Otto Wagner etc.), responsáveis pela mudança da cidade mediável na cidade moderna (sai muralhas, entram bulevares). No caso brasileiro, este período pós-Proclamação da República visou romper com as referências do passado colonial, atribuindo novo caráter às cidades, como a reforma do prefeito Pereira Passos no centro do Rio de Janeiro na primeira década do século XX.

O segundo período, iniciado na década de 1930, é definido pela visão do planejamento urbano como uma técnica científica, promovida por uma perspectiva de que os problemas crescentes nas cidades são resultado do seu crescimento desordenado e sem planejamento. Segundo essa visão,

um planejamento urbano “integrado” ou em “conjunto”, baseado em técnicas e métodos claramente definidos, é essencial para resolver essas questões.

Os conceitos de planejamento urbano ou plano diretor não existiam no Brasil nem no século passado nem no início deste. O Plano Agache, do Rio de Janeiro, datado de 1930, é, no nosso conhecimento, o primeiro plano a apresentar a expressão plano diretor. Da mesma forma as expressões urbanismo e plano urbanístico não existiam no século passado. (Villaça, 2004, p. 188)

Essa nova visão do planejamento urbano promoveu uma transformação radical nas cidades brasileiras, tendo os engenheiros e arquitetos desempenhado um papel crucial neste processo (Rezende, 2013). Eles estiveram envolvidos na produção habitacional, na criação de novos equipamentos voltados para a educação, saúde, cultura e esportes, além de implementarem um novo sistema viário que consolidou o domínio do transporte rodoviário. Diversas instituições foram organizadas para discutir e implementar planos urbanísticos, promovendo uma nova visão sobre a gestão e o planejamento urbano. Essa reestruturação não incluiu a participação das classes subalternas, tendo sido liderada por setores das elites que buscavam maior representação no governo. Assim, o poder foi assumido por grupos agrários não ligados à produção cafeeira, representantes das classes médias associados ao tenentismo, e membros da burguesia industrial.

Os anos 1930 marcaram uma fase decisiva para o capitalismo industrial no Brasil, deslocando o foco econômico do setor agroexportador para o urbano-industrial. A relevância das cidades cresceu devido ao processo de industrialização, facilitado por condições institucionais estabelecidas pelo Movimento de 1930. Durante o governo de Getúlio Vargas (1930-1945), houve um esforço para conferir maior autonomia aos municípios, fortalecendo a administração local e aumentando os recursos financeiros disponíveis para as cidades. Essa mudança foi acompanhada por uma institucionalização mais ampla do urbanismo e do planejamento urbano, refletida na criação de instituições como o Departamento das Municipalidades e as Comissões de Planos.

O Departamento das Municipalidades, criado inicialmente em São Paulo e, posteriormente, em outros estados, desempenhou um papel fundamental na centralização política e financeira. Esses departamentos não apenas supervisionavam as finanças municipais, mas também gerenciavam aspectos técnicos do urbanismo, como projetos de obras públicas e planos de expansão. Já as Comissões de Planos, vinculadas ao novo aparato estatal, permitiram a criação de conselhos consultivos e facilitaram a inclusão de interesses emergentes, mantendo a primazia da elite técnica. A presença de urbanistas nos conselhos foi essencial para a renovação das elites urbanas e para o desenvolvimento de um urbanismo técnico e eficiente, destacando-se a importância de planos gerais para a expansão das cidades e a criação de órgãos autônomos para a implementação desses planos (Rezende, 2013), como foi o caso da participação do urbanista francês Alfred Agache no plano de conjunto para Curitiba, empreendido pela Coimbra Bueno e Cia. Ltda.

O urbanista Alfred Agache e os Coimbra Bueno

A circulação de ideias urbanísticas no meio profissional se fez através da contratação de técnicos para a elaboração de pareceres e de planos, incluindo também urbanistas estrangeiros. O arquiteto e urbanista francês Donat Alfred Agache, secretário geral da Société Française des Urbanistes, foi contratado em 1928 pelo prefeito do Rio de Janeiro, Antônio da Silva Prado Júnior, para, inicialmente, ministrar uma série de palestras sobre urbanismo, com o objetivo de convencer a

população da necessidade de disciplinar o futuro e divulgar para os profissionais da área o urbanismo como uma área de conhecimento da ciência e da arte. Ademais, uma vez no Rio, foi instigado a desenvolver um plano urbanístico para a cidade, que foi entregue em 1930. Sobre Urbanismo, dizia ele:

É uma ciência e uma arte e sobretudo uma filosofia social. Entende-se por urbanismo, o conjunto de regras aplicadas ao melhoramento das edificações, do arruamento, da circulação e do descongestionamento das artérias públicas. É a remodelação, a extensão e o embelezamento de uma cidade, levados a efeito, mediante um estudo metódico da geografia humana e da topografia urbana sem descuidar as soluções financeiras. (Agache, 1930, p. 4)

Esta extensão de atividades pode ser interpretada como a procura de novos mercados de trabalho e pela possibilidade que países da América Latina, como o Brasil, e territórios coloniais na África, com legislações urbanísticas menos consolidadas, representavam para experimentação e verificação de novas teses e instrumentos urbanísticos, visto que a crise econômica dos anos 1920 e as Guerras Mundiais limitavam as possibilidades de trabalho na Europa e nas cidades estadunidenses (Leme, 1999).

Agache manteve durante 3 anos um escritório técnico na capital do país para elaborar os estudos e propostas e, em comparação com outros planos elaborados no mesmo período, o Plano de Agache para o Rio de Janeiro pode ser considerado o mais completo. Foram realizados estudos preliminares para melhor compreensão da história socioeconômica da cidade, acompanhado de levantamentos aerofotogramétricos do sítio, sobre os quais foram traçados os eixos principais do sistema de circulação, a localização do aeroporto (atual Santos Dummont) e parcelamento de espaços públicos, com as propostas mais conhecidas do plano sendo os conjuntos monumentais. O Rio de Janeiro se manteve ao longo dos anos como fórum de discussão dos problemas de outras cidades. Era frequente encontrar em revistas cariocas artigos cujos temas envolviam planos e projetos elaborados para outras cidades brasileiras.

M. Agache tem a ambição de dotar o Rio de Janeiro de um conjunto monumental, que dará às obras na cidade a nota grandiosa que lhe falta enquanto capital de um país e oferecerá ao visitante chegando pelo mar, uma fachada correspondente à importância da cidade. (*Le Maître d'oeuvre, Revue Française d'Urbanisme*, n. 33, 1929, Numéro spécial sur le Rio de Janeiro, p. 31)

Apesar dos esforços, o Plano de Agache nunca foi totalmente implementado devido a conjuntura política que se instaurou após a sua entrega. O Presidente da República, assim como o Prefeito da cidade do Rio de Janeiro, foram depostos de seus cargos com a chegada de Getúlio Vargas ao poder em 1930. A prefeitura do Rio foi assumida por Adolfo Bergamini, que integrava a Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro e, após ele, por Pedro Ernesto, que destituiu a comissão responsável pela implementação do plano. O assunto ressurgiu novamente em 1937 durante a gestão de Henrique Dodsworth (1895-1975), que restaura e institui uma nova Comissão com a presença dos arquitetos Lucio Costa (1902-1998) e Affonso Eduardo Reidy (1909-1964), que promoveram uma adaptação do plano original.

Apesar do insucesso em implementar seu plano, Agache fez história em território nacional. Através das palestras realizadas e por ter seu nome atrelado à grandes projetos, o urbanista francês conseguiu construir uma sólida reputação no Brasil, sem, contudo, poder atuar como urbanista no

país nos anos seguintes. As mudanças citadas anteriormente na legislação brasileira e na regulamentação da profissão, promulgadas pelo Decreto Federal nº. 23.569/33, de 11 de dezembro de 1933, que normatizou as profissões de engenharia, arquitetura e agronomia no Brasil, definiram que profissionais estrangeiros não podiam assumir responsabilidade técnica no território nacional a não ser que passassem por um processo de revalidação do diploma.

Agache não submeteu a revalidação do diploma, o que tornou sua atuação no país dependente de um profissional ou uma empresa legalmente habilitada. Em seu retorno ao Brasil em 1939, foi consultor da empresa Coimbra Bueno e Cia. Ltda., sediada em escritório na capital federal (Carollo, 2002). Junto à empresa urbanizadora, Agache desenvolve diversos outros trabalhos como consultor, entre eles o plano de urbanização para Vitória (ES), projetos para diversas cidades do estado do Rio de Janeiro (Cabo Frio, Araruama, Petrópolis, São João da Barra), e o plano diretor para Curitiba (PR).¹

Coimbra Bueno, Agache e a construção de Curitiba

Curitiba expandiu sua malha urbana em 1903 com a promulgação da lei nº. 117, que definia áreas para modernização e urbanização, permanecendo em vigor até 1929. Como amostra deste planejamento, a lei nº. 177, de 1906, estabeleceu onde eram permitidas construções de madeira e proibiu essas construções na área central, determinando que os edifícios na região deveriam ter dois ou mais pavimentos. Essas medidas visavam modernizar a cidade e criar bairros que atraíssem investimentos privados, contribuindo para a formação de uma elite local, aumento dos preços dos terrenos e deslocamento dos mais pobres para áreas distantes e municípios vizinhos.

Durante a administração do prefeito Candido de Abreu (1913-1916), houve um foco na valorização e controle da área central, com vigilância e controle das construções e atividades comerciais. Essas preocupações persistiram nas gestões municipais da década de 1920, que também identificaram a necessidade de revisar o perímetro urbano estabelecido no início do século. Na década de 1930, inspirada nos planos de cidades como Rio de Janeiro e São Paulo, a administração do prefeito Lothário Meissner (1932-1937) propôs a criação de um plano geral para Curitiba, compondo uma comissão responsável. Em 1934, foi realizado um levantamento aerofotogramétrico para mapear e identificar melhor os problemas e potencialidades da cidade. Embora a comissão e o plano geral não tenham avançado durante a gestão de Meissner, a revisão das diretrizes para o parcelamento do solo foi realizada pela lei municipal nº. 50, de 1937. (Cestaro, 2022)

Tais preocupações apontadas pelas administrações na década de 1930 culminaram em um novo período com ênfase na modernização de Curitiba, pautada no planejamento urbano e no discurso tecnicista. O prefeito Rosaldo Gomes Mello Leitão (1940-1943) contratou em 25 de abril de 1941 a empresa carioca Coimbra Bueno & Cia. Ltda., com a consultoria de Alfred Agache, para desenvolver o que seria o primeiro Plano Diretor de Curitiba (Figura 1).

¹ Tem-se conhecimento de visitas de Agache à cidade nova de Luiziânia (SP), empreendida pela Coimbra Bueno e Cia. Ltda. no início dos anos 1940 no interior de São Paulo. Porém, ainda não foi identificado qualquer indício ou vestígio no Acervo de participação ou consultoria ao plano da nova cidade.

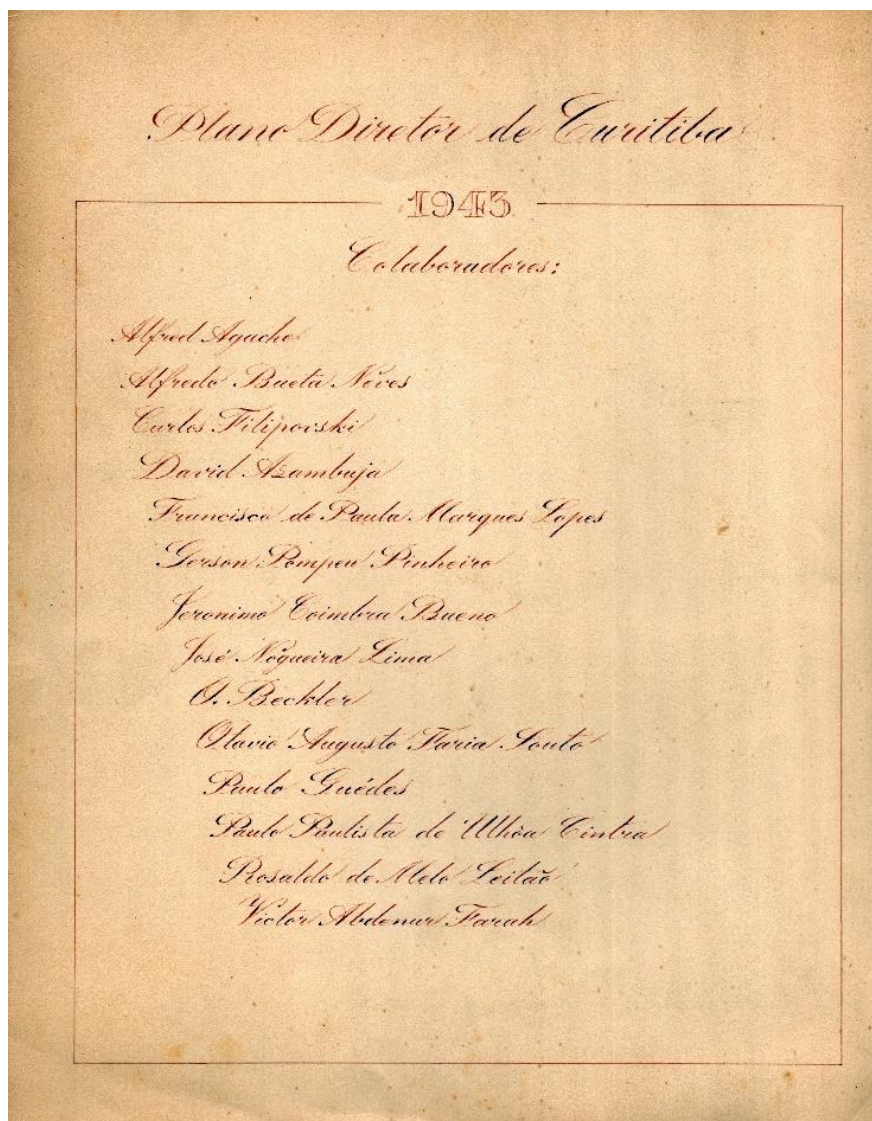


Figura 01: Lista de colaboradores do Plano Diretor de Curitiba, de 1943. Detalhe para o primeiro nome, de Alfred Agache. Fonte: Acervo Coimbra Bueno / FAU-UnB.

O plano foi descrito em quatro capítulos, sendo eles: I.) Resumo histórico-fotográfico de Curitiba, II.) Plano de remodelação, extensão e embelezamento, III.) escoamento pluvial e defesa contra inundações, e IV.) Conclusões; tendo sido entregue à Prefeitura de Curitiba em 23 de outubro de 1943, já durante a gestão do prefeito Alexandre Beltrão (1943-1944), e serviu de apoio para o município até 1958, ano em que foi criado o Departamento de Urbanismo da Prefeitura e a Comissão de Planejamento de Curitiba (Coplac). Sobre a cidade antes do plano diretor da Coimbra Bueno, tem-se o seguinte relato:

É uma cidade agradável, mas sem caráter definitivo, possui largas avenidas e ruas aprazíveis, mas que se cruzam geralmente em ângulo reto, num traçado mais ou menos em xadrez, sem preocupação de harmonizar-se com a topografia do terreno, nem de aproveitar-se dos recursos que pode proporcionar. (...) E Curitiba também necessita atender a esse particular, porque, com o desenvolvimento que está tendo, dentro de poucos anos viria a lutar com o grave problema do espaço vital, resignando-se à asfixia. (Agache, 1940, apud Carmo, 2011)

No primeiro capítulo, Agache realiza um diagnóstico que analisa todo o contexto em que Curitiba se insere, envolvendo questões urbanas e sociais da cidade, o que lhe permite compreender a lógica social básica da capital paranaense. Através dos resultados encontrados, Agache identifica o que considera ser os três principais problemas da urbe e aponta também as possíveis consequências que o aumento de tais problemas poderia trazer, sobretudo o aumento de surtos e doenças epidêmicas. A partir desse diagnóstico, o urbanista elabora seu projeto para a cidade, com análises e conclusões publicadas no Boletim da PMC e em relatórios da empresa Coimbra Bueno e Cia Ltda., como apresentado no trecho a seguir:

Das observações cuidadosas e dos estudos feitos na Capital paranaense, pode-se adiantar que suas características próprias, situação topografia, traçado, vida comercial e urbana, enfim sua fisionomia peculiar revelam a predominância em linhas gerais, de três problemas urbanos, que a administração pública do Município vem enfrentando com coragem:

1º) O solo - Saneamento: A drenagem dos banhados, canalização dos rios e ribeirões, esgotos pluviais, rede de abastecimento d'água etc.

2º) O homem - Descongestionamento: Tráfego urbano; vias de acesso externo; circulação da produção, abastecimento urbano. etc.

3º) O meio - Necessidade de Órgãos Funcionais: Centralização dos edifícios apropriados para sede do Governo do Estado. Centro Cívico. Vários centros de irradiação da vida comercial e social. (Plano de Curitiba, Boletim PMC, 1943).

Para abordar o saneamento, Agache inicia sua análise com o estudo da topografia de Curitiba e da bacia hidrográfica da qual a cidade faz parte. Curitiba recebe águas dos rios Água Verde, Ivo, Bigorrião, Cajuru e Juvevê, que convergem para o Rio Belém e deságuam no Iguaçu, numa área de terras baixas propensas a inundações. Com base nos dados da Estação Meteorológica de Curitiba, ele realiza cálculos para estabelecer a base pluviométrica do projeto, identificando áreas que não devem ser ocupadas devido à proximidade com a cota de inundação. O projeto propõe a construção de redes de abastecimento de água e de coleta de esgotos, e sugere a canalização de rios e ribeirões, como os rios Belém e Ivo que atravessavam o centro da cidade, e o rebaixamento do leito do Rio Iguaçu. Segundo Agache, a negligência das autoridades em relação a esses rios era uma das razões para as frequentes enchentes na região central de Curitiba.

Todo aquele que se interessar pela urbanização de Curitiba topará, de início, com um sério problema. Refiro-me aos rios que banham a cidade, como o Belém e o Ivo. São cursos d'água muito irregulares e a sua retificação, portanto, redundará num pesado ônus aos cofres do município". (Agache, 1941 apud Garcez, 2006)

No tópico "Descongestionamento", Agache acreditava que um dos principais problemas era a alta concentração demográfica no centro e entorno da Praça Tiradentes, tendo a necessidade de um plano que fixasse linhas mestras para irradiação, descentralização e ampliação do centro comercial, desviando o tráfego e o distribuindo para avenidas perimetrais e facilitando o acesso ao centro através de avenidas radiais. Para isso, foi apresentado o Plano de Avenidas, que consistiu em uma rede viária que ordenasse a circulação da cidade e a dividia em quatro avenidas perimetrais (AP-0, AP-1, AP-2 e AP-3), quatro radiais principais e dez radiais secundárias, reveladas por desenho-síntese do projeto (Figura 2). Apesar de ter sido aprovado no

dia 5 de fevereiro de 1942, pelo Decreto nº 23, o Plano de Avenidas proposto nunca foi totalmente implantado.

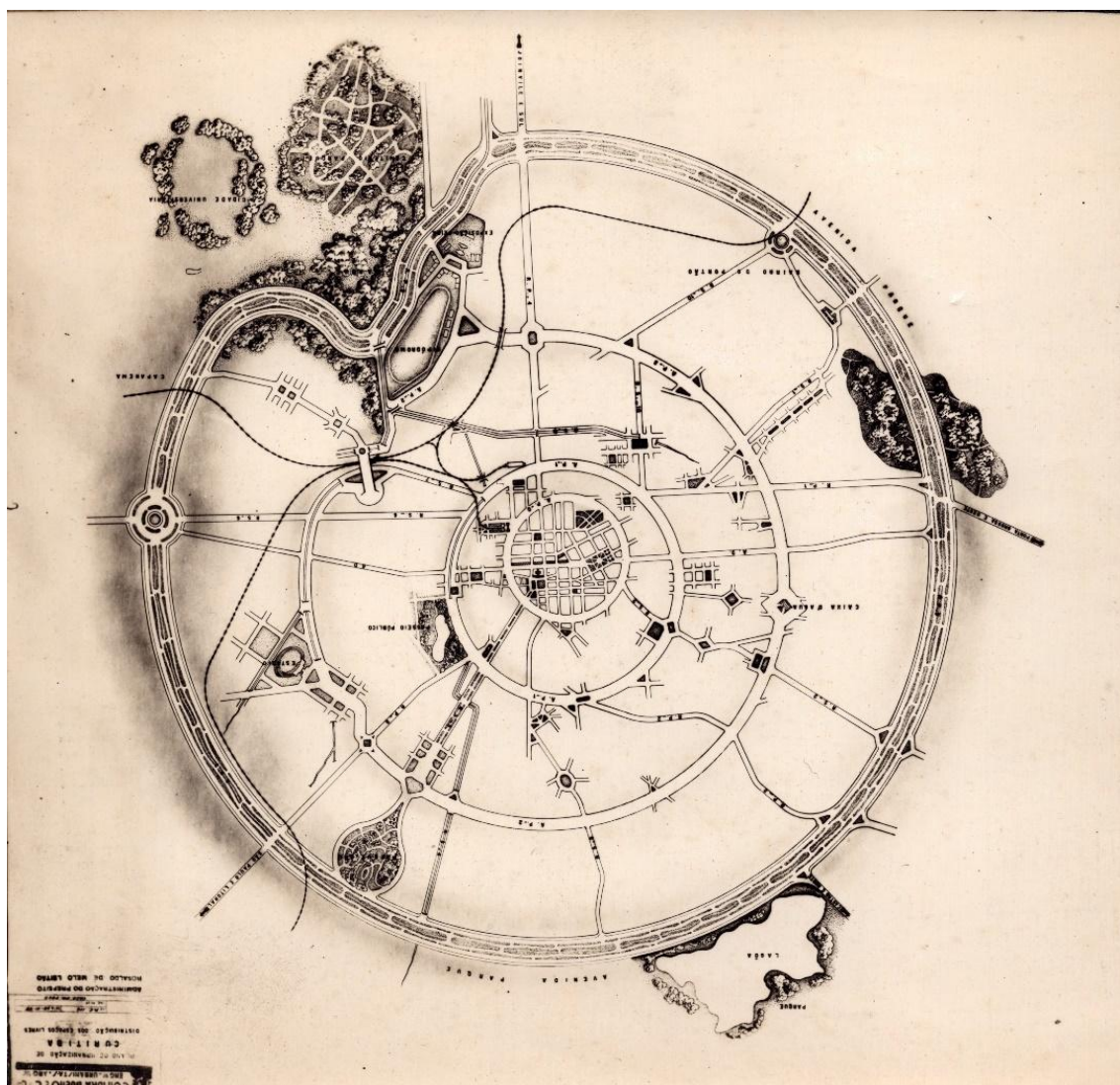


Figura 2: Plano de Avenidas de Curitiba, 1941-1943. Fonte: Acervo Coimbra Bueno / FAU-UnB

Para os problemas apontados em “Necessidade de órgãos funcionais”, Agache propõe a criação de lugares que possibilitassem uma leitura clara da cidade pois segundo ele, uma cidade organizada e funcional gira em torno de elementos funcionais. Agache apresentou um zoneamento com a criação de diversos centros: Centro Cívico (administrativo); Centro Comercial e Social; Centro de Abastecimento (Mercado Municipal); Zona Industrial (Rebouças); Centro Esportivo (Tatumã); Estação Rodoviária; Centro de Instrução (Politécnico) e o Centro Militar (Bacacheri). Agache teve participação no Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM) de 1928, o que explica sua visão modernista e funcionalista da cidade.

O zoneamento é a base de todo o plano de urbanização podendo-se mesmo dizer que sem ele o plano não é urbanismo [...]. O zoneamento é a garantia do proprietário e o incentivo de valorização justa. Simplifica, disciplina e hierarquiza as funções urbanas e reflete o nível de cultura dos seus habitantes” (Plano de Curitiba, Boletim PMC, 1943)

Das propostas do Plano Agache que chegaram a ser realizadas (e que ainda podem ser vistas), as mais marcantes foram a construção do Centro Cívico de Curitiba e o recuo de cinco metros nas entradas dos prédios da rua XV. Tais vãos, sustentados por marquises, criaram galerias monumentais para a passagem dos pedestres (Câmara de Curitiba, 2020).

Julio César Botega do Carmo (2011), em sua dissertação de mestrado sobre o planejamento urbano de Curitiba, analisou a ineficácia do Plano Agache. Um relatório de 1963 da Sociedade para Análises Gráficas e Mecanográficas Aplicadas aos Complexos Sociais (SAGMACS), elaborado a pedido do governo do Estado, aponta que o plano se limitou à área urbana sem considerar regiões adjacentes, como o Boqueirão. Além disso, a proposta de Agache para controlar rigorosamente o crescimento da cidade falhou devido ao rápido aumento populacional, que saltou de 120 mil habitantes em 1940 para mais de 600 mil nos anos 1970. Agache havia previsto um crescimento anual de 2,5%, enquanto a taxa real foi de 7,4% entre 1950 e 1960.

A falta de respaldo financeiro e o desinteresse dos prefeitos pós-1943 contribuíram para o fracasso do plano. A escolha do terreno do antigo Corpo de Bombeiros para a construção da Biblioteca Pública e outros projetos, como o edifício Brazilino de Moura e o Banco do Brasil, prejudicaram a implementação das ideias de Agache, como o alargamento da rua Cândido Lopes. Carmo (2011) também argumenta que o planejamento de Agache resultou na segregação da população de baixa renda em áreas periféricas e subatendidas. Além disso, Agache subestimou o potencial industrial da cidade, cujo distrito, surgido em 1973, ocupou uma área 13 vezes maior do que a proposta por Agache três décadas antes.

Coimbra Bueno e a construção da Cidade Nova de Luiziânia (SP)

Juntamente com o Estado Novo de Getúlio Vargas (1937-1945), foi institucionalizada a política pública denominada “Marcha para o Oeste” (1938), que tinha como objetivo desenvolver e integrar as regiões conhecidas como “sertão” do Brasil, caracterizadas pela baixa densidade demográfica, às regiões mais desenvolvidas (costa brasileira). Tratava-se de politizar um processo de ocupação territorial que já se fazia presente em alguns estados a partir das ferrovias e lavouras de café a algodão. No estado de São Paulo, por exemplo, a exploração do sertão vinha acontecendo desde a segunda metade do século XIX, como as expedições e trabalhos de campo realizados pela Comissão Geográfica e Geológica de São Paulo (CGG), criada pela lei provincial nº 9, em 27 de março de 1886, cuja missão era conhecer, estudar e esquadriar os espaços desconhecidos em São Paulo, bem como subsidiar a expansão da malha de infraestrutura para o interior do estado (Figueirôa, 2008, p. 766).

Segundo Milliet (1982), o desbravamento do oeste paulista acompanhou as estradas de ferro. De 1860 a 1875, diversas estradas de ferro começam a rasgar o sertão rumo a oeste, construídas com capital de latifundiários paulistas, destacando-se a E.F. Paulista, Ituana, Mogiana e Sorocabana. Em 1914, concluiu-se a construção da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (CEFNOB), que contribuiu para o surgimento de uma série de povoados ao longo de sua linha e suas estações. Um deles, já em fins dos anos 1930, foi empreendido pela empresa Coimbra Bueno e Cia. Ltda., detentora de terras naquela região. Idealizada em março de 1939 entre a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, o Rio Aguapé e a Estrada de Ferro da Cia. Paulista, a cidade nova de Luiziânia é mais uma dentre as dezenas de cidades fundadas no interior do estado de São Paulo e norte do Paraná à época.

Propriedade loteada, em lotes residenciais e chácaras, contendo trezentos alqueires de terras sendo que a parte urbana ocupa a área de 180,0 alqueires. A firma Coimbra Bueno & Cia. Ltda., adquiriu várias glebas de diversos proprietários, (...). O desenvolvimento urbano compreendia cerca de 3 mil lotes em um plano de urbanismo tecnicamente estudado de acordo com modernos preceitos de engenharia, observados pontos de tráfego, largas avenidas, ruas, praças e espaços livres. (Prefeitura Municipal de Luiziânia, 2018).

As obras para a construção da cidade iniciaram-se em 1940 (Revista da Semana, 1941) e o povoamento em 1941. Até 1953 Luiziânia fazia parte do município de Glicério e, posteriormente, ao município de Braúna. Sua emancipação ocorreu apenas em 18 de fevereiro de 1959. O projeto de Luiziânia servia de exemplo para outros núcleos urbanos criados na época que não possuíam plano ordenador ou, ao menos, planta topográfica, em um modo de projetar que trazia ônus aos orçamentos municipais.

Os engenheiros Coimbra Bueno resolveram então lançar, nessa zona de progresso vertiginoso do Estado de São Paulo, uma cidade inteiramente nova, tecnicamente estudada, dentro de um plano de urbanização completo. Esta cidade, com apenas 10 meses de vida, vai tomando grande desenvolvimento e tem merecido o aplauso de todos que, ante a experiência das cidades fundadas sem plano de urbanização e sem estudos técnicos preliminares, viram desde logo o alcance dessa iniciativa. (Revista da Semana, 1941).

O projeto urbanístico de Luiziânia – ainda sem autoria identifica – é composto por uma trama híbrida entre traçados regulares e geométricos, com a adoção de diversos “tridentes” ou patte d’oie – três vias que convergem para um único ponto. Na ponta destes tridentes era prevista a instalação de equipamentos públicos e dos principais edifícios da cidade, como a Igreja de São Luiz Gonzaga, a Sede da Prefeitura, alguns monumentos e edifícios fabris. Analisando o plano (Figura 3) pode-se verificar que cidade foi dividida em zonas funcionais, sendo estas a Zona Comercial, a Zona Industrial, a Zona de Diversões, a Zona Residencial, e demais áreas destinadas a equipamentos especiais. Foram reservados também lotes para pequenas propriedades rurais na zona limítrofe da cidade (espécie de cinturão verde, típico das cidades-jardins) e a preservação dos aquíferos existentes pela manutenção da mata ciliar. Nota-se também a criação de pequenos centros e áreas livres e verdejantes (espaços públicos) em terrenos resultantes dos cruzamentos dos eixos viários.



Figura 3: Plano urbanístico de Luiziana, 1940. Fonte: Acervo Coimbra Bueno / FAU-UnB

Vê-se no projeto as heranças da experiência posta em prática pela empresa em Goiânia, sobretudo pela influência do projeto urbanístico elaborado por Attilio Corrêa Lima para essa capital (1933). Nota-se um cuidado no planejamento do desenho urbano e da implantação da infraestrutura urbana, algo que se repete em outros projetos da companhia (Lemos, 2022).

Ao se comparar o projeto original como o traçado atual da cidade, percebe-se que o projeto não foi inteiramente implantado. A área leste, destinada a ser uma zona residencial, não chegou a ser completamente executada, enquanto terrenos reservados a equipamentos urbanos acabaram se tornando uma zona residencial. Atualmente, Luiziana continua com características de uma cidade do interior, com baixa densidade demográfica e atividades socioeconômicas voltadas à agropecuária, como a criação de gado de corte, leite e plantio de cana de açúcar. Uma cidade nova que nasceu para a colonização e produção agrária.

Considerações Finais

Os cenários apresentados, desde o plano urbanístico para o Rio de Janeiro em fins dos anos 1920, passando pelo plano diretor de Curitiba (PR) e o projeto para a cidade nova de Luiziana (SP), resgatam a história de processos urbanizadores empreitados por empresas de capital privado a serviço do poder público (União e prefeituras) na primeira metade do século XX. Particularmente, a partir da atuação e produção da companhia urbanizadora Coimbra Bueno e Cia. Ltda. pode-se verificar como o Estado agia em prol de interesses político-econômicos, objetivando a partir do espaço urbano alavancar seu prestígio e movimentar setores da economia. Num período de

industrialização crescente (anos 1930), o ambiente urbano necessitava se adequar às novas demandas, fossem de cunho estético (embelezamento), fossem de cunho técnico-funcionalista (melhoramentos). A modernidade adentrava à cidade à medida que as amarras ao passado eram apagadas. Nesse sentido, o campo do Urbanismo ganhou força e se tornou foco de interesse. Não apenas o Estado compreendeu isso, criando instituições e órgãos especializados, como a profissionalização e a ação de agentes urbanizadores ganhou força, bem como a difusão de saberes urbanísticos ao redor do planeta.

Os irmãos engenheiros Jeronymo e Abelardo Coimbra Bueno, o urbanista francês Alfred Agache, o urbanista Atílio Corrêa Lima, entre outros, são personagens deste cenário histórico dos anos 1930 e 1940 em território nacional. Suas investidas, ações e produções demonstram a importância do campo do Urbanismo no Brasil na primeira metade do século, pavimentando as bases para o país urbano que viria a ser na segunda metade do século XX. Embora o Estado tenha desempenhado papel de regente na orquestração dos processos urbanizatórios do país, são estas personagens, muitas vezes obliteradas pela historiografia, que merecem ser resgatados e destacados. O Acervo Coimbra Bueno, ao disponibilizar massa documental primária, possibilitou tal movimento, ampliando um pouco mais o conhecimento da ação privada na construção de cidades.

Referências

AGACHE, Donat Alfred. **Cidade do Rio de Janeiro: remodelação, extensão e embelezamento**. Paris: *Foyer Brésilien*, 1930.

BRASIL. **Decreto Federal 23.569/33**, de 11 de novembro de 1930. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/1930-1949/D23569.htm. Acessado em: 06 de julho de 2024.

BRASIL. **Lei Municipal nº 117**, de 8 de outubro de 1903. Leis, Decretos e Actos, 1902 a 1906. p.80-81.

CÂMARA DE CURITIBA, JOÃO CÂNDIDO MARTINS. **Conheça a história dos Planos Diretores de Curitiba - Parte I**. Disponível em: <<https://www.curitiba.pr.leg.br/informacao/noticias/conheca-a-historia-dos-planos-diretores-de-curitiba-parte-i>>. Acesso em: 16 ago. 2024.

CARMO, Julio Cezar Botega do. **A permanência de estruturas urbanas e a construção do conceito de cidade na abordagem geográfica**: reflexões sobre o planejamento urbano da cidade de Curitiba. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2011.

CESTARO, L. R. O centenário paranaense e a indução do processo de metropolização em Curitiba. **Acervo**, [S. l.], v. 36, n. 1, p. 1–20, 2022. Disponível em: <https://revista.arquivonacional.gov.br/index.php/revistaacervo/article/view/1871>.

DAHER, Tânia. **Goiânia, uma utopia européia no Brasil**. Goiânia: Instituto Centro-Brasileiro de Cultura, 2003.

FIGUERÔA, Silvia Fernanda de Mendonça. ‘Batedores da ciência’ em território paulista: expedições de exploração e a ocupação do ‘sertão’ de São Paulo na transição para o século XX. **História, Ciências, Saúde – Manguinhos**, Rio de Janeiro, v.15, n.3, jul./set. 2008. p. 763-777.

GARCEZ, Luiz Armando. **Curitiba: evolução urbana**. Curitiba: s.n., 2006. 166 p.

GONÇALVES, Alexandre Ribeiro. **Goiânia: uma modernidade possível**. Brasília: Ministério da Integração Nacional / UFG, 2003.

GHIRARDELLO, Nilson. **À beira da linha**: formações urbanas da Noroeste Paulista. São Paulo: Editora UNESP, 2002.

LE MAITRE D'OUVRE, **Revue Française d'Urbanisme**, n. 33, Numéro spécial sur le Rio de Janeiro, abr./maio 1929. p. 31.

LEME, Maria Cristina da Silva (coord.). **Urbanismo no Brasil - 1895-1965**. São Paulo: Studio Nobel/FAU-USP/FUPAM, 1999.

LEMOS, Rubiana Cardoso Campos. **Coimbra Bueno e Cia. Ltda**: sua história a partir de duas cidades novas: Luiziana (SP) e Rubiataba (GO). Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de Brasília, Brasília, 2022.

MEMÓRIA URBANA. **Urbanização de Curitiba 1900 - 1940**. 2013. Disponível em: <<https://www.memoriaurbana.com.br/as-virtudes-do-bem-morar/urbanizacao-de-curitiba-1900-1940/>>. Acesso em: 06 de agosto de 2024.

MACIEL, Dulce Portilho. Goiânia (1933-1963): **Estado e Capital na produção da cidade**. Tese (Doutorado em Sociologia) – Instituto de Ciências Humanas e Filosofia. Universidade Federal Fluminense. Niterói, 1996.

MANSO, Celina Fernandes Almeida. **Goiânia: uma concepção urbana, moderna e contemporânea: um certo olhar**. Goiânia: Publicação do Autor, 2001.

MILLIET, Sérgio. **Roteiro do café e outros ensaios: contribuição para o estudo da história econômica e social do Brasil**. São Paulo: 1941. 211 p. (Coleção Departamento de Cultura, 25)

PESCATORI, Carolina; TREVISAN, Ricardo. Coimbra Bueno e Cia. Ltda.: Nebulosas de um acervo em construção. **Revista Redobra**. Salvador: FAUFBA, a. 8, n. 17, dez. 2023. p. 163-183.

PMC - Prefeitura Municipal de Curitiba. **Boletim PMC, Plano de Urbanização de Curitiba**, ano 2, n. 12, nov.-dez. 1943. Curitiba: Empresa Gráfica Paranaense.

PREFEITURA MUNICIPAL DE LUIZIÂNIA. **Nossa História**., Disponível em: <<https://www.luiziania.sp.gov.br/portal/servicos/1002/historia/>>. Acesso em: 06 de agosto de 2024.

REVISTA DA SEMANA. **Luiziana, uma cidade inteiramente nova**. Rio de Janeiro, Número especial de urbanismo 2, maio 1941. p. 44.

REZENDE, Vera Lucia Ferreira Motta. Urbanismo na Era Vargas: uma introdução. *In*: **Urbanismo na Era Vargas**: a transformação das cidades brasileiras. Niteroi: Ed. da UFF, 2013. p. 9-19.

SILVA, Macilóvia Corrêa da. **O plano de urbanização de Curitiba 1943 a 1963 e a valorização imobiliária**. 2000. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2000.

VEYNE, Paul. **Como se escreve a história**; Foucault revoluciona a história. Brasília: EdUNB, 2014.

Villaça, Flávio. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. *In*: DEAK, Csaba; SCHIFFER, Sueli Ramos (orgs.). **O processo de urbanização no Brasil**. São Paulo: EDUSP, 1999, p. 169-244.