



Coimbra Bueno e Cia. Ltda:

sua história a partir de duas cidades novas: Luiziânia (SP) e Rubiataba (GO)

Rubiana Cardoso Campos Lemos

Orientador: Ricardo Trevisan

Brasília, outubro de 2022.

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO
PROGRAMA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO

Coimbra Bueno e Cia. Ltda:

sua história a partir de duas cidades novas: Luizizânia (SP) e Rubiataba (GO).

Dissertação de Mestrado submetida ao Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília, como parte integrante dos requisitos necessários à obtenção do Grau de Mestre em Arquitetura e Urbanismo, na Área de Concentração de Teoria e História da Arquitetura, Linha de Pesquisa: História e Teoria da Cidade e do Urbanismo.

Brasília, outubro de 2022.

Ficha catalográfica

Coimbra Bueno e Cia. Ltda:

sua história a partir de duas cidades novas: Luiziana (SP) e Rubiataba (GO).

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília, como parte do requisito à obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo. Linha de pesquisa: História e Teoria da Cidade e do Urbanismo.

Aprovado em ___/___/_____

Banca examinadora:

Prof. Dr. Ricardo Trevisan- FAU/ UnB

Orientador

Prof. Dra. Carolina Pescatori Candido da Silva

Avaliador

Prof. Dra. Elisangela de Almeida Chiquito

Avaliador

Prof. Dr. Rodrigo Santos de Faria

Avaliador (Suplente)

Dedico este trabalho aos empreendedores apaixonados por educação e conhecimento, que se aventuram pelas águas acadêmicas e ainda se dedicam aos sabores e dissabores de serem empresários neste país. Uma nação cresce com educação, investimento e respeito à sua história.

I. Agradecimientos

Agradeço a Jesus e a Nossa Senhora, que me mantiveram firme nesta caminhada acadêmica, superando os desafios de saúde física e mental diante de um cenário de pandemia.

Agradeço ao meu marido, Ruan, que me apoia em todos os meus empreendimentos e de quem não sou digna de tanta admiração. Obrigada por me escutar durante essa jornada, obrigada por discutir comigo sobre os possíveis caminhos desta dissertação, obrigada por me ajudar em focar no resultado que hoje está materializado nestas páginas.

Ao meu orientador Ricardo Trevisan, por aceitar me acompanhar nesta jornada, pela paciência, por dividir o seu conhecimento, experiência e pelo rigor científico.

À Universidade de Brasília, pelo desempenho como instituição pública de ensino, em especial à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, que, juntamente com o prof. Ricardo Trevisan e prof. Carolina Pescatori, viabilizaram o traslado de material encontrado no Rio de Janeiro para Brasília.

Agradeço a Abelardo Coimbra Bueno Júnior e sua mãe, dona Marcina, por me receberem em sua casa no Rio de Janeiro

e, gentilmente, me doarem as memórias em caixas do escritório da Coimbra Bueno e Cia. Ltda.

Em Rubiataba, agradeço ao senhor Anísio Antônio Filho (in memoriam), por toda a atenção e disponibilidade em me receber, dividindo comigo histórias e mapas da cidade.

Em Luiziânia, agradeço à Raquel, servidora da prefeitura, que me disponibilizou material histórico fotográfico e mapa atualizado da cidade.

Agradeço à colega e mestre em arquitetura Ninivy Caroliny, pelas leituras analíticas, pelos conselhos e por dividir sua experiência acadêmica.

À Marcia Mendes, escritora e jornalista, que, gentilmente, contribuiu com a análise crítica do texto.

Agradeço aos amigos e colegas de jornada acadêmica, em especial a Lucas Felício (in memoriam), que a todos entusiasmava e incentivava.

Sumário

I. Agradecimentos.....	6	Referências Bibliográficas.....	97
Sumário	8	Anexo I – imagens.....	101
Resumo	10	Anexo II – documentos.....	103
Abstract	11	Anexo III – Mapa de Rubiataba/GO datado de 1972. Doação da Coletoria da Prefeitura Municipal	110
Lista de Figuras	12		
Introdução	14		
Metodologia	21		
Estrutura da dissertação	23		
Capítulo 1 - Contexto institucional e urbanístico nos anos 1930 e 1940.....	25		
Políticas públicas de colonização e expansão.....	26		
Práticas e agentes do Urbanismo.....	36		
Capítulo 2 - A Coimbra Bueno e Cia Ltda.	46		
Os irmãos Coimbra Bueno.....	47		
A empresa.....	55		
Fundação Coimbra Bueno pela Nova Capital.....	70		
Capítulo 3 – Colonizadores e colônias	73		
3.1. Luiziânia- SP.....	74		
3.2. Rubiataba - GO	82		
3.3. Consonâncias e dissonâncias	87		
Considerações finais	90		

Resumo

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

Este trabalho apresenta a empresa Coimbra Bueno e Cia. Ltda, juntamente de seus fundadores, os irmãos Jeronymo Coimbra Bueno e Abelardo Coimbra Bueno, por uma ótica que ultrapassa o até então narrado ponto de vista sobre ambos a partir da criação da capital Goiânia, Goiás. Desvenda sua forma de atuação através de duas cidades novas, Luiziana, no interior paulista, e Rubiataba, no interior goiano. Faz uma análise comparativa entre os planos urbanísticos das duas cidades e as histórias de sua fundação. E ainda discorre sobre os contextos político e social vigentes nas décadas de 1930 e 1940 (crise de 1929, governo Vargas, Marcha para o Oeste, construção de novas estradas), que contribuíram desde a formação acadêmica dos irmãos até a parceria e influência das ações do Estado na empresa e nos caminhos por ambos traçados até o final da década de 1940. A pesquisa foi realizada mediante muitas fontes

primárias e se apresenta como um recorte inicial que abre caminho para outras pesquisas da historiografia urbana brasileira.

Palavras-chave: Coimbra Bueno, Luiziana, Rubiataba, Cidades Novas.

Abstract

LEMOS, Rubiana Cardoso Campos. Coimbra Bueno e Cia Ltda: its history from the case of two new cities Luiziânia (SP) and Rubiataba (GO). 2022. Master Degree Dissertation – School of Architecture and Urbanism (FAU). University of Brasilia (UnB).

In this work it is presented the company Coimbra Bueno e Cia Ltda together with its founders, the brothers Jeronymo Coimbra Bueno and Abelardo Coimbra Bueno from a perspective that goes beyond the point of view narrated until then from the creation of the capital Goiânia. Its way of acting is revealed through two new cities, Luiziânia, in the interior of São Paulo and, Rubiataba in the interior of Goiás. A comparative analysis is made between the urban plans of these two cities and their foundation histories. The work will discuss the political and social contexts prevailing in the 1930s and 1940s (1929 crisis, Vargas government, March to the West, construction of new roads) that contributed from the academic formation of the brothers to the partnership and influence of the actions of the State in the undertakings and paths traced by the company and the brothers

until the end of the 1940s. This work presents many primary sources about the company and the Coimbra Bueno family, showing itself only as an initial clipping that opens the way for new research to regarding the performance of this organization in the face of Brazilian urban historiography.

Key words: Coimbra Bueno, Luiziânia, Rubiataba, New Cities.

Lista de Figuras

Fig. 1 – Jeronymo Coimbra Bueno.....	16	Fig. 14- Fotografia da família Coimbra Bueno. Abelardo e Jeronymo da esquerda para a direita.....	47
Fig. 2 – Abelardo Coimbra Bueno.....	16	Fig. 15 – Ação nominal da Sul-Goyana.....	48
Fig. 3 – Mapa de Luizânia 2014.....	17	Fig. 16 – Currículo escolar nacional de Belas Artes – 1930/1931.....	52
Fig. 4 – Mapa de Rubiataba 2017.....	18	Fig. 17 – Currículo Poli-UFRJ, 1931.....	52
Fig. 5 – Mapa com plano viário rodo-fluvial convergindo para o estado de Goiás representado por um coração.....	34	Fig. 18 – Histórico escolar de Abelardo Coimbra Bueno no curso de engenharia.....	53
Fig. 6 – Goiânia – Plano de Attilio vs Armando de Godoy.....	39	Fig. 19 – Casa em Goiânia quando ainda tinha Penna Chaves na sociedade.....	55
Fig. 7 – Escritório Coimbra Bueno Ltda em Goiânia.....	40	Fig. 20 – Plano de urbanização de Araruama.....	60
Fig. 8 – Escritório Coimbra Bueno Ltda em Goiânia.....	41	Fig. 21 – Plano de urbanização de Cabo Frio.....	60
Fig. 9 – Planta de Vila Assunção, Porto Alegre (RS).....	42	Fig. 22 - Plano de zoneamento de Cabo Frio.....	61
Fig. 10 – Planta de urbanização para Várzea do Gravatá, Porto Alegre (RS).....	42	Fig. 23 - Proposta para a rodoviária de Cabo Frio.....	62
Fig. 11 – Planta de Maringá elaborada a partir do anteprojeto De Jorge Macedo Vieira.....	43	Fig. 24 – Praça Pedro II.....	62
Fig. 12 – Plano de Andradina (SP), 1932.....	44	Fig. 25 – Plano de urbanização de Atafona.....	63
Fig. 13 – Quadrilátero urbano original da cidade nova de Adamantina.....	45	Fig. 26 – Detalhe de praça para Atafona.....	64
		Fig. 27 – Plano diretor de Campos.....	65
		Fig. 28 – Projeto de abastecimento de água para Jataí.....	65

Fig. 29 – Projeto de abastecimento de água para Rio Verde.....	66	Fig. 44 – Vista aérea de Luiziânia.....	88
Fig. 30 – Plano geral de loteamento de Macambira.....	66	Fig. 45 – Vista aérea de Rubiataba.....	88
Fig. 31 – Projeto de Luiziânia.....	67	Figura 46 - Esquema dos trabalhos realizados por Abelardo Coimbra Bueno. Fonte: Acervo Coimbra Bueno.....	93
Fig. 32 – Plano de Avenidas de Curitiba.....	67		
Fig. 33 – Plano de urbanização de Cuiabá.....	68		
Fig. 34 – Escritório no Rio de Janeiro.....	68		
Fig. 35 – Agache ao centro com Jeronymo à direita da foto.....	69		
Fig. 36 – Planta de situação de Luiziânia com marcação do Rio Feio e das estradas de ferro Noroeste do Brasil ao norte e Cia Paulista de Estradas de Ferro ao sul.....	76		
Fig. 37 – Escritura da cidade de Luiziânia.....	77		
Fig. 38 – Projeto de Luiziânia.....	79		
Fig. 39 -Detalhe de desenho para servidão de água.....	80		
Fig. 40 – Mapa de Luiziânia de 2014.....	81		
Fig. 41 – Análise de implantação.....	81		
Fig. 42 – Croqui de Rubiataba em 1930.....	84		
Fig. 43 – Análise do mapa da cidade interpondo o mapa de 2017 com projeção do projeto doado.....	85		

Introdução

Na presente dissertação de mestrado objetiva-se inserir os engenheiros civis Jeronymo Coimbra Bueno (Fig. 1) e Abelardo Coimbra Bueno (Fig. 2), juntamente com sua empresa Coimbra Bueno e Cia Ltda., no contexto da urbanização do interior do país.

Tais engenheiros se revelam, ao longo da pesquisa, como agentes contribuidores de relevância superior para a historiografia do urbanismo no Brasil embora associados apenas à construção da capital Goiânia (1933), seu legado ultrapassa as fronteiras de um único estado e se expande pela política, influenciando no curso da história da urbanização do país. Tal abrangência se mostra bastante complexa quando são abertas suas caixas de documentos esquecidas há anos na área de serviço da família e a cada documento e fotografia retirados revela-se uma nova face de sua trajetória.

Para que essa trajetória seja contada de forma gradual e para conseguir uma melhor compreensão dos seus papéis, parte-se de uma análise em menor escala, observando duas pequenas cidades que têm em seu DNA as marcas e as

experimentações colocadas em prática na nova capital do estado de Goiás, Goiânia, através da Coimbra Bueno e Cia Ltda. Cidades novas, em cuja criação os irmãos Coimbra Bueno tiveram participação. São elas, Luiziânia (1940), no interior paulista, e Rubiataba (1949), em Goiás.



Figura 1- Jeronymo Coimbra Bueno (Fonte Museo da Escola Politécnica – UFRJ).



Figura 2- Abelardo Coimbra Bueno (Fonte Museo da Escola Politécnica – UFRJ).

Luiziânia, cidade do interior do estado de São Paulo, dentro da mesorregião de Araçatuba tinha, no censo de 2010, o último realizado segundo o IBGE, população de 5.030 pessoas, com projeção de 5.855 habitantes para 2020, e um Índice de Desenvolvimento Humano¹ de 0,702 e de Pobreza de 50,83%. Cidade tipicamente agropecuária, com significativa criação de bovinos, cultivava, atualmente, a cana-de-açúcar. Historicamente, o cultivo do café dominou até a década de 70, não só na cidade, mas em toda a região. No entanto, devido às grandes geadas de 1975, o seu cultivo declinou, restando somente em pequenas áreas de agricultura familiar (LUIZIÂNIA, 2013).

Rubiataba, localizada dentro da microrregião de Ceres, cidade do interior de Goiás, com uma população de 19.947 habitantes em 2010, e um Índice de desenvolvimento Humano de 0,719 e de Pobreza de 39,3%. Inserida em uma cultura agrícola, tem no cultivo da cana-de-açúcar o seu principal cenário produtivo regional. Inicialmente, a sua principal atividade

¹ Índice de Desenvolvimento Humano (IDH)-indicador das condições de quesitos de saúde, educação e renda, que varia de 0 a 1, quanto mais próximo de 1 melhores são as condições da sociedade analisada. O IDH do

agrícola era também o café, decorrente do fato da cidade ser um projeto de colônia agrícola que não prosperou, apresentando uma produção pouco significativa. A cidade, hoje, se destaca na indústria moveleira do estado e na atividade sucroalcooleira através de uma cooperativa local incentivada pelo Programa Nacional do Álcool-Proálcool, em 1986. Após idas e vindas do álcool na economia nacional, a cooperativa teve 80% de suas ações adquiridas por um grupo sucroalcooleiro da Paraíba, o que fortaleceu a atividade no município (ARAÚJO, 2013).

Ambas as cidades foram resultado da intervenção direta dos irmãos Coimbra Bueno, seja na figura de empresários ou como atores políticos. Luizânia (fig. 3) data sua fundação em 1940; Rubiataba (fig. 4) veio 9 anos depois, em 1949. A primeira, com viés de empreendimento “puro”, apenas seguindo o fluxo da “Marcha para o Oeste”, quando empresas colonizadoras atuavam produzindo cidades. Rubiataba mostrando uma motivação mais ampla, relacionada ao posicionamento do então

Brasil é de 0,765 e de Brasília no mesmo período em que foi avaliado de Luizânia e Rubiataba é de 0,824.



Figura 3- Mapa de Luiziana 2014. (Fonte: Prefeitura de Luiziana)

governador do estado de Goiás, Jeronymo Coimbra Bueno, a favor da implantação da futura capital federal no Planalto Central, criando a nova cidade goiana como uma colônia agrícola para abastecer Brasília.

Colocadas as cidades lado a lado, alguns elementos de ligação se mostram de forma imediata, como a economia agrícola originada do café, seguindo para o cultivo da cana-de-açúcar, a história da “Marcha para o Oeste”, e atreladas ambas ao sobrenome em comum, Coimbra Bueno, e ao desenho urbano: ambas mostram uma mistura da grelha portuguesa com a forte presença da *patté d’oie* ou tridente no traçado das suas principais avenidas.

A partir desse panorama inicial, e escolhendo um ponto de vista de interesse para esta pesquisa, retira-se o foco da coincidente cultura econômica, para analisar criticamente a

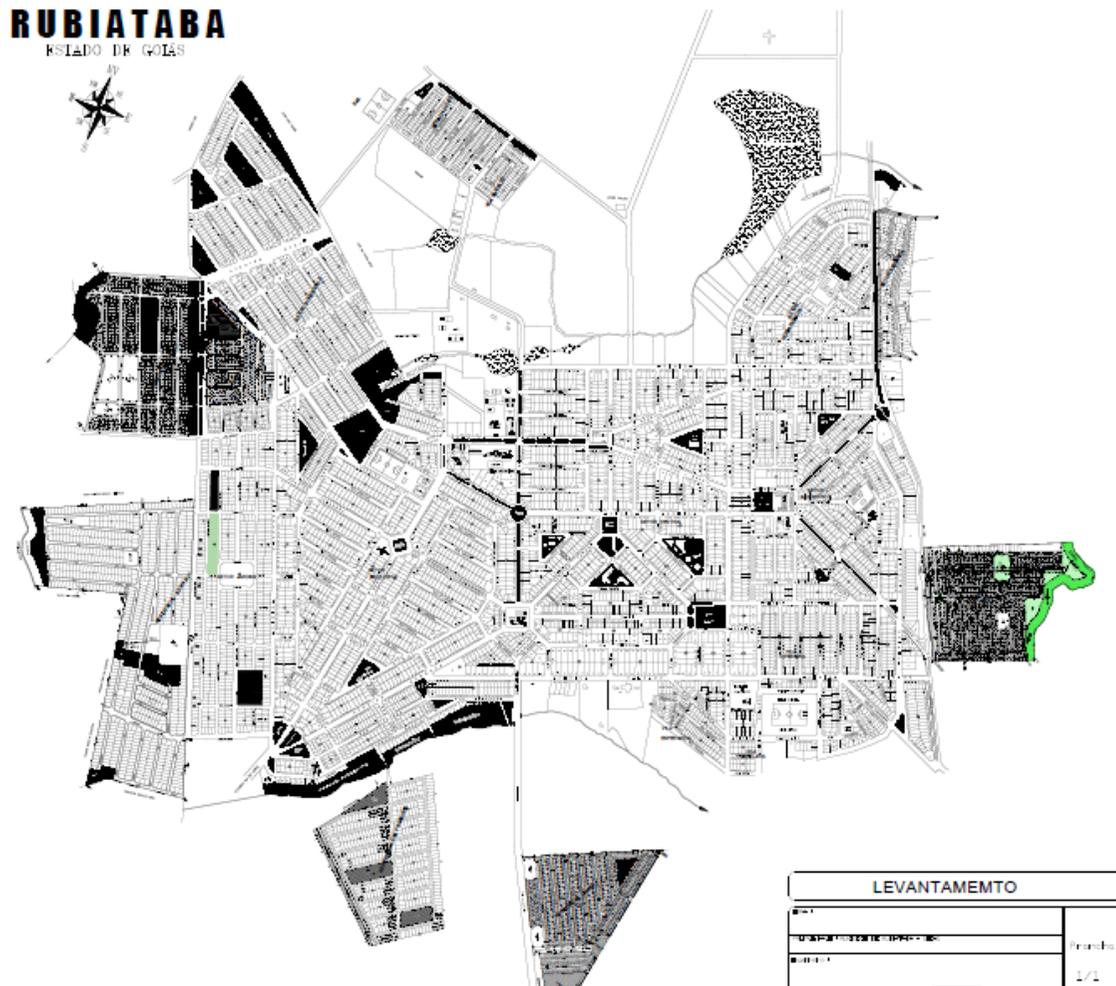


Figura 4 Mapa de Rubiataba 2017. (Fonte: Prefeitura de Rubiataba)

história urbana dessas cidades, época de fundação, personagens principais, desenho urbano aplicado. E especialmente a participação dos irmãos Jeronymo e Abelardo e da empresa criada por eles, a Coimbra Bueno e Cia Ltda.

A criação de novas cidades no Brasil após a Proclamação da República (1889) não se deu instantaneamente. Na história de cada uma, podemos ver as etapas que foram sendo superadas para que chegassem à consolidação. Para tal, o processo de urbanização do território brasileiro contou com diversos atores na esfera pública e privada. O gatilho inicial, a motivação de ocupar o território em um contexto inicial do Brasil republicano se tratava “mais da geração de cidades, que de um processo de urbanização. [...] as

relações entre lugares eram fracas, inconstantes, num país com tão grandes dimensões territoriais.” (SANTOS, 1996, p.20).

Esse processo ocorreu por diversas maneiras, uma delas motivada pela fundação de cidades administrativas pelo Estado – novas capitais criadas em regiões pouco habitadas para desenvolvê-las econômica e politicamente, como os casos de Belo Horizonte (1893) e Goiânia (1933). A partir do ano de 1937, quando Getúlio Vargas instituiu o regime ditatorial do Estado Novo, esse processo de “geração de cidades” ganhou um novo motor, como pode ser visto no Manifesto para a Organização da “Cruzada Rumo ao Oeste”, discursado por Vargas em Goiânia, em 1940, na solenidade de fundação da “Marcha para o Oeste” .

1. A Cruzada Rumo ao Oeste terá por finalidade fazer a aproximação das zonas coloniais – aqui chamadas do Oeste – com os centros metropolitanos do Brasil, visando a integrá-las cada vez mais no concerto da vida nacional, dentro da concepção de serem elas o meio onde se poderão desenvolver, solidamente, as raízes da civilização brasileira.

Dentro dessa finalidade, o C.R.O. procurará articular-se com os poderes públicos, a imprensa do País e outras associações existentes, no sentido de promover com a máxima intensidade possível, a campanha da Marcha para o Oeste, que, sob o lema de Neo-bandeirismo, procurará, por todos os meios, despertar a atenção e o entusiasmo da Nação, para fazer reviver, na era de hoje, a epopeia dos bandeirantes.

(...)

2. Promover, pelos meios a seu alcance, a criação de sociedades comerciais, industriais, financeiras, cooperativas agrícolas, etc., destinadas a iniciativas de que se resultem benefícios para o Oeste; [...]. (DEPARTAMENTO DE IMPRENSA NACIONAL, 1961, p. 10).

Foi um discurso proferido na cidade de Goiânia, que, naquele momento, era símbolo de modernidade e de avanço territorial para o país, e onde os personagens envolvidos diretamente na sua construção, os irmãos Jeronymo e Abelardo Coimbra Bueno, entusiastas dessa expansão urbana, abriam também uma porta de diversas oportunidades para a sua

empresa, a Coimbra Bueno e Cia Ltda., que, após a fundação de Goiânia, continuou a explorar a implantação de novos núcleos urbanos em territórios distintos. Na cronologia das cidades novas brasileiras, os Coimbra Bueno são o elemento comum à fundação de algumas cidades e reorganização de outras, entre elas a primeira, a capital Goiânia (1933), seguida pela cidade paulista de Luiziânia (1940) e pela goiana Rubiataba (1949).

Foi a partir desses elementos que surgiram os questionamentos que balizaram o andamento desta pesquisa:

- Em qual contexto sociopolítico se passa a história dessa empresa e desses irmãos?

- Qual a origem desses personagens? Sua história particular?

- E como eles participaram na criação dessas duas cidades novas?

Três perguntas que buscam balizar o descortinar de uma nova narrativa historiográfica.

De início, foi em Goiânia que se pretendeu encontrar informações sobre esses personagens, que, por vezes, nas fontes pesquisadas, foram colocados como coadjuvantes e/ou personagens antagônicos, com apenas o seu caráter capitalista sendo realçado na narrativa. Veja-se.

As plantas de Goiânia com o carimbo da empresa Coimbra Bueno e Cia Ltda., sem a menção do nome de Atílio, causaram – e ainda causam – confusão quanto à autoria do projeto da cidade. Os detalhes, as modificações e a implantação da obra foram de fato elaborados pela empresa, mas a concepção do traçado é de autoria de Atílio (exceto Setor Sul). A mesma apropriação ocorreu com o traçado do Setor Sul, de autoria de Godói, em cuja planta definitiva aparece apenas o nome da empresa como autora do projeto. (DAHER, 2003, p. 203)

Após a análise interna da família e da empresa, o que se indagou, então, foi como os projetos desenvolvidos sob administração da Coimbra Bueno e Cia. Ltda. podem dialogar

com outros planos urbanísticos contemporâneos das décadas de 1930 e 1940.

Para tanto, exploraram-se os dois casos citados inicialmente, Luiziânia (SP) e Rubiataba (GO), buscando expor suas origens de surgimento, personagens, escolha dos sítios, projetos desenvolvidos e que tipo de influência ou relação os irmãos Coimbra Bueno desempenharam na sua fundação.

Metodologia

A pesquisa assume uma característica multidisciplinar, tanto nos métodos de abordagens quanto nas disciplinas a serem envolvidas para a compreensão e o alcance dos objetivos traçados, que buscam contemplar a natureza histórica e empírica do tema. Na primeira fase, o método empregado foi a busca por fontes bibliográficas que introduzissem ao contexto do tema. Assim, a leitura obrigatória de alguns autores se tornou imprescindível, como o livro *Cidades Novas*, do professor Ricardo Trevisan (2009), seguido do livro de Celina Manso, *Goiânia, Uma Concepção Urbana e Moderna – Um certo Olhar*

(2001), e da dissertação de Anamaria Diniz, *Goiânia de Attilio Corrêa Lima (1932-1935)* (2007). A partir desses autores, uma segunda busca foi iniciada, agora em bibliotecas goianas, PUC de Goiânia e UFG, na busca de fontes que pudessem começar a clarear o caminho que a pesquisa poderia percorrer. Nessa busca, Nasr Fayad Chaul e Luiz Sérgio Duarte(2004), Luis Palacín (1976), Jacira Rosa Pires (2009), Maria Eliana Jubé Ribeiro (2004) e Tania Daher (2003) se juntaram às fontes iniciais da pesquisa, por serem autores que abordam a história da construção da capital Goiânia nas dimensões social, cultural, histórica e urbanística, autores que falam muito sobre Attilio Corrêa Lima e Armando Augusto de Godoy.

Contudo, o papel da empresa Coimbra Bueno e Cia. Ltda. como antagonista, comparado a outros urbanistas colocados como heróis desbravadores, é pouco explorada, fazendo com que se buscassem outros caminhos, como as saídas a campo. Sendo elas, as visitas a alguns dos herdeiros da empresa, visita também a pesquisadora e professora da Universidade Federal Fluminense, Marlice Nazareth Soares de Azevedo; o encontro

das origens acadêmicas dos irmãos Coimbra Buenos na Escola Politécnica da Universidade do Rio de Janeiro, com o professor Heloi José Fernandes Moreira - todas informações que contribuíram com o alcance dos objetivos da pesquisa.

Junto à família de Abelardo Coimbra Bueno, foi encontrado um significativo acervo, que foi doado e transferido para a FAU-UnB em agosto de 2020, mediante os esforços da pesquisadora e dos professores Ricardo Trevisan e Carolina Pescatori e a generosidade da família, mesmo durante a pandemia de Covid-19. No contato inicial com o acervo, ainda na cidade do Rio de Janeiro, foi possível encontrar diversos registros de trabalhos desenvolvidos pela incorporadora, principalmente nas regiões Centro-Oeste e Sudeste, materiais da Fundação Coimbra Bueno pela Nova Capital do Brasil, registros fotográficos, projetos, e muito material a ser analisado - talvez não neste mestrado, mas em trabalhos futuros.

O contato com os professores da FAU-UFF e da Poli-UFRJ revelou registros de projetos, vídeos e entrevista transcrita realizada pela professora Marlice Azevedo com Abelardo

Coimbra Bueno, mostrando um pouco do funcionamento do escritório, o seu ponto de vista na relação com Attilio Corrêa Lima e a sua participação na urbanização brasileira. Na Poli-UFRJ, o material levantado contou a vida acadêmica dos irmãos Abelardo e Jeronymo Coimbra Bueno, revelada por alguns professores e o evento histórico da Revolução de 1930, que suprimiu um dos anos acadêmicos durante a formação dos irmãos.

Dentro dessa multiplicidade de abordagens, a *Internet* foi utilizada de modo a estabelecer o contato preliminar com a família Coimbra Bueno e com todas as instituições que contribuíram com a pesquisa - UFRJ, UFF e Escola de Belas Artes no Rio de Janeiro - e no levantamento histórico das cidades de Luiziânia (SP) e Rubiataba (GO), a partir dos *sites* das prefeituras e secretarias, o que possibilitou, em tempos de reclusão, a comunicação com as cidades via *e-mail* e telefone, sendo possível ter acesso a registros fotográficos antigos, histórias da cidade pelo olhar de autores locais, mapas atualizados. Por meio desses contatos, a visita à cidade de

Rubiataba pôde ser materializada para conhecimento da cidade de forma física, e não mais apenas virtual, e a coleta de material primário.

Em conjunto à busca de fontes primárias e no decorrer de toda a consulta às bibliografias relacionadas ao tema, na descoberta de como se escreve ou narra a história, fizeram-se, assim, presentes e necessários, com o objetivo de auxiliar na análise dos materiais encontrados e na consolidação de conceitos, autores como Debora Diniz (2013) - para a compreensão de como começar esse desafio que é a pesquisa -, Paul Veyne (1930) e Bernard Lepetit (2016) - para uma busca pelo entendimento de como se conta a história - , Philippe Panerai (2006) – para o estudo dos planos urbanísticos -, Maria Cristina Leme (2005) e Flávio Villaça (1999) - para traçar um olhar reflexivo dos planos contemporâneos aos das cidades estudadas, Sarah Feldman (2008), para compreender a narrativa

² - Seminário em Arquitetura e Urbanismo, prof. Pedro Palazzo e prof. Elane R. Peixoto (1/2019).

- História e Historiografia da Cidade, prof. Maria Fernanda Derntl (1/2019).

- Estágio docente 1, Prof. Ricardo Trevisan (1/2019).

do contexto do urbanismo na década de 30. Também contribuíram as disciplinas cursadas no PPG-FAU² para a descoberta de novas fontes e pontos de vista. Por meio dessa etapa pretendeu-se alcançar um entendimento maior sobre o papel desempenhado pelos irmãos Coimbra Bueno, a compreensão das histórias das cidades abordadas e a sua biografia empreendedora.

Estrutura da dissertação

No primeiro capítulo, a pesquisa e o leitor são inseridos no panorama institucional e urbanístico das décadas de 1930 e 1940, através da apresentação de uma perspectiva sobre as políticas públicas de urbanização, expansão e colonização territorial assim como seus agentes (profissionais e empresas), planos e projetos executados ou não, contextualizando nossos protagonistas e objetos de estudo.

- Cidades Novas, prof. Ricardo Trevisan (2/2019).

- Urbanismo, Planejamento e Urbanização no Brasil: Séculos XIX e XX, prof. Carolina Pescatori e prof. Rodrigo de Faria (2/2019).

- Trabalho programado 1, prof. Ricardo Trevisan (2/2019).

No segundo capítulo, os irmãos Coimbra Bueno são apresentados desde sua origem familiar e trajetória de formação acadêmica e profissional. O capítulo também discorre sobre a origem da empresa, seu funcionamento e atuação na esfera público-privada materializada nas diversas cidades de cuja fundação ou melhoramento os irmãos participaram, além de revelar sua importante contribuição para a história de mudança da capital federal para o interior do país.

O terceiro expõe os dois estudos de caso selecionados para maior compreensão da operacionalidade e das ações da Coimbra Bueno e Cia. Ltda. na criação de cidades novas.

Interessa-nos expor as particularidades de cada caso a partir de um retrato histórico desses empreendimentos, da ideia inicial à sua concretude, destacando o *modus operandi* adotado pelos irmãos no exemplar paulista e, anos mais tarde, no exemplar goiano. Assim o capítulo será dividido, apresentado em ordem cronológica, Luiziânia (1940) primeiramente e, depois, Rubiataba (1949).

Para as considerações finais, fica reservado a contribuição para o cenário historiográfico do urbanismo brasileiro, apresentando novos possíveis caminhos que venham a instigar a outros pesquisadores novas perguntas

Capítulo 1 - Contexto institucional e
urbanístico nos anos 1930 e 1940

Políticas públicas de colonização e expansão

“Todo território é estruturado pelo trabalho do homem na produção do espaço que com maior ou menor evidencia se formaliza pelas suas construções materiais ou imateriais.”(TAVARES, 2018, p. 39)

Segundo Monbeig,(1984) o processo de avanço do povoamento continua sendo um aspecto de exploração dos recursos naturais do planeta pela classe dominante exploradora, que ele denomina como brancos, a busca por enriquecer, tirar proveito de uma terra ainda pouco ou nada explorada, em resumo seria a motivação para que os paulistas invadissem os planaltos ocidentais e que nada mais pudesse parar essa arrancada. O desenvolvimento dessa marcha se prende às condições técnicas, econômicas e políticas do mundo.

Desta forma, neste capítulo faz-se um panorama institucional no que se refere ao papel do Estado, e urbanístico das décadas de 1930 e 1940, através da apresentação de uma perspectiva econômica e sobre as políticas públicas de urbanização, expansão e colonização territorial assim como

alguns de seus agentes, planos e projetos executados ou não, contextualizando nossos protagonistas e objetos de estudo.

Segundo Monbeig (1984), reduzir o avanço em direção as terras do oeste à uma análise apenas local, circunstâncias apenas brasileiras, seria muito restritivo.

Desde o seu início, a marcha para o oeste foi um episódio da expansão da civilização capitalista, surgida nas duas margens do Atlântico. Ambas não cessaram de ser solidárias.(MONBEIG, 1984, p. 105)

Como marco econômico, tem-se a crise internacional de 1929, desta forma traça-se um panorama pré-crise e pós-crise baseado na leitura do livro de Wilson Cano, *Desequilíbrios Regionais e Concentração Industrial no Brasil: 1930-1970* (1985), para a contextualização dos condicionantes econômicos para que os personagens aqui retratados se desenvolvessem em um período de transição nacional tanto política como econômica. Ainda que se escolha esse recorte para aproximar-se da narrativa desta pesquisa, não foi apenas esta crise que ditou o

ritmo da ocupação das terras brasileiras. Tem andado lado a lado desde 1860 o café e o povoamento (MONBEIG, 1984).

A primeira grande crise do café segundo Monbeig ocorreu entre os anos 1898-1910 onde houve uma desaceleração na marcha do povoamento.

Na última década do século XIX, tinham sido criados pelo governo do Estado quarenta e um novos municípios, a imensa maioria deles nas regiões de povoamento recente. Em compensação, entre 1900 e 1910, nenhuma criação nova a registrar. (...) Eis o índice claro de desaceleração, mas não de uma parada completa. (MONBEIG, 1984, p. 113)

O período pré-crise, durante a década de 1920, tem-se a aceleração do movimento capitalista monopolizando e ampliando bases produtivas. No Brasil este movimento se concretiza na incursão de investimentos estrangeiros no setor industrial mais complexo, química, metalurgia, transportes etc., instalando fábricas, montadoras ou apenas representações comerciais. Esses investimentos aconteceram principalmente

em São Paulo, fortalecendo as condições para a formação do seu parque industrial e conquista do mercado nacional, que se daria após a crise de 1929. Lembrando que antes de 1930 a implantação da industrial não poderia ser chamada de “processo de industrialização” segundo Cano, só após 1933, quando a economia nacional se recupera da crise (CANO, 1985).

Para viabilizar o desenvolvimento fabril iniciativas públicas e privadas organizaram e financiaram os serviços de imigração que estavam favorecidos pelos fatores de expulsão de mão-de-obra da Europa (principalmente na Itália), ao mesmo tempo que os de atração nos Estados Unidos e Argentina, que eram os maiores receptores de imigrantes, diminuíram, facultando, assim a possibilidade de se realizar, no Brasil, substancial entrada de imigrantes, principalmente para São Paulo (CANO, 1985).

Assim, segundo Cano (1985) foi criado um mercado de trabalho com oferta abundante onde os salários eram flexíveis de forma a ter baixas remunerações, tanto para o café quanto para o seguimento urbano da economia. Além do que, ampliou consideravelmente o consumo de bens manufaturados

localmente. Outro ponto de concentração demográfica segundo Trevisan e Siloto (2017), em regiões como Rio de Janeiro e São Paulo, proveniente da crise cafeeira, com a extinção de muitas fazendas de café, os trabalhadores migraram para os núcleos urbanos em busca de trabalho, configurando-se uma população que vivia em meio a uma crise sanitária e de infraestrutura.

A crise de 1929 e sua recuperação provocariam o deslocamento do eixo dinâmico da acumulação, do setor agro-exportador para o industrial. Desarticulando o comércio exterior, isto causaria forte reversão no abastecimento interno: as restrições às importações forçariam a periferia nacional a importar, agora, produtos manufaturados de São Paulo: este, por sua vez, deveria, crescentemente, importar matérias-primas e alimentos de outros estados. (CANO, 1985, p. 62-63)

Assim, faz parte dessa contextualização de cenário saber também as condições em que estavam as economias periféricas do país. De acordo com Cano (1985) o Extremo-Sul (Santa Catarina e Rio Grande do Sul) tinha suas principais bases na

pecuária, economia camponesa e a presença de pequena e média indústria; na região Norte (Acre, Amazonas, Pará, territórios do Amapá, Rondônia e Roraima) a sua economia baseada na borracha entrara em crise desde 1912, sua estrutura econômica e social não havia evoluído até aquele momento de meados de 1929-1930. A região Centro-Oeste (Mato Grosso, Goiás e o Distrito Federal de Brasília) era o segundo maior vazio nacional, depois da Amazônia. O Nordeste poderia ser resumido em: crise no seu setor exportador, agricultura atrasada e pouco diversificada, grande concentração da propriedade fundiária, indústria com baixa produtividade e, também pouco diversificada.

Para além de apenas sanar uma crise sanitária e habitacional, o Estado buscava fortalecer o movimento econômico interno.

[...] uma das soluções encontradas pelo governo, [...] [foi] a transferência desta população – atraída ou subvencionada por políticas públicas – para novos núcleos a serem implantados no interior (TREVISAN; SILOTO, 2017, p. 3).

A ideia de implantação de novos núcleos urbanos já vinha sendo percutida desde o início do século XX. Exemplo disso temos em São Paulo, com a criação do Plano Viário de 1913, um plano estadual, mas de alcance nacional devido à importância produtora do estado, que estabeleceu a construção de novas linhas de trem e estradas de rodagem ligando o interior do estado à capital de forma radial, com os quatro troncos radiais que deram origem às quatro principais rodovias do estado: Dutra, Imigrantes, Anhanguera e Castelo Branco (TAVARES, 2018). Esse plano foi um marco inicial para que se chegasse à multiplicidade de cidades que surgiram nas décadas de 1930, 1940 e 1950. À medida que essas estradas, seja para veículos sobre trilhos ou rodas, iam avançando pelo interior paulista, algumas cidades iam surgindo enquanto outras ganhavam destaque e autonomia econômica devido à comunicação e a chegada de recursos manufaturados através das novas vias (LEMOS; TREVISAN, 2019). Destarte, tal plano pode ser considerado precursor para a medida pública chave do processo de expansão territorial do país, a amplamente estudada “Marcha para o Oeste”.

Com efeito, não foi detida pela crise cafeeira a construção de ferrovias, nas regiões ainda pouco povoadas(...), regiões mais propícias à pecuária que ao café.(...) Notemos, de passagem, a flexibilidade desses grandes plantadores e a inteligência com que souberam adaptar-se às condições econômicas para tirar o melhor partido possível dos recursos das terras virgens.(...) Na mesma época, eram abertas as estradas até o Paraná para facilitar a passagem, na direção do centro consumidor paulista, de rebanhos de bois, vindos do Mato Grosso. A marcha para o oeste deixava de ser exclusivamente a marcha do café.(MONBEIG, 1984, p. 113)

Getúlio Vargas, em meio à crise do café, tornara-se Chefe do Governo Provisório em 1930 e Presidente da República em 1934, tendo como base um discurso de fim das políticas regionalistas, como a “Política do Café com Leite”, e de início de uma integração territorial do país.

A busca por uma integração regional passou a ser tônica de uma agenda geopolítica que buscava consolidar o desenvolvimento nacional e

impulsionar a ocupação e integração de regiões 'vazias' do território. De um lado, desafogar das grandes capitais urbanas o crescimento populacional promovido pelo êxodo rural; de outro, desenvolver a economia regional no interior, integrando as regiões na fundação de cidades novas conectadas a sistemas de transporte, bem como a aspectos estratégicos e militares na defesa das fronteiras nacionais. (SILVA, 2020, p. 80)

As linhas férreas auxiliaram na expansão dos centros urbanos por onde passaram. Segundo Tavares (2018), a origem dessas ferrovias foram os antigos trajetos coloniais a partir dos quais se criaram linhas radiais que fizeram o processo de acumulação de riqueza atingir um novo patamar.

Ainda segundo Tavares (2018), as cidades ao longo das ferrovias se tornavam autônomas na produção agrícola e em serviços, dado o isolamento resultante dessa configuração radial, já que a concessão de uma ferrovia impedia a implantação de outra a 30 km de cada lado do eixo da primeira instalada.

No início do século XX, o capital agrícola diversificou-se e verteu investimentos na indústria paulista (antes mesmo da crise de 1929) preparando um novo contexto econômico. (TAVARES apud TAVARES, 1986, p. 42)

O investimento na indústria se deu nos polos urbanos que vinham se desenvolvendo a partir dessas ferrovias pois que concentravam maiores funções econômicas e comerciais.

Na escala regional, as cidades concentradoras de atividades industriais buscaram nas demais cidades – em geral menores - matéria-prima para sua produção, enquanto que, num movimento inverso, a população dessas cidades menores dirigia-se à cidade industrial para obter produtos manufaturados e os serviços atrelados a eles (TAVARES, 2018, p. 43).

No entanto, as ferrovias claramente se destacavam desse contexto, principalmente devido às dificuldades técnicas e econômicas do país à época: eram investimentos caros para o contexto da época e foram declinando ao longo das primeiras décadas do século XX. Em paralelo, os investimentos nas

rodovias aumentaram justamente pela sua maior facilidade de implantação e flexibilidade. Assim, a expansão rodoviária paulista em direção ao oeste do estado, levando a produção de café para o Mato Grosso e chegando até a Bolívia, teve um papel fundamental na configuração da interiorização do país.

A expansão rodoviária, seguida da “Marcha para o Oeste” e o seu incentivo à instalação de colônias agrícolas pelo território foram uma das engrenagens marcantes para a formação de um cenário, de onde surgiram personagens com alto grau de motivação para desbravar nossas terras e investir em novos centros urbanos.

O Plano Viário de 1913, instituído pelo então deputado Washington Luís, definiu novas linhas de trem e novas formas de construção das estradas de rodagem, que passou a poder contar com o trabalho de pessoas presas³ (TAVARES, 2018), o que tornava seu investimento ainda mais baixo. Essa política

³ Whashington Luís, como deputado estadual, aprovou a Lei 1406 (26/12/1913), que definiu a prioridade do trabalho dos penitenciários em obras de estrada de rodagem (TAVARES, 2018).

iniciada em São Paulo foi levada para todo o país quando Washington Luís assumiu a presidência da República entre os anos de 1926 e 1930. Segundo o geógrafo Júlio Cesar Silva⁴, em 1928, ele inaugurou a Rodovia Rio-Petrópolis, a primeira rodovia asfaltada do Brasil, e a Rodovia Rio-São Paulo, instituindo conjuntamente a Polícia Rodoviária Federal e o Fundo Especial para Construção e Conservação de Estradas de Rodagens Federais.

Neste embalo econômico, após os períodos de crise o povoamento ganhava novo folego, após a 1ª Guerra Mundial por exemplo,

as criações municipais se multiplicaram: contam-se trinta e dois deles entre 1910 e 1919, cinquenta e cinco nos dez anos seguintes. Voltava a euforia, a prosperidade mundial imprimira à marcha para o oeste novo impulso, que a superprodução dos

⁴ "Colaborador Brasil Escola, graduado em Geografia pela Universidade Estadual Paulista – UNESP, Mestre em Geografia Humana pela Universidade Estadual Paulista - UNESP"

anos 1900 apenas havia contido. (MONBEIG, 1984, p. 114)

Sendo que este movimento não foi parado pela crise de 1929, pelo contrário, trouxe como solução mais imediata tentar a sorte mais longe. As matas que os fazendeiros possuíam, como reserva de capital, além da frente expandida até agora eram vendidas para segurar a crise de seus negócios, não faltavam compradores, que tinham sofrido menos que seus patrões com a crise e podiam adquirir pequenas parcelas de terra a preços acessíveis. “Em virtude de suas sequelas sociais, criava, pois, a crise de 1929 um clima favorável à expansão do povoamento”. (MONBEIG, 1984, pg. 117). Com a recuperação oficial em 1933, desde 1934, voltaram a ser criados municípios, que se multiplicaram em 1937 e 1938, não cessando de surgir, a partir de então.

Nascido no momento em que se instalava a economia capitalista, o movimento de conquista dos planaltos ocidentais não cessou, pois, de progredir, a despeito das crises inerentes aos sistema e até mesmo por causa dessas crises. (...)

A franja pioneira é o ponto de encontro dos apetites e ambições tanto de nacionais como de estrangeiros. O que a expõe a ser duramente atingida pelas crises, mas ao mesmo tempo lhe permite recuperar muito depressa sua vitalidade. (MONBEIG, 1984, pg. 118-119)

As ferrovias, que deveriam, em tese, coexistir com as rodovias, foram perdendo o interesse dos investidores pelo seu alto valor de investimento com baixa garantia de retorno. As dificuldades técnicas do sistema também não eram motivadoras, porque cada companhia apresentava uma bitola específica para os trilhos, o que dificultava a integração regional e as caracterizava como pouco flexíveis, pela técnica e pelo traçado.

Washington Luís, chamado de “O Estradeiro”, foi deposto na Revolução de 1930, quando Getúlio Vargas assumiu a presidência da República pela primeira vez. Segundo Felício (2016, p. 121), o primeiro momento do governo de Vargas, 1930-1937, foi caracterizado por uma “transição da política de

colonização e imigração estrangeira para migração interna de colonização dos ‘trabalhadores nacionais’”.

Segundo Cano (1985), dado o contexto brasileiro, a maior parte do nosso contingente migratório se dava por motivos vitais, como emprego, terra, fome, seca, etc. Os grandes vazios demográficos, como o Centro-Oeste exerceram interesse no destino dos migrantes não apenas pela perspectiva de oportunidades de emprego rural, e até urbano a depender do destino, mas também, ou principalmente pela maior possibilidade de acesso à terra.

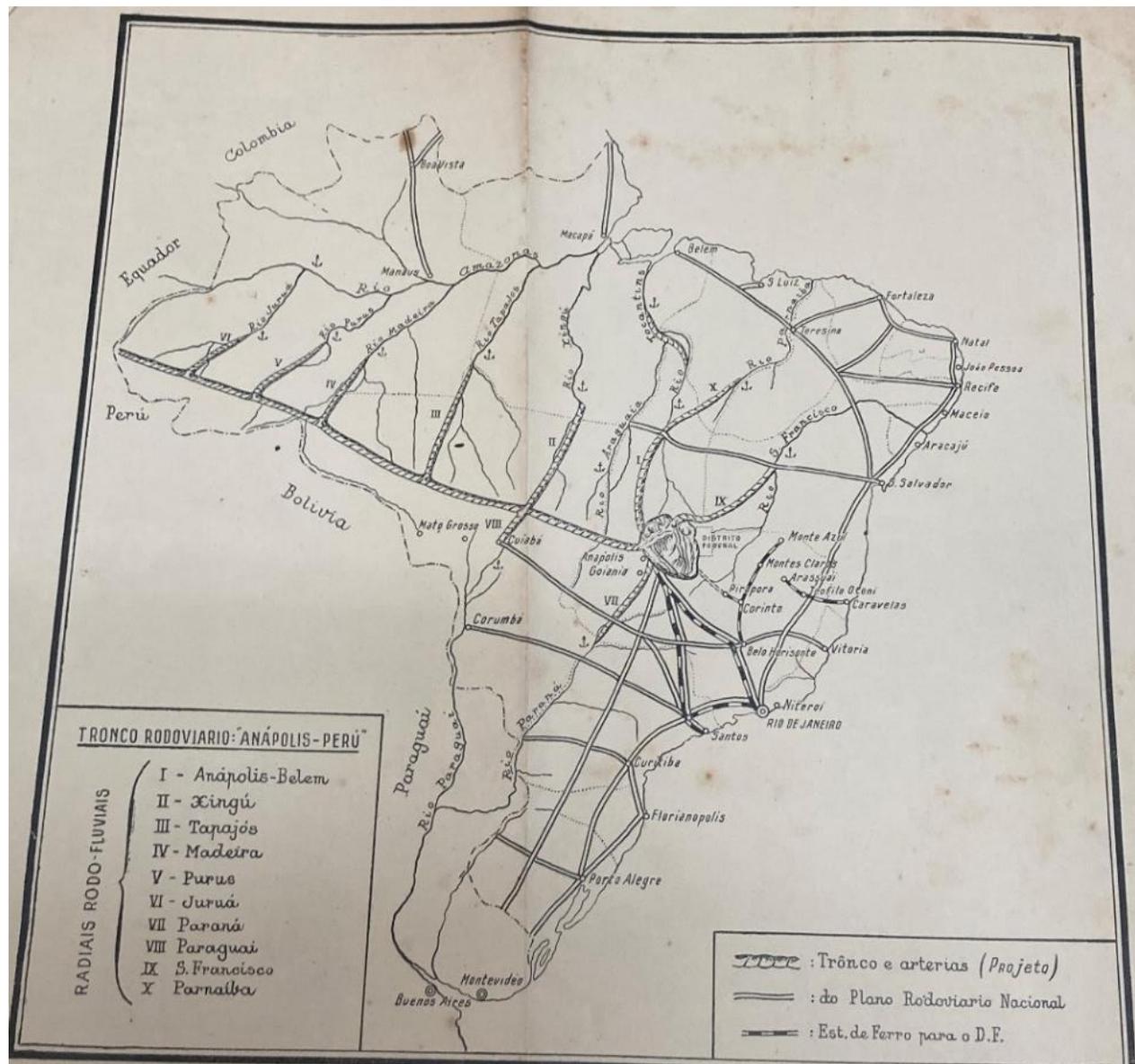


Figura 5 - Mapa com plano viário rodo-fluvial convergindo para o estado de Goiás representado por um coração, autor desconhecido. Fonte: Acervo Coimbra Bueno.

A análise de Monbeig (1984) vem complementar esse cenário migratório, até a década de 1930, os fazendeiros se organizavam para resolver a falta de mão-de-obra, conseqüentemente o povoamento, ainda que esta fosse uma questão secundária. Se organizaram em sociedades para subsidiar a imigração de trabalhadores livres, migrantes estrangeiros inicialmente, tendo o Estado agido pouco em função desta imigração até então.

Ainda que precária, apesar dos progressos da legislação e malgrado uma incontestável evolução dos fazendeiros, contribuiu muito a situação concedida ao colono para favorecer e ativar a marcha pioneira. (...) E como são os plantadores das zonas pioneiras que podem oferecer os melhores salários, sente-se o colono incessantemente tentado a partir para adiante. (p. 157)

[...] Tendo deixado a terra natal na esperança de desfrutar mais bem-estar e independência, tem o imigrante mais oportunidade para isso na franja pioneira que nas regiões de velhas lavouras.

Pode mais facilmente nela adquirir um pequeno domínio (...). (MONBEIG, 1984 pgs 157 -158 e 159)

Ao decretar o Estado Novo em 1937, período ditatorial de Getúlio, essa migração interna seria fortalecida pelo lançamento oficial da “Marcha para o Oeste” em Goiânia, capital do estado de Goiás, na sua inauguração em 1938. Ao tempo, Goiás era visto como um estado estratégico dessa política, pela sua posição central (Fig. 5) para integrar, através de malhas viárias, as regiões Norte e Centro-Oeste com os litorais Sul e Sudeste.

A Marcha instituiu a criação de colônias agrícolas pelo país, podendo ser de iniciativa da União, Estados e Municípios, de entidades privadas ou exclusivamente do Estado, no caso das colônias agrícolas nacionais (SILVA, 2020). De fundação exclusiva da União, foram oito as colônias implantadas nos estados de Goiás, Amazonas, Maranhão, Pará, Paraná, Mato Grosso do Sul, Piauí e Minas Gerais. O objetivo do Estado era dar direcionamento ao movimento de migração para as colônias, para onde, segundo Felício (2016), seriam encaminhados os habitantes sem trabalho de zonas empobrecidas do país,

principalmente da região Nordeste, cuja população até então migrava para as zonas mais produtivas de São Paulo, fugindo das secas de sua região de origem.

O acúmulo de trabalhadores pobres acirrava as tensões sociais e aumentava os problemas estruturais urbanos do país, o que motivava a política de direcionamento dos fluxos migratórios para as regiões do interior, zonas vazias, de grande potencial produtivo, que seriam as fornecedoras de matéria-prima para a indústria, que crescia latente nas regiões mais urbanizadas, o que diminuiria a disparidade demográfica do território nacional.

Práticas e agentes do Urbanismo

Para entrar no contexto das práticas e agentes do urbanismo, tomamos como base o livro organizado por Maria Cristina da Silva Leme, *Urbanismo no Brasil 1896-1965*, de 2005, e a tese de livre-docência de Sarah Feldman, *Instituições de Urbanismo no Brasil da Década de 1930: Olhar técnico e dimensão urbano-industrial*, de 2008.

A década de 1930 é marcada para muitos autores como uma década chave para o urbanismo brasileiro, como pontua Feldman na sua tese, porque nela uma nova etapa se inicia e outra finaliza: é o fim da fase de melhoramentos, e embelezamentos das principais cidades brasileiras, primeiro período do urbanismo, de 1895 a 1930, segundo Villaça (1999) e Leme (2005); e se inicia o período seguinte de 1930 a 1950, caracterizado pela elaboração de planos, os chamados planos diretores, e por “um novo discurso – o urbanismo multidisciplinar.” (FELDMAN, 2008, p.7)

Segundo Sarah Feldman (2008, p. 10), a partir do projeto de modernização da administração pública trazida pelo governo Vargas apresenta-se uma consciência urbano-industrial que insere os urbanistas no processo de “formação de uma elite burocrática desvinculada da política, que persegue os critérios de eficiência, economia e racionalidade”.

Entretanto, de outro lado, o Brasil passa a refletir uma significativa influência da experiência americana na década de 1920, na teoria, na prática e no desenvolvimento do urbanismo

brasileiro da década de 1930. Nomes como Anhaia Melo (1891-1974), Armando de Godoy (1876-1944) e Washington Azevedo (1904-1944) são responsáveis por disseminar as ideias urbanísticas americanas em órgãos públicos e instituições profissionais. O modelo americano, chamado assim por Feldman, abrange mais que os EUA, abarca os países de origem anglo-saxã (COSTA, 2012), Inglaterra e Alemanha, e não restringe o urbanismo apenas aos urbanistas. Antes, é um movimento multidisciplinar, que não se aplica apenas à formulação de planos, leis ou instituições dedicadas ao assunto, mas abrange a esfera administrativa da máquina pública. Segundo Feldman, a partir da era Vargas, a teoria administrativa brasileira deixa de se pautar por modelos de instituições políticas francesas e passa a se desenvolver, predominantemente, sobre o referencial anglo-saxão americano. A inserção de técnicos

⁵ Urbanista com atuação paralela à de Anhaia Mello, defensor e responsável pela implantação de estruturas organizacionais do setor de urbanismo referenciadas no modelo americano. Azevedo matricula-se na Escola de Engenharia Mackenzie, em 1922, mas não chega a completar o curso. Na Escola de Engenharia da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), foram encontrados documentos de Washington Azevedo datados de 1939 e

com o devido conhecimento na sua área de atuação necessários a um desenvolvimento mais assertivo em esferas que demandavam estudo e pesquisa técnica tendeu a colocar os interesses exclusivamente políticos de lado em prol da busca pelo desenvolvimento em si.

Assim como Feldman, para Washington Azevedo⁵, três foram os aspectos de inspiração no modelo americano fundamentais ao desenvolvimento do urbanismo brasileiro a partir da década de 1930. O primeiro, a organização administrativa dos serviços públicos, como já dissemos, com a criação de departamentos, secretarias ou coordenadorias em inúmeras cidades brasileiras, que se iniciaram nesse primeiro cenário de transição política e atingiram uma grande

1940, onde constavam várias cartas de Escola de Engenharia Mackenzie certificando seu histórico escolar e estudou em Harvard, entre 1924 e 1931. Azevedo atuou, também, na realização de projetos de arruamentos, como por exemplo a Cidade Jardim Hygienópolis, em Bom Sucesso, através do "Consultório Técnico Washington de Azevedo". (FELDMAN, 2012)

longevidade quando foram institucionalizados em escala nacional na ditadura militar (1964-1985).

As ideias e práticas desenvolvidas são como fagulhas que partem de um conjunto de profissionais atuantes em órgãos municipais e estaduais, em órgãos vinculados às administrações municipais que envolvem representantes de setores da sociedade, nas universidades, assim como em congressos e revistas especializadas. A importância da década de 1930 está na mobilização que se observa no próprio campo do urbanismo, e também em outros campos disciplinares que atuam na formação de conhecimento sobre a realidade urbano-industrial, como a sociologia e a geografia, e que prepararam condições para a multidisciplinaridade que se realiza no campo profissional nas décadas seguintes. (FELDMAN, 2008, p. 10)

O segundo fundamento foi a regulamentação, que teve como principal diretriz o zoneamento, presente nos projetos de remodelação de cidades existentes e nos planos para novas

cidades, “para trazer um melhoramento ao aspecto da cidade, ao bem estar físico e moral dos habitantes” e economicamente trazer “um benefício à cidade valorizando os terrenos e, portanto, aumentando a receita” (AZEVEDO, 1935 apud FELDMAN, 2008, p. 46).

O terceiro aspecto, a construção, que passou a se basear nas regras americanas de porcentagem de espaços livres, gabarito das edificações, regulamentação da malha viária, estabelecendo largura e hierarquia, e dimensão de lotes.

A junção desses três aspectos, organização administrativa, regulamentação e construção, foram discutidos simultaneamente na década de 30 e levou à busca pela “formulação de instrumentos urbanísticos para o controle desses processos” em escala nacional (FELDMAN, 2008., p. 51).

A simultaneidade na abordagem se manifesta no formato das legislações propostas e aprovadas na década de 1930. Estas adquirem um formato múltiplo, agregando numa única lei – código de edificações/ zoneamento e subdivisão de terrenos,

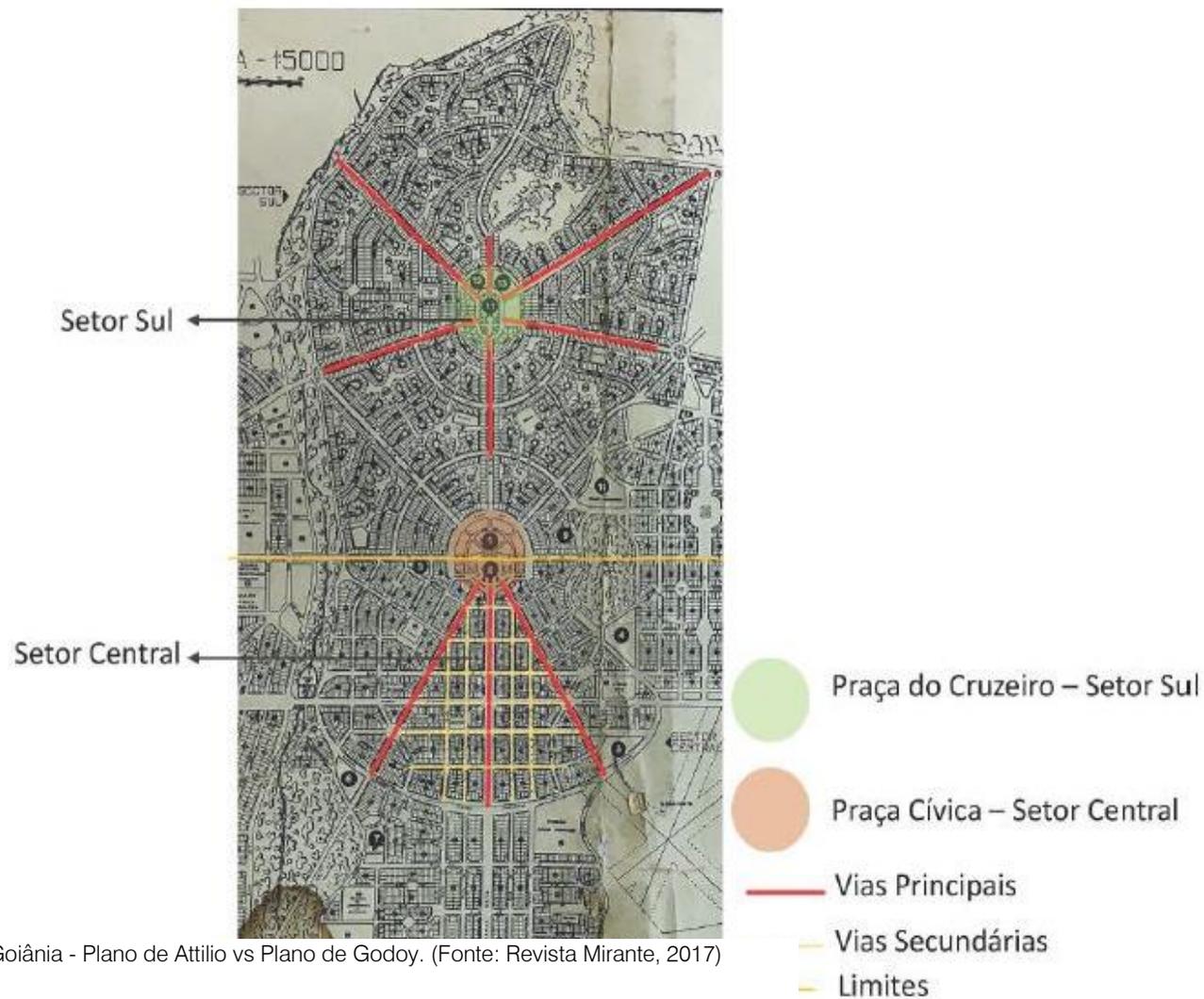


Figura 6- Goiânia - Plano de Attilio vs Plano de Godoy. (Fonte: Revista Mirante, 2017)

em alguns casos; código de obras e subdivisão de terrenos, em outros. (FELDMAN, 2008 , p. 51)

Um exemplo notório dessa transição de fundamentação teórica e prática da escola francesa para a americana é a cidade de Goiânia. No projeto original de Attilio Corrêa Lima, de 1933, o autor trazia uma grande influência francesa, pode-se dizer que o desenho da cidade foi tratado como uma obra de arte, conferindo a este o efeito monumental que uma capital de estado merece, usando da perspectiva para exaltar o centro administrativo e o Palácio do Governo, implantando-os no ponto mais alto da topografia, com as três principais avenidas indo de

encontro a eles como em ponto de fuga para onde todas as linhas convergem o olhar. Outro ponto de influência da escola francesa foi a escolha estratégica do sítio de implantação “visto que a topografia e os recursos hidrográficos foram atributos para a definição do plano e a predominância de ocupação no sentido norte-sul”(PANTALEÃO; DELFINO, 2017).

Em 1936, Armando de Godoy assumiu a elaboração do projeto e conduziu a cidade para o aspecto das “cidades-jardins de Howard”, distribuindo e organizando o bairro do Setor Sul de forma radial, o que irradiaria o fluxo de crescimento para todas as direções. A influência americana nesse segundo momento da construção de Goiânia se apresenta em outros aspectos, morfológicos e legislativos, como na separação do fluxo de pedestres e veículos e da intensa vegetação - ele se baseia no caso do bairro Radburn em Nova Jersey (EUA), um estudo inovador da estrutura organizacional do zoneamento americano. No estabelecimento de regras através do zoneamento da cidade, e na multidisciplinaridade empregada em sua elaboração, partindo de um profissional arquiteto-urbanista,



Figura 7 -Escritório Coimbra Bueno e Cia Ltda em Goiânia. Fonte: Acervo Coimbra Bueno.

Attilio, como pensava o urbanismo francês, mas seguindo para a contribuição do engenheiro-urbanista Armando de Godoy, dos irmãos engenheiros civis Jeronymo e Abelardo Coimbra Bueno juntamente com os profissionais engenheiros e arquitetos contratados e alocados no escritório da empresa no canteiro de obras de Goiânia.

Ao analisar a Planta de Urbanização de 1947, conforme descrito acima, tem-se a presença das teorias urbanísticas mais difundidas no Brasil, trazidas para Goiânia pelos seus dois projetistas. A dualidade de concepção da forma e do desenho urbano sob a luz dessas duas escolas é notória, sendo importante avaliar a legibilidade formal, por meio da forma geométrica (ROSANELI, 2011 apud PANTALEÃO; DELFINO, 2017, p. 109).

Os exemplos dessa transição entre as influências da escola francesa e escola anglo-saxã e mais fortemente a entrada desta última de forma mais presente, ficará a cargo neste trabalho de alguns exemplos que serão brevemente descritos a seguir. São eles: aterros de Porto Alegre - Vila Assunção em 1937 e Várzea do Gravataí em 1936, e Maringá em 1945 no Paraná.



Figura 8 - Escritório Coimbra Bueno e Cia Ltda. em Goiânia. Fonte: Acervo Coimbra Bueno.

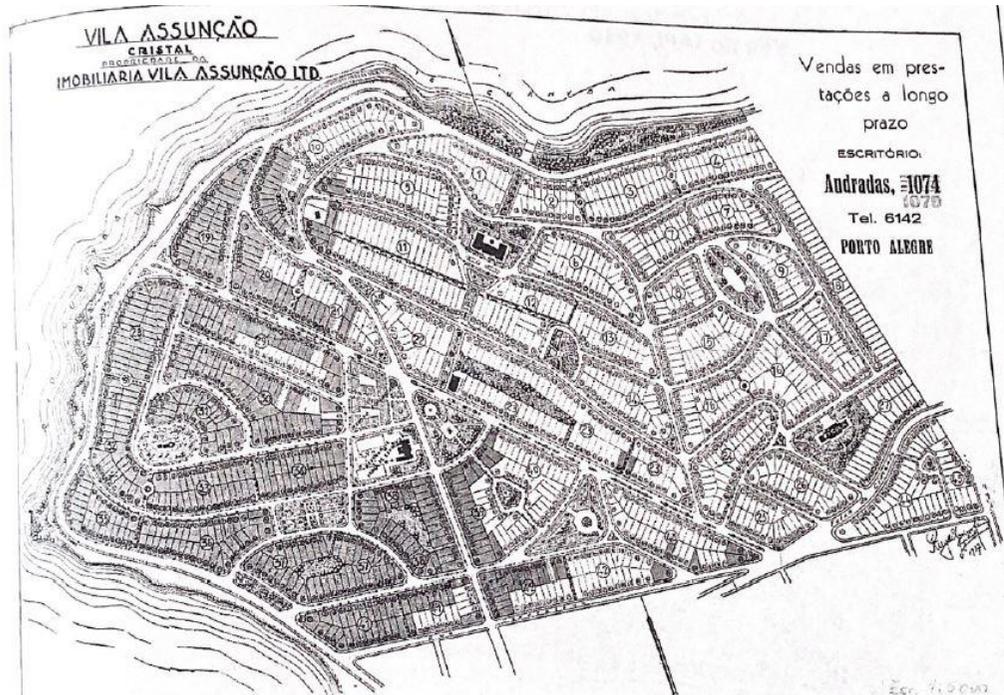


Figura 9- Planta da Vila Assunção, Porto Alegre (RS). Fonte: *Urbanismo no Brasil, 1895-1965*, p. 309.

Os primeiros exemplos de prática urbanística anglo-saxã americana citados neste trabalho são os aterros no centro de Porto Alegre, empreendimentos privados. O projeto de urbanização de Vila Assunção (Fig. 9), de Ruy de Viveiros Léria, em 1937, destinado a classe média alta, um dos bairro-jardins que surgiram em Porto Alegre, implantou a escola no centro de

distribuição radial, sendo esta característica um das métricas dos princípios da cidade-jardim americana, outro ponto desta

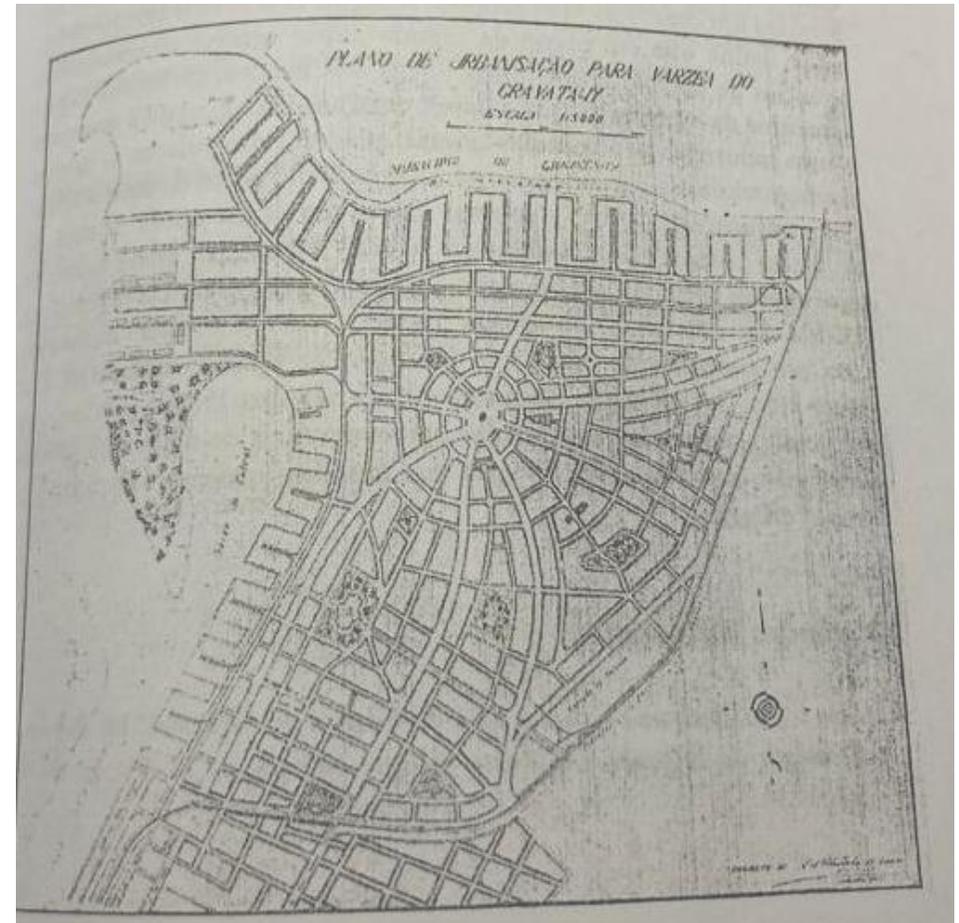


Figura 10- Plano de urbanização para várzea do Gravataí. Fonte: *Urbanismo no Brasil - 1895-1965*, p. 311.

influência de pensamento foi o traçado orgânico acompanhando a topografia do terreno (LEME, 1999). Já o plano de urbanização para a várzea do Gravataí (Fig. 10), empreendimento privado da firma Frederico Mentz S.A., onde o autor Luiz Artur Ubatuba⁶ (1908-1954) de Faria propõe um bairro industrial e operário,

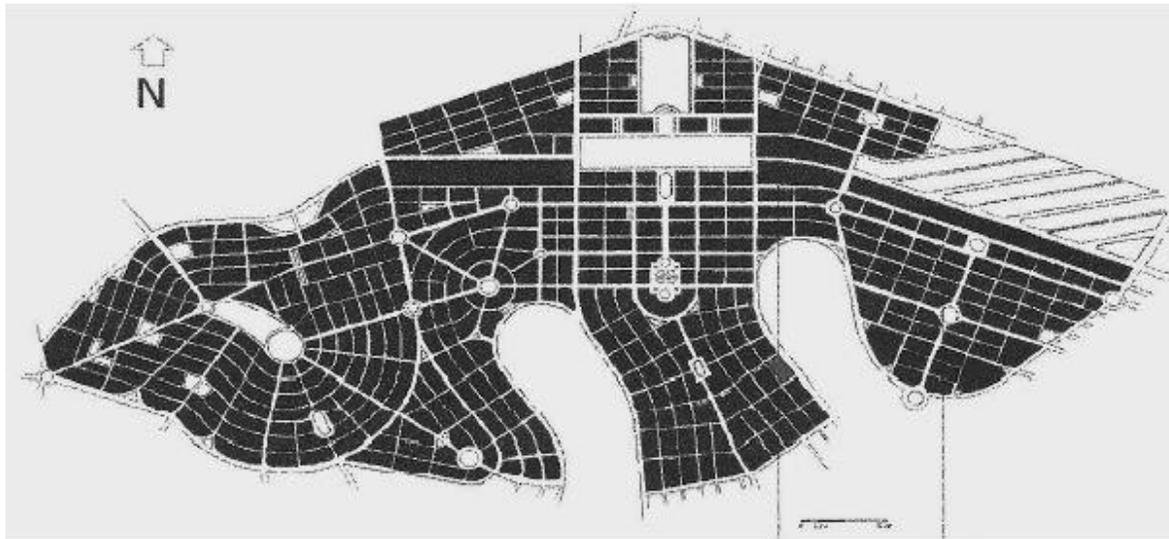


Figura 11- Planta de Maringá elaborada a partir do anteprojeto de Jorge Macedo Vieira. Fonte: Maringá pg. 105

⁶ “O engenheiro Ubatuba de Faria foi responsável por significativa contribuição no urbanismo que permanece ainda pouco explorada. Ele é considerado um dos pioneiros na construção e difusão do urbanismo como campo de saber no Rio Grande do Sul, e produziu trabalhos que vieram a influenciar os planos para a cidade de Porto Alegre.” (MIRANDA, 2012)

propondo zoneamento das funções do bairro já no primeiro item da descrição do projeto segundo Leme (1999).

De um lado, da obra de Tony Garnier, a Cidade Industrial, com um zoneamento claro e a definição de distrito industrial. Por outro lado, das ideias de Ebenezer Howard sobre cidade-jardim, que por sinal o projeto de Ubatuba se aproxima mais do diagrama teórico elaborado por Howard, do que das cidades-jardins realizadas por Unwin e Parker. (LEME, 2005, p. 312)

A cidade de Maringá, fundada pela Companhia Melhoramentos Norte do Paraná e projetada pelo engenheiro Jorge Macedo Vieira⁷ (1894-1978), tem no seu desenho de 1947 a ambição de uma cidade com mais de 400 quadras, onde o autor se mostra

⁷ “O engenheiro paulista Jorge de Macedo Vieira (1894-1978) formou-se pela Escola Politécnica da USP e foi responsável pelo desenvolvimento de projetos inovadores. Entre eles, os bairros paulistanos de Vila Formosa, Vila Maria, Chácara da Moóca, Rolinópolis; além de bairros em outras cidades: Campos de Jordão, Campinas, Atibaia.” (HISTÓRICA, 2012)

influenciado pela “arte inglesa de projetar cidades” baseado no tratado de Unwin, segundo Rego apud Bovo e Amorim (2012). Considerando a topografia local, resultando em uma cidade alongada que acompanha as curvas de nível e protege os mananciais.(BOVO; AMORIM, 2012)

Mas nem só a partir de ideários da escola francesa ou americana as cidades novas surgiam. As cidades de expansão ou colonização se distanciavam das palavras embelezar e melhorar para se aproximar mais dos conceitos rígidos de regularidade, homogeneidade e facilidade de implantação. Andradina (Fig. 12), em São Paulo, é um exemplo de aplicação da malha xadrez, ortogonal. Fundada pelos irmãos Moura Andrade em 1932, a cidade tem o traçado urbano a partir de um quadrilátero quase perfeito, desenho característico de cidades de colonização, como cita Le Corbusier apud Trevisan em “A Carta de Atenas” (1993), que são cidades organizadas como um acampamento, com eixos de ângulos retos, tudo “organizado segundo a proporção, a hierarquia e a conveniência.”. As

preocupações com infraestrutura eram praticamente

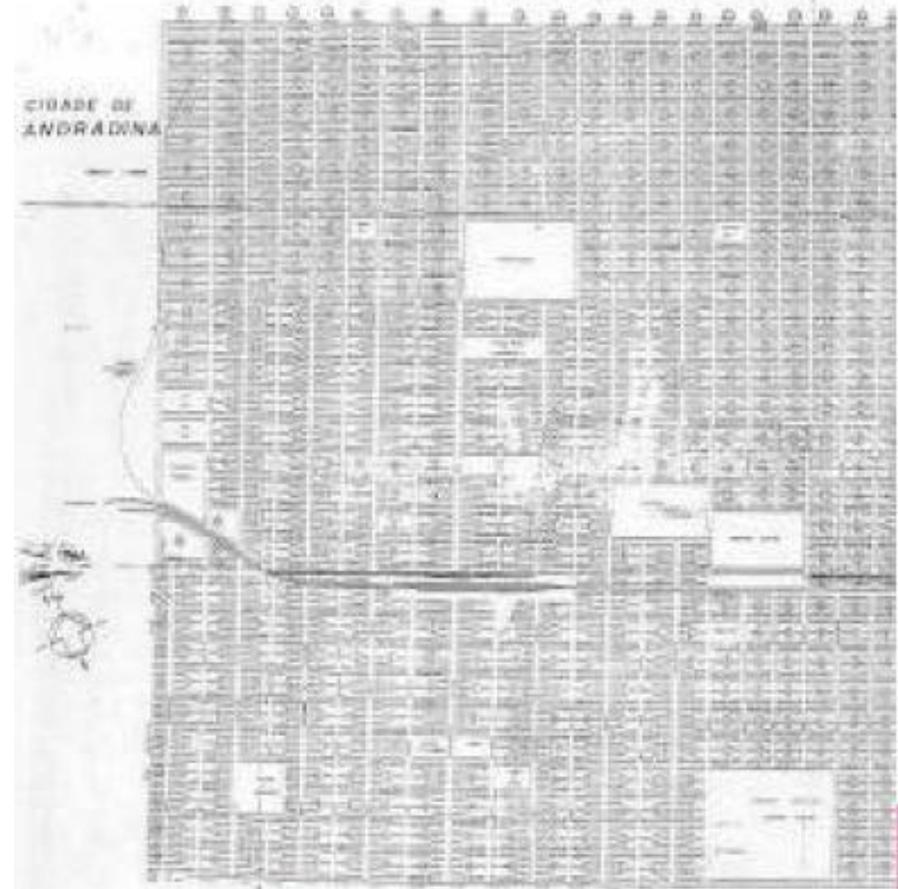


Figura 12 - Plano de Andradina (SP), 1932. Fonte: TREVISAN, 2009, p. 99.

inexistentes, ficando a cargo dos novos habitantes, das melhorias e planejamento da infraestrutura básica, legislação, paisagismo, zoneamento (TREVISAN; SILOTO, 2017, p. 7).

Outra cidade neste mesmo ideário de colonização, é a cidade de Adamantina (SP), com projeto datado de 1939, um



Figura 13 -Quadrilátero urbano original da cidade nova de Adamantina. Cronologia do Pensamento Urbano. Acesso: 16 de agosto de 2022.

empreendimento da Companhia de Agricultura, Imigração e Colonização (CAIC). A implantação xadrez imposta ao ambiente de muita morraria acarretou percursos com acentuadas declividades, não houve um zoneamento claro da cidade, não há áreas de preservação, e destaca-se no plano a estação ferroviária que está no mesmo eixo da igreja matriz. (FIGUEIRA, 2018)

É nesse contexto político-administrativo e de desenvolvimento das ideias urbanizadoras no país, uma das épocas mais notórias do que se refere a transformação do ideário de nação, onde os personagens principais, crescem e se desenvolvem social e politicamente. Acompanhando de perto as mudanças econômicas, vendo os problemas sociais pelos quais a população passava, assim segue-se para o próximo capítulo, que tem como objetivo apresentar um panorama pessoal e familiar dos irmãos Coimbra Bueno e da empresa que criaram juntos.

Capítulo 2 - A Coimbra Bueno e Cia Ltda.

Dentro do campo historiográfico do urbanismo brasileiro, muitos fatos ainda não se tornaram parte consciente de estudiosos e interessados e muitos personagens tiveram a sua importância relativizada no contexto geral dos acontecimentos. Esse é o caso dos irmãos Jeronymo e Abelardo Coimbra Bueno, engenheiros responsáveis pela construção da capital Goiânia (1933), que tem um grande destaque dentre as cidades novas administrativas projetadas no período republicano (Belo Horizonte, Boa Vista, Brasília e Palmas). Tal façanha, no entanto, não garantiu a projeção de seus nomes no rol da fama do urbanismo brasileiro. Este capítulo se dedica a revelar suas origens e trajetória profissional, refletindo sobre sua linhagem empreendedora e sobre a influência de sua formação acadêmica nos projetos realizados pelo país dentro da historiografia urbana.

Os irmãos Coimbra Bueno

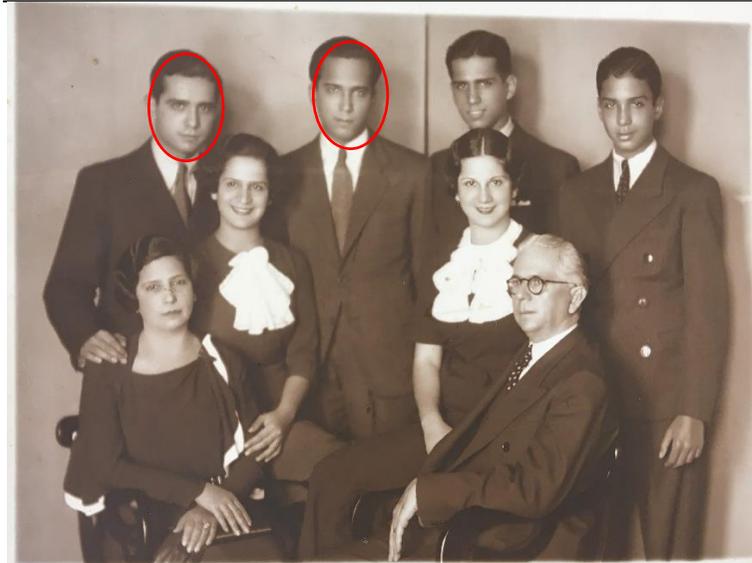


Figura 14 - Fotografia da família Coimbra Bueno. Abelardo e Jeronymo da esquerda para a direita. Fonte: Acervo Coimbra Bueno.

Jeronymo Coimbra Bueno (1909-1996) e Abelardo Coimbra Bueno (1911-2003), nascidos na cidade de Rio Verde (GO), filhos de Orozimbo Souza Bueno (1875-1962) e Umbelina Coimbra Bueno (ignoto-ignoto), foram participantes ativos da urbanização do Brasil. Sua principal realização foi a capital do estado de Goiás, Goiânia, entre os anos 1934⁸ e 1940.

Suas origens no que era tido como família tradicional brasileira⁹, seguindo parâmetros os anos de 1920 e 1930 no estado de Goiás. Retratada na figura do patriarca empreendedor, que demonstrou essa característica em vários negócios dentro e fora do estado goiano e esteve envolvido com o estabelecimento de uma das primeiras empresas em Goiás, a Companhia Auto-Viação Sul-Goiana, em 1918 (MANSO, 2001). A empresa advinha da expansão econômica que avançava em direção ao território goiano, em consequência da expansão



Figura 15- Ação Nominal da Sul-Goiana. Fonte: CUNHA, 2004, p. 65.

cafeeira, dinamizada pela construção da estrada de ferro no sul do estado (CUNHA, 2004).

Na ata da terceira assembleia (17/06/1919), foram apresentados os nomes de Antônio Martins Borges e Orozimbo de Souza Bueno como fiadores e

herança ibérica, mais precisamente falando, do português. A família era patriarcal, paternalista, formando uma teia de relações entre si, articuladas sobre a autoridade e dependência do chefe, ou seja, o pai". (TRISTÃO, 1998)

⁸ Goiânia tem início em 1933, mas os irmãos iniciam sua participação apenas em 1934.

⁹ Família tradicional brasileira: "pertencer a uma família de nome e prestígio, era traço do brasileiro, que por sua vez, era uma característica da

depositários dos valores da Cia. É interessante notar que na ata da assembleia geral de 20/01/1920, aparece o nome de Pedro Ludovico como associado da Cia., que entre outros, foi eleito membro do Conselho Fiscal da Sul-Goiana.(CUNHA, 2004 , p. 92)

Família de prestígio e de posses teve condições de enviar os filhos para estudarem na capital do país, Rio de Janeiro, em uma das escolas mais importantes na época, o Colégio Pedro II, e, em 1929, Jeronymo com 20 anos e Abelardo com 17 anos ingressaram na Escola Politécnica do Rio de Janeiro, segundo registro encontrado em pesquisa junto à Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), para cursarem Engenharia Civil. E, neste mesmo ano, os irmãos se matricularam na Escola Nacional de Belas Artes, conforme visto no Livro de Matrículas n. 4 - 1929/1930, Turma de 1929 (Acervo Museu D. Joao VI).

A matrícula dos irmãos em duas instituições contemporaneamente nos permite perceber um pouco mais do contexto do ensino da arquitetura e engenharia da época. Inicialmente, no desenvolvimento do ensino superior no Brasil do

final do século XIX, no Rio de Janeiro, se configurava uma disputa pela qualidade do ensino da Arquitetura entre a Escola de Belas Artes e a Escola Politécnica. No artigo “O Ensino de Arquitetura no Brasil: da Missão Francesa à criação da Faculdade Nacional de Arquitetura”, os autores citam uma publicação de Vilanova Artigas, de 1977, segundo a qual:

Em 1886 já dispúnhamos no Rio de Janeiro de uma Escola Politécnica e da Escola de Belas Artes fundada pela Missão Francesa. Entretanto não cumpriam o papel que delas se esperava. A Politécnica porque extremamente teórica e a Belas Artes porque não dispunha de qualquer recurso para a instrução de arquitetos sobre o domínio da natureza com os recursos do conhecimento técnico já existentes (ARTIGAS, 1977 apud VIDOTTO; MONTEIRO, 2013 , p. 90)

No ano de matrícula dos irmãos, 1929, Lucio Costa tomava posse no cargo de diretor da Escola de Belas Artes e, em 1930, inicia sua revolução na instituição por um ensino de arquitetura mais técnico-científico para que o ensino artístico se

harmonizasse com a realidade da construção. Assim, o currículo da Escola passou por uma transformação que o tornou, cada vez mais, similar ao curso de arquitetura ofertado na Escola Politécnica, que já mantinha os dois primeiros anos letivos comuns aos cursos de engenharia e arquitetura (VIDOTTO; MONTEIRO, 2013).

Os irmãos entraram para o ensino superior em meio a um contexto político e econômico conturbado, tanto nacional como internacionalmente. A quebra da bolsa de Nova York, em 1929, deflagrara uma crise mundial. No Brasil, o seu efeito foi sentido na comercialização do principal produto exportado na época, o café, culminando para o fim da política café com leite e para o fim da República Velha através da Revolução de 1930, que teve luta armada em diversas localidades do país, ocasionando a suspensão das aulas naquele ano. Tal crise, seguindo o raciocínio do capítulo 1, onde teve-se um avanço da marcha para o interior do país em busca de outras oportunidades produtivas e que um dos cerne de investimento da família Coimbra Bueno era voltado para o transporte sobre rodas, pode-

se supor, com uma licença a imprudência da pesquisadora, que a família não foi afetada de forma negativa naquele contexto.

Ao final da revolução, o Decreto 19.404, de 14 de novembro de 1930, assinado pelo novo Presidente da República, Getúlio Vargas, determinava que:

Art. 1º Ficam promovidos, independentemente de exames, à série ou ano superior imediato, na presente época do atual ano letivo, os alunos matriculados nos cursos superiores oficiais, oficializados e equiparados, bem como nos institutos de ensino artístico superior, subordinados ao Ministério da Justiça e Negócios Interiores, desde que comprovem haver frequentado mais de metade das aulas dadas em cada cadeira. (ARANHA, 1930, p. 20827)

No retorno à rotina de aulas em 1931, após terem cursado o primeiro ano em duas escolas diferentes, cursos diferentes, mas com currículos agora parecidos no que tangia o primeiro e segundo anos, os irmãos deram sequência apenas ao curso de Engenharia Civil na Poli, cujo currículo não estava em plena

revolução e questionamento como na Escola de Belas Artes. Aliás, o curso de Engenharia contava com uma consolidação social mais concreta desde o final do século XIX.

Os engenheiros foram, cada vez mais, administradores e organizadores de novos sistemas técnicos. Noções como Progresso, Melhoramentos e Civilização, dentre outras, passam a ser comuns no discurso político da segunda metade do século XIX, e não apenas idealizações, mas sim objetivos, conquistas ditas como necessárias para que o país pudesse de fato tornar-se moderno como as "grandes nações europeias". (FONTANA, 2017, p. 7)

Desta forma pode-se ver o emprego de princípios anglo-saxões americanos abordados por Sarah Feldman na formação educacional dos profissionais engenheiros no Brasil, neste caso o primeiro aspecto da organização administrativa e multidisciplinar para atuação.

Relativamente à trajetória dos irmãos dentro da instituição, foram encontrados apenas os registros do irmão

mais novo, Abelardo, na Poli-UFRJ, por meio da contribuição do Museu da Escola Politécnica, que revelou as disciplinas cursadas:

O ensino na Escola Politécnica se iniciava com dois anos de matérias comuns às diferentes engenharias. No primeiro ano, as disciplinas eram: "Cálculo", "Descriptiva", "Physica Experimental" e "Desenho de Ornatos"; no que deveria ter sido o segundo ano letivo em 1930, baseado no *Estudo dos Currículos do Curso de Engenharia Civil da Escola Politécnica do Rio de Janeiro: introdução a um método de análise quantitativa*, dos pesquisadores Karl M. Lorenz, Elisabeth Genehr e Elisabeth M. A. Drechsel, de 1982, os irmãos teriam cursado Mecânica, Geologia Econômica, Metalurgia, Física, Resistência dos Materiais, Química, Desenho Técnico, Materiais de Construção, Tecnologia e Processos da Construção e Topografia, tendo comprovado frequência em mais de 50% das aulas dadas de cada cadeira. Dessa forma, seguiram do primeiro ano letivo para o terceiro, como vemos no histórico escolar.

Seriação	Disciplinas
1º ANO	Matemática Superior; Geometria Descritiva; Aplicação às Sombras; Perspectiva; Desenho (primeira parte); Arquitetura Analítica - Antiga Composições Elementares de Arquitetura; Elementos de Construção; Tecnologia; Prática dos Materiais; Tecnologia das Profissões Elementares; Modelagem (primeira parte).
2º ANO	Resistência dos Materiais, Grafoestática e Estabilidade das Construções; Sistemas e Detalhes da Construção (primeira parte); Materiais de Construção; Terrenos e Fundações; Arquitetura Analítica - Antiga Composições Elementares de Arquitetura; Desenho; Modelagem.
3º ANO	Sistemas e Detalhes da Construção (segunda parte); História das Belas Artes; Artes Aplicadas - Tecnologia e Composição Decorativa; Teoria da Arquitetura (primeira parte); Composição de Arquitetura (grau mínimo).
4º ANO	Estilo; Artes Aplicadas - Tecnologia e Composição Decorativa; Teoria da Arquitetura (segunda parte); Composição de Arquitetura (grau médio).
5º ANO	Urbanismo - Composição e Edificações Urbanas; Topografia - Arquitetura Paisagística; Legislação das Construções - Contratos e Administração - Noções de Economia Política; Composição de Arquitetura (grau máximo).

Figura 16- Currículo Escola Nacional de Belas Artes - 1930/1931. Fonte VIDOTTO, MONTEIRO, 2013, p. 100.

No terceiro ano letivo, entraram propriamente no curso de Engenharia Civil, quando estudaram as matérias de “Geologia”, “Mecânica Aplicada”, “Resistência”, “Construção” e “Astronomia”. No quarto ano, “Estabilidade”, “Estradas” e “Architectura”. No quinto e último ano, cursaram as disciplinas de “Organização das Indústrias e Contabilidade”, “Motores térmicos”, “Hydraulica” e “Portos de mar”.

Tais disciplinas refletem um rol de conhecimento nas mais diversas escalas da construção civil, embora nenhuma delas

1931	
Série	Disciplinas
1ª	Geometria Analítica; Cálculo Diferencial; Geometria Descritiva; Desenho à Mão Livre; Mecânica; Geologia Econômica; Metalurgia.
2ª	Mecânica; Geologia Econômica; Metalurgia; Física; Resistência dos Materiais; Química Tecnológica; Desenho Técnico; Materiais de Construção; Tecnologia e Processos de Construção; Topografia.
3ª	Materiais de Construção; Tecnologia e Processos Gerais de Construção; Astronomia; Geodésia; Mecânica Aplicada; Higiene Industrial e dos Edifícios; Hidráulica;
4ª	Construção Civil; Arquitetura Civil; Hidráulica; Saneamento e Traçado das Cidades; Estradas; Pontes e Viadutos; Termodinâmica; Portos, Rios e Canais.
5ª	Termodinâmica; Organização e Tráfego das Indústrias; Contabilidade; Legislação; Estatística; Economia Política e Finanças; Pontes; Estradas; Portos; Rios e Canais.

Fonte: BRASIL, Leis, Decretos, etc. Decreto nº 20865 - 28 de dezembro de 1931. Estabelece o regulamento da Escola Politécnica. *Leis do Brasil de 1931*. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1932. p. 297-305.

Figura 17- Currículo Poli- UFRJ 1931. FONTE: Revista Educar, 1982, p.140.

diretamente focada no tema do Urbanismo. Há, de fato, algumas disciplinas que dariam suporte ao entendimento das questões urbanas, aspectos específicos que contribuiriam para subsidiar a construção de cidades, como “Hydraulica”, “Geologia” “Estradas” e “Architectura”.

Os irmãos colaram grau em 1933, sendo que Abelardo, no mesmo ano, também colou grau como Engenheiro Geógrafo, pois era possível se graduar em mais de um grau de

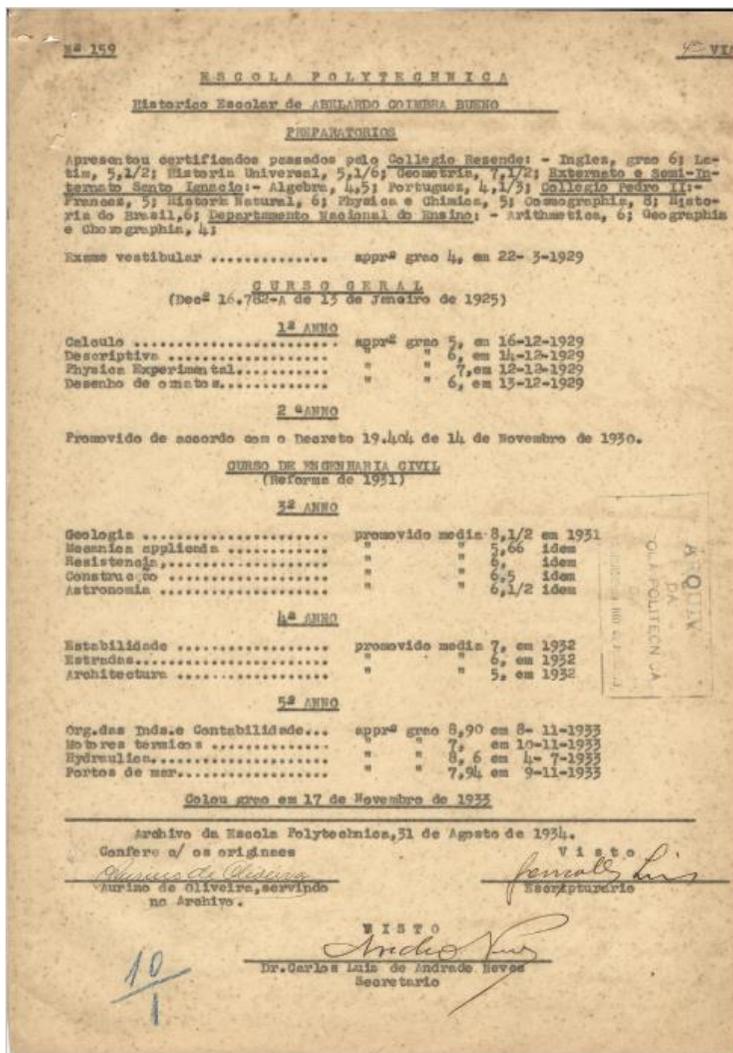


Figura 18- Histórico escolar de Abelardo Coimbra Bueno no curso de engenharia. Fonte: Museu da Poli – UFRJ.

especialização dentro do curso de Engenharia. Com essa etapa finalizada, seguiram para o próximo passo: os jovens empreendedores goianos promoveram a abertura de seu escritório.

Analisando sinteticamente a trajetória profissional dos irmãos, tem-se três fases: formação profissional, empreendedores na indústria de produção de cidades e a fase política. Estas fases podem ser sobrepostas de forma linear com a leitura do texto de Maria Cristina Leme (2005), *A Formação do Pensamento Urbanístico no Brasil, 1895-1965*.

A primeira fase, a formação profissional na universidade, entre os anos de 1929 e 1933, os professores eram notáveis urbanistas pioneiros, mestres que viveram o primeiro período do urbanismo, a fase dita dos melhoramentos, de onde traziam como bagagem prática a construção das primeiras ferrovias, implantação dos equipamentos sanitários das cidades, abertura e regularização de sistemas viários. Conhecimentos estes, transmitidos para a nova leva de arquitetos e engenheiros que

estavam em formação no mesmo período que o irmãos Jeronymo e Abelardo Coimbra Bueno.

A segunda fase profissional, na sequência, ocorreria o seu auge, inteiramente dentro do segundo período definido por Leme entre os anos 1930 e 1950. Período em que se desenvolve a maior parte dos empreendimentos urbanísticos da empresa Coimbra Bueno e Cia Ltda, onde a área urbana segundo Leme era vista com maior totalidade, aqui nota-se a influência dos aspectos urbanos americanos diretamente na atuação da empresa.

[...], são planos que propõem a articulação entre bairros, o centro e a extensão das cidades através de sistemas de vias e de transportes. Neste período são formuladas as primeiras propostas de zoneamento. Organizam-se órgãos para o planejamento urbano como parte da estrutura administrativa das prefeituras das principais cidades. (LEME, 2005, p. 25-26)

Depois, seguindo, ainda temos a presença dos irmãos no terceiro período de 1950 a 1964 como planejadores urbanos

dentro do quadro político do país, quando teremos o irmão mais velho senador da República e a juntamente com a atuação da “Fundação Coimbra Bueno pela Nova Capital do Brasil”. Jeronymo ingressa na política ao ser um dos criadores do partido UDN (União Democrática Nacional), que era adversário do partido de Pedro Ludovico, o PSD - Partido Social Democrático.

Com a queda do Estado Novo e conseqüente declínio de Pedro Ludovico, a UDN ganha força e Jeronymo, politicamente conhecido como Coimbra Bueno, foi eleito governador em 1947 (BORGES, 2018). Aos poucos, ao longo dessa narrativa, o entrelaçar da biografia dos irmãos com a formação do pensamento urbano no país se torna mais nítido e compreensível.

A empresa



Figura 19 - Casa em Goiânia, quando ainda tinha Penna Chaves na sociedade. Fonte: Acervo particular Coimbra Bueno

Após diplomados, os irmãos iniciaram imediatamente suas carreiras com a empresa Coimbra Bueno & Penna Chaves Ltda., junto com o colega Roberto Penna Chaves¹⁰ (1911-1975), com foco na Construção Civil e no Urbanismo. Em 1934,

assumiram a direção-geral das obras de Goiânia (DINIZ, 2007). Antes disso, a empresa em questão foi responsável pela construção da sede dos Correios, sendo este o primeiro grande contrato fechado que aproximava a sua relação com o Estado; depois, vieram os contratos para construir o Palácio do Estado, o Hotel, a Secretária-geral e mais dez casas para o funcionalismo.

Mais tarde, a firma, localizada na Rua Álvaro Alvim, n.º. 33 e 37, se tornou apenas Coimbra Bueno & Cia. Ltda., por divergências de pensamento sobre a aventura goiana entre os irmãos e o sócio Roberto Penna Chaves. Goiânia foi a principal e mais conhecida obra de Jeronymo e Abelardo.

Parecia uma vitória extraordinária, mas desagradou o outro sócio da empresa, Roberto Penna Chaves, um jovem poderoso, neto do ex-presidente da República Afonso Penna, e com uma família que tinha até banco. Ele achava uma aventura maluca ambos os sócios se

¹⁰ Neto do ex-presidente da República Afonso Penna.

embrenharem no sertão brasileiro para construir uma cidade do nada para um governo pobre e com fama de mal pagador (GODINHO, 2015, p. 106).

O projeto da capital de autoria do arquiteto e urbanista Attilio Corrêa Lima¹¹ (1901-1943) passou para a mão da Construtora Coimbra Bueno & Cia. Ltda em 1934. Os irmãos não só assumiram a construção, mas também a continuação dos projetos de alguns bairros fora do conjunto urbanístico original – já prevendo a expansão da nova capital. Anteriormente à saída de Attilio, Jeronymo - em março de 1934 - já teria sugerido ao interventor Pedro Ludovico que o projeto fosse revisado e discutido pelo Clube de Engenharia do Rio de Janeiro, colocando à disposição o já conhecido engenheiro Armando de Godoy¹² (1876-1944).

¹¹ Graduado engenheiro-arquiteto pela Escola de Belas Artes (1925), primeiro urbanista brasileiro formado em Paris. Em 1933, foi convidado pelo interventor federal de Goiás, Pedro Ludovico Teixeira, para fazer o Plano Urbanístico da Nova Capital do Estado, Goiânia. Mas não concluiu o trabalho: em 1935, abandonou o plano, quando concluiu que a empreiteira responsável estava comprometida com interesses especulativos. (MARKUN, 2014).

Desgostoso, Attilio Corrêa Lima jogou a toalha. Aqueles dois irmãos engenheiros goianos eram jovens demais, verdes demais para darem palpite em uma coisa tão importante como a construção de uma nova capital. Os dois, principalmente Jerônimo, aproveitaram a proximidade com Pedro Ludovico e a audácia da juventude para darem palpite em tudo. E agora mais essa: trazer de volta Armando de Godoy, que fizera o primeiro relatório defendendo a região de Campinas. (GODINHO, 2015, p. 107)

Os irmãos eram sobrinhos da primeira-dama, Gercina Borges Teixeira, esposa do interventor, o que em dias atuais configuraria crime de nepotismo. Nascidos no estado, estudaram fora e tinham muitos pontos a favor que lhes davam força e voz dentro do canteiro de obras de Goiânia. À Jeronymo cabia executar todas as obras, fiscalizar as construções,

¹² Engenheiro formado pela Escola Politécnica da Universidade do Distrito Federal foi um dos pioneiros da discussão do planejamento urbano no Brasil. Foi contratado pelo interventor de Goiás para elaborar um parecer técnico sobre a escolha da região de Campinas para implantação da nova capital goiana (DINIZ, 2007).

padronizar os materiais e zelar pela qualidade. Abelardo ficaria responsável pela comunicação Goiânia-Rio-São Paulo para a compra de material e serviços burocráticos. Os contratos firmados entre os Coimbra Bueno e o Estado diziam respeito a tudo o que constava no contrato com Attilio Corrêa Lima.

A empresa receberia 7% sobre despesas totais em dinheiro e mais 5% sobre despesas totais em terrenos, o que se revelou um excelente negócio, além de serem ressarcidos pelo que gastassem nas constantes viagens a Rio de Janeiro e São Paulo.

Essas novas bases não foram bem recebidas por Attilio Correa Lima com razão. Enquanto esteve na construção não lhe fora oferecido lotes, como receberiam Abelardo e Jerônimo. Ele também não recebia pelas despesas de deslocamento entre Goiânia e Rio, uma viagem penosa – até dois dias gastos no trecho até São Paulo e mais um dia e meio para Leopoldo de Bulhões, ambos percursos de trem. Depois, mais de 50 quilômetros de poeira em um espectro de estrada, balançando loucamente em um jipe ou caminhão, apenas para

se chegar ao canteiro de obras e emendar um dissabor no outro. (GODINHO, 2015, p.113)

Por meio da gravação de palestra concedida durante uma semana acadêmica realizada pela Universidade Federal Fluminense (UFF) no ano 2000, conduzida pela profa. Dr^a. Marlice Nazareth, cujo objetivo era o resgate de narrativas sobre as intervenções urbanas no Brasil, o engenheiro Abelardo Coimbra Bueno, na época com 89 anos, falou da relação dos irmãos com Attilio Corrêa Lima. Disse, em duas ocasiões, que tinham uma relação de amizade e que não teriam alterado o plano inicial do arquiteto, executando o projeto original de Attilio. Nenhuma pergunta foi feita ao engenheiro para explorar a questões relativas às alterações do plano de Goiânia, um ponto importante da história dessa relação durante a construção da capital goiana.

Os dois irmãos foram classificados por Manso (2001) como profissionais que visavam apenas os fatores técnicos de forma racional e eficiente e tais preceitos ficaram em destaque na construção de Goiânia, uma vez que alguns aspectos sociais

e estéticos do urbanismo foram deixados à parte, o que reflete a influência do primeiro período de formação do pensamento urbano no Brasil: “A ênfase central estava na técnica e a estética estava presente em alguns projetos, em particular, naqueles realizados para áreas centrais das cidades” (LEME, 2005, p.22).

Em sua dissertação de mestrado, Anamaria Diniz, em 2007, aponta alguns desses aspectos de alteração que são notáveis. Houve uma redução de Zonas Comerciais e de Diversões na região central, que tiveram seu lugar ocupado por centenas de lotes de residências. Tal alteração foi justificada por Jeronymo Coimbra Bueno como um meio de preservar uma relação sadia da lei de “oferta e procura”, uma vez que comércio em demasia poderia ser ruim para os comerciantes, já que a população inicial não seria suficiente para manter o comércio local.

Uma segunda alteração foi a redução de áreas do Parque Paineira e do Bosque dos Buritis, também loteados pelos

¹³ No projeto original para Goiânia, Attilio Corrêa Lima previu um cinturão verde contornando o conjunto urbanístico da cidade, conformado por

Coimbra Bueno¹³. Segundo Diniz (2007), a maior intervenção realizada no plano de Attilio Corrêa Lima foi sobre o bairro Setor Sul. Influenciados pelo contexto europeu e estadunidense, com autoria de Armando de Godoy, eles alteraram toda a parcela sul destinada a área residencial para as classes média e alta (setor de maior valorização urbana). Anamaria Diniz traz uma crítica sobre esse segunda fase projetual transcrita abaixo.

Essa colagem sobre o plano original determina uma “tragédia” no dia a dia dos habitantes, no que se refere ao deslocamento, identificação dos lugares e endereços. Uma certa lógica urbana, que se espera de uma cidade planejada, foi simplesmente desprezada pelos engenheiros. (DINIZ, 2007, p. 199)

Em 1938, segundo decreto assinado pelo então governador, Pedro Ludovico, foi concedido “aos engenheiros civis, ou razão social que os represente, o título oficial de

reservas naturais junto aos córregos existentes. Hoje, resquícios desse cinturão estão presentes na forma de parques urbanos.

CONSTRUTORES DA CIDADE DE GOIÂNIA.” (INTERVENTORIA FEDERAL, 1939).

Após esse icônico trabalho, esmiuçado pela historiografia urbana, a empresa continuou promovendo seu trabalho como construtora de cidades pelo país. Foram aproximadamente 15 planos urbanísticos elaborados (Campos, Cabo Frio, Araruama, Atafona, Petrópolis, Rio Verde, Curitiba, Luiziânia, Cuiabá, Salvador, Rio de Janeiro – Vila Agro-Brasil, Itaboraí, Belém-Tauá, Magé, Cachoeiras de Macacu-, São Gonçalo e Senador Camará) entre o fim da década de 1930 e a década de 1950, entre planos de expansão e cidades novas, elencados pelas professoras Vera Rezende e Marlice Azevedo em entrevista feita por telefone com Abelardo Coimbra Bueno, em 30 de julho de 1998.

Alguns desses planos se encaixam no contexto do Plano Amaral Peixoto de urbanização das cidades fluminenses (1942/1943), em que à empresa dos irmãos ficaram atribuídas as cidades ao norte do estado do Rio de Janeiro, e Attilio Correa

Lima seria responsável pelas cidades ao sul. Infelizmente, Attilio faleceria em trágico acidente de avião, em 1943.

Alguns dos planos que serão listados a seguir foram recuperados em parte pela contribuição do grupo de pesquisa da prof. Marlice Azevedo da UFF. Espera-se que mais detalhes desses planos, em pesquisas futuras, e que os demais sejam revelados nas caixas do acervo doado pela família de Abelardo Coimbra Bueno à FAU-UnB após visita da pesquisadora à casa da viúva, dona Marcina. A doação foi realizada com a finalidade de contribuir com esta dissertação e preservar a memória e a contribuição dos irmãos para a história urbana do país.

- Araruama (RJ)



Figura 20- Plano de urbanização de Araruama. Fonte: FGV,2020.

Plano de urbanização no ano de 1941, para a cidade de Araruama no estado do Rio de Janeiro, nota-se a busca por acompanhar as características naturais do terreno, seguindo o curso do rio Uma que desagua na lagoa de Araruama.

- Cabo Frio (RJ)



Figura 21- Plano de Urbanização. Fonte: FAU - UFF, 2019.

No plano de modernização para Cabo Frio, a empresa apresenta na planta de zoneamento a diferenciação entre bairros comercial, industrial, portuário, residencial, bairro destinado ao turismo, bairro popular e áreas reservadas. Cabo Frio faz parte

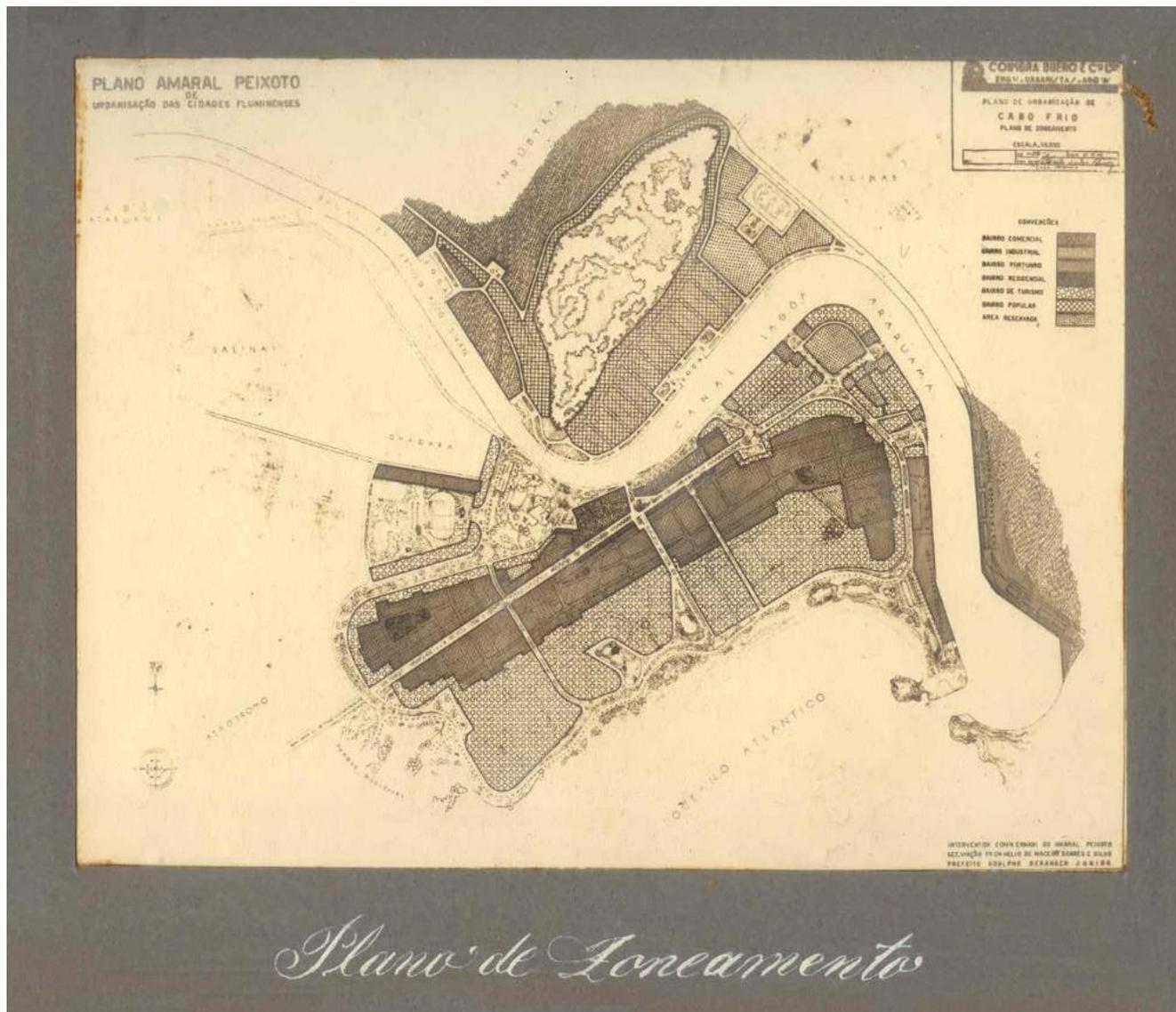


Figura 22- Plano de Zoneamento. Fonte: FAU - UFF, 2019.

empresa Coimbra Bueno e Cia Ltda. para modernização das cidades fluminenses.

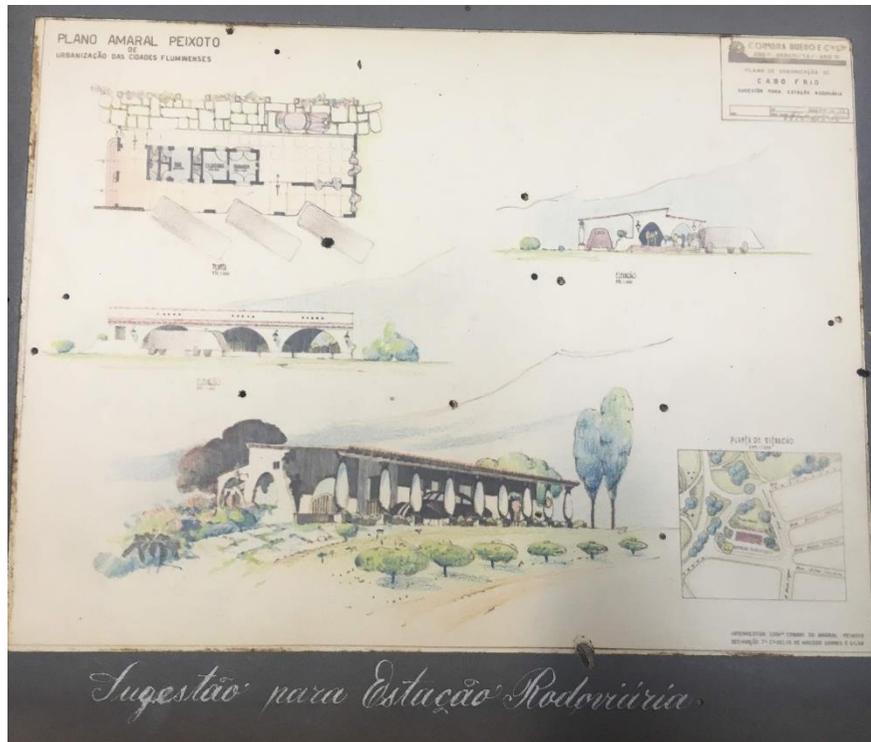


Figura 23- Proposta para a rodoviária de Cabo Frio. Fonte: FAU - UFF, 2019.

- Petrópolis (RJ)

Petrópolis também faz parte do contrato firmado entre o Estado do Rio de Janeiro e a empresa Coimbra Bueno e Cia Ltda para modernização das cidades fluminenses.



Figura 24- Praça Pedro II., Petrópolis. Fonte: FAU - UFF, 2019.

- São João da Barra com distritos de Atafona e Grussaí (RJ)

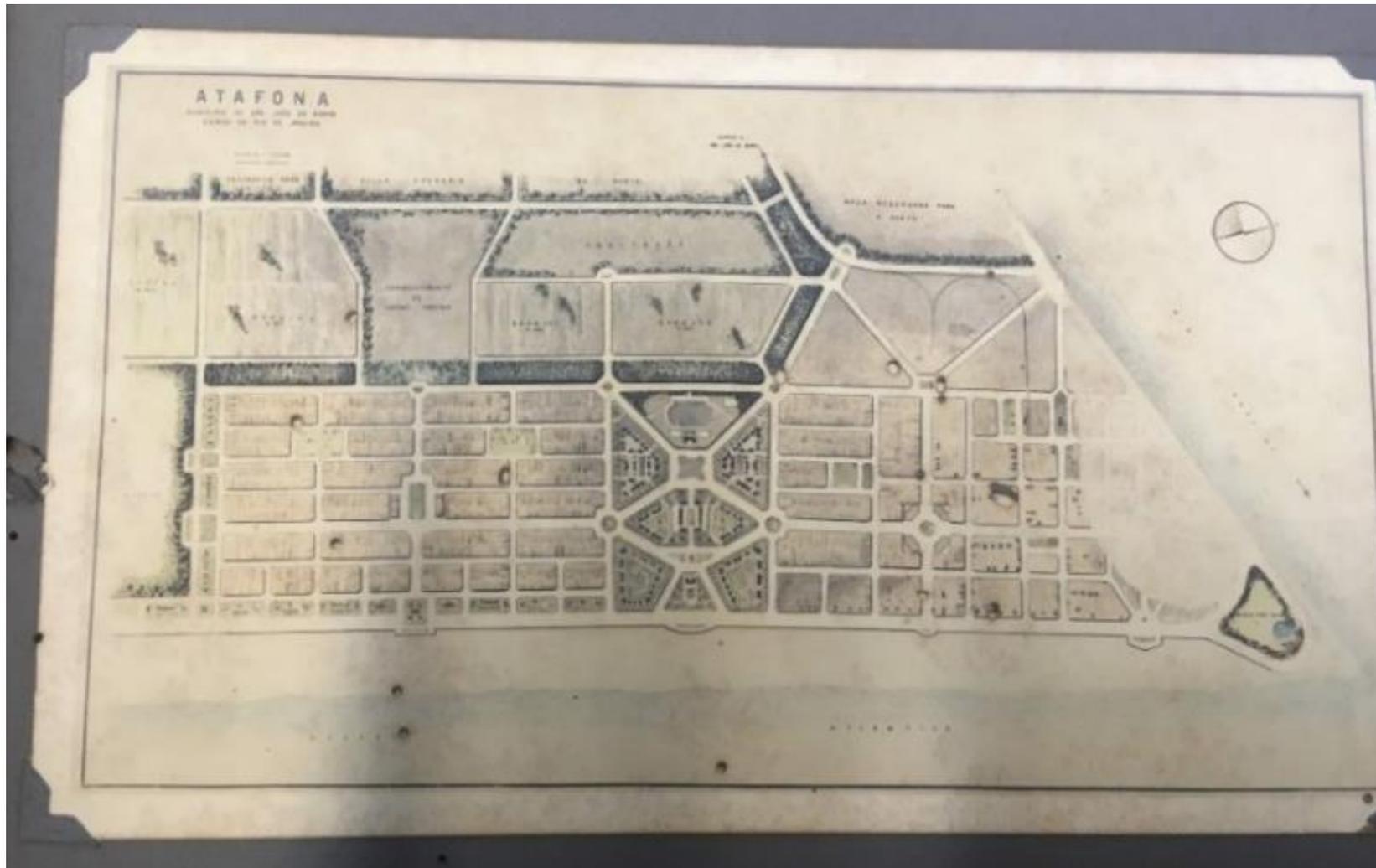


Figura 25- Plano de urbanização de Atafona. Fonte: Acervo Coimbra Bueno.

Para a elaboração do plano de São João da Barra, a empresa contou com a assessoria do urbanista francês Alfred Agache. Deste projeto tem-se algumas imagens¹⁴ de pranchas onde pode-se ver além do traçado geral, o projeto para galeria de águas pluviais, esgoto, locação dos eixos dos logradouros. Foi possível encontrar alguns detalhes de pontos focais do projeto de remodelação, parte central da cidade, um centro de recreação e esportes, detalhamento de diversas praças focando no embelezamento da cidade, aeroporto e, até mesmo colônia de férias.



Figura 26- Detalhe de praça para Atafona. Fonte: FAU - UFF, 2019.

¹⁴ As imagens destes projetos podem ser vistas nos anexos ao final

- Campos (RJ)

comercial e administrativo enquanto o largo rio Paraíba cruza a cidade.

- Jataí (GO)

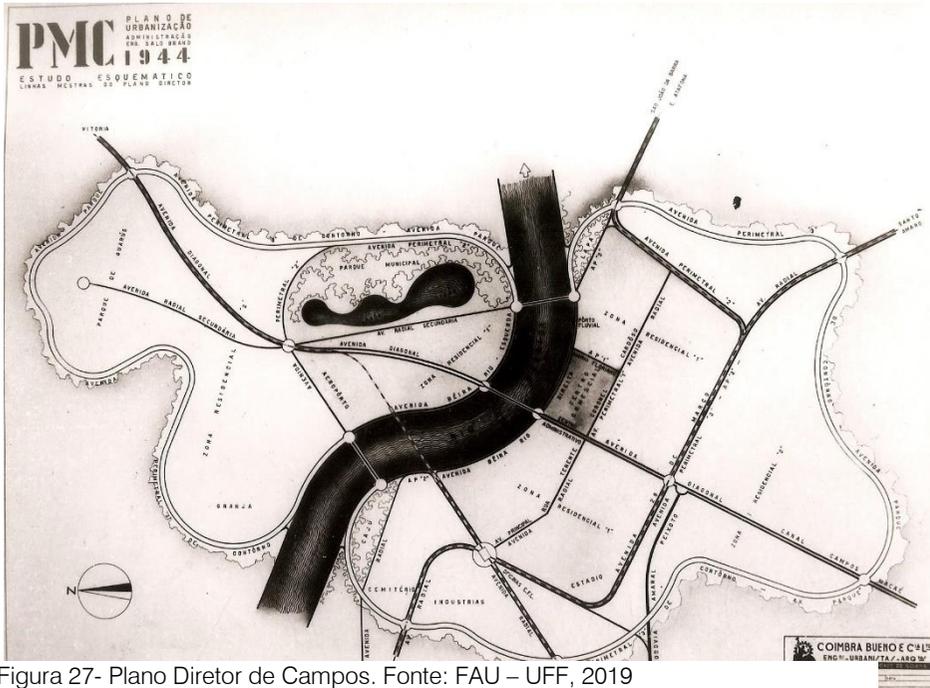


Figura 27- Plano Diretor de Campos. Fonte: FAU – UFF, 2019

No plano de Campos temos a presença de zoneamento menos rigoroso, sem o detalhamento das quadras no seu pormenor, estabelece-se uma avenida perimetral delimitando a cidade, e no seu interior, zonas residências, industrial, o centro

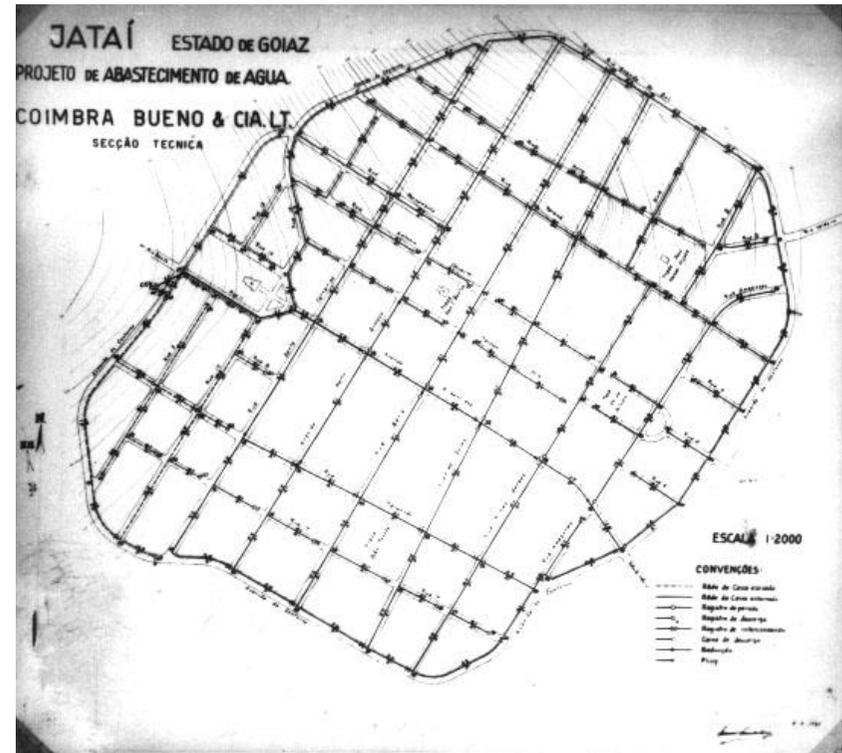


Figura 28- Projeto de abastecimento de água para Jataí. Fonte: FAU-UFF.

- Rio Verde (GO)

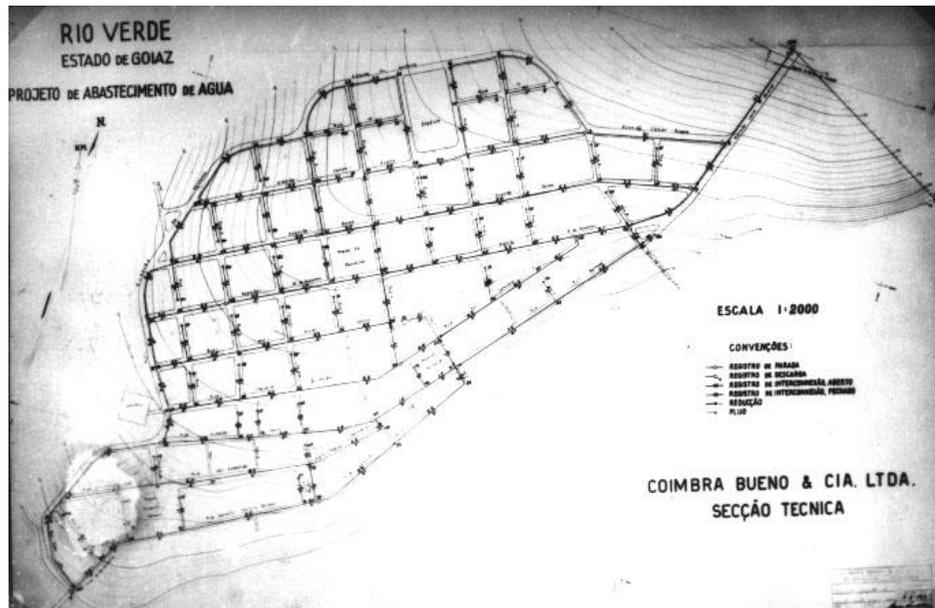


Figura 29 - Projeto de Abastecimento de água para Rio Verde. Fonte: FAU-UFF, 2019.

Jataí e Rio Verde, outros dois exemplares goianos da produção da Coimbra Bueno e Cia Ltda, tem-se apenas o registro dos projetos para abastecimento de água destas cidades, elaborados pela seção técnica da empresa.

- Macambira (GO)

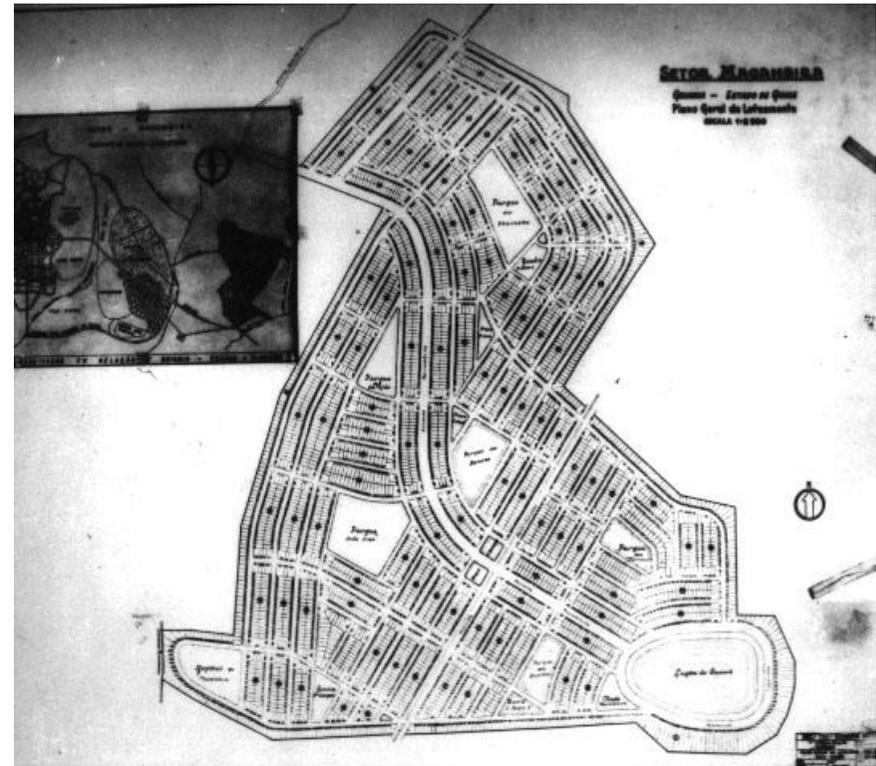


Figura 30-Plano geral de loteamento. Fonte: FAU-UFF, 2019.

Macambira, um setor de Goiânia, foi projetado pela empresa dos irmãos Coimbra Bueno.

- Luiziânia (SP)

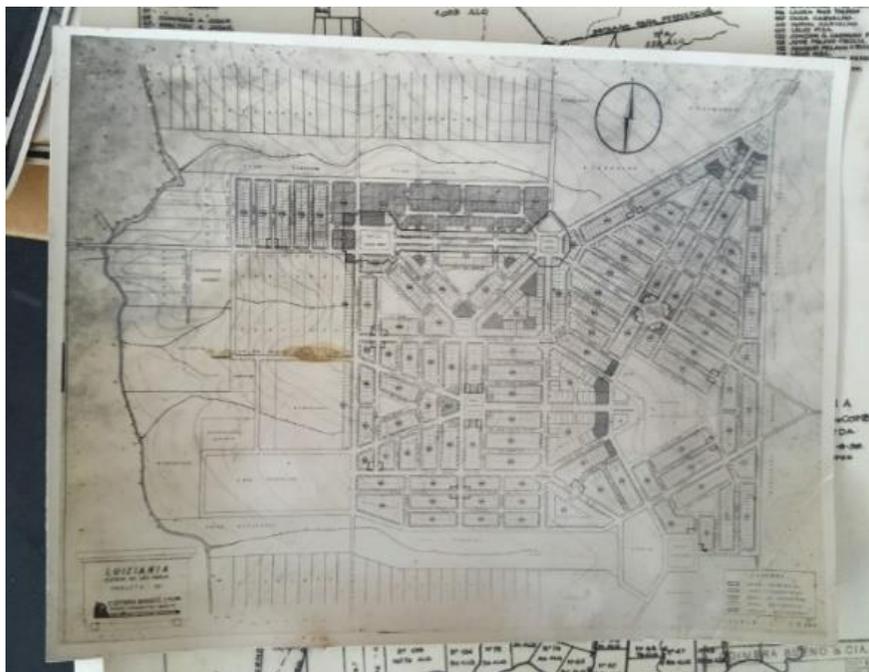


Figura 31 - Projeto de Luiziânia - Fonte: Acervo Coimbra Bueno.

Luiziânia (SP), uma das cidades estudadas neste trabalho, será tratada no próximo capítulo.

- Curitiba (PR)

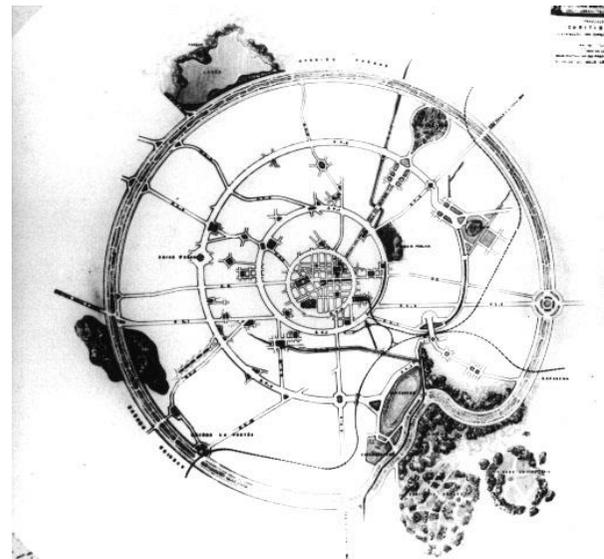


Figura 32 – Plano de Avenidas Fonte: FAU-UFF, 2019.

O Plano de Urbanização de Curitiba, que tem Alfred Agache como protagonista, foi contratado na administração do prefeito Eng. Civil Rozaldo G. de Mello Leitão, com a empresa Coimbra Bueno & Cia Ltda, em 25 de abril de 1941. (BRÁULIO CAROLLO, 2002)

- Cuiabá (MT)

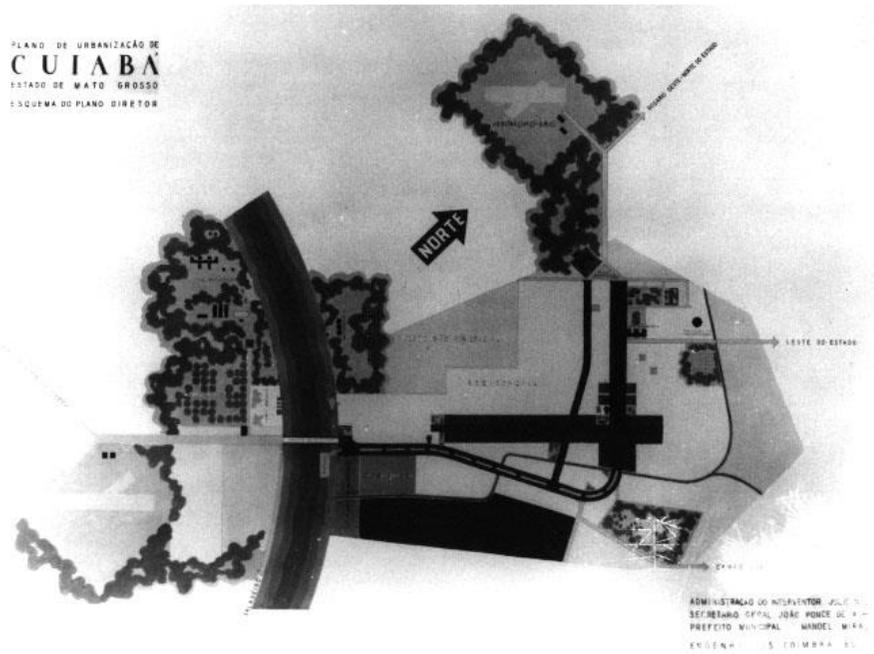


Figura 33 - Plano de Urbanização de Cuiabá. Fonte: FAU-UFF, 2019

Durante a era Vargas, a capital mato-grossense era considerada ponto de apoio para a ocupação durante a “Marcha para o oeste”, a intenção era estruturá-la para servir como “Portal da Amazônia”.

A responsabilidade técnica pela execução ficou a cargo da construtora Coimbra Bueno e Cia Ltda. que, por ter assumido em 1934 a execução do plano urbanístico de Goiânia, dispunha de larga experiência em obras afastadas dos grandes centros.(CASTRO, 2013, p. 180)

Segundo o engenheiro Abelardo, a Coimbra Bueno & Cia. Ltda. chegou a ter 22 técnicos no escritório do Rio de Janeiro. Os projetos desenvolvidos ao longo da vida do escritório Coimbra Bueno e Cia Ltda. receberam contribuições de



Figura 34-Escritório no Rio de Janeiro. Fonte: Acervo Coimbra Bueno.

colaboradores como o arquiteto Humberto Kaulino¹⁵, o engenheiro Cássio Veiga de Sá, alguns ainda mais ilustres, como Armando de Godoy, o grego Georges Candilis¹⁶ (1913-



Figura 35 - Agache ao centro com Jeronymo a direita da foto. Fonte: Acervo Coimbra Bueno

¹⁵ Projetou para Cuiabá a Residência dos Governadores (1940) e o Cineteatro (1942)

¹⁶ Arquiteto nascido no Azerbaijão, graduado no Politécnico de Atenas, trabalhou para Le Corbusier envolvido na construção de Unidade

1985) e o francês Alfred Agache, que participou do planejamento urbano de algumas cidades do litoral fluminense - Campos dos Goytazazes em 1944, São João da Barra e seu distrito Atafona em 1941 - e, no Paraná, a capital Curitiba em 1943. Esses colaboradores, segundo Abelardo Coimbra Bueno (1998), tinham autonomia para a condução dos seus planos e projetos.

Na palestra já referida, ocorrida no evento da Semana de Arquitetura da Universidade Federal Fluminense no ano de 2000, Abelardo expôs que “não teve formação de urbanista, que aprendeu na prática” - o que se tem claro quando analisamos o currículo de seu histórico escolar.

Não se aprende com a fantasia, se aprende lutando, sofrendo. Foi o que aprendi com a experiência de fazer e não com os estudos (...) não tive escola de urbanismo. (Transcrição de depoimento de Abelardo na XI Semana de

Habitacional de Marselha. Foi também coordenador da ordenação do Languedoc-Roussillon (França) (REIS; SABATÉ BEL, 2016).

Arquitetura e Urbanismo no ano de 2000;REZENDE, 2000)

A empresa, segundo a família, foi encerrada, oficialmente, no início da década de 1980, por motivo ainda incerto. O que dela restou foram caixas empilhadas na área de serviço do apartamento da viúva de Abelardo no Rio de Janeiro, agora em posse da FAU-UnB.

Fundação Coimbra Bueno pela Nova Capital

Os irmãos Coimbra Bueno, citados por Silva (*apud* MANSO, 2001) como “irmãos sonhadores”, além da construção de Goiânia e de outros diversos planos traçados, também mantiveram, em suas biografias, a pioneira ideia de transferência da capital federal para o interior do país, sendo grandes propagandistas de tal “sonho” nas décadas de 1940 e 1950 (MANSO, 2001). Em 1939, criaram a “Fundação Coimbra Bueno pela Nova Capital do Brasil”, e escrevem uma carta a Getúlio Vargas, Presidente da República, na qual se colocam à

disposição para consulta a respeito da nova Capital da República.

Súmula da Carta de 1939 (Doc. n°1)

Rio de Janeiro, 19 de maio de 1939.

Excelentíssimo Senhor

Doutros Getúlio Vargas,

M. D. Presidente da República

Rio de Janeiro

Respeitosos cumprimentos,

A construção de Goiânia implicou em demorados estudos, pesquisas de experiência do que já havia sido feito no nosso e em outros países, em planos, comparações, críticas e, em mais do que tudo isso – em lutas vitoriosas contra as dificuldades do meio.

Na porfia dessas lutas adquirimos, naturalmente, uma experiência, tirocínio e capacidade de trabalho que, pensamos, poderão ser úteis à nossa Pátria, nesta fase em que está sendo intensamente acelerado o ritmo de nosso progresso.

São esses fatos, Senhor Presidente, que nos trazem aqui, para nos pormos à disposição de Vossa Excelência.

A questão da nova Capital da República tem sido uma velha aspiração de todo o nosso povo.

Sendo assim, pedimos vênha para consultar Vossa Excelência sobre a oportunidade, que se nos afigura boa, - do grande problema da nova Capital Federal.

Dado, Senhor Presidente, o progresso que estamos vendo resultar para o Estado de Goiás, da mudança da Capital;

Dados os benefícios que igualmente aproveitaram ao Estado de Minas Gerais, com a criação de Belo Horizonte;

Antecipamos, Senhor Presidente, a nossa fé e nosso entusiasmo pelos benefícios que advirão à nossa Pátria (da interiorização da Capital Federal) – se, ao invés de cristalizar o assunto em dispositivos constitucionais, como o fizeram nossos dirigentes de antanho, Vossa Excelência houver por bem lançá-lo no tabuleiro das realizações positivas.

Saúde e fraternidade. – Jeronymo Coimbra Bueno. – Abelardo Coimbra Bueno.

Tal carta foi respondida por Getúlio em discurso realizado em Goiânia em 1940, inaugurando a “Cruzada Rumo ao Oeste” e atingindo, parcialmente, o objetivo dos irmãos: atrair as atenções do Brasil para a imensa hinterlândia com promessas de belezas naturais, riquezas e inúmeras possibilidades.

Com a Fundação, a instituição familiar Coimbra Bueno ultrapassou os limites da bolha íntima para representar, socialmente, o desejo de mudança da capital do país. Todos os irmãos, além de Jeronymo e Abelardo, Haroldo, Helladio, Lysia e Elisa, se dedicavam à Fundação, que era financiada por toda a família Coimbra Bueno: as irmãs Elisa Coimbra Bueno Lynch e

Lysia Coimbra Bueno Pereira eram responsáveis pela “Organização das Voluntárias”, uma das entidades não estatais de assistência social do Brasil naquele período (DEPARTAMENTO DE IMPRENSA NACIONAL, 1961).

O fato de transformar um desejo pessoal de indivíduo em uma representação social, caracteriza, no texto de Jacques Revel, *A instituição e o social*, uma das definições de Instituição (sendo que a família Coimbra Bueno parte de uma definição de instituição familiar para um modelo institucional mais amplo):

[...] “toda forma da organização social que liga valores, normas, modelos de relações e de condutas, papéis”; nesse sentido, toda forma social que apresenta certa regularidade pode salientar uma análise institucional. (BALANDIER apud REVEL, 2010, p.118).

E foi isso que a transferência da capital federal se tornou: uma representação social do desejo de uma parcela da população que trabalhava por esse objetivo, parcela essa vinha idealizando tal mudança ainda no período colonial, jornalistas,

como Hipólito José da Costa, políticos como o senador Nogueira Paranaguá do Piauí em 1905. Seu empenho foi reconhecido pelo Presidente da República Juscelino Kubitschek, por meio do Decreto nº 49.873, de 11 de janeiro de 1961, em que “declara a utilidade pública da ‘Fundação Coimbra Bueno Pela Nova Capital do Brasil’”. A justificativa do Decreto foi publicada no Diário Oficial da União, no dia seguinte ao da sua publicação. (Transcrição no Anexo II).

Entremeado ao tempo de existência da Fundação, a empresa Coimbra Bueno e Cia Ltda. e seus fundadores tinham suas atividades pautadas na construção de novos núcleos urbanos e loteamentos pelo país, seja de forma literal ou contribuindo politicamente para que esses assentamentos acontecessem. Assim como as cidades de Luiziziânia (SP) onde a empresa empregou seus recursos e equipes técnicas na empreitada e Rubiataba (GO), onde sua maior participação foi através da atuação política de Jeronymo Coimbra Bueno.

Capítulo 3 – Colonizadores e colônias

O terceiro capítulo expõe os dois estudos de caso selecionados para maior compreensão da operacionalidade e das ações da Coimbra Bueno e Cia. Ltda. na criação de cidades novas. O interesse é expor as particularidades de cada caso a partir de um retrato histórico desses empreendimentos, da ideia inicial à sua concretude, destacando o *modus operandi* adotado pelos irmãos no exemplar paulista e, anos mais tarde, no exemplar goiano. Assim o capítulo será dividido, apresentado em ordem cronológica, Luiziânia (1940) primeiramente e, depois, Rubiataba (1948).

3.1. Luiziânia- SP

Um ano após a inauguração de Goiânia, quando foi lançada oficialmente a “Marcha para o Oeste”, inicia-se a cidade de Luiziânia, no interior do estado de São Paulo, município de Glicério. E seu projeto tem início a contar de março de 1939 (REVISTA SEMANA, 1941). Mas seu contexto de formação antecede esse marco histórico e está ligado diretamente aos seus fundadores, os Coimbra Bueno.

O Estado Republicano, desde fins do século XIX, vinha desempenhando um papel de agente articulador, implantando e incentivando o surgimento de novas ocupações humanas urbanas com funções produtivas específicas, sendo elas agrícolas, industriais ou de lazer, e atuando também na implantação de vias de ligação do centro comercial com o interior produtivo.

Através da criação da Comissão Geográfica e Geológica do estado de São Paulo, em 1886, responsável pelos levantamentos cartográficos do estado e de seus recursos naturais, a exploração do sertão paulista foi objeto específico de um decreto governamental em 23 de março de 1905, através do qual “Foram organizadas quatro expedições que, percorrendo os rios Tietê, Feio, Peixe e Paraná, realizariam o mapeamento da região ‘desconhecida’” (FIGUEIRÔA, 2008, p. 769).

No caso da região ‘desbravada’ pela expedição dos rios Feio e Aguapeí, o texto adota um tom premonitório: “riquíssima de terras de primeira sorte, dotada de um clima

esplêndido, está fadada a ser, dentro em pouco, mais um centro de riqueza e de prosperidade do estado de São Paulo. (SÃO PAULO, 1910, p.10 apud FIGUEIRÔA, 2008, p. 770)

Silvia Figueirôa, em seu artigo “‘Batedores da ciência’ em território paulista: expedições de exploração e a ocupação do ‘sertão’ de São Paulo na transição para o século XX”, publicado em 2008, evidencia a expedição feita na região do Rio Feio, berço de Luiziânia:

O chamado Picadão do Rio Feio é talvez o melhor exemplo, neste artigo, do tema que se aborda neste número de História, Ciências, Saúde – Manguinhos. Na época, a cidade de Bauru era, a oeste, o limite acessível por ferrovia e outros caminhos, consistindo portanto numa ‘boca de sertão’. A turma de exploração dos rios Feio e Aguapeí chegou até lá de trem, mas suas tarefas técnicas deveriam começar a partir dali. A construção do Picadão era parte essencial de seu trabalho. Aberto na mata fechada, avançava com enormes dificuldades, devidas, além da própria vegetação, ao terreno areno-argiloso (afinal, trata-

se da bacia sedimentar do Paraná), às chuvas e áreas alagadas (que requeriam, para sua travessia, construção de passadiços), à presença de índios (que atacaram a expedição em determinado momento, provocando a substituição de seu chefe) e à falta de víveres e dinheiro para comprá-los, assim como para pagamento dos trabalhadores locais. Enfim o Picadão atingiu a marca de 100km de extensão, um feito marcado com foto, a atestar o desafio cumprido, a façanha realizada. Porém, mais do que isso, deixou aberta a veia para o ingresso do café, das fazendas, dos colonos, dos caminhos de ferro, da urbanização – do ‘progresso’, em suma. (FIGUEIRÔA, 2008 , p. 771)

A Comissão Cartográfica e Geológica fez expedições entre 1905 e 1930, visando levantar o potencial energético, agrícola e viário do território paulista, para que a região fosse alcançada pela urbanização e seus produtos chegassem aos centros urbanizados e portos de escoamento. Assim, o avanço das ferrovias para o interior foi o primeiro motor para esses novos assentamentos após as expedições terem identificado, ao menos em mapas, as regiões ainda inexploradas, ou seja, a

estrada de ferro Noroeste do Brasil foi por onde a urbanização chegou à região. A ferrovia Noroeste do Brasil parte de Bauru, integrando-se ao conjunto de ferrovias existentes - Paulista, Ituana, Mogiana e Sorocabana -, classificadas como ferrovias de penetração. Ela será a primeira a alcançar o rio Paraná e o Estado de Mato Grosso em 1912 (GUIRARDELLO, 1999 apud SILVA, 2020).

De acordo com Guirardello (1999) diferentemente das ferrovias de penetração de São Paulo oriundas do ciclo da década de 1870, como a Paulista, Sorocabana, Mogiana e Ituana, a ferrovia Noroeste do Brasil tinha como característica essencial não a busca por cafezais no interior paulista, mas sim, a integração regional do Estado de São Paulo com Mato Grosso como medida estratégica e econômica. (GUIRARDELLO, 1999 apud SILVA, 2020, p. 54)

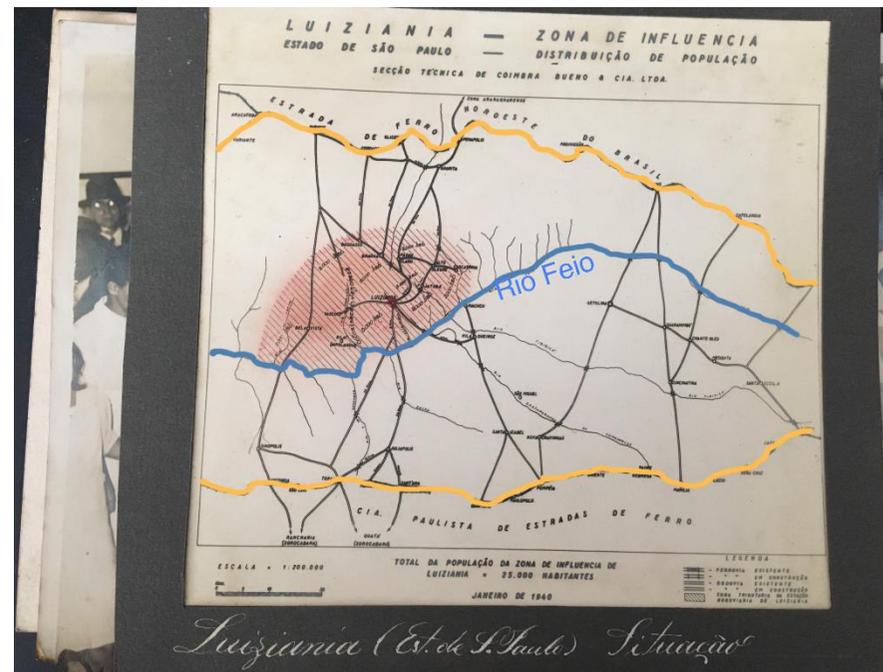


Figura 36 - Planta de situação de Luiziana com marcação do Rio Feio e das estradas de ferro Noroeste do Brasil ao norte e Cia. Paulista de Estradas de Ferro ao sul. Fonte: Acervo Coimbra Bueno com intervenção da autora.

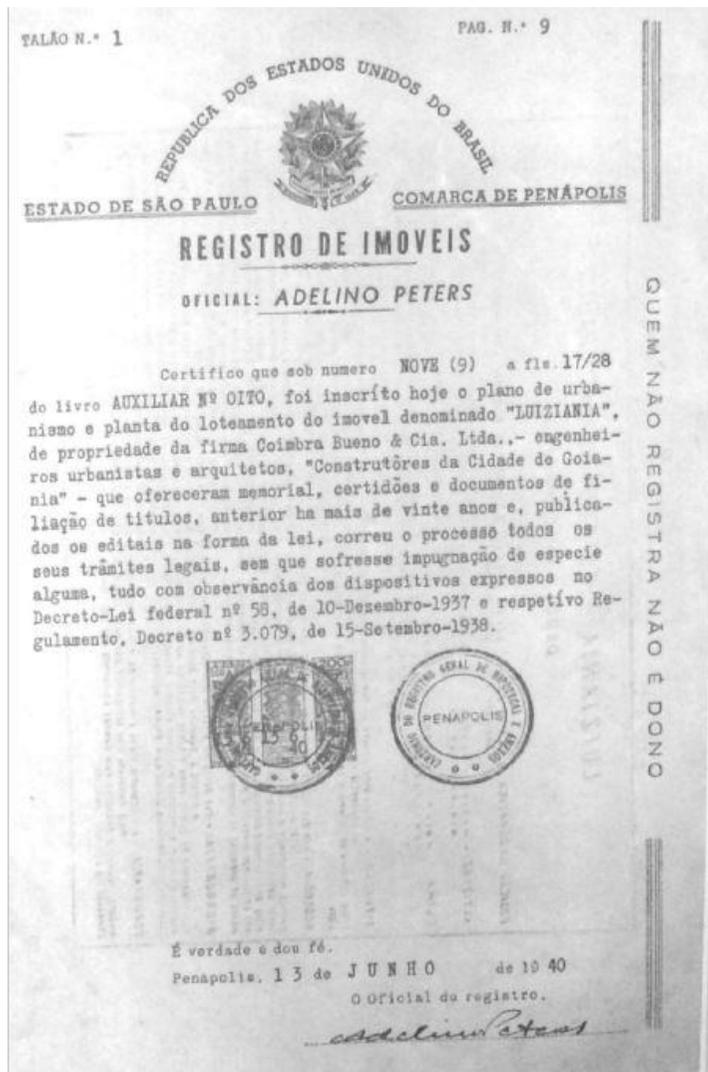


Figura 37- Escritura da cidade de Luiziana. Fonte: Prefeitura de Luiziana.

Assim se formava o cenário para a criação de Luiziana, que adotou o epíteto de Cidade Sorriso do Noroeste (VALIO, 2015). Surgiu a partir de um futuro promissor trazido pela implantação de novas ferrovias e estradas de rodagem, alocada em terras da Coimbra Bueno (Figura 37), entre a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e o rio Feio e, mais ao sul, a Cia. Paulista de Estradas de Ferro, como na figura 36.

As rodovias de destaque que podem conduzir a Luiziana são a rodovia Marechal Rondon, a nordeste da cidade, e a rodovia João Ribeiro Barros, a sudeste. Os centros urbanos de destaque mais próximos são Presidente Prudente, Marília e Araçatuba, podendo ser enquadrada como parte da mesorregião desta última.

A fundação intencional da cidade se deu pela ação imobiliária da empresa Coimbra Bueno e Cia. Ltda., que previu o sucesso do loteamento, que se localizava numa das regiões mais urbanizadas e prósperas do país ao longo do século XX (MONBEIG, 1984).

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 se iniciaram em 1940 (REVISTA DA SEMANA, 1941) e o povoamento em 1941 (IBGE, 2017), mas o município só foi emancipado em 1959, sendo instalado em 1º de janeiro de 1960.

O projeto da cidade (Fig. 38) era tido como exemplo para as outras cidades que surgiam à época, vez que se limitavam à planta xadrez genérica, como as paulistas Marília, Andradina e Adamantina. A fim de minimizar impactos, o tratamento especial e cuidadoso dado a sua trama urbana era elogiado em

detrimento de outros empreendimentos, cujos estudos técnicos eram superficiais, preliminares, gerando, após a sua ocupação, ônus aos cofres públicos.

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. (REVISTA DA SEMANA, 1941, p. 44)

O projeto urbanístico conta com uma trama composta por um hibridismo de traçados regulares e geométricos (triangulares), possibilitados pela adoção de diversos tridentes. Nestes, estava prevista a instalação dos prédios principais da pequena cidade, como igreja, prefeitura, monumentos e até

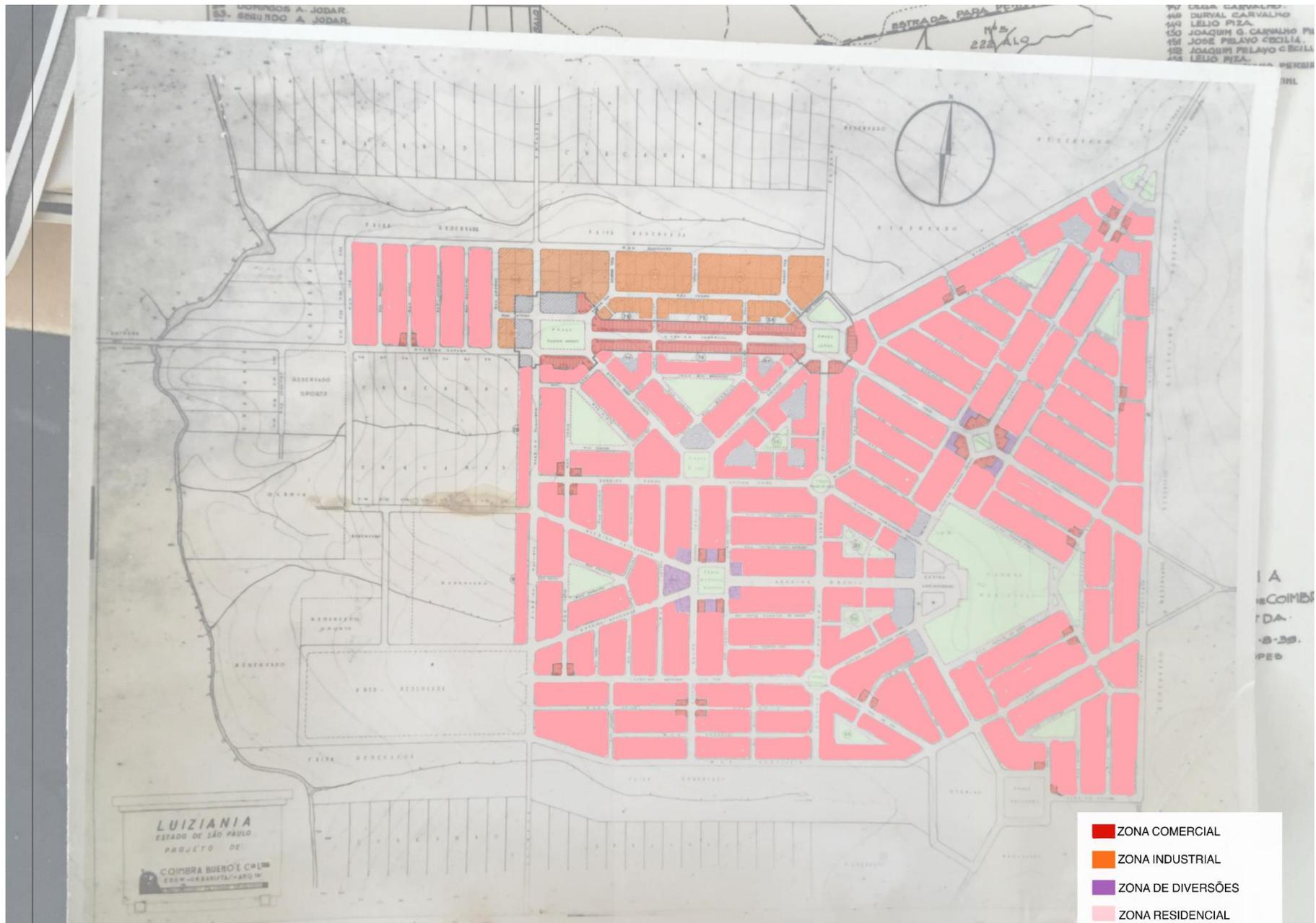


Figura 38- Projeto de Luiziana com sobreposição das manchas de zoneamento. Fonte: Acervo Pessoal Coimbra Bueno com interferência da autora.

industriais (parte central, acima, do plano). A cidade foi organizada em Zonas Comercial, Industrial, de Diversões, Residencial e áreas reservadas a equipamentos especiais. Destacam-se, no projeto, a destinação de lotes para pequenas propriedades rurais (chácaras) na zona limítrofe da urbe (cinturão verde) e a preservação dos aquíferos existentes pela manutenção da mata ciliar.

Vê-se, no projeto, as heranças da experiência vivida em Goiânia, pela influência do projeto urbanístico de Attilio Corrêa Lima para essa capital (1933). Um cuidado no planejamento da infraestrutura urbana que pouco se via na época: desenhos com detalhes técnicos, como o da figura 39, se repetem em vários dos projetos da Companhia encontrados.

A monumentalidade é empregada pela confluência das vias em Y, colocando em destaque na paisagem a igreja de São Luiz Gonzaga, ainda hoje uma das principais construções da cidade. No nóculo do tridente, ou “pata de ganso”, do lado esquerdo, saindo da igreja, a avenida conduz para a Prefeitura e, no direito, saindo do ponto nodal da igreja, fica a entrada da

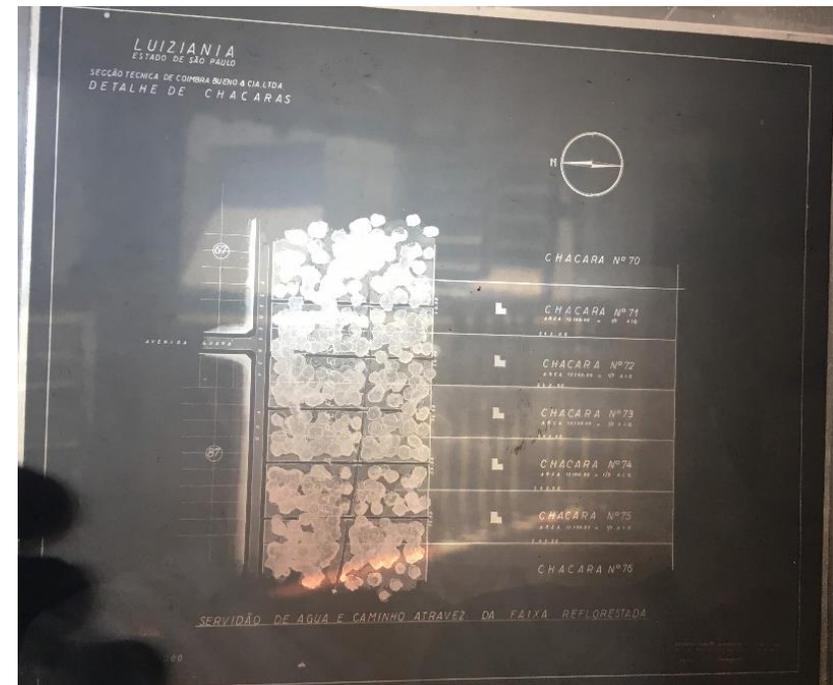


Figura 39- Detalhe de desenho para a servidão de água entre as chácaras e a zona urbana. Fonte: Acervo Coimbra Bueno

cidade. Nota-se ao analisar o plano uma multiplicidade de pequenos centros, um centro comercial mais significativo ao norte seguido da zona industrial, e no encontro dos principais eixos pequenos centros são posicionados, caracterizando voltados ao comércio e diversão.

Há muito que o centro já é múltiplo, quer dizer, formado pela soma dos centros correspondentes aos diferentes grupos sociais ou aos diferentes usos (que variam conforme a época) de um mesmo grupo. (...) Os locais de trabalho, do consumo e do lazer, as dependências administrativas, as instituições religiosas e as

preferências culturais desenham um centro particular para cada grupo. (PANERAI, 2006, p.145)

Ao comparar o Plano de 1939 (Fig. 41) com o Mapa da cidade datado de 2014 (Fig. 40) fornecido pela prefeitura, pode-se analisar a implantação do projeto. Nota-se que nem todo o plano foi

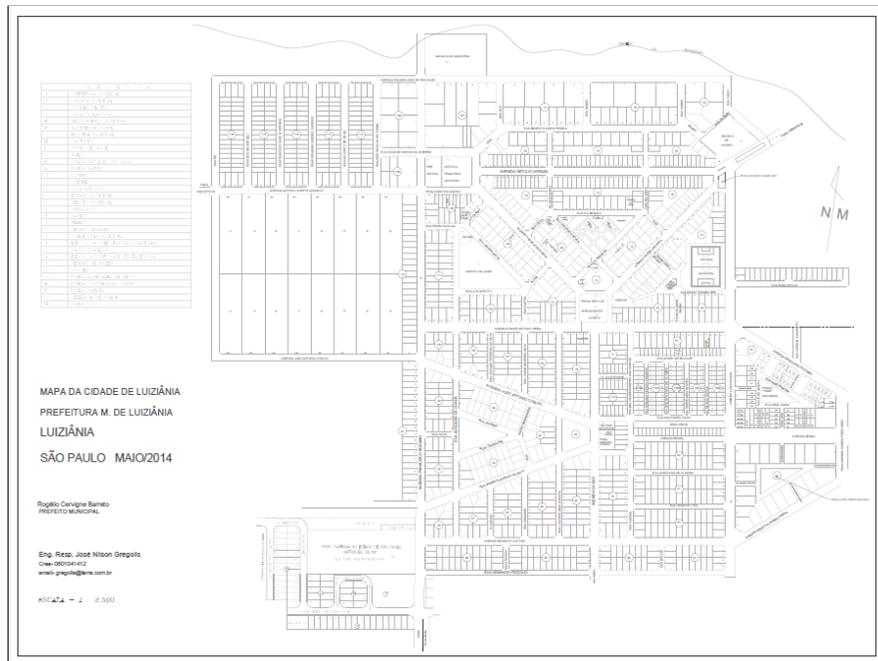


Figura 40 - Mapa de Luiziana de 2014. Fonte: Prefeitura de Luiziana.

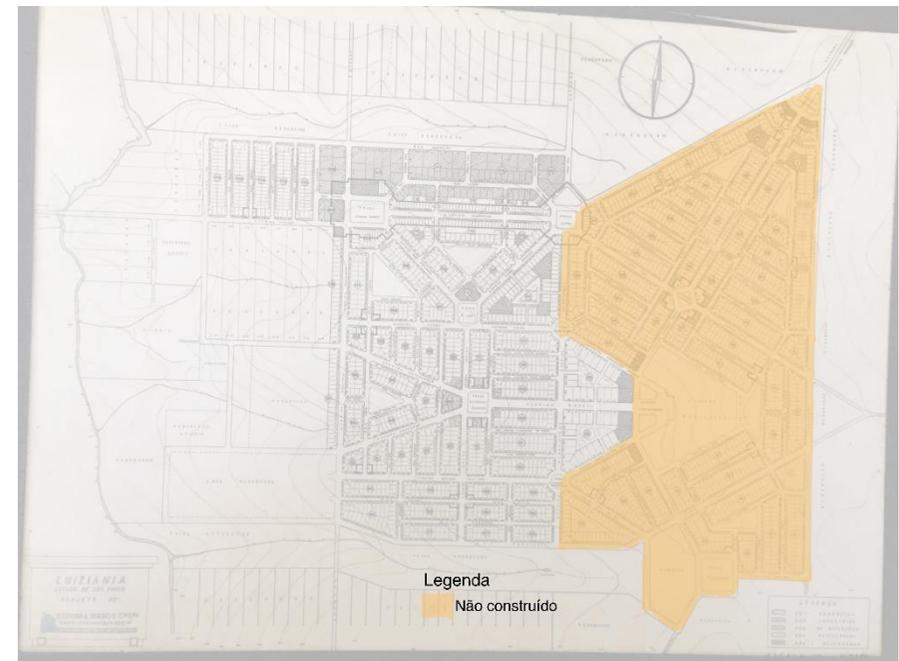


Figura 41 - Análise de implantação da cidade, com a marcação em amarelo do que não foi construído. Fonte: Arquivo pessoal

implantado: a porção a leste da cidade, em 2014, permanece apenas no plano original, e a sua implantação como destinação residencial começa a tomar forma mais recentemente, que o nota-se já ao acessar o mapa da cidade por via satélite. Terrenos reservados para equipamentos urbanos também não tiveram sua destinação inteiramente preservadas, e a zona industrial se tornou um setor residencial, não sendo possível identificar a presença de qualquer atividade industrial na cidade. Estão relatadas no Plano Municipal de Desenvolvimento Rural Sustentável 2014-2017 do município apenas três indústrias, duas de tomate seco e uma de palmito pupunha. (LUIZIÂNIA, 2013)

Vê-se nesta análise os princípios elencados por Feldman (2008), a multidisciplinaridade das abordagens técnicas para o desenvolvimento do projeto, no traçado da cidade até o desenvolvimento de detalhes de funcionamento prático como o fornecimento de água ao loteamento. O claro zoneamento proposto e o respeito ao sítio escolhido, tentando obedecer às curvas do terreno e de seu rio.

Hoje, o panorama geral da cidade continua o de uma cidade do interior, com população de pouco mais de 5 mil pessoas, segundo o último censo oficial realizado em 2010 pelo IBGE, com foco econômico na agropecuária. O café, presente em todo o estado e não de forma diferente na época da fundação da cidade, deu o seu lugar de destaque na economia para o cultivo da cana de açúcar e a criação de gado de corte e leite.

3.2. Rubiataba - GO

Dando início a narrativa de Rubiataba, tem-se a citação do então governador do estado de Goiás, Jeronymo Coimbra Bueno em 1949 na mensagem anual do governador à Assembleia Legislativa, transcrito no Plano Municipal de Rubiataba em 2015.

Numa região situada à margem direita do Rio Novo, entre os córregos 'Barra Funda', 'Cipó' e da 'Serra', de conformação mais ou menos plana e circundada de matas, ocupadas por grande

número de pequenos agricultores, existe hoje um povoado em formação. O lugar é aprazível, com abundância de água e facilidade no abastecimento de energia elétrica e sob o ponto de vista econômico, sua posição é ideal.(RUBIATABA, 2015)

A instituição de colônias agrícolas nacionais através da “Marcha para o Oeste” trouxe desenvolvimento não só para as colônias fundadas, mas para o seu entorno também. É o caso de Rubiataba, que deve sua fundação ao sucesso da colônia agrícola de Ceres¹⁷ – CANG (Colônia Agrícola Nacional de Goiás -1941).

O então governador de Goiás, Jeronymo Coimbra Bueno, que exerceu o cargo entre os anos 1947 e 1950, teve como um de seus atos estabelecer uma colônia estadual, Colônia Agrícola Estadual de Rubiataba, que, segundo ele, teria o objetivo de

buscar acelerar e garantir a implantação de Brasília no Planalto Central. Com a função de fornecer produtos alimentícios para o estabelecimento da futura cidade nova - o que ia ao encontro do interesse da Fundação Coimbra Bueno, criada por ele e seus irmãos, que vislumbrava e militava pela mudança da capital federal.

Dentre as medidas previstas por Coimbra Bueno, estava a criação de agrovilas que seriam localizadas no entorno do ‘Retângulo Cruis’, como passara a ser conhecida aquela área de 14.400 km², formando um ‘cinturão verde’ para abastecer a futura capital, de gêneros alimentícios, principalmente, hortifrutigranjeiros. Inserida na estratégia das agrovilas, surge a ideia de criação de Rubiataba pelo governo Coimbra Bueno. (RUBIATABA, 2015)

¹⁷Para a ocupação do Planalto Central foi implantada a Colônia Agrícola Nacional de Goiás (CANG) em 1941, localizada em terreno fértil e rico em recursos hídricos na antiga região “Matogrosso Goiano”. Em 1943, foi criado

o distrito de Ceres vinculado ao município de Goiás. Mais tarde, em 1953, o distrito foi elevado à categoria de município com a denominação de Ceres (ARAÚJO, 2013, p.199).



Figura 42- Croqui de Rubiataba em 1950. Fonte: Lima, 2012.

¹⁸ Prefeito de Rubiataba.

Sobre a autoria do projeto de Rubiataba, foi possível perceber um mal-entendido por conta do nome da sua cidade doadora. O projeto foi uma doação da Coimbra Bueno e Cia Ltda, sendo o projeto de Luiziana (SP) o adotado como molde de implantação. Mas o que se tem relatado em memórias da cidade através do livro de Cassimiro da Mata Lima¹⁸, *Rubiataba: primeiros tempos 1948-1959*, de 2012, é que o projeto seria proveniente de Louisiana, nos Estados Unidos - uma informação enviesada já que se trata de um estado naquele país.

[...] nos mesmos moldes da urbanização de Louisiana (USA), cujo plano foi cedido, sem qualquer ônus para o Estado, à divisão de Terras e Colonização, que o adaptou à nova realidade, com ligeiras modificações. (LIMA, 2012, p. 17)

O projeto urbanístico adaptado para Rubiataba se inicia em 1949, a cargo da Secretaria de Agricultura do Estado, através da Divisão de Terras e Colonização, sob a direção do engenheiro agrônomo Oscar Campus Júnior.

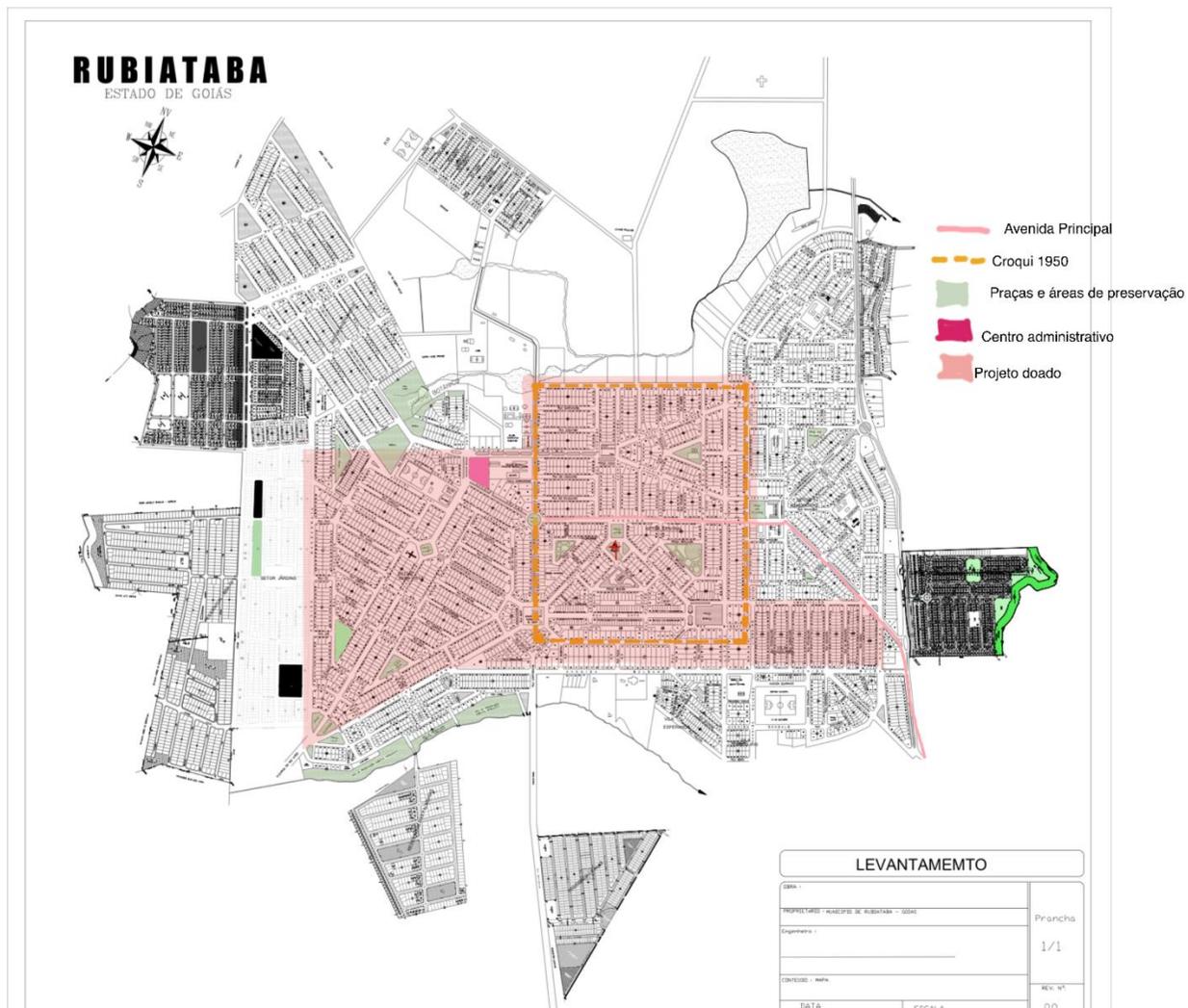


Figura 43 - Análise do mapa da cidade de Rubiataba interpondo mapa de 2017 com projeção do projeto doado. Fonte: arquivo pessoal.

[...] os trabalhos preliminares de nivelamento e planejamento da cidade, nos mesmos moldes da urbanização de Luiziana, em que o plano completo foi cedido, sem qualquer ônus, para o Estado, à Divisão de Terras e Colonização, que o adaptou à nova localidade, com ligeiras modificações. (RUBIATABA, 2015)

Tal qual os projetos para Goiânia e Luiziana, o plano para Rubiataba também assumiu o tridente como elemento ordenador do seu espaço urbano. No croqui (Figura 42) encontrado no livro de Cassimiro não foi possível identificar maiores detalhes sobre sua ocupação no que diz respeito ao zoneamento das atividades. Vê-se que alguns equipamentos e espaços livres (praças) foram locados em partes estratégicas, porém sem qualquer indício de zoneamento funcional ou

cinturão verde. Notam-se, em algumas quadras, configurações de pátios internos, provavelmente para acesso de serviços e/ou áreas para uso coletivo. E já analisando os mapas de 1972 (Anexo III) e 2017, cedidos pela prefeitura, é possível identificar a área que corresponde ao croqui de 1950 e, o mais importante, identificar o exato desenho doado. O projeto de Luiziânia foi totalmente replicado em Rubiataba, como mostra a mancha vermelha no mapa (Fig. 43), apenas inverteram a sua orientação geográfica para adaptação à geografia do local: a via central do tridente de entrada da cidade, para quem acessa vindo de Goiânia, conduz ao centro administrativo; a via da direita conduz à igreja matriz. Estudando o mapa, nota-se a presença definida de zonas de proteção ambiental permanente, protegendo os cursos d'água, diversas praças e, onde seriam locados um teatro e um jardim zoológico, hoje é um bosque.

Pela proximidade de Rubiataba com Brasília e pelo contexto da pandemia por Covid-19, ela, das duas cidades em estudo, foi a única passível de visita *in loco*. Nela foi possível

verificar algumas questões sobre o zoneamento aplicado. A cidade conta com a predominância do comércio nas suas principais avenidas, que são as saídas para Goiânia ao sul e para Brasília a noroeste. As demais quadras são residências. A zona industrial, com destaque na fabricação de mobiliário, está alocada nas vias que dão acesso à cidade, ficando fora do perímetro urbano.

O nome de batismo do município é São José do Rio Novo. Rubiataba origina-se do nome híbrido de 'rubia', de rubiácea¹⁹, e 'taba', de aldeamento, e, historicamente, é conhecida desde o surgimento das suas primeiras ruas, que, planejadamente, recebiam o nome de madeira ou de frutas em homenagem à natureza, constituindo uma forma poética e inédita no Brasil.

Em 1949, foi realizado o serviço de localização técnica da cidade pelo engenheiro João Edgar Sheler, tendo como auxiliar, para fins de fiscalização, Joaquim Elias Martins, que, no mesmo ano, promoveu o início da abertura das

¹⁹ Botânica - Família do café. Fonte: Wikipedia.

ruas da futura cidade. É uma das poucas cidades que, pela sua evolução, passou de povoado diretamente a cidade (CORDEIRO, PAULA E SILVA, 2007)."

Inicialmente, a principal atividade agrícola da região era o cultivo do café, que, inclusive, influenciou diretamente na escolha do nome da cidade. Mas o projeto de colônia agrícola não prosperou, mostrando uma agricultura pouco significativa. A cidade hoje se destaca na indústria moveleira do estado e na atividade sucroalcooleira através de uma cooperativa local criada e incentivada pelo Programa Nacional do Álcool-Proálcool, em 1986. Após idas e vindas do álcool na economia nacional, a cooperativa teve 80% de suas ações adquiridas por um grupo sucroalcooleiro da Paraíba, o que fortaleceu a atividade no município (ARAÚJO, 2013).

3.3. Consonâncias e dissonâncias

Comparada a Luiziânia, Rubiataba teve todo o plano urbano executado e se expandiu no território de forma mais significativa desde sua criação, foi planejada inicialmente para abrigar uma população de 10 mil habitantes e, segundo o último censo realizado em 2010, possui 18.915 pessoas, quase quatro vezes a população atual de Luiziânia, de 5 mil pessoas.

O que se leva a refletir que Rubiataba teve uma maior quantidade de fatores que promoveram o seu desenvolvimento. Sua proximidade com duas capitais, Goiânia e Brasília, sua proximidade com a rodovia Belém-Brasília, e o propósito de sua criação objetivando abastecer a nova capital, era uma confluência de situações que atraiu mais migrantes do que a sua cidade irmã teve.



Figura 44 -Foto aérea de Luiziana. Fonte: Prefeitura de Luiziana.

Luiziana que teve o mesmo desenho urbano, que foi doado a Rubiataba, mas não o teve totalmente construído, teve o seu cenário de surgimento revertido, do promissor local onde as estradas de ferro e rodovias estavam se expandindo rumo ao interior, rumo aos países vizinhos, quando este tornou um cenário de declínio das ferrovias, pois se parou de investir nesse meio de transporte para incentivar a rodovia por seu menor custo

de implantação. A cidade sofre hoje uma involução econômica e demográfica, não apresenta um cenário tão favorável quanto Rubiataba.

Luiziana foi assumidamente um empreendimento imobiliário da Coimbra Bueno e Cia Ltda. feito em terras da família, que consta no registro de imóveis da cidade como área pertencente desde os anos 1920 aproximadamente. Sobre Rubiataba não se pode fazer tal afirmação, não foram encontrados registros de investimento financeiro ou imobiliário na cidade, apenas pode-se afirmar o interesse político coligado as ações da Fundação Coimbra Bueno para a mudança da capital federal para as proximidades.



Figura 45 - Vista aérea de Rubiataba (GO). Fonte: Prefeitura de Rubiataba.

Sobre a aplicação do zoneamento previsto em projeto, ambas as cidades mantêm estruturados os pontos focais de seus tridentes, centros administrativos, construções religiosas e praças, mas no que confere as zonas comerciais e industriais, em Rubiataba, pode ser verificado *in loco* que as zonas industriais ficam fora do perímetro do plano original, o local estabelecido em planta hoje é área residencial. Em Luiziânia, temos situação parecida, onde deveriam ter indústrias tem-se a presença de residências, o plano de desenvolvimento do município acusa apenas duas fábricas de tomate-seco na região.

Considerações finais

Duas pequenas cidades, no interior de seus estados, modestas no seu papel econômico, mas que abriram esta pesquisa para algo maior e inesperado, revelando uma micro-história do urbanismo brasileiro com potencial de contribuir para novos desdobramentos e revelações até os dias atuais: migalhas que conduzem à origem do caminho, mostrando por onde passamos e de onde saímos. Esse é o maior papel desempenhado por essas cidades nesta dissertação.

A partir das investigações para descobrir o que significavam Luiziânia no interior paulista e Rubiataba no interior goiano, a história dos irmãos Coimbra Bueno tomou um novo caminho, diferente do até então apresentado quando se toma apenas Goiânia como referencial de partida. E esse é o posicionamento de uma micro-história, segundo Revel (1998): reformular concepções, reagir a uma história social já contada.

Os trabalhos que narram um pouco da participação da companhia Coimbra Bueno na construção de Goiânia mostram a empresa como antagonista no processo histórico, focada em objetivos individuais do seu próprio desenvolvimento

econômico- uma visão que incomodou no início do mestrado e nos fez investigar novos caminhos, pois não existe apenas uma perspectiva de um objeto, pessoa ou evento histórico.

Os irmãos se criaram como profissionais em um contexto político, econômico, social e educacional relevante para o país. A crise internacional de 1929 provocou o Brasil a reformular a economia agrícola cafeeira para uma participação ativa da indústria na economia, expandindo o território ocupado para o interior do país, através da construção de novas estradas de acesso a novos mercados, fonte de matéria prima para a indústria e também novos consumidores para o mercado interno. Esse cenário teve a Revolução de 1930 na sequência, finalizando a política do café com leite e introduzindo a Era Vargas. O contexto de reformulação política também teve seus reflexos na mudança de fase do urbanismo brasileiro, que saiu de um momento caracterizado pela busca do embelezamento e melhoramento das principais cidades, para um novo período de desenvolvimento técnico e administrativo, que com a tentativa de desvincular a tecnicidade da política.

Podemos dizer que os irmãos Jeronymo e Abelardo Coimbra Bueno eram membros dessa elite que atuava com critérios voltados para a eficiência, economia e racionalidade. Criaram assentamentos urbanos planejados, com preocupações técnicas, ambientais e sociais, graças a um corpo técnico de profissionais renomados naquela época e ao apoio do Estado com que andavam lado a lado. Interessante especular se o fato de o projeto e a sua execução serem da mesma empresa tornava a sua viabilização mais real. Ainda que caracterizados por alguns autores como ligados mais ao viés técnico do que ao social, vemos que logo se posicionam dentro da política, ganhando uma representatividade social a fim de alcançar objetivos maiores: Jeronymo Coimbra Bueno foi governador de Goiás entre os anos de 1947 e 1950, e elegeu-se senador em 1954.

Como visto, o viés empreendedor da família vem de antes dos irmãos, isto é, vem da sua descendência do bandeirante Bartolomeu Bueno da Silva, o Anhanguera, e representa boa parte da população brasileira. Foram atos empreendedores que

trouxeram nosso país ao estado urbano em que se encontra hoje, com diversos pontos negativos e positivos, e uma gama de pontos a evoluir. Ser empreendedor é fazer, é executar, e foi isso que vimos no trabalho da firma Coimbra Bueno, com o planejamento e execução de mais de 15 planos urbanos, entre bairros e cidades. Esse elenco de planos poderá agora ser desvendados com a doação de todo o material remanescente das atividades realizadas pela Coimbra Bueno e Cia Ltda. que a família de Abelardo Coimbra Bueno fez à FAU-UnB.

Essas caixas doadas vão revelar um patrimônio imaterial familiar muito rico, que poderá contribuir com a abertura de uma nova perspectiva na compreensão da histórica urbana do país.

Françoise Choay, na introdução de seu livro *A Alegoria do Monumento* (2006), escolheu as edificações para exemplificar a ideia de monumento, de patrimônio histórico. Mas existem outras categorias às quais podemos aplicar o conceito de patrimônio e é nesse ponto que o acervo trazido do Rio de Janeiro talvez possa ser colocado como documento-monumento.

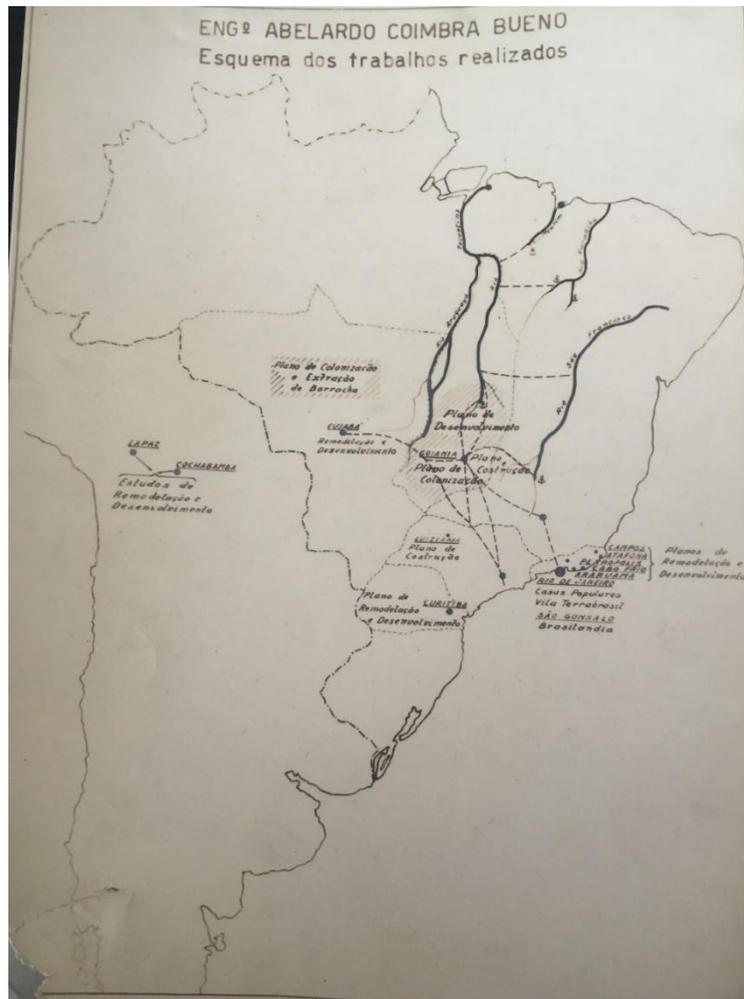


Figura 46 - Esquema dos trabalhos realizados por Abelardo Coimbra Bueno. Fonte: Acervo Coimbra Bueno.

Em primeiro lugar, o que deve se entender por monumento? O sentido original do termo é o do latim monumentum, que por sua vez deriva de monere ('advertir', 'lembrar'), aquilo que traz à lembrança alguma coisa. A natureza afetiva do seu propósito é essencial: não se trata de apresentar, de dar uma informação neutra, mas de tocar, pela emoção, uma memória viva. (CHOAY, 2001, p.17-18)

Dessa forma, os documentos guardados nas caixas cumprem bem o papel de memória viva de tudo o que os irmãos Jeronymo e Abelardo Coimbra Bueno construíram juntos. No contato com esses papéis, ao ver as fotos, recortes de revistas, se sente que, por trás das críticas por parte de historiadores que focam na história de Goiânia - como Anamaria Diniz em 2007, na sua dissertação *Goiânia de Attilio Corrêa Lima (1932-1935)*, e Tania Daher, 2003, em *Goiânia, uma utopia europeia no Brasil* -, há um outro ponto de vista a ser conhecido, um ponto de vista que mantém viva a lembrança desses personagens. A abertura das caixas reaviva suas lembranças e seus feitos, promove a sensação de importância para seus familiares e descendentes e

reposiciona os irmãos na história urbana brasileira. A essas caixas também se pode atribuir a denominação de patrimônio histórico, ainda mais agora que estão nas mãos da Universidade, “destinado[as] ao usufruto de uma comunidade que se ampliou a dimensões planetárias, constituída pela acumulação contínua de uma diversidade de objetos que se congregam por seu passado comum” (CHOAY, 2001, p. 11).

Os planos urbanísticos atribuídos à empresa não são considerados patrimônios históricos, ainda que, em algumas dessas cidades, certas edificações, como igrejas, hotéis e praças, sejam dadas como patrimônio histórico no âmbito municipal. Assim, os documentos são colocados como objetos que proporcionam a rememoração da origem ou melhoria de planos urbanísticos brasileiros. Tais documentos são promessas de um novo olhar na história de cada cidade, trazendo o sentimento de pertencimento e afetividade pela história transcorrida e para que aquele local existisse -, às vezes, até da existência determinado por essa história guardada de indivíduos nascidos naquele local.

Mas esse passado invocado, convocado, de certa forma encantado, não é um passado qualquer: ele é localizado e selecionado para fins vitais, na medida em que pode, de forma direta, contribuir para manter e preservar a identidade de uma comunidade étnica ou religiosa, nacional, tribal ou familiar. (CHOAY, 2001, p. 18)

Ao doar seu patrimônio a uma instituição de ensino superior que se propôs a salvaguardar tais bens, a família se defende da inexistência, se defende da morte por completa, em que as memórias deixam de existir. O ato de doação desse material assegura às novas gerações e às contemporâneas que tudo tem um começo, uma origem. E isso tranquiliza o ser humano como criador de novas soluções, caminhos e ideias, e lhe atribui uma função antropológica, como diz Choay sobre a essência do monumento.

(...) o monumento histórico não é, desde o princípio, desejado (...); ele é constituído a posteriori pelos olhares convergentes do historiador e do amante da arte (...). Todo objeto do passado pode ser convertido em testemunho

histórico sem que para isso tenha tido, na origem, uma destinação memorial. De modo inverso, cumpre lembrar que todo artefato humano pode ser deliberadamente investido de uma função memorial. (CHOAY, 2001, p. 25–26)

Uma empresa que construiu tantos núcleos urbanos, válida, com esses documentos, seu encantamento e sua autoridade pelo feito técnico de construir em condições tão adversas nas décadas de 1930, 1940 e 1950, quando tudo era mais rudimentar em vista das facilidades técnicas e de instrumentos que temos hoje. Válida também o pensamento empreendedor de seus criadores, que se aventuraram por terras inexploradas para levá-las ao que Getúlio Vargas chamou de progresso.

Se a cidade não é algo imutável, pelo contrário, expande suas fronteiras, refaz suas vias, a preservação da memória de suas histórias através de memórias artificiais torna-se um aliado precioso. Assim, a escrita e a fotografia, como memórias artificiais, são aliadas da manutenção da memória dessas cidades, quem sabe até apresentando objetos construídos,

edificações, sob uma nova perspectiva que aponte para a importância de sua preservação.

A condição material desse acervo encaixotado requer cuidados, estando no Rio ou em Brasília: uma conservação incondicional. Afinal, o tempo afronta a manutenção da memória, relegando objetos ao esquecimento. Esses documentos, se permanecem encaixotados, estarão condicionados ao esquecimento a memória não só de uma família, mas também a memória de ao menos 15 cidades e seus habitantes, como a citação de Victor Hugo no texto de Choay:

[...] “a história só se constitui quando é olhada, e, para olhá-la, é preciso colocar-se fora dela’ dela”: a fórmula demonstra a diferença e o papel inverso do monumento, encarregado, por sua presença como objeto metafórico, de ressuscitar um passado privilegiado, mergulhando nele aqueles que olham. (HUGO apud CHOAY, 2001, p. 21)

Assim, esta pesquisa abre portas para diversos caminhos dentro da micro-história da empresa Coimbra Bueno, o que

torna parte dessas considerações finais um posfácio, cenas após os créditos, o que está por vir.

Assim, vale ressaltar os pontos que não foram respondidos e um deles, fundamental, é o da real autoria dos projetos encontrados, uma vez que todos saíam com carimbo da empresa e não se dava reconhecimento individual ao projetista, mas a toda a equipe. Todos os planos encontrados nas caixas têm um grande potencial de investigação dos aspectos urbanos adotados e sua contextualização política, como o Plano Amaral Peixoto para a urbanização das cidades do litoral fluminense. Nele, a Coimbra Bueno e Cia Ltda. ficou responsável pelo norte do estado e fizeram parte desse plano as cidades de Araruama, Cabo Frio, Campos e Petrópolis.

Outro ponto que fica em aberto é a abrangência e a real influência da Fundação Coimbra Bueno pela Nova Capital. É possível investigar como ela agia no âmbito social e político em prol da transferência da capital federal para o interior do país e como a família se articulava dentro dessa instituição.

Ou seja, quais revelações ainda serão encontradas no acervo da família? Qual outra empresa teve tamanho potencial realizador no ato de construir cidades no país no século 20?

Com o trabalho apresentado até aqui a partir de muitas fontes primárias e desenvolvido em meio a uma pandemia, espera-se contribuir com o debate da urbanização e do urbanismo no Brasil, em especial nos estados de Goiás, Rio de Janeiro e São Paulo. Ainda que com problemas de ordem estrutural, e que o trabalho investigativo talvez se destaque em relação à capacidade de transmiti-lo com palavras escritas, estão aqui o significado de todas as fontes primárias encontradas e o que elas têm de potencial para contribuir com a historiografia urbana brasileira.

Referências Bibliográficas

A Fundação Coimbra Bueno pela Nova Capital do Brasil, DEPARTAMENTO DE IMPRENSA NACIONAL, 1961.

Azevedo, Marlice; Rezende, Vera. **Abelardo Coimbra Bueno**. Entrevista na XI Semana de Arquitetura e Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal Fluminense. Brasil, 2000.

ARANHA, Oswaldo. **Decreto nº 19.404, de 14 de Novembro de 1930**. BrasilDiário Oficial da União - Seção 1, 1930. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-19404-14-novembro-1930-513509-publicacaooriginal-1-pe.html>>

ARAÚJO, Leonardo. de C. Formação territorial do município de Rubiataba (GO): colônia agrícola, rede urbana e atividade sucroalcooleira (1950-2012). **Atelie Geografico**, v. 7, n. 2, p. 196–212, ago. 2013.

BORGES, Rogério. Coimbra Bueno - Ele ergueu Goiânia. **O Popular**. Disponível em: <<https://opopular.com.br/noticias/80-anos/coimbra-bueno-1.1490364>>. Acesso em: 21 ago. 2022.

BOVO, Marcos C.; AMORIM, Margarete. C. de C. T. A CIDADE VERDE, IMAGENS E DISCURSOS: O CASO DE MARINGÁ (PR) BRASIL. **RA´E GA 26**, p. 100–127, 2012.

BRÁULIO CAROLLO. **Alfred Agache em Curitiba e sua visão de Urbanismo**. Dissertação de Mestrado, Programa de Pós-

Graduação em Arquitetura (PROPAR), Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2002.

CANO, Wilson. **Desequilíbrios Regionais e Concentração Industrial no Brasil: 1930-1970**. Campinas: Global Editora, 1985.

CASTRO, Ricardo S. **Arquitetura Moderna em Mato Grosso: diálogos, contrastes e conflitos**. Tese de Doutorado, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2013.

CHAUL, NASR F.; Duarte, Luis. S. **As cidades dos sonhos: desenvolvimento urbano em Goiás**. Goiânia: Editora UFG, 2004.

CHOAY, Françoise. Monumento e Monumento Histórico. In: **A Alegoria do patrimônio**. 5. ed. São Paulo: Editora Estação Liberdade, 2006.

COSTA, Luiz A. M. O todo da parte: urbanismo, planejamento e o processo social de construção da cidade no início do século 20. **PosFAUUSP v. 19 n. 32 (2012)**, p. 136–156, 2012.

CUNHA, Marcos O. M. DA. **A ENTRADA DO AUTOMÓVEL EM GOIÁS – Estudo sobre a Modernização Sócio- Econômica e Sócio-Política do Sudoeste Goiano (1909-1937)**. Dissertação de Mestrado, Departamento de História, Faculdade de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal de Goiás (UFG), 2004.

DAHER, Tânia. **Goiânia, uma utopia européia no Brasil**. Goiânia: PUC - Goiás, 2003.

DINIZ, Anamaria. **Goiânia de Attilio Corrêa Lima (1932-1935) -**

Ideal estético e realidade política. Dissertação de Mestrado, Faculdade de Arquitetura e urbanismo, Universidade de Brasília, 2007.

DINIZ, Débora. **Carta de uma orientadora: o primeiro projeto de pesquisa.** Brasília: Letras Livres, 2013.

FELDMAN, Sarah. **Instituições de Urbanismo no Brasil da Década de 1930: Olhar técnico e dimensão urbano-industrial.** Tese de livre-docência, Departamento de Arquitetura e Urbanismo, Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, 2008.

FELDMAN, Sarah. Os anos 30 e a difusão do urbanismo americano no Brasil. 2000, Anais.. Natal: Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, 2000.

FIGUEIRA, Anie Caroline A. **Cidade nova de Adamantina (SP).** Disponível em: <<http://www.cronologiadourbanismo.ufba.br/apresentacao.php?idVerbete=1681#prettyPhoto>>. Acesso em: 16 ago. 2022.

FIGUEIRÔA, Silvia F. de M. '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, p.763-777, jul.-set. 2008.

FONTANA, Laura. R. A Engenharia Civil e a formação da Escola Politécnica na complexificação do Estado Imperial na década de 70 do Brasil Oitocentista. **Revista do Niep**, 2017.

GODINHO, Iuri. R. **A construção: Cimento, Ciúme e Caos nos primeiros anos de Goiânia.** Goiânia, 2015.

INTERVENTORIA FEDERAL. **Decreto n 580, de 2 de abril de 1938**, 1938.

LEME, Maria Cristina da S. **Urbanismo no Brasil 1895-1965.** 2. ed. Salvador: EDUFBA, 2005.

LEMOS, Rubiana; TREVISAN, Ricardo. **Luiziânia (SP) e Rubiataba (GO), arranjo atlas com duas cidades novas Rubiana Cardoso Campos Lemos Ricardo Trevisan.** ASOCIACIÓN DE ESCUELAS Y FACULTADES PÚBLICAS DE ARQUITECTURA DE AMÉRICA DEL SUR,. **Anais...**Belo Horizonte: 2019. Disponível em: <<https://proceedings.science/arquisur-2019/papers/luiziania-sp-e-rubiataba-go---arranjo-atlas-com-duas-cidades-novas?lang=pt-br#>>

LEPETIT, Bernard. **Por uma nova história urbana.** 2. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2016.

MANSO, Celina F. A. **Goiânia: uma concepção urbana, moderna e contemporânea - um certo olhar.** 1. ed. Goiânia: Prefeitura de Goiânia, 2001.

MARINGÁ HISTÓRICA. Jorge de Macedo Vieira. Disponível em: <<https://www.maringahistorica.com.br/index.php/2012/07/jorge-de-macedo-vieira.html>>. Acesso em: 16 ago. 2022.

MARKUN, P. **Attílio Corrêa Lima.** Disponível em: <<https://arquiteturaurbanismotodos.org.br/attilio-correa-lima/>>.

Acesso em: 12 jul. 2020.

MIRANDA, Adriana. E. O BAIRRO E O PLANO DE CONJUNTO PELO URBANISTA LUIZ ARTHUR UBATUBA DE FARIA.

URBANA: Revista Eletrônica do Centro Interdisciplinar de Estudos sobre a Cidade. v. 4, n. 1, p. 105–124, 2012.

MONBEIG, Pierre. **Pioneiros e fazendeiros de São Paulo.** São Paulo: HUCITEC, 1984.

PALACÍN, Luiz. **Fundação de Goiânia e desenvolvimento de Goiás.** Goiânia: Oriente, 1976.

PANERAI, Philippe. **Análise Urbana.** Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2006.

PANTALEÃO, Sandra. C.; DELFINO, Dhyogo. S. Morfologia e desenho urbano: uma análise da formação da paisagem de Goiânia-GO. **Revista Mirante**, v. 10, n. 5a, p. 97–116, dez., 2017.

PAULA, Mauro C; SILVA, Cleonice M da; CORDEIRO, Fábio H. Impacto das políticas públicas e a importância da cooper-rubi no desenvolvimento de Rubiataba no Estado de Goiás. **Revista estudos**, v. 34, n. 9/10, p. 735–764, 2007.

PIRES, Jacira. R. **Goiânia - cidade pré-moderna no cerrado 1922-1938.** Goiânia: Editora da PUC Goiás, 2009.

PREFEITURA MUNICIPAL DE LUIZIÂNIA. **Plano Municipal de Desenvolvimento Rural Sustentável 2014-2017.** Luiziânia: 2013.

PREFEITURA MUNICIPAL DE RUBIATABA. **Plano Municipal de Cultura**

de Rubiataba - GO (Docênio 2015-2025). Rubiataba, 2015.

REIS, Almir F.; SABATÉ, Joaquin B. Do planejamento integral à integração ao território e à paisagem: o Estado e a criação do espaço turístico em ambientes costeiros. **Labor e Engenho**, v. 10, n. 1, p. 101, 2016.

REVEL, Jacques. **Jogos de Escalas: a experiência da microanálise.** Rio de Janeiro: Editora Fundação Getúlio Vargas, 1998.

REVEL, Jacques. **História e historiografia : exercícios críticos.** Curitiba: Editora UFPR, 2010.

REVISTA SEMANA. Luiziânia, uma cidade inteiramente nova. Numero especial de urbanismo, p. 44, maio 1941.

RIBEIRO, Maria Eliana. J. **Goiânia: os planos, a cidade e o sistema de áreas verdes.** Goiânia: Editora da UCG, 2004.

SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira.** São Paulo: Editora Hucitec, 1996.

SILVA, Magdiel. **Francisco Prestes Maia e o projeto urbano para Panorama, 1945-1949.** Dissertação de Mestrado, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2020.

TAVARES, Jeferson. **Planejamento Regional no Estado de São Paulo: Polos, Eixos e a Região dos Vetores Produtivos.** 1. ed. São Paulo: Annablume, 2018.

TREVISAN, Ricardo; SILOTO, Ricardo. **Duas cidades, duas medidas. A Ação Empreendedora Diferenciada Na Origem De**

Duas Cidades Novas : Águas De São Pedro E Andradina (SP, Brasil). In: **51º Congresso Internacional de Americanistas**, Santiago, 2003

TREVISAN, Ricardo. **Cidades Novas**. Tese de Doutorado, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, 2009.

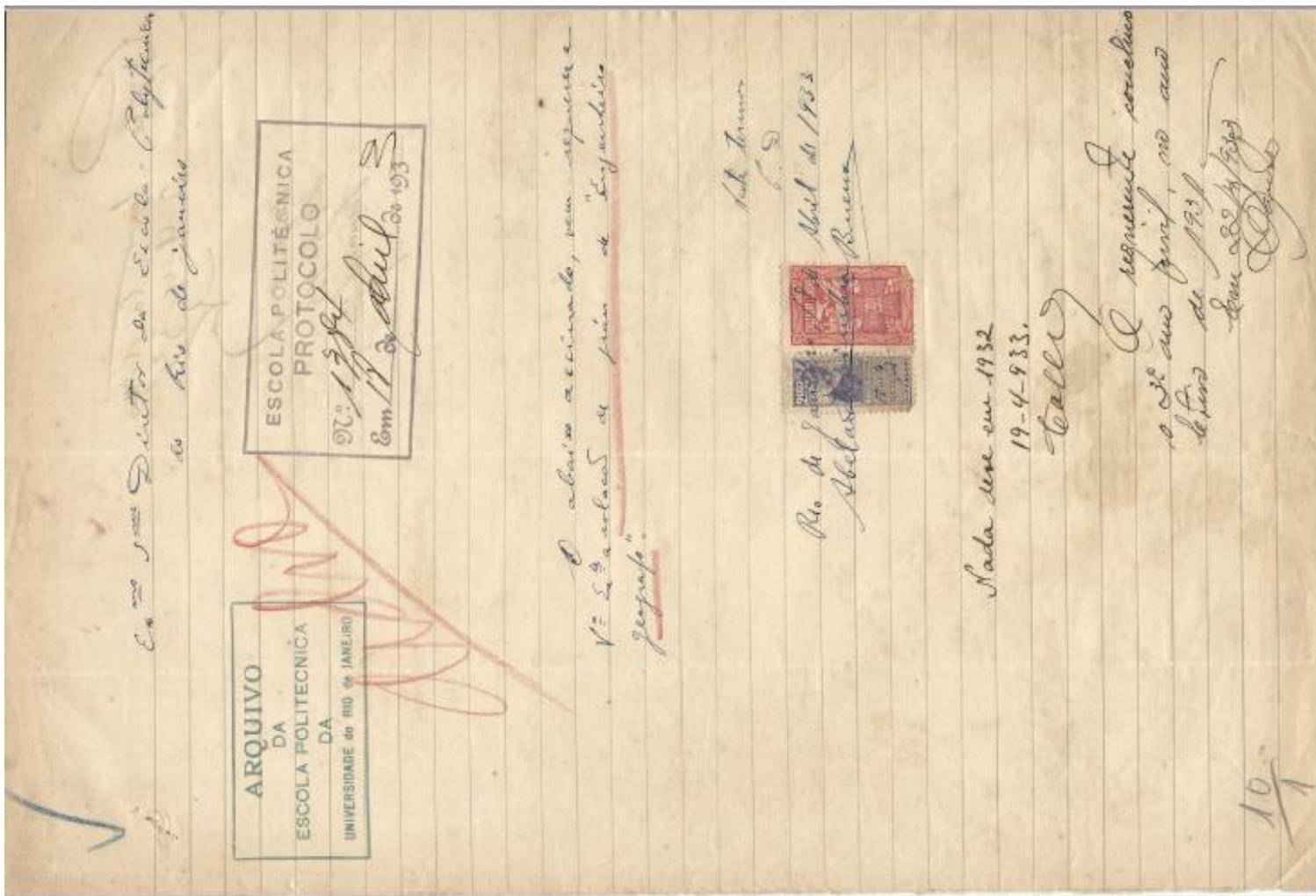
TRISTÃO, Roseli. M. **Formas de vida familiar na cidade de Goiás nos séculos XVIII e XIX**. Dissertação de Mestrado, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Goiás, 1998.

VEYNE, Paul. **Como se escreve a história e Foucault revoluciona a história**. 4ª ed. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1930.

VIDOTTO, Tatiana.; MONTEIRO, Ana. M. O ensino de arquitetura no Brasil: da Missão Francesa à criação da Faculdade Nacional de Arquitetura. **XVII Encontro Nacional Sobre o Ensino de Arquitetura e Urbanismo – ENSEA / XVII CONABEA - Congresso Nacional da ABEA**. ABEA Caderno 38., p. 88–104, 2013.

Anexo I – imagens

Pedido de Abelardo Coimbra Bueno para colação de grau de Engenheiro Geógrafo. Fonte: Museu da Escola Politécnica do Rio de Janeiro



Anexo II – documentos

Anexo 01 – Transcrição da justificativa do Decreto no. 49.873, de 11 de janeiro de 1961.

JUSTIFICAÇÃO DO PROJETO N° 1.772, DE 1960, DA
CÂMARA DOS DEPUTADOS, E QUE FICA FAZENDO PARTE
INTEGRANTE DO PRESENTE DECRETO No 49.873, DE 11 DE
JANEIRO DE 1961.

JUSTIFICAÇÃO

Logo depois de terem concluído a construção de Goiânia, os Engenheiros Jeronymo e Abelardo Coimbra Bueno iniciaram um movimento pela transferência da capital federal para o planalto goiano, que pode ser considerado o ponto de partida da arrancada que culminou na construção de Brasília.

Já em 1938 haviam, esses dois irmãos, recebido o título de “Construtores da Cidade de Goiânia”, em decreto que não só considerava os inestimáveis serviços por eles prestados a Goiás, como reconhecia a sua total responsabilidade profissional

desempenhada de maneira absolutamente idônea, sob qualquer aspecto, na execução de obra.

Mas não se detiveram nessa brilhante conquista.

Em 1939 lançavam as bases da extraordinária campanha que justifica este projeto numa carta ao então Presidente Getúlio Vargas que a esse documento respondeu num discurso, em Goiânia, a 8 de agosto de 1940, inaugurando a “Cruzada Rumo ao Oeste”.

Excluída da própria Constituição de 1937, era a primeira vez que a interiorização, pregada pelos Inconfidentes Mineiros, entrava pelo caminho das realizações práticas.

Pouco depois surgia a entidade, que iria não só fazer a pregação da ideia, mas também colaborar nas medidas executivas e, durante vinte e um anos ininterruptos, sem qualquer propósito de lucro, manter-se numa integral fidelidade aos objetivos que lhe deram criação: - Fundação Coimbra Bueno Pela Nova Capital do Brasil. A Fundação é mantida não só pelos dois engenheiros, mas por toda a família, da qual, diga-se de

passagem, fazem parte duas ilustres Senhoras que fundaram e dirigem a benemérita “Organização das Voluntárias”, uma das maiores entidades não estatais, de assistência social do Brasil, e cujos nomes devem figurar nos anais desta Casa: Elisa Coimbra Bueno Lynch e Lysia Coimbra Bueno Pereira.

A luta pela Mudança se iniciou nos idos de 1939, com a fundação do jornal “Rumo ao Oeste”, que veio divulgar as imensas possibilidades do Brasil Central e a necessidade de ocupação do território legado pelos bandeirantes; ampliou-se com a instalação da “Rádio Brasil Central”, cujo poderoso equipamento em ondas curtas, médias e tropicais, indispensáveis à pregação mudancista em todo o território nacional, foi muito além do que comportava Goiânia; ao mesmo tempo penetrou por toda parte, por meio do “Jornal de Brasília”, que circulava como integrante do seminário “Singra”, distribuído por todos os Estados do Brasil com uma tiragem de várias centenas de milhares de exemplares. Mais recentemente, já vitoriosa a ideia da interiorização da capital, a cruzada não se deteve, e lançou, em manifesto, as bases do prosseguimento da

obra, com a campanha da “Civilização Sertaneja”, destinada a completar os objetivos de Brasília, e integrada depois por proeminentes entidades culturais do país ao ser constituída a “1ª Comissão de Estudos da Civilização Sertaneja”.

Em todo esse tempo, centenas de conferências, de debates, de palestras, foram proferidos em todo o Brasil: mais de dois milhões de exemplares de publicações foram distribuídos mensalmente; convênios sem número assinados com Prefeituras; discussões foram levadas às convenções dos partidos; toda divulgação possível foi utilizada não apenas para manter viva a ideia como para criar uma consciência nacional que permitisse sua efetivação.

No Governo do Marechal Eurico Dutra, convocados para opinar sobre a mudança em caráter provisório para Belo Horizonte, Uberaba ou Goiânia, a ela se opuseram intransigentemente, não só por não terem sido planejadas com esse objetivo, como por outras convicções de ordem técnica. Entretanto, possuíam extensas áreas e propriedades em Goiânia e no Triângulo que lhes dariam uma fortuna incalculável, embora

comprometendo a causa mudancista. Passaram a se dedicar como voluntários, sem qualquer remuneração, à organização da “Comissão de Estudos para a Localização da Nova Capital do Brasil”, a segunda que então se formava, pois a anterior havia sido constituída em 1892, sob a denominação de “Comissão Exploradora do Planalto Central do Brasil”.

Estando o Engenheiro Jeronymo Coimbra Bueno no governo do Estado de Goiás, lutaram denodadamente para que a região escolhida fosse novamente a do Planalto goiano; enfrentaram forte pressão em favor do Triângulo Mineiro, pressão que iria reacender mais tarde, já no governo do Senhor Getúlio Vargas, ao ser constituída uma terceira comissão integrada pelos irmãos Coimbra Bueno, e para cuja direção geral o próprio Presidente os havia indicado, sem levar em conta considerações de ordem política. Não era a primeira vez que o Triângulo Mineiro formava na primeira linha de cogitações. Já na Constituinte de 1946, enquanto muitos se batiam por essa solução e outros contra qualquer solução, os construtores de Goiânia se empenhavam a fundo, para que fosse mantida a

preferência já estabelecida na Constituição de 1891, e provaram que a mudança era não só autofinanciável, num plano de quinze anos, como também era o ponto de partida para a integração do país na sua verdadeira grandeza.

A luta sem quartel que moveram contra a localização no Triângulo Mineiro é um exemplo de dignidade pessoal e de patriotismo, pois nas suas vizinhanças possuíam várias fazendas.

Vindo para o Senado, em 1955, como representante de Goiás o Engenheiro Jeronymo Coimbra Bueno iria encontrar o cenário apropriado para dar o impulso definitivo, ao maior propósito de sua vida pública. Em novembro de 1955, por sugestão e trabalho do representante goiano, todo o Senado se dirigia à Câmara solicitando destaque e aprovação da sua emenda consignando a verba de cento e vinte milhões de cruzeiros (Cr\$ 120.000.000,00) destinada à desapropriação total da área do novo Distrito Federal. Sem embargo das agitações daqueles dias, a Câmara, por unanimidade, que honra seus integrantes pelo apreço demonstrando ao transcendental

problema, aprovou a importância pedida, na presença, em plenário, do Senhor Coimbra Bueno.

Em julho de 1956 se constituía por iniciativa desse representante e com o apoio público dos líderes da maioria, da minoria e da oposição da Câmara e do Senado, o “Grupo de Trabalho Pela Nova Capital do Brasil”, sob o fundamento de que era

“indispensável uma boa coordenação de esforços entre os membros do Legislativo, e deste com os demais poderes, objetivando a criação da nova cidade e o conseqüente desenvolvimento da civilização, também no interior.”

Assinavam o documento os Senadores Filinto Muller, João Vilas-Boas, como líderes, respectivamente, da maioria e minoria, Coimbra Bueno e os Deputados Tarcilo Vieira de Melo, Fernando Ferrari e José Eduardo do Prado Kelly, igualmente como líderes.

Também em 1956, quarenta Senadores, representantes de diversos Estados e bancadas decidiram dar apoio à

orientação do Senhor Coimbra Bueno, simbolizada no lema: “Meu Partido é a Nova Capital”; e manifestavam no mesmo documento sua disposição de:

“envidar todos os esforços no sentido de levar avante até a vitória final, a ideia da mudança da metrópole para o interior do país nos termos da Constituição.”

É preciso dizer que o sistema de viação realizado pelo atual governo e todas as providências na órbita legislativa, destinadas a dar realidade ao empreendimento, que hoje é tido como o maior do século, encontravam sempre no representante de Goiás, o seu mais ardoroso defensor.

Os irmãos Coimbra Bueno não têm qualquer interesse pessoal direto ou indireto em Brasília. Nem ali, nem nas imediações possuem ou jamais possuíram sequer um palmo de terra. Com toda sua organização imobiliária, renunciaram a qualquer atividade do ramo, na região da Nova Capital, e foram justamente os que mais alertaram o Governo do perigo das especulações imobiliárias em Brasília. Mesmo como

construtores não têm sequer um contrato de obras na região de Brasília.

Parece que o destino quis colocar à prova a resistência dos ideais contra o vulto dos interesses: - teriam auferido centenas de milhões, se apenas concordassem com qualquer uma das soluções: Triângulo ou Goiânia, ou se não renunciassem às oportunidades mesmo as mais legítimas de Brasília.

Sua luta pela transferência da Capital Federal foi a própria e extraordinária contribuição do povo de Goiás para a efetivação da ideia. Reconhecendo-a, a Nação apenas terá reconhecido de público que ainda vale neste país acreditar no quase impossível e lutar por ele.

Quase todos combatiam esses pioneiros ou lhes voltavam as costas. E dos que não o faziam, a maioria refugiava-se no comodismo, sem coragem de enfrentar a hilaridade dos que ridicularizavam a patriótica iniciativa.

E não somente pregaram mas também praticaram a interiorização, nunca fugindo da luta dos sertões, nas quais, infelizmente, há pouco tempo tombou um dos irmãos – Horaldo Coimbra Bueno, dando sua vida em holocausto dos ideais que sempre os animaram.

É bem raro na história a pregação de ideias seguida de tal firmeza de renúncia, ante à tentação de tão avantajados lucros. Por isso, a campanha da “Fundação Coimbra Bueno”, tem sido uma consagração do idealismo, da fé e da força moral, e constitui uma demonstração inequívoca de que há no povo brasileiro uma pujante reserva desses valores. Constitui ainda demonstração do mais puro ressurgimento da tradição bandeirante do povo mediterrâneo, quando esses descendentes da Bartolomeu Bueno, o “Anhanguera”, fundador da antiga capital de Goiás, num impressionante determinismo histórico, vêm, três séculos depois, reviver a velha estirpe, construindo a Nova Capital de Goiás e preparando o terreno para a construção de Brasília, já à véspera de vitória.

O que se pede, assim, nesse projeto, é apenas, que a Nação declare, sem ônus e sem encargos, como sendo de utilidade pública, uma entidade que realizou, sem objetivos de

Alfredo Nasser

Arnaldo Cerdeira

Mendes Moraes

Wagner Estelita

Souza Leão

Wilson Calmon

Clodomir Millet

Henrique La Roque

José Bonifácio

Deodoro de Mendonça

Paulo Lauro

Gurgel de Amaral

lucro, por patriotismo e fé nos destinos do Brasil, uma obra que deve servir de exemplo e de estímulo às novas gerações.

Sala das Sessões, 28 de março de 1960.

Mário Beni

Benjamin Farah

Maia Lello

Milton Brandão

Broca Filho

Arruda Câmara

Arthur Virgílio

Sérgio Magalhães

Armando Corrêa

Pimenta da Veiga

Aarão Steinbruck

Ari Pitombo

Osmar Cunha

Moreira da Rocha

João Mendes

Oliveira Franco

Munhoz da Rocha

Expedito Machado

Elói Dutra

José Sarney

Raimundo Padilha

Barbosa Lima Sobrinho

Nélson Omegnu

Afonso Celso

Breno da Silveira

Nélson Carneiro

Carlos Gomes

(DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO, Seção I, Parte I, de 12-1-1961, p. 352-3).

