

para
Texto

discussão

O PRENÚNCIO DA “GRANDE BRASÍLIA”: CIDADES-SATÉLITES DO ENTORNO

Ricardo Trevisan
Isadora Banucci Amizo
Rubiana Cardoso Campos Lemos

nº 82/dezembro de 2023
ISSN 2446-7502

O PRENÚNCIO DA “GRANDE BRASÍLIA”: CIDADES-SATÉLITES DO ENTORNO

Ricardo Trevisan¹

Isadora Banucci Amizo²

Rubiana Cardoso Campos Lemos³

Brasília-DF, Dezembro de 2023

¹ Ricardo Trevisan - Arquiteto e urbanista. Mestre em Engenharia Urbana. Doutor em Arquitetura e Urbanismo. Professor associado da FAU-UnB e de seu Programa de Pós-Graduação, membro do grupo de pesquisa Topos - Paisagem, Projeto, Planejamento e da rede Laboratório de Experiências Urbanísticas (LEU). Coordenador da Cronologia do Pensamento Urbanístico na UnB. Pesquisador CNPq.

² Isadora Banucci Amizo - Arquiteta e urbanista. Mestre e doutora em Arquitetura e Urbanismo, membro do grupo de pesquisa Topos - Paisagem, Projeto, Planejamento e bolsista FAP-DF no projeto Acervo Coimbra Bueno.

³ Rubiana Cardoso Campos Lemos - Arquiteta e Urbanista. Pós-graduada em Auditoria, Avaliações e Perícias de Engenharia. Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Texto para Discussão

Veículo de divulgação de conhecimento, análises e informações, sobre desenvolvimento econômico, social, político, gestão e política públicas, com foco no Distrito Federal, na Área Metropolitana de Brasília (AMB) e na Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (RIDE) e estudos comparados mais amplos, envolvendo os casos acima.

Os textos devem seguir as regras da [Resolução 143/2015](#), que regem o Comitê Editorial da Codeplan, e não poderão evidenciar interesses econômicos, político-partidários, conteúdo publicitário ou de patrocinador. As opiniões contidas nos trabalhos publicados na série Texto para Discussão são de exclusiva responsabilidade do(s) autor(es), não exprimindo, de qualquer maneira, o ponto de vista da Companhia de Planejamento do Distrito Federal - Codeplan.

É permitida a reprodução parcial dos textos e dos dados neles contidos, desde que citada a fonte. Reproduções do texto completo ou para fins comerciais são proibidas.

Companhia de Planejamento do Distrito Federal - Codeplan

Texto para Discussão

TD - n. 82 (2023) - . - Brasília: Companhia de Planejamento do Distrito Federal, 2023.

n. 82, dezembro, 29,7 cm.

Periodicidade irregular.

ISSN 2446-7502

1. Desenvolvimento econômico-social. 2. Políticas Públicas
3. Área Metropolitana de Brasília (AMB). 4. Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (RIDE).
I. Companhia de Planejamento do Distrito Federal. II. Codeplan.

CDU 338 (817.4)

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL

Ibaneis Rocha
Governador

Paco Britto
Vice-Governador

SECRETARIA DE ESTADO DE ECONOMIA DO DISTRITO FEDERAL

José Itamar Feitosa
Secretário

COMPANHIA DE PLANEJAMENTO DO DISTRITO FEDERAL - CODEPLAN

Jeansley Lima
Presidente

Sônia Gontijo Chagas Gonzaga
Diretora Administrativa e Financeira

Renata Florentino de Faria Santos
Diretora de Estudos Urbanos e Ambientais

Daienne Amaral Machado
Diretora de Estudos e Políticas Sociais

Clarissa Jahns Schlabit
Diretora de Estudos e Pesquisas Socioeconômicas

RESUMO

A expressão cidade-satélite sinonimiza, entre outras possibilidades, com expansão urbana controlada. Trata-se de um tipo urbanístico aplicado ao longo do século vinte como alternativa ao crescimento disperso das metrópoles. Núcleos urbanos, intencionalmente criados ao redor de uma cidade-mãe, foram inicialmente agenciados como pequenos assentamentos em áreas suburbanas, seguindo preceitos da teoria Cidade-Jardim. Contudo foi a partir da Segunda Guerra Mundial que se disseminou por inúmeros países, nas mais diversas dimensões e configurações, tornando-se um dos principais instrumentos de política e planejamento urbano. Na teoria, além de reestruturar o entorno de capitais e grandes centros congestionados, tais núcleos pressupunham autossuficiência pela oferta de habitação, trabalho e serviços a seus futuros habitantes. No Brasil, sua prática deu-se com Brasília e suas dezenas de cidades satélites, implantadas para conter demandas habitacionais e, simultaneamente, assegurar a integridade do Plano Piloto. Hoje, um cinturão delas orbita o plano de Lucio Costa – de Taguatinga a Sobradinho, de Ceilândia a Santa Maria – e caracteriza a ocupação esparsa do território distrital. Todavia, se a historiografia especializada reconhece e aborda apenas tais exemplares, o presente trabalho vem revelar a existência de uma outra constelação de cidades-satélites para fora dos limites do Distrito Federal. Cidades novas projetadas e criadas entre as décadas de 1950 e 1970 nos estados de Goiás e Minas Gerais com finalidade de dar suporte à nova capital no Planalto Central. Empreendidas pelo setor privado, à margem de políticas e programas públicos, estas cidades constituem-se em um 2º cinturão no entorno de Brasília, voltadas à produção de bens alimentícios, de manufaturados, de materiais para construção civil e ao fornecimento de mão de obra. Um rol de cidades a preannunciar, mesmo antes da fundação da capital (1960), a “Grande Brasília”. Uma história identificada a partir dos métodos pensar e fazer por Atlas, a fim de narrar um capítulo original na história do urbanismo brasileiro. Um estudo que permite olhar o planejamento da capital por um novo ângulo, a fim de subsidiar estudos e planos para o planejamento da Região Integrada do Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (RIDE) e da Área Metropolitana de Brasília (AMB).

Palavras-chave: História do urbanismo; Cidades novas; atlas; RIDE; AMB.

SUMÁRIO

RESUMO

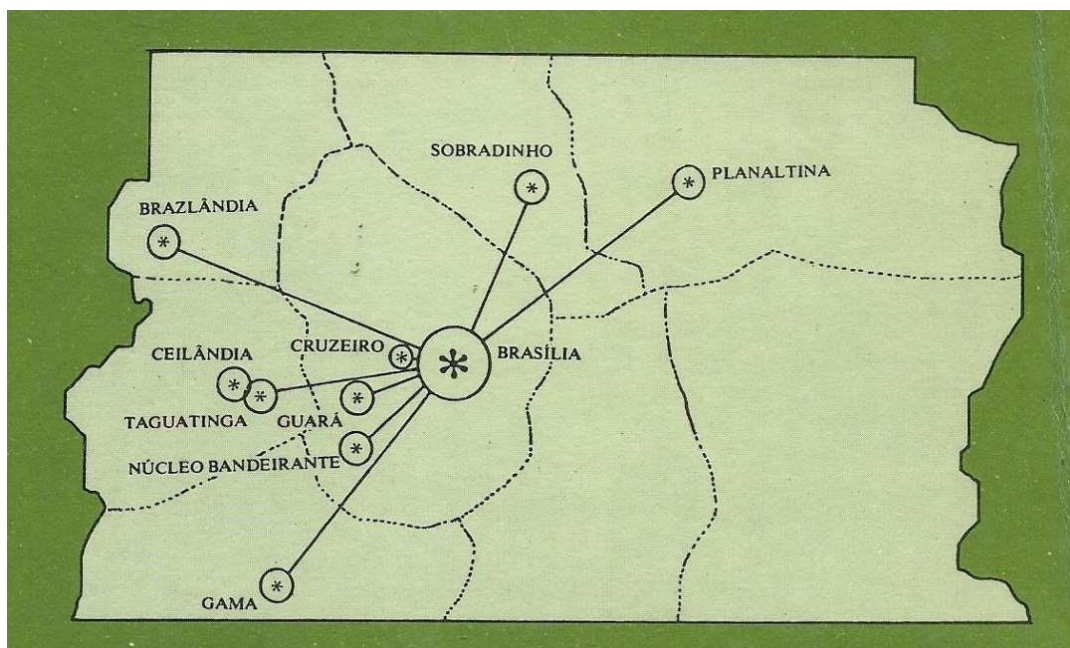
1. INTRODUÇÃO.....	9
1.1. Se Brasília começou pela “periferia”, que periferia seria esta?.....	9
2. CIDADES-SATÉLITES NO TEMPO E NO ESPAÇO.....	14
3. CIDADES FORA DO “QUADRADO”	20
3.1. Período Exploratório (1948-1953)	21
3.2. Período Subsidiário (1956-1961).....	24
3.3. Período Restritivo (1967-1979)	29
4. PALAVRAS FINAIS SOBRE UMA PERIFERIA EXPANDIDA E ORIGINAL	32
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	34

1. INTRODUÇÃO

1.1. Se Brasília começou pela “periferia”, que periferia seria esta?

Brasília fez-se periférica pelo olhar e pelas palavras de diversos autores. Do desbravador artigo *Arqueologia de uma cidade: Brasília e suas cidades-satélites* (1982), de Gustavo Lins Ribeiro, passando por *Senzala e casa grande* (1998), de Sylvia Ficher, aos recentes *Além do Plano. A concepção das cidades-satélites de Brasília* (2018) e *Brasília e suas unidades rurais: planos e projetos para o território do Distrito Federal entre fins da década de 1950 e início da década de 1960* (2020), ambos de Maria Fernanda Derntl. Do livro *As cidades-satélites de Brasília* (1988), de Adirson Vasconcelos (Figura 1), à ampla e consistente produção de Aldo Paviani (1985, 2005, 2010a e 2010b).

Figura 1 - O cinturão de cidades-satélites de Brasília, externas ou inseridas na bacia hidrográfica do Paranoá (delimitação central)



Fonte: Vasconcelos (1988, capa)

Das leituras morfológicas em *Brasília: da Carta de Atenas à cidade de muros* (2003), dos professores Frederico de Holanda, Maria Elaine Kohlsdorf e Gunther Kohlsdorf, à prospecção cronológica em *Brasília, uma história de planejamento* (2003), de Geraldo Batista, Sylvia Ficher, Francisco Leitão e Dionísio França.

Das coletâneas *Brasília 50+50: Cidade, história e projeto* (2014) e *Território e sociedade: as múltiplas faces da Brasília metropolitana* (2019) às teses *De Plano Piloto a metrópole: a mancha urbana de Brasília* (2009), de Jusselma Brito, e *As regiões administrativas do Distrito Federal de 1960 a 2011* (2011), de Graciete Costa. São estas algumas das inúmeras obras que nos ajudam a compor uma visão, mesmo que fragmentada, sobre a concepção e ocupação do território do Distrito Federal (DF) a partir das cidades-satélites.

Ao articular a urbanização de fora para dentro, esses pesquisadores e estudiosos deslocam o tradicional posto de observação do emblemático Plano Piloto de Lucio Costa para os núcleos adjacentes, as verdadeiras pedras inaugurais da nova capital.

Posicionadas estrategicamente às margens da bacia hidrográfica do Lago Paranoá ou implantadas logo após o cinturão verde do Plano, as cidades-satélites foram projetadas por profissionais da Divisão de Urbanismo, chefiados pelo arquiteto Jayme Zettel (1931-), aos moldes do programa de *New Towns inglesas*, e caracterizam-se por seu “modernismo periférico”, ressoantes dos paradigmas urbanísticos adotados por Costa e equipe na cidade-mãe. (FICHER & PALAZZO, 2005).

A partir de fontes primárias, documentos históricos, iconografias e depoimentos de testemunhas oculares, os textos desenredam a história urbana da capital. Apontam o recurso a cidades-satélites já em alguns dos projetos submetidos ao concurso, em 1957, indícios de um repertório de planejamento corrente entre os urbanistas daquela época.

Contextualizam as primeiras “invasões” na capital e as políticas de remoção para os “núcleos-satélites periféricos”, como os denominou Lucio Costa em 1961. Elucidam o papel das cidades-satélites nos primeiros anos da capital, repletos de conflitos sociais e políticos, distante de uma visão romantizada, propagada por discursos levianos. Enfim, trabalhos referenciais àqueles interessados em ampliar a compreensão sobre a história de Brasília para além do Plano Piloto.

Há 60 anos, portanto, a nova capital do país assumia seu modo de ocupação e expansão urbana: as cidades-satélites.⁴ As primeiras surgiram mesmo antes de sua inauguração em 21 de abril de 1960. Núcleo Bandeirante (Cidade Livre, 1956), Taguatinga (1958), Sobradinho (1960) e Gama (1960) foram os primeiros núcleos criados com o propósito de abrigar os candangos, migrantes vindos das mais diversas regiões do país em busca de trabalho e oportunidades. (RIBEIRO, 2008).

De lá para cá, outros exemplares surgiram, intensificando a ocupação territorial ao redor do Plano tombado: Planaltina (extensão; 1966), Guará 1 (1967), Guará 2 (1969), Ceilândia (1970), Candangolândia (1984), Samambaia (1985), Paranoá (1989), Riacho Fundo 1 (1990), Águas Claras (1991), Santa Maria (1993), Recanto das Emas (1993) etc. Atuais Regiões Administrativas (RAs) do Distrito Federal, elas qualificam a dinâmica espacial da capital federal, pautada pela dispersão e pelo polinucleamento.

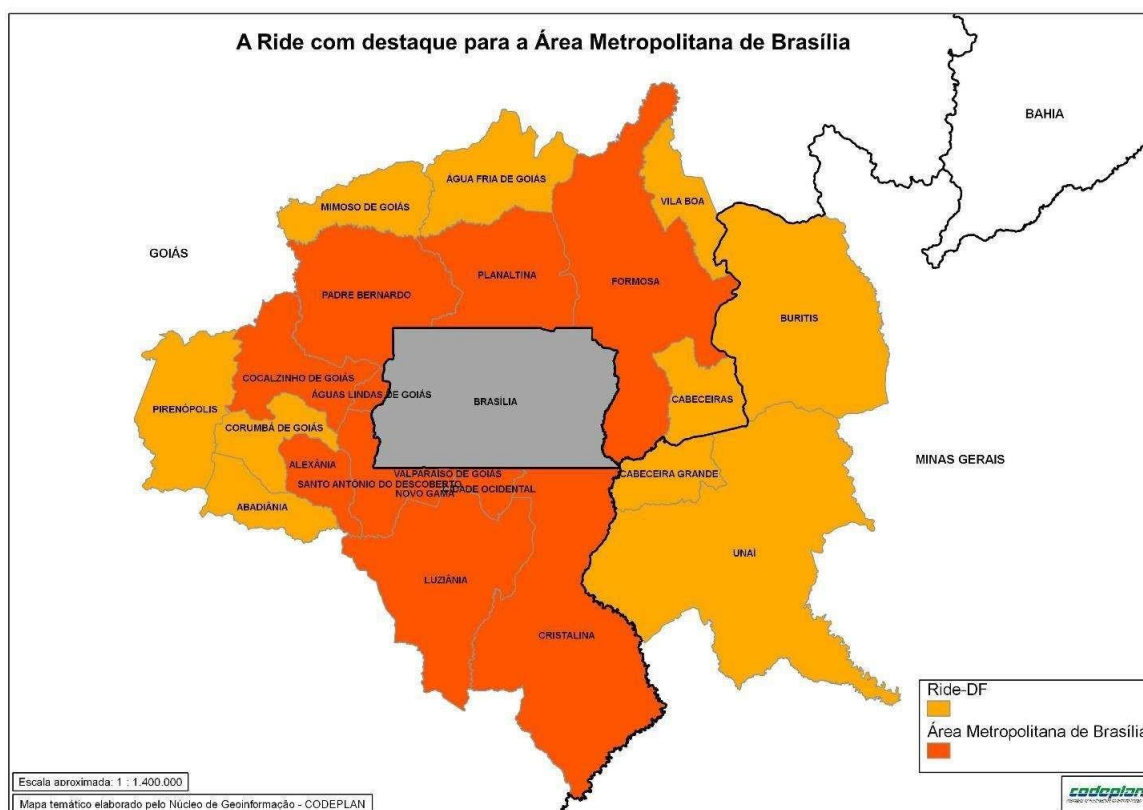
Mas seria esta, de fato, a única periferia de Brasília? Hoje, sabemos que tanto a Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (RIDE-DF)⁵ quanto a

⁴ Embora o termo “cidade-satélite” tenha sido empregado nos primeiros anos da nova capital, em 10 de dezembro de 1964, a Lei Federal nº 4.545 o substituiu por “região administrativa” (RA). Apenas recentemente, a partir de estudos, como Pescatori *et al.* (2014) e Vasconcelos *et al.* (2019), o termo “cidade-satélite” volta à cena, sendo utilizado por pesquisadores como modo de atribuir um outro olhar para tais localidades, como forma de reposicionar tais núcleos na dinâmica contemporânea da metrópole.

⁵ A RIDE-DF é uma região integrada de desenvolvimento econômico, criada pela Lei Complementar nº 94, de 19 de fevereiro de 1998, e regulamentada pelo Decreto nº 7.469, de 4 de maio de 2011, para efeitos de articulação da ação administrativa da União, dos estados de Goiás, Minas Gerais e do Distrito Federal. Compõem a RIDE-DF: as 33 Regiões Administrativas que, atualmente, compõem o Distrito Federal; os 29 municípios goianos: Abadiânia, Água Fria de Goiás, Águas Lindas de Goiás, Alexânia, Alto Paraíso de Goiás, Alvorada do Norte, Barro Alto, Cabeceiras, Cavalcante, Cidade Ocidental, Cocalzinho de Goiás, Corumbá de Goiás, Cristalina, Flores de Goiás, Formosa, Goianésia, Luziânia, Mimoso de Goiás, Niquelândia, Novo Gama, Padre Bernardo, Pirenópolis, Planaltina, Santo Antônio do Descoberto, São João d’Aliança, Simolândia, Valparaíso de Goiás, Vila Boa e Vila Propício; e os quatro municípios mineiros: Arinos, Buritis, Cabeceira Grande e Unai (SUDECO, 2017).

Área Metropolitana de Brasília (AMB)⁶ qualificam o território daquilo que consideramos sua paisagem de influência (Figura 2).

Figura 2 - RIDE e AMB revelam a atual região periférica de Brasília



Fonte: Codeplan (2014, p. 24)

Contudo, ao retrocedermos no tempo, para o período fundacional, não teria Brasília uma outra periferia para fora de seus limites administrativos, para além das primeiras cidades-satélites? Seriam mesmo Núcleo Bandeirante, Taguatinga, Sobradinho e Gama os primeiros casos de cidades-satélites de Brasília? Seriam as atuais RIDE e AMB constituídas por um processo de expansão urbana centrífuga, do centro para periferia, do Plano Piloto ao entorno?

Se os autores elencados consideram as cidades-satélites como peças importantes para a conformação espacial da capital, acredita-se ser possível dar um passo adiante e ver Brasília em sua constituição territorial mais ampla. Será regulada a objetiva para um novo campo visual que não o tradicional Plano Piloto, nem os já observados casos circunvizinhos.

Será lançado o olhar para horizontes mais distantes e buscar-se-á na história de outras cidades do entorno os elementos que as qualificam também como cidades-satélites. Cidades novas que surgiram alheias às políticas institucionalizadas de cidades-satélites do Distrito Federal. Cidades que foram fundadas como empreendimentos privados, visando a dar suporte à nova capital. Conjunto de cidades que configuram um colar externo, um

⁶ A AMB corresponde à área que perfaz a metrópole de Brasília e suas dinâmicas socioeconômicas conforme descrito na Norma Técnica nº 1/2014, de dezembro de 2014, elaborada pela Companhia de Planejamento do Distrito Federal (Codeplan). Compõem a AMB as 33 Regiões Administrativas que, atualmente, compõem o Distrito Federal e mais doze municípios goianos vizinhos: Formosa, Planaltina, Padre Bernardo, Cocalzinho de Goiás, Águas Lindas de Goiás, Santo Antônio do Descoberto, Alexânia, Valparaíso de Goiás, Novo Gama, Cidade Ocidental, Luziânia, Cristalina.

segundo cinturão de núcleos a orbitar Brasília já em sua origem, um prenúncio da “Grande Brasília”.⁷

O presente artigo, ao refutar a narrativa hegemônica, coloca à mesa uma nova alternativa a leitura da concepção e ocupação de Brasília. Conforme será demonstrado, sua periferia seria composta por cidades novas,⁸ fundadas para além dos limites administrativos do DF, como núcleos assistenciais à nova capital. Onze cidades projetadas: Rubiataba (GO, 1948), Goianésia (GO, 1953), Cidade Marina (MG, 1956; não construída), Luziânia (GO, 1956; expansão), Alexânia (GO, 1957), Abadiânia (GO, 1961), Cocalzinho de Goiás (GO, 1961), Planaltina de Goiás (1967), Cidade Ocidental (GO, 1975), Novo Gama (GO, 1978) e Valparaíso de Goiás (GO, 1979); as quais compõem aquilo que se denominará por “2º cinturão de cidades-satélites de Brasília”.

Embora não reconhecidas oficialmente como tais, este estudo pretende apontar que foram desejadas, planejadas e materializadas com a função de abastecer a nova capital com materiais de construção, produtos alimentícios e até mesmo mão de obra. Cidades não estudadas pela historiografia de Brasília, consideradas apenas recentemente por políticas públicas, mas cujas urbegrafias⁹ merecem a devida atenção.

Tomadas isoladamente em estudos realizados sobre cidades novas no Brasil republicano, as análises e interpretações preliminares trouxeram à tona poucos vestígios, nada além da história restrita a cada caso. Contudo, ao serem colocadas lado a lado, a partir de uma experiência do pensar e fazer por Atlas, muito próxima aos estudos do filósofo alemão Aby Warburg (*Bilderatlas Mnemosyne*, 1927-1929) e das interpretações do filósofo-historiador francês Georges Didi-Huberman (2013), um campo de possibilidades abriu-se, entre elas, a narrativa sobre um novo conjunto de cidades-satélites para Brasília.

Conforme suas histórias afloravam, tais exemplares eram arranjados a fim de corroborar a trama aqui descrita. Ao ter as cidades novas como elo – aqueles núcleos urbanos que nasceram de um desejo para uma determinada função dominante, em um sítio previamente escolhido, sobre o qual se implantou um projeto urbanístico elaborado por profissional habilitado em um recorte temporal delimitado –, o agrupamento pela aposta foi ativado – “dispositivo-atlas” – e onze cidades foram perfiladas. Cidades que, além do fato de pertencerem a uma mesma tipologia urbanística, permitiram ter uma apreensão mais ampla sobre seu conjunto e suas conexões e delas modelar uma outra história possível da “Grande Brasília”.

Estruturalmente, no intuito de sustentar o discurso sobre o 2º cinturão de cidades-satélites de Brasília, o trabalho divide-se em duas partes específicas, porém correlatas. Iniciou-se por um resgate histórico sobre o conceito e a prática de cidades-satélites. Da

⁷ Aqui, utiliza-se o termo “Grande Brasília” como referência ao conceito aplicado pelo urbanista francês Philippe Panerai na obra *Paris Métropole: Formes et échelles du Grand-Paris (2008)*, a qual problematiza a conformação da “Grande Paris” a partir de quatro episódios decisivos: 1) 1860: Georges-Eugène Haussmann e a construção da Paris moderna; 2) 1934: Henri Prost, da cidade à Região; 3) 1965: o Esquema Diretor e a criação das *villes nouvelles* (cinco cidades-satélites de Paris); e 4) 2009: a Grande Paris e a escala metropolitana (PANERAI, 2011).

⁸ O conceito de “cidade nova” constitui-se de núcleos urbanos: 1) empreendidos pelo desejo do poder público e/ou da iniciativa privado e concretizado em ações específicas; 2) que buscam atender, ao menos de início, a uma ou mais funções dominantes; 3) implantados num sítio previamente escolhido; 4) a partir de um projeto urbanístico; 5) elaborados e/ou desenvolvidos por agente definido, eventualmente profissional habilitado; e 6) em um limite temporal determinado, implicando inclusive um momento de fundação razoavelmente preciso. Esses são seis atributos que definem o DNA de uma cidade nova, utilizados para identificar os exemplares produzidos ao longo dos tempos.

⁹ “Urbegrafia” (Biografia urbana) é conceito criado para descrição da história de uma cidade (nova) a partir de dados encontrados em fontes primárias e secundárias. Cada cidade tem sua urbegrafia e esta pode ser descrita em fichas catalográficas, verbetes, artigos direcionados etc.

teoria Cidade-Jardim howardiana à sua difusão mundial após a Segunda Guerra Mundial, pretende-se mapear, mesmo que brevemente, a apropriação desta forma de expansão urbana. Diante do cenário posto, será aportado ao caso brasileiro, no qual se percorrerá cada urbografia em busca dos elementos e indícios que atestem a hipótese.

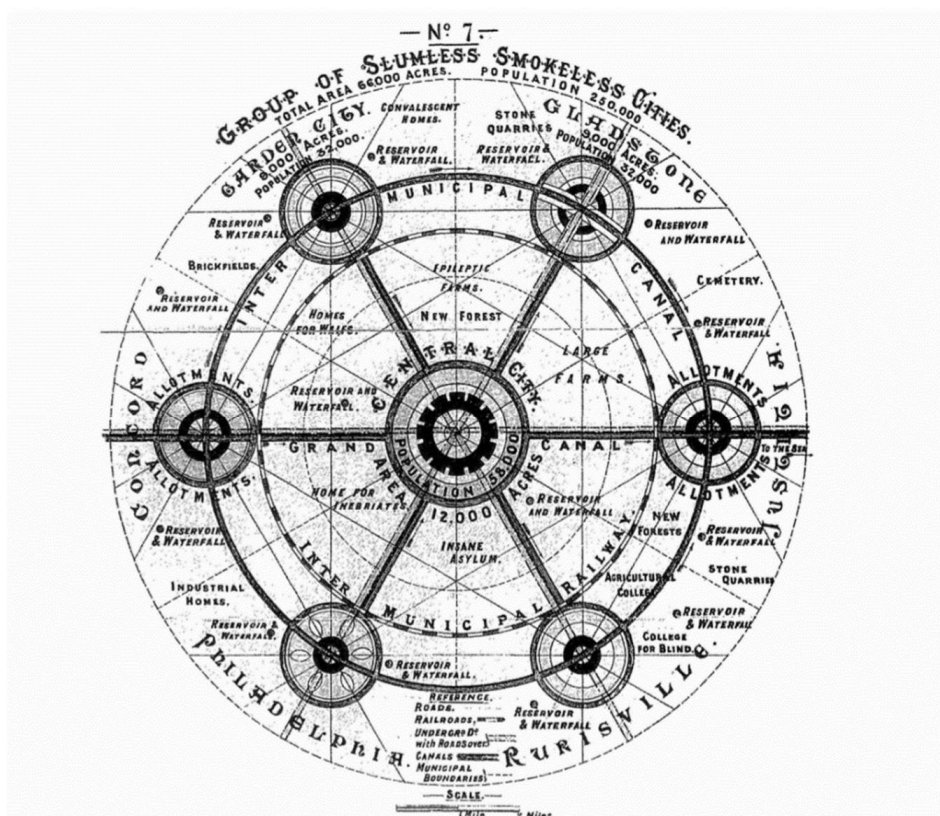
Ao resgatar os agentes envolvidos, as funções para as quais foram fundadas, suas localizações estratégicas, seus planos e profissionais e as relações diretas com a nova capital, pretende-se certificar que tais cidades configuram um colar suplementar criado quando Brasília ainda era construída.

2. CIDADES-SATÉLITES NO TEMPO E NO ESPAÇO

No século vinte, as cidades-satélites se apresentam como uma das categorias mais representativas da temática Cidades novas. Associadas ao termo inglês *New Towns*, referem-se a núcleos urbanos criados ao redor de uma metrópole ou grande cidade, sobretudo após a Segunda Guerra Mundial, tendo a teoria Cidade-Jardim como influência seminal.¹⁰

Entre as inúmeras proposições contidas nesta teoria identifica-se uma sobre a organização futura das cidades. Conforme o crescimento urbano, a expansão idealizada por Howard ocorreria pela construção de novas localidades representadas em diagramas. Os esquemas autorais mostram uma rede de sete cidades interligadas por ferrovias e canais navegáveis, com seis cidades menores periféricas – Gladstone, Justicia, Rurisville, Philadelphia, Concord e Garden-City, com 32 mil habitantes cada – e uma central chamada de Cidade Social – com 58 mil habitantes (Figura 3).

Figura 3 - Diagrama nº 7, com a Cidade Social (cidade-mãe) e seis cidades-satélites ao redor, interligadas por canais navegáveis e ferrovias



Fonte: Fishman (1982, p. 117)

¹⁰ A origem da Cidade-Jardim nos reporta ao livro *To-morrow: a peaceful path to real reform* (Para o-amanhã: um caminho tranquilo para a reforma autêntica), publicado no ano de 1898, de autoria do taquígrafo inglês Ebenezer Howard (1850-1928). Reeditado em 1902, com o título *Garden cities of tomorrow* (Cidades-jardins de amanhã). Esse documento tornou-se paradigmático para o urbanismo moderno ao apresentar um novo tipo urbano – uma cidade diferenciada em seus aspectos físicos e em sua organização econômica, política e social.

Protótipo de várias versões foi adotado isoladamente por iniciativas privadas e públicas ao longo da primeira metade do século, como as primogênitas Letchworth (1903) e Welwyn Garden City (1919) no entorno de Londres; Suresnes e demais cidades e bairros-jardins na banlieue de Paris, planejados pelo *L'Office Public D'Habitations du Departement de La Seine* em 1933; e até mesmo o atual bairro de Interlagos em São Paulo, proposto em 1933 como “cidade-satélite” pelo urbanista francês Donat-Alfred Agache (1875-1959).

Mas foi após 1945 que tal prática ganhou fôlego, com a reconstrução europeia do pós-guerra e com deslocamentos mais frequentes de massas populacionais do campo para a cidade ao redor do planeta. Nesse momento, as cidades-satélites assumem efetivamente o caráter de planejamento urbano e regional em prol da desindustrialização e desurbanização das grandes cidades congestionadas, como aponta Guy Baudelle (2004). Uma vez implantadas, elas absorveriam uma parte significativa do crescimento demográfico urbano e estabeleceriam zonas de atividades econômicas ao redor de uma cidade vultosa.

Tecnicamente, uma cidade-satélite¹¹ deve em seu domínio assegurar um equilíbrio básico entre oferta de moradias e oferta de empregos (indústria, comércio e serviço) para evitar que o novo núcleo se torne uma cidade-dormitório,¹² por demais dependente da cidade-mãe. Para conseguir tal condição harmônica, técnicos recomendam a implantação da cidade-satélite a uma distância razoável do núcleo principal. Além disto, os princípios gerais levados em conta para a localização das cidades-satélites devem compreender: características dos limites urbanos existentes, localização para absorver a população excedente da região metropolitana, condições territoriais e ecológicas da área a ser afetada, estudo das condições do solo, fornecimento de água, drenagem de águas e sistema de esgoto, impacto das indústrias etc. (IRAN, 1991).

Desse modo, além da conhecida função de responder ao desenvolvimento das grandes cidades, a cidade-satélite, ao oferecer moradia e abrigar indústrias, comércios e infraestrutura adequada, adquire a responsabilidade de ser um centro autônomo, autossuficiente e com identidade própria, sem com isto deixar de manter relação permanente com a cidade-mãe.

Em vários países, a seleção de sítios e o cuidado para com as características basilares desta tipologia urbanística seguiram o devido “*script*”, enquanto em outros interpretações e adaptações às necessidades locais foram aplicadas.

Na Inglaterra, as cidades-satélites como programa de planejamento urbano e regional do Estado tiveram início pelo relatório *Reith* e o *New Town Act*, a lei de 1946, cuja autoria é dada ao urbanista Patrick Abercrombie (1879-1957). Tratava-se de um plano – embasado, por exemplo, na obra *The Building of Satellite Towns* (1925) de Charles Benjamim Purdon – que previa, na reconstrução dos centros urbanos destruídos durante a Segunda Guerra Mundial, a oportunidade de uma nova ocupação do território, pautada pela descentralização das grandes cidades britânicas, pela redistribuição populacional e por uma reforma de legislação urbanística existente.

As primeiras *new towns* foram implantadas ao redor de Londres e de outras cidades de grande porte (Liverpool, Manchester, Newcastle etc.), com dimensões atreladas ao

¹¹ Em consulta ao significado da palavra, satélite é o “[...] corpo celeste que gravita em torno de outro, completamente devotado [...] que, embora formalmente independente, dependa, em suas decisões de maior importância e alcance, das posições de outro [...]; uma engrenagem secundária, de pequeno diâmetro, que funciona em associação com a principal”. (HOUISS, versão digital)

¹² Cidade-dormitório é uma designação a aglomerados urbanos surgidos nos arredores de uma grande cidade, servindo apenas como sede de moradia. Pela insuficiência de atividades e serviços existentes nelas para empregar e fixar a sua população ativa, a maioria de seus moradores é levada a se deslocarem diariamente – movimento pendular – para a cidade-núcleo da região, especificamente por meios de transporte de massa.

número de habitantes (entre 20 e 60 mil habitantes) e distâncias razoáveis para a cidade-mãe (entre 30 a 50 quilômetros). Tendo o *New Town Act*, inglês como ponto de partida mundialmente reconhecido, o movimento de cidades-satélites logo atravessou o Canal da Mancha, aportou no continente (França, ex-URSS, Holanda, países nórdicos, Espanha etc.) e, sem delongas, avançou para outros (Ásia, África, Américas etc.).

Na França, as *villes nouvelles* foram empreitadas durante a presidência do general Charles de Gaulle (1890-1970), entre 1958 e 1969, sob o comando do delegado geral Paul Delouvrier (1914-1995). Tratou-se de um esquema diretor de planejamento da Grande Paris e de um esquema estrutural para as demais metrópoles francesas (Lion, Marselha e Lille).

Com isso, o governo francês pretendia planejar o território e a necessidade de melhor estruturar o desenvolvimento da aglomeração parisiense e das grandes metrópoles do interior, com núcleos que incorporassem o sentido de “centros urbanos novos”, de “cidades antiperiferia”, como desejado por Delouvrier e sua equipe.

Na ex-União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (1922-1991), os órgãos responsáveis pela criação de núcleos estabeleceram um planejamento próprio para direcionar seus projetos, baseando-o em métodos e técnicas modernos para resolver problemas urbanos e arquitetônicos. Assim surgiram 60% dos assentamentos urbanos após a Revolução de 1917. Destes, destacam-se dois tipos: aqueles planejados para ocupar o território e aqueles para controlar a expansão de grandes cidades (MERLIN, 1975).

Ao redor da capital Moscou, a partir de um anel perimetral receptor de 30 cidades-sputnik – definição oficial soviética para cidades-satélites – ou ao redor da então Leningrado.¹³ Distribuídas entre 20 a 60 quilômetros do centro da cidade-mãe, essas cidades nasceram com uma especialidade particular: cidade da tecelagem, cidade metalúrgica, cidade eletrônica, cidade do turismo.

Na Holanda, o planejamento de cidades-satélites ocorreu na década de 1950 como processo de urbanização do território, em especial da região Oeste. Basicamente, previa-se manter o coração verde da Holanda aberto e promover a urbanização por meio de cidades novas a uma distância de cinco a 60 quilômetros de um núcleo urbano existente (BERG, 1989).

Reunidos em quatro relatórios de medidas e ações a partir de 1958, esse planejamento abrangia na etapa inicial a *Randstad Urban Area* (região metropolitana entre Amsterdã e Roterdã), seguida da atenção a áreas metropolitanas que perderam população e fontes de emprego, até uma prospecção sobre as mudanças sociais causadas pela “Europa sem fronteiras” (União Europeia).

Nos países nórdicos, Vällingby (1950), na Suécia, e Tapiola (1952), na Finlândia, destacam-se como experimentos urbanísticos. Ao redor de Estocolmo e Helsinque, respectivamente, seus projetos partiram do conceito de Unidade de Vizinhança como célula geradora do espaço urbano. Em Vällingby, prevista para 23 mil habitantes, cada módulo teria sua independência, com seu próprio centro em volta de uma estação de metrô, com comércio, serviços e equipamentos públicos essenciais, além de espaços verdes e equipamentos esportivos. Já Tapiola, com 16 mil habitantes, teve suas unidades caracterizadas pela homogeneidade nos gabaritos das edificações (três a quatro

¹³ No entorno de Moscou, encontramos: Zelenograd (dez mil habitantes), Krioukovo (20 mil habitantes), Kaliningrad (100 mil habitantes), Podolsk (100 mil habitantes), Pouchkino (100 mil habitantes), Ramienskoje (100 mil habitantes), Noginsk (100 mil habitantes) e Elektrostal (100 mil habitantes). Ao redor de São Petersburgo (antiga Leningrado), temos: Kirovsk (dez mil habitantes), Krasnoesselo (20 mil habitantes), Petchosnaia (30 mil habitantes), Nevska-Dobrovski (60 mil habitantes) e Kolpina (100 mil habitantes).

pavimentos), com destaque para apenas um edifício de maior altura ao centro (MAMOLI; TREBBI, 1988).

Na Dinamarca, por sua vez, com a vontade política de frear o crescimento de sua capital, o Estado gerou o “Plano dos Dedos” (1963): da palma (Copenhague) sairiam cinco dedos – linhas férreas – para a periferia até cinco cidades-satélites, entre elas, Albertslund (1963), a primeira a ser construída e projetada para 40 mil habitantes (HELAND, 2005).

Na Espanha pós-franquista, o ministro da Habitação, Vicent Mortes Alfonso (1921-1991), propôs o ACTUR (*Actuacions Urbanica Urgentes*) em fins dos anos 1970, que consistia em criar um amplo número de moradias, independentemente do processo de desenvolvimento, por meio de cidades novas erguidas no entorno de grandes cidades e livres de restrições locais de planejamento (CARRERAS, 1986).

Já no continente asiático, o empreendedorismo estatal para criar cidades-satélites esteve presente no Japão, na Coreia do Sul, em Hong Kong, em Cingapura, na Tailândia e na Índia. Na terra do sol nascente, a participação da Corporação de Desenvolvimento Habitacional e Urbano, envolvida com questões relacionadas à habitação e ao desenvolvimento urbano, foi responsável pela criação da cidade-satélite de Tama (1965), nos arredores de Tóquio. (DUCON; YOKOHARI, 2006). Na vizinha Coreia do Sul, o governo lançou, em fins dos anos 1980, um plano para a construção de dois milhões de habitações, efetivado a partir da construção de cinco núcleos nas cercanias de Seul: Bundang, Ilsan, Pyeongchon, Sanbon e Joongdong. (LEE; AHN, 2005).

No sudeste asiático, as propostas surgidas foram similares. Em Hong Kong, o programa estatal previa oferecer 1,8 milhão de moradias em nove cidades-satélites (HUI; LAM, 2005); em Cingapura, as cidades novas de Bukit Batok e Bishan foram resultados de programas públicos de habitação para massas (ENG, 1996); e na Tailândia, as políticas de desconcentração industrial de Bangucoque e de habitação, durante os anos 1970, promoveram o surgimento de cidades-satélites, como Bang Plee (1978), cuja preocupação era buscar um equilíbrio entre moradia e emprego, devendo depender da cidade-polo apenas para certas atividades especiais. (BARON, 1992). Na Índia, sítios foram pontualmente escolhidos em áreas desocupadas no entorno de grandes centros, particularmente para a criação de polos industriais (PRAKASH, 1969).

Na África, pode-se citar o caso do Egito, em que o processo de controlar o crescimento da capital Cairo data do início do século vinte, com as primeiras cidades-satélites, Heliopolis e Maadi (TOULAN, 1979-1980), que se aproximam mais de subúrbios-jardins do que de cidades. Posteriormente, vieram: Madinet El Awkaf (1940) e Madinet Nasr (1960).

Em 1968, o Plano Regional de Desenvolvimento para a Grande Cairo previa a implantação de quatro cidades para abrigar 250 mil pessoas até 1990. O plano efetivamente foi iniciado apenas em 1975 e tinha por objetivos: redistribuir população e atividades econômicas, proteger terras agrícolas ao longo do rio Nilo, criar oportunidades de emprego e melhorar a condição de vida. Hoje, o Egito vivencia a construção de sua nova capital, situada a 45 quilômetros do Cairo, com previsão para cinco milhões de habitantes.

Já nos Estados Unidos da América, a construção de cidades-satélites foi um instrumento para canalizar o crescimento urbano e o desenvolvimento da economia (UNITED STATES OF AMERICA, 1981). Essa técnica deveria frear a expansão urbana das grandes cidades e oferecer habitação e emprego de modo igualitário: uma suposição que, na realidade, viu as cidades-satélites – como Reston e Columbia, próximas a Washington D.C.; Foster City e Redwood Shores em São Francisco; Valencia e Irvine em Los Angeles – receberem, a partir dos anos 1960, apenas uma pequena fração do crescimento

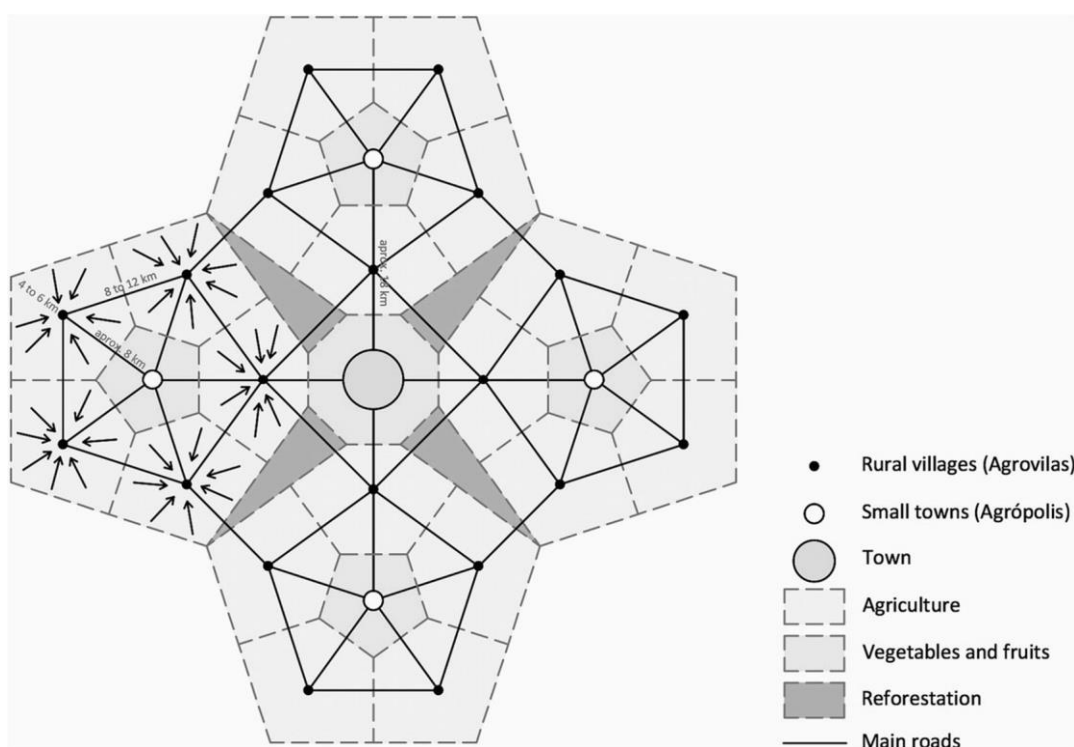
populacional. Ou seja, passos em falso constatados por Frank G. Mittelbach (1973), para o qual a alta expectativa de que as satélites naquele país controlariam e redirecionariam o crescimento de grandes cidades nunca ocorreu. Parafraseando o autor, essas cidades novas tiveram sim é que resolver os problemas sociais que nelas apareceram, além da absorção de grandes investimentos para seu planejamento.

No Brasil, além do reconhecido caso de Brasília, especula-se a adoção desta tipologia, ao menos, em outros dois momentos: um anterior e um posterior à nova capital. O primeiro refere-se ao processo de urbanização nas décadas de 1940 e 1950 empreendido pela Companhia Loteadora Norte do Paraná, de capital privado inglês (REGO, 2009).

Mesmo não se tratando de um programa institucionalizado pelo governo, como nos casos estrangeiros, traz em sua concepção – repertório técnico e configuração espacial (hierarquia de cidades) – elementos suficientes para relacioná-los a aspectos das cidades-satélites *howardianas*. O segundo episódio ocorre durante o Regime Militar (1964-1985), como política de desenvolvimento nacional e planejamento territorial, alinhada à Teoria de Polos de Desenvolvimento, de 1949, do economista francês François Perroux (1903-1987).

Essa teoria foi assimilada pela obra *Urbanismo Rural* (1963) do arquiteto brasileiro José Geraldo da Cunha Camargo (1925-) e aplicada em trabalhos do Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (Serfhau) no início dos anos 1970 como modo de ocupação da Amazônia Legal. Nos estudos de Camargo, a ocupação da floresta ocorreria a partir de uma rede hierarquizada de núcleos populacionais: uma cidade-polo (Rurópolis), rodeada por cidades-secundárias (Agrópolis), as quais, por sua vez, estariam articuladas a colônias agrícolas (Agrovilas) (Figura 4).

Figura 4 - Composição hierárquica de assentamentos urbanos para a Amazônia Legal, idealizada pelo arquiteto José Geraldo da Cunha Camargo



Fonte: Rego (2017, p. 8)

Contudo foi no Distrito Federal que esta tipologia institucionalizou-se nominalmente como política pública de planejamento urbano e de uma maneira muito peculiar. Brasília

nasceu multifacetada pelas cidades novas que surgiram simultaneamente ao plano de Lúcio Costa. Diferente dos exemplares efetivados mundo afora, os quais surgiram a partir de uma necessidade de controlar e direcionar o crescimento urbano de grandes cidades consolidadas, Brasília fundou-se por suas cidades-satélites.

Distantes entre dez a 30 quilômetros do Plano Piloto, as cidades-satélites mantiveram desde sua origem uma dependência excessiva da cidade central, seja pela dinâmica de trabalhos e serviços por ela ofertados, seja pelo desenvolvimento continuamente assistido. Uma excepcionalidade na conta da capital brasileira a somar-se a outra: a das cidades novas implantadas fora do Distrito Federal.

3. CIDADES FORA DO “QUADRADO”

A transferência da capital federal para hinterlândia brasileira teve inúmeros episódios¹⁴ até a sua concretização em 21 de abril de 1960 (SCHLEE & FICHER, 2006; TAVARES, 2014). Foram propostas lançadas por políticos e profissionais que idealizavam uma nova cidade na hinterlândia. Cidades imaginadas e projetadas que visavam a atender as expectativas há muito formuladas. Mas, efetivamente, não são somente os planos idealizados que impulsionaram a transferência da capital. Cidades criadas com diferentes propósitos fora do DF deram suporte a tal processo, como vestígios identificados, por exemplo, nas fundações das cidades novas de Ceres e Aragarças em Goiás na década de 1940.

Ceres (GO), antiga Colônia Agrícola Nacional de Goiás (CANG), foi criada em 1941 durante o Estado Novo (1937-1945) na presidência de Getúlio Vargas (1882-1954), tendo sido empreendida por Bernardo Sayão Carvalho Araújo (1901-1959) e projetada pelo engenheiro Francisco Saturnino Rodrigues de Brito Filho (1899-1977). A pequena cidade, a noroeste de Anápolis, tinha o propósito de se tornar modelo de assentamento para exploração de atividades agrícolas, a ser replicado em outras regiões do país (COSTA, 2016).

Já Aragarças começou a ser ocupada dois anos mais tarde, como posto avançado da Fundação Brasil Central (FBC). Em 1952, recebeu projeto urbanístico elaborado pela empresa carioca URBS Construções e Urbanismo Ltda. visando a melhorar a precariedade do vilarejo e a acolher rotas de integração entre o Norte e o Sul do país. À época, o presidente da FBC, Archimedes Pereira Lima (1908-1993) defendia que a moderna cidade que surgia poderia se tornar a nova sede da capital brasileira. Isto não ocorreu, mas a cidade tornou-se uma importante base de operações e comunicação do centro-norte brasileiro (LACERDA, 2018).

Fato é que ambas as cidades distavam temporalmente de Brasília, não havendo à época qualquer previsão ou elementos fortes que indicassem a realocação efetiva da capital do litoral para o interior do país, cenário que começa a se alterar em fins dos anos 1940. Discursos políticos que já sinalizavam a nova capital no “Quadrilátero Cruls”, como o do deputado federal Jalles Machado de Siqueira (1913-1975),¹⁵ levam indivíduos a acreditar na real mudança da capital e, com isso, promover ações – como a criação de cidades – com as quais poderiam lucrar de algum modo.

Para este trabalho, onze cidades novas¹⁶ (Figura 5) foram identificadas e enquadradas em três períodos distintos na conformação deste território: 1) Período exploratório, 2) Período subsidiário e 3) Período restritivo. O primeiro período (1948-1953),

¹⁴ Veja-se: os discursos e ações vigentes durante o Período Pombalino no século dezoito; os discursos de José Bonifácio em 1821; o *Relatório Cruls* de 1892-1894; a proposta de *Planópolis de Epitácio Pessoa* na década de 1920; a *Brasília* de Theodoro Figueira de Almeida de 1929; o *projeto de cidade capital no Planalto Central* da engenheira Carmen Portinho de 1936; ou o *projeto Vera Cruz* de Raul Penna Firme, Roberto Lacombe e José de Oliveira Reis de 1955.

¹⁵ Em estudo propositivo realizado em 1948, Jalles Machado buscava incluir na política rodoviária a construção de rodovias perimetrais e radiais interligando as diferentes regiões e tendo por foco o Planalto Central, onde deveria se localizar a futura capital da nação.

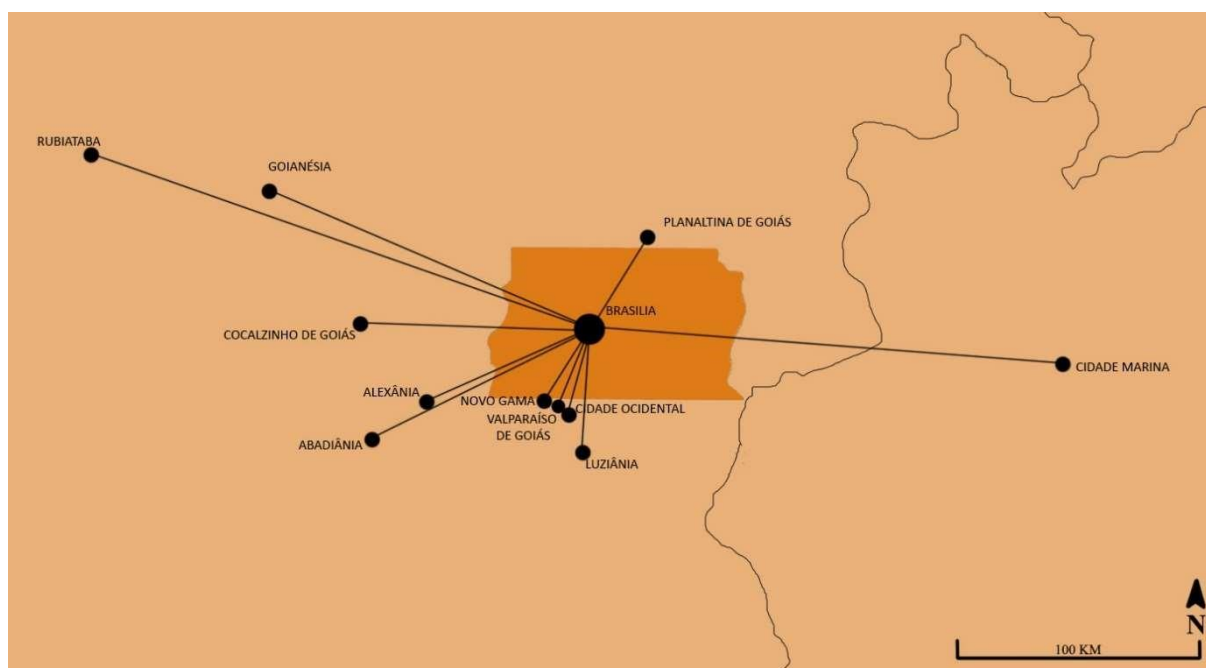
¹⁶ Dois outros assentamentos foram identificados, mas mantidos de fora por suas especificidades funcionais: a Cidade Eclética (GO) e a Cidade da Fraternidade (GO). Em momento oportuno, será comentado mais sobre ambas.

de caráter exploratório, compreende a fundação de Rubiataba (GO) e Goianésia (GO) em momento anterior à escolha de um sítio específico para a nova capital, sendo a função dominante de ambas direcionada por seus empreendedores à atividade agrícola no Vale do São Patrício (região central de Goiás).

O período posterior (1956-1961), voltado a subsidiar a construção em curso de Brasília, concentra o maior número de exemplares, do projeto da Cidade Marina (MG) àqueles novos núcleos que tiveram papel importante no fornecimento de suprimentos e mão de obra à nova capital, como: Luziânia (GO), Alexânia (GO), Abadiânia (GO) e Cocalzinho de Goiás (GO).

Por fim, o terceiro período delimitado (1967-1979) engloba os núcleos de Planaltina de Goiás (GO), Cidade Ocidental (GO), Novo Gama (GO) e Valparaíso de Goiás (GO), cujos traços restritivos e características de cidades-dormitórios são atribuídos à proximidade com o Plano Piloto (até 40 quilômetros) e ao déficit de equipamentos e serviços urbanos em sua composição.

Figura 5 - Localização das cidades-satélites do 2º cinturão

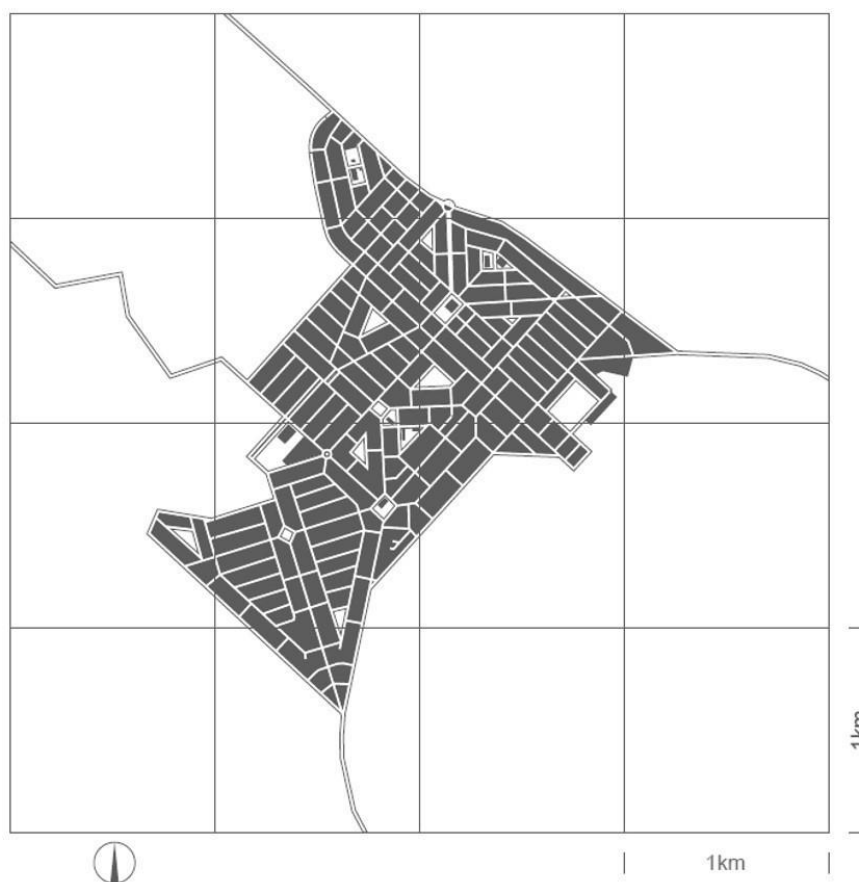


Fonte: Os autores (2020)

São três fases aqui estruturadas no intuito de permitir uma leitura temporal a partir de cada urbegrafia, como expostas a seguir.

3.1. Período Exploratório (1948-1953)

Esse período é caracterizado pela especulação e exploração do território para onde possivelmente a nova capital do país seria transferida: o estado de Goiás. Uma paisagem de terras ermas, com processos urbanizadores datados do período colonial (exploração mineral) e com atividades econômicas incipientes; uma região onde se fazia necessário criar condições e propiciar meios atrativos para o processo mudancista. Nesse sentido, o Vale do São Patrício – o Mato Grosso goiano –, pelas características ambientais e geográficas existentes, destacou-se, atraindo a atenção de políticos e empreendedores. Nesse cenário, duas cidades são intencionalmente criadas: Rubiataba (1948) e Goianésia (1953).

Figura 6 - Traçado urbanístico da cidade de Rubiataba (GO), de 1948

Fonte: Os autores (2020)

Rubiataba (GO) surgiu primeiro como Colônia Agrícola Estadual (Figura 6), criada em 1948 pelo então governador Jerônimo Coimbra Bueno (1909-1996),¹⁷ cujo mandato ocorreu entre os anos de 1947 e 1950. Incentivado pelo sucesso da CANG (atual Ceres) e entusiasta da transferência da capital federal para o Planalto Central, o governador anteviu a necessidade de uma colônia que garantisse fornecimento de matéria-prima e alimentos para a implantação da futura capital.

Entre as medidas previstas por Coimbra Bueno estava a criação de agrovilas que seriam localizadas no entorno do “Retângulo Cruls”, 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 (PMR, 2017, p. 24).

Neste sentido, Jerônimo e seu irmão Abelardo Coimbra Bueno (1911-2003) criaram a Fundação Coimbra Bueno pela Nova Capital do Brasil, de modo a fornecer todos os serviços, inclusive com a doação do projeto urbanístico à Rubiataba mediante a incorporadora Coimbra Bueno e Cia. Ltda., uma adaptação clara do traçado da cidade nova de Luiziânia (SP), empreendida pela Companhia anos antes. O desenho urbano foi assinado pelo engenheiro agrônomo Oscar Campos Junior, e sua implantação, em 1949, coube à Divisão de Terras e Colonização, da Secretaria da Agricultura do Estado de Goiás. Fez

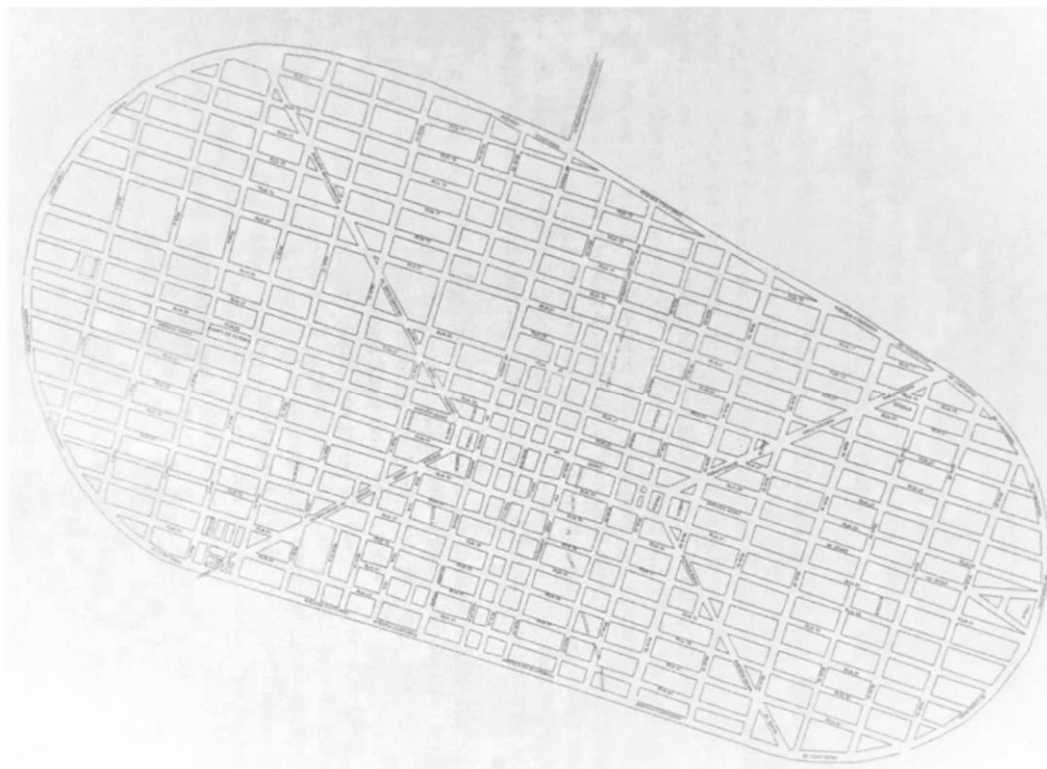
¹⁷ Os irmãos goianos Jerônimo e Abelardo Coimbra Bueno, engenheiros civis formados pela Escola Politécnica do Rio de Janeiro em 1933, foram fundadores da empresa Coimbra Bueno e Cia. Ltda. e responsáveis por empreender a partir de 1934 as obras de Goiânia, nova capital do estado de Goiás, com projeto original de 1933 do urbanista Attilio Corrêa Lima (1901-1943).

ainda parte da equipe de locação e implantação da cidade o engenheiro João Edgar Sheler, tendo como auxiliar Joaquim Elias Martins (PAULA; SILVA; CORDEIRO, 2007). Conquanto coube ao Estado a implantação de estradas de rodagem que ligassem a nova cidade às demais localidades existentes na região e, por elas, a possibilidade de interligação com a futura capital.

De modo similar surgiu Goianésia (GO), a partir da visão empreendedora do mineiro Laurentino Martins Rodrigues (1907-1961) que enxerga nas atividades agrícolas uma frente de possibilidades e oportunidades lucrativas (Figura 7). Após aquisição de terras na região do município de Jaraguá (GO) nos anos 1940, Rodrigues encomenda ao engenheiro Filemon Justiniano Ribeiro um projeto urbanístico para a cidade em 1953. Delimitado por via perimetral, o plano urbanístico da nova cidade é marcado pelo traçado em xadrez, com variações nas dimensões das quadras – pela presença de corpos hídricos –, rompido por diagonais irradiadas do setor central.

As terras férteis de Goianésia serviram como atrativo ao estabelecimento de grandes empresas no Vale do São Patrício e, conseqüentemente, demandaram do governo estadual investimentos em infraestruturas fundamentais, como: rodovias, provimento de energia, redes de comunicação etc. (MENEZES *et al.*, 2000). Uma lógica que coloca o setor público sempre a reboque das ações privadas, na busca incessante para dar suporte às iniciativas empreendidas por empresários e incorporadores, dinâmica que permeou as cidades do período subsequente.

Figura 7 - Traçado urbanístico da cidade de Goianésia (GO), de 1953



Fonte: Menezes *et al.* (2000)

Com resultados do Relatório Belcher em 1955, tendo a indicação do Sítio Castanho como o mais favorável para implantação de uma cidade, e com o concurso do Plano Piloto para nova capital publicado em edital de 1956, Brasília já se fazia realidade. Diante desse novo cenário, outras cidades surgem, como proposta projetiva, como expansão de núcleo existente ou como núcleos integralmente novos.

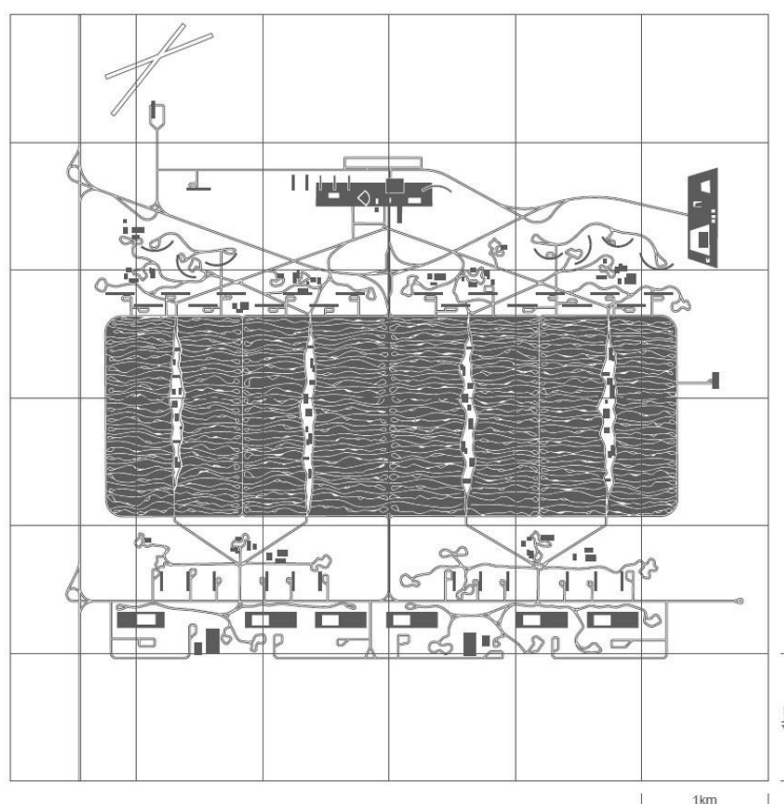
3.2. Período Subsidiário (1956-1961)

O segundo período é marcado pela ebulção de ações, produções e obras causadas pela decisão do governo federal – sob a presidência de Juscelino Kubitschek (1902-1976) – de transferir a sede da capital para o Planalto Central. Além das inúmeras empreitadas diretamente relacionadas a esse processo, outras, em paralelo, tomaram curso e resultaram na criação de cidades. Foram núcleos urbanos planejados e criados para dar assistência à nova capital que surgia, especialmente no subsídio aos setores da construção civil, à oferta de mão obra e ao fornecimento de produtos alimentícios. Nesse viés, têm-se desde uma promessa: Cidade Marina (1956, não construída) até novas cidades, como: Luziânia (1956, plano de expansão),¹⁸ Alexânia (1957), Abadiânia (1961) e Cocalzinho de Goiás (1961).

Marina (MG), embora não construída (Figura 8), foi pensada em função de Brasília. Distante a menos de 200 quilômetros da futura capital, a implantação estratégica do novo núcleo urbano para 200 mil habitantes, junto à Colônia Agropecuária do Menino, no Vale do Urucuia, tiraria proveito da valorização das glebas ao seu redor, assim como de seu adensamento. O empresário Max Hermann, responsável pela nova cidade, tinha ciência da migração populacional destinada ao Distrito Federal e como ela propiciaria um crescente mercado consumidor de provisões agrícolas da região.

Desse modo, uma vez conectada à nova capital por rodovia, Marina – “futuro celeiro” de Brasília – produziria alimentos de cultivo agrícola, abastecendo a demanda local e brasiliense, além de guarnecer os principais centros do país (RIBEIRO & DAMASCENO, 2017).

Figura 8 - Traçado urbanístico da Cidade Marina (MG), de 1956, não construída



Fonte: Os autores (2020)

¹⁸ Os autores desse trabalho julgam uma cidade nova de expansão aquela cujo novo projeto seja duas vezes, ou mais, maior que a cidade antiga, receba o dobro da população presente, e que tal transformação proporcione uma nova identidade ao núcleo, como ocorrido com Luziânia após o plano de 1956.

O projeto urbanístico, de 1956, foi atribuído a Oscar Niemeyer (1907-2012) e a mais quatro arquitetos: José Lopes da Silva, José de Sousa Reis, Marcos Jaimovich e Nauro Jorge Esteves. A venda dos lotes e imóveis seria realizada por meio da Colonizadora Agrícola e Urbanizadora S/A. Porém, Marina, permaneceu no campo das ideias. O seu insucesso foi renunciado com o fim do mandato de Juscelino Kubitschek, em 1961, e efetivado em 1962 quando as terras destinadas à cidade – parte de um espólio herdado pelo empresário – foram tomadas como devolutas pela antiga autarquia Ruralminas, encarregada pela reforma agrária naquele estado.

Mais próxima ao DF – aproximadamente 45 quilômetros do Plano Piloto –, Luziânia (GO) era um pequeno núcleo urbano localizado ao sul da nova capital. Nascida em função das explorações minerais durante o Brasil Colônia, a pequena cidade estagnou no tempo, sem perspectivas ou fatores que levassem a seu crescimento.

Figura 9 - Plano urbanístico de expansão de Luziânia (GO), de 1956 – delimitação do núcleo tradicional



Fonte: Rocha (2019, p. 14), com alteração dos autores

No entanto, com a construção de Brasília no horizonte, o governo local propôs um novo Plano Diretor em 1956 (Figura 9), cujo desenho urbanístico ampliava em muito o traçado original e dava à pequena Luziânia uma nova identidade. “A implantação de Brasília e a conseqüente atração de contingentes populacionais para sua região fizeram com que Luziânia experimentasse pela primeira vez desde a mineração um processo de crescimento” (LAVIERI *et al.*, 1974, s/p).

Sem autoria identificada, o plano da nova cidade representava a seus futuros moradores prosperidade e modernidade, com a construção de novos edifícios: Prefeitura,

Câmara Legislativa e Fórum, contrapondo-se à cidade bicentenária existente (LAVIERI *et al.*, 1974). A Imobiliária do Planalto Central de Goiás Ltda. (IMPLAGO) ficou responsável pela comercialização dos lotes, praticamente todos ocupados até meados dos anos 1970.

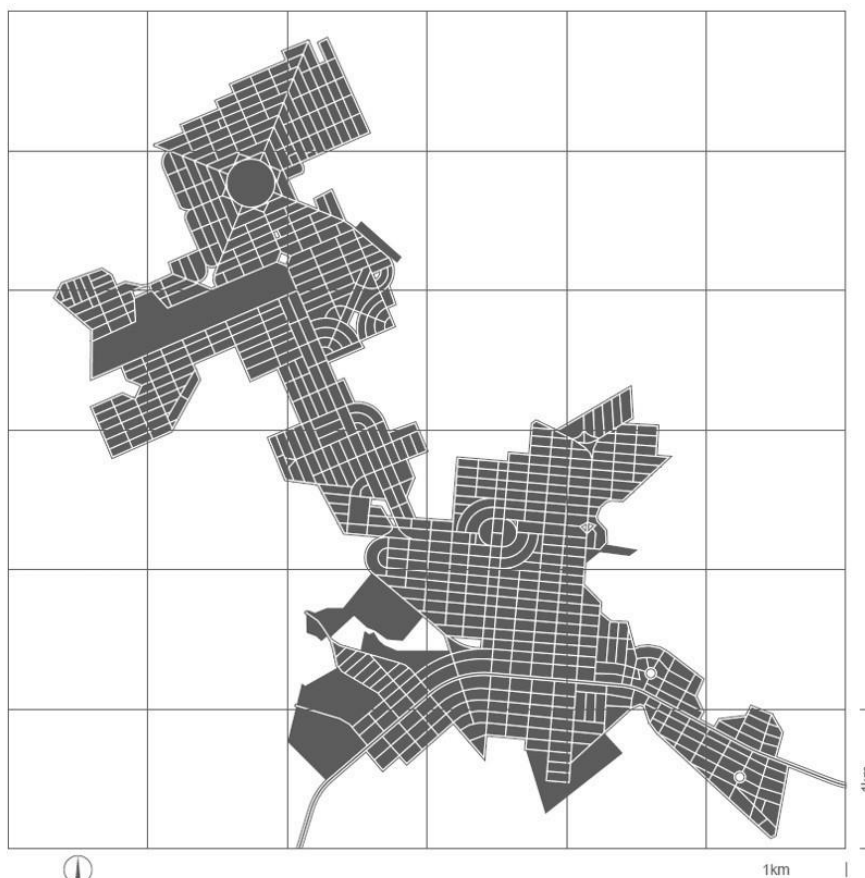
Já no sentido sudoeste, em direção a Anápolis e Goiânia, pela rodovia BR-060 (futuro trecho da rodovia Belém-Brasília), outras duas cidades foram refundadas: Alexânia e Abadiânia, ambas pela transferência da sede de um antigo núcleo para as margens da nova estrada, demarcada em 1957.

Alexânia (GO) é fruto da mudança da sede do então distrito de Olhos D’Água para um novo sítio em 1958. Alex Abdallah, seu empreendedor, à espera de que Juscelino Kubitschek cumprisse seu Plano de Metas, adquiriu três fazendas lindeiras à nova rodovia. Segundo o Edital de Loteamento de 20 de março de 1957, registrado no Cartório de Registro de Imóveis de Corumbá de Goiás, Abdallah encomendou o projeto urbanístico à Empresa Brasil de Imóveis Limitada, de Belo Horizonte (MG) (Figura 10). Neste documento, Alexânia foi criada para ser uma cidade industrial, diferentemente de suas intenções iniciais.

A justificativa para tal decisão, informa Ramir Curado (2015), era de que Abdallah não possuía recursos para implantá-la, direcionando Alexânia à abertura para negociação com empresários e industriais, cuja proximidade com Brasília lhes seria um potente atrativo (PEREIRA, 2018, p. 79).

Para que a cidade fosse implantada de acordo com as especificações presentes no projeto, Abdallah contou com trabalhadores de Olhos D’Água, Corumbá de Goiás e Anápolis. Além do mais, para a coordenação das obras contratou o engenheiro alemão Fritz Gezets, residente à época em Goiânia. Hoje, Alexânia apresenta um dos principais distritos industriais e comerciais do entorno do Distrito Federal.

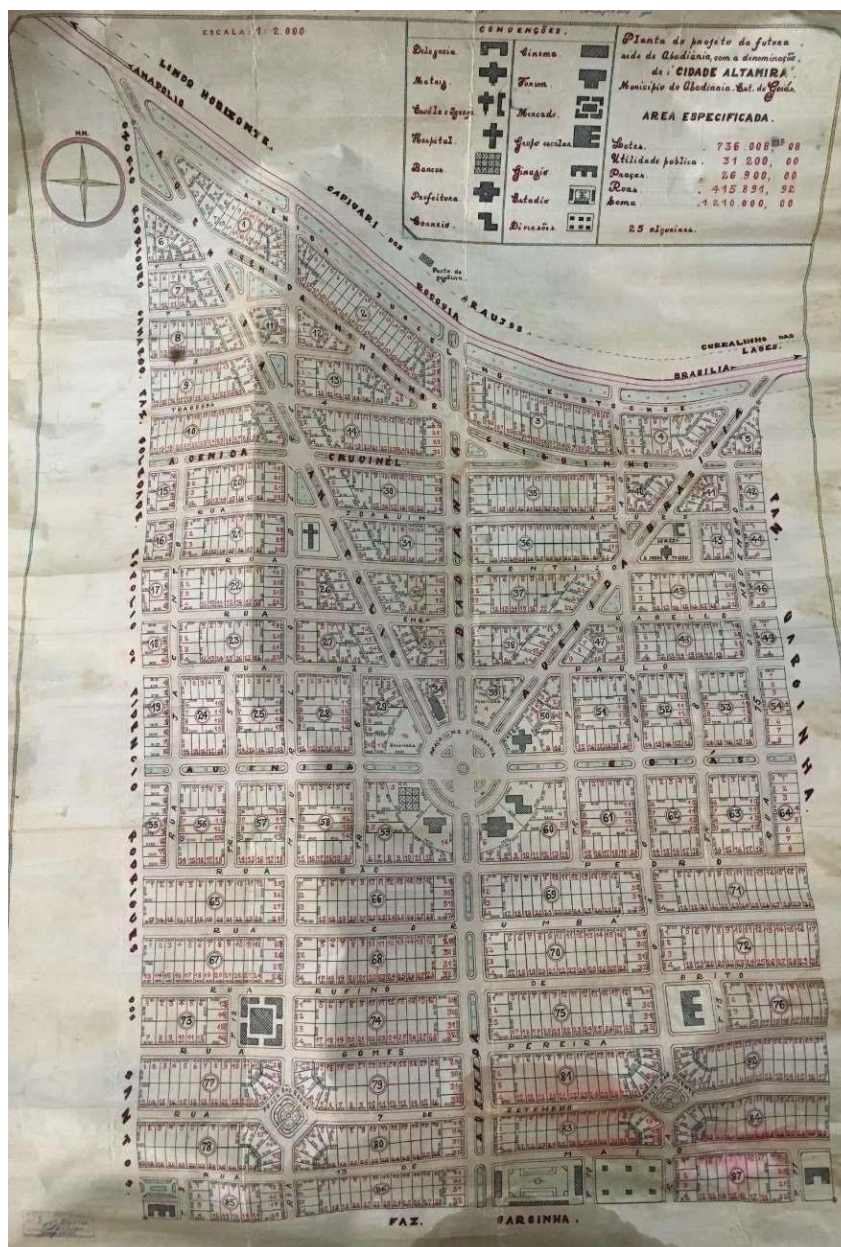
Figura 10 - Traçado urbanístico de Alexânia (GO), de 1957



Fonte: Os autores (2020)

Abadiânia (GO), do mesmo modo, também teve sua sede transferida para as proximidades da nova rodovia. Base operacional da Construtora Rabello S.A., de Minas Gerais, e da Companhia Urbanizadora da Nova Capital (Novacap), responsáveis pelas obras viárias, o canteiro situado no município da pequena Abadiânia recebia constantes visitas: do engenheiro Bernardo Sayão a Juscelino Kubitschek. Em 1960, o presidente, ao passar pelas instalações da Novacap, deixou um telegrama ao então prefeito de Abadiânia com os seguintes escritos: “Oribes Gontijo da Silva, mude a cidade para o Planalto Central, pois Brasília é uma realidade” (PEREIRA, 2018, p. 84). Abadiânia deixaria sua antiga sede rumo a uma nova localidade, próxima à rodovia.

Figura 11 - Plano urbanístico de Abadiânia (GO), de 1961



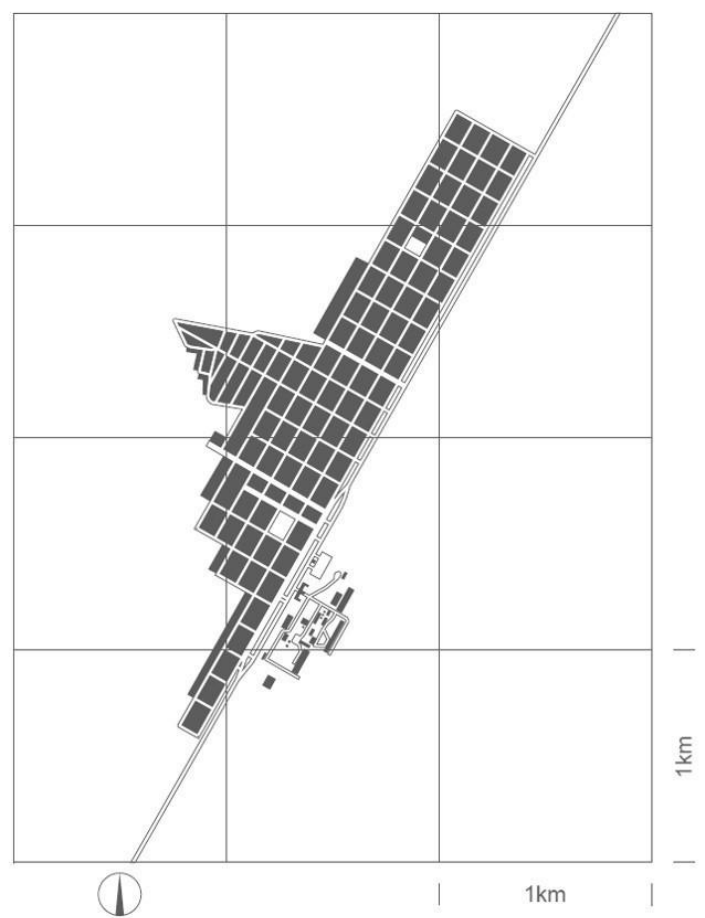
Fonte: Pereira (2018, p. 87)

O projeto (Figura 11), de 1961, foi encomendado ao agrimensor Nilton Rabello, que baseou o traçado no plano de Attilio Corrêa Lima para Goiânia, com destaque ao tridente viário, além do uso da setorização funcional e da presença de uma praça cívica, ladeada por edifícios de interesse público: Prefeitura, Fórum, Igreja Matriz, Bancos, Agência dos

Correios e Cinema. Ademais, a cidade tornou-se um polo de produção cerâmica, cujas olarias forneciam tijolos e seus rios a areia para a construção de Brasília.¹⁹

Além de tijolos e areia, a Brasília modernista precisava igualmente de cimento e cal para sua arquitetura. Neste sentido, a empresa paulista Votorantim Cimentos, visando a fornecer materiais essenciais para as obras edilícias numa logística mais apropriada, decidiu por implantar uma Fábrica de Cimento no município de Corumbá de Goiás em 1961, em terras cedidas pela família Curado Fleury. Para isto, criou um núcleo fabril e uma pequena cidade, Cocalzinho de Goiás (antiga Cidade dos Pireneus, GO) para atender a funções empresariais – extração e produção –, bem como criar condições de habitabilidade para seus funcionários: moradia, equipamentos coletivos, serviços, comércio etc. (Figura 12).

Figura 12 - Traçado urbanístico de Cocalzinho de Goiás (GO), de 1961



Fonte: Os autores (2020)

Próxima aos recursos minerais necessários, a pequena cidade empresarial distava dos principais eixos de comunicação com a nova capital, situando-se à oeste desta, entre as sedes dos municípios de Corumbá de Goiás e Santo Antônio do Descoberto. A solução encontrada foi articulá-la com a rodovia GO-225 e pelo prolongamento da Estrada Parque Ceilândia (EPCL) a atual BR-070.

¹⁹ Como curiosidade, foi em Abadiânia que o arquiteto João Filgueiras Lima, o Lelé (1932-2014), no início dos anos 1980 instalou sua Fábrica para Equipamentos Comunitários, projetando e construindo o primeiro protótipo da Escola Rural Transitória, com peças pré-moldadas e um sistema de montagem racionalizado. Esta fábrica, anos depois, serviu de base para a Fábrica de Escolas e Equipamentos Urbanos do Rio de Janeiro.

Em 1972, o Grupo Votorantim decide mudar para uma reserva mineral mais próxima, ao norte da cidade-satélite de Sobradinho (DF), vendendo a antiga sede para a empresa francesa Lafarge, em 1973. Ainda, neste período, vale destacar duas experiências que, caso vingassem, resultariam em mais duas cidades para o 2º cinturão: a Cidade Eclética (1956) e a Cidade da Fraternidade (1958), ambas no estado de Goiás e marcadas pelo caráter religioso de sua fundação.

A primeira é ligada à Fraternidade Eclética Espiritualista Universal, fundada em 1946 por Oceano de Sá, mais conhecido como Yokaanan. Em 1956, esta Fraternidade adquire terras no município de Santo Antônio do Descoberto – vizinho ao DF – com vistas a construir a Cidade Eclética e para onde migraram 300 famílias da cidade do Rio de Janeiro. Comunidade reclusa, o pequeno núcleo não prosperou e hoje é apenas um pequeno distrito daquele município goiano, equipado com templo, cooperativa, prefeitura social, hospital, hotel, cemitério e zona residencial, de acesso restrito aos fiéis seguidores.

Já a segunda cidade esteve atrelada ao Movimento da Fraternidade, de 1949, coordenado pela Organização Social Cristã André Luiz a partir de 1956. Em 1958, uma equipe interna ficou responsável por buscar terras próximas a Brasília, onde pretendiam dar assistência a crianças desamparadas (órfãs), encontrando na Chapada dos Veadeiros o sítio ideal para implantação da nova cidade. A Cidade da Criança, posteriormente chamada de Cidade da Fraternidade, foi fundada em 1966 e tinha por meta abrigar duas mil crianças abandonadas. O projeto urbanístico e arquitetônico coube à arquiteta Claudia Costa Miranda, mas nunca saiu do papel por problemas jurídicos (CAMPOS, 2018).

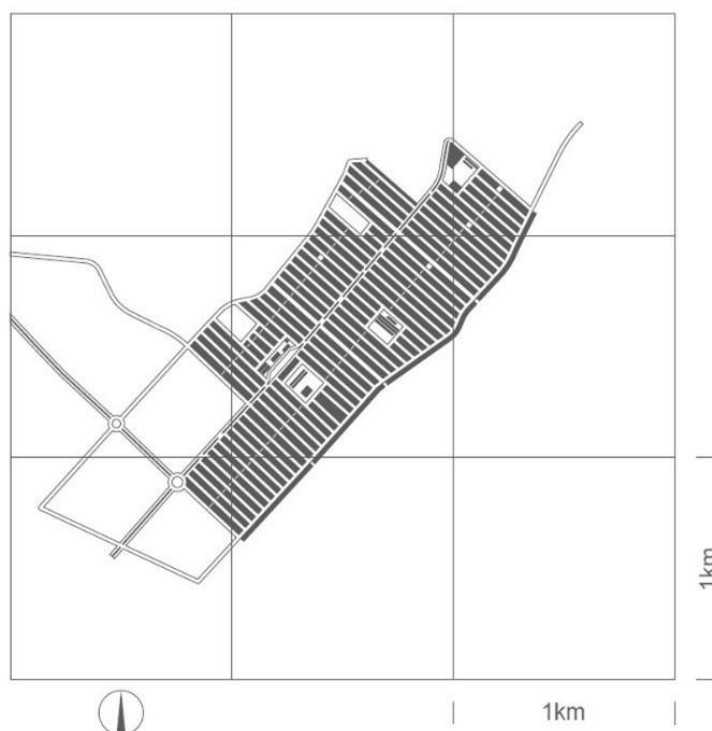
Dois casos curiosos que complementam este período intermediário. Cidades imaginadas ou materializadas sobre o território, que visavam a garantir o sucesso de construção e funcionamento da nova capital. Um período de cidades novas subsidiárias seguido por outro, aquele de cidades novas adjetivadas de cidades-dormitórios.

3.3. Período Restritivo (1967-1979)

Após a primeira década de Brasília, com a consolidação do tipo de expansão urbana escolhida para a nova capital – cidades-satélites –, identifica-se o surgimento de novos núcleos fora dos limites do quadrilátero, só que mais próximos geograficamente a ele. São os casos de Planaltina de Goiás (1967), Cidade Ocidental (1975), Novo Gama (1978) e Valparaíso de Goiás (1979), que por tal relação espacial e pela própria dinâmica socioeconômica de cada uma configuram-se mais a cidades-dormitórios. Cidades cujas economias giram em torno das atividades prestadas e cumpridas por seus habitantes no Distrito Federal.

Começamos por Planaltina de Goiás (GO) – popularmente conhecida por “Brasilinha” –, a qual marca a transição de cidades novas subsidiárias a cidades restritivas. Esta cidade foi procurada por migrantes recém-chegados ao Planalto Central, na qual os valores imobiliários eram(são) mais acessíveis àqueles praticados na capital. Com terras desmembradas para criação do DF, em 1955, a sede da Comarca de Planaltina foi transferida em 1960, provisoriamente, para a Vila de São Gabriel de Goiás. Em 1967, o então prefeito Eloy Pinto de Araújo decide por transferir definitivamente a sede do município de Planaltina para a Fazenda Brasília, de propriedade de Joaquim Gonçalves. Um processo de realocação – com área a ser ocupada previamente definida – que contou com um plano urbanístico contendo 22 mil lotes e previsão para 110 mil habitantes.

Por sua vez, a Cidade Ocidental (GO) nasceu do desejo do empresário Cleto Meireles, proprietário nos anos 1970 da Construtora Ocidental (Figura 13).

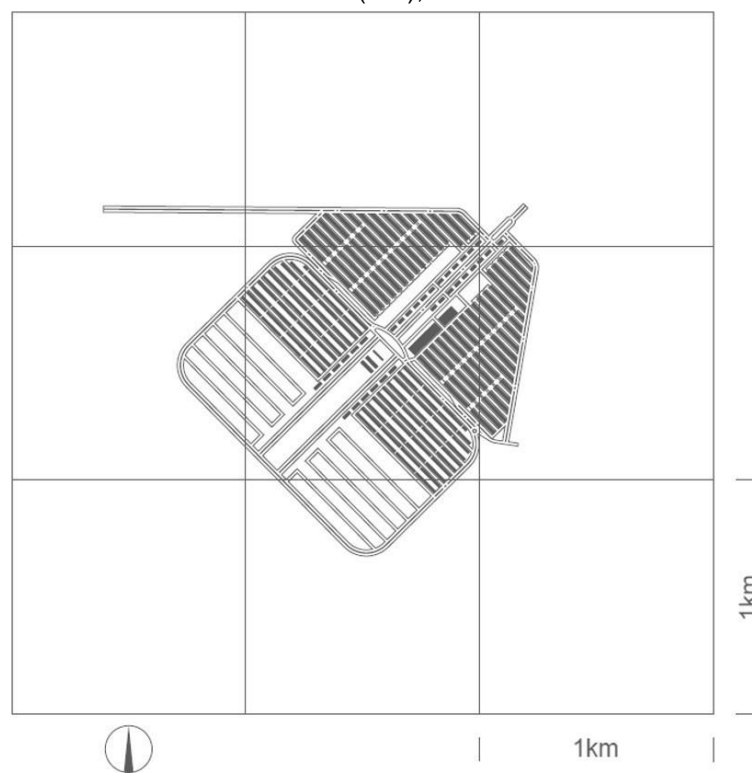
Figura 13 - Traçado urbanístico de Cidade Ocidental (GO), de 1975

Fonte: Os autores (2020)

Com a implantação da barragem do córrego Jacob, em 1970, para o abastecimento de água da Fazenda Aracati, o incorporador decide adquirir a propriedade em 1974 e nela construir uma cidade.

Em 1975, o projeto de construção, com 14.383 lotes, foi aprovado pela prefeitura de Luziânia e deu-se início às obras pela superquadra 11, com 860 habitações, 27 pontos de comércio e uma escola. Toda a cidade foi dotada de infraestrutura, com redes de abastecimento de água e coleta de esgoto, iluminação pública, calçamentos e vias asfaltadas. A Construtora Ocidental ainda ampliou a barragem e a transformou no Clube Recreativo de Lazer. Mesmo assim, nota-se a grande dependência da cidade e seus habitantes do Distrito Federal. A nova cidade foi inaugurada em 15 de dezembro de 1976.

Novo Gama (GO) surgiu em fins dos anos 1970 em função da política habitacional para população de baixa renda do Governo Federal, via Banco Nacional da Habitação (BNH). Para alguns incorporadores, este era um terreno fértil e lucrativo. Assim, vizinha à cidade-satélite do Gama (DF), mas em terras do município de Luziânia (GO), foi projetada e construída uma nova cidade, com habitações e equipamentos, inaugurada em 8 de dezembro de 1978 (Figura 14).

Figura 14 - Traçado urbanístico do Novo Gama (GO), de 1978

Fonte: Os autores (2020)

Por fim, Valparaíso de Goiás (GO), segundo dados encontrados sobre a história do município, teve sua ocupação iniciada ainda em 1959, com a implantação de um loteamento denominado Parque São Bernardo, ligado ao município de Luziânia. Mas foi, em 1979, que a localidade recebeu novo projeto urbanístico, assinado pelo arquiteto colombiano Cesar Barney. A cidade nova foi implantada pela Construtora Encol e desde seu início apresentava inúmeros problemas – falta de comércio, déficits no abastecimento de água e energia, com transporte coletivo apenas na BR-040 etc. –, os quais podem justificar sua condição de cidade-dormitório.

Assim, este período pós-fundação de Brasília revela claramente a transformação do conceito das cidades-satélites do entorno. De cidades que possuíam certa autonomia urbano-infraestrutural dos dois primeiros períodos passam para um tipo de cidades-bairro, cuja deficiência em redes, equipamentos e atividades levam seus habitantes a um movimento constante – pendular – entre a cidade que moram e a cidade que efetivamente usam.

Ao fim e ao cabo, onze cidades cujas histórias particulares se entrelaçam com a história de Brasília. Urbegrafias brevemente expostas a fim de constatar a relação direta da criação destas cidades com a transferência da capital do país do Rio de Janeiro para o Planalto Central. Conexões que nos permitem aferir aspectos próprios às cidades-satélites e a sua cidade-mãe, como já apontava o presidente do júri do concurso, William Holford, em 1957: “as cidades-satélites deveriam ser centros agrícolas e industriais, autossuficientes e ligados por rodovias e ferrovias à cidade-mãe” (apud XAVIER & KANTISKY, 2012, p. 32). De certo modo, esses exemplares responderam a essas expectativas, sobretudo no início.

4. PALAVRAS FINAIS SOBRE UMA PERIFERIA EXPANDIDA E ORIGINAL

Brasília apresenta sim uma periferia mais ampla que aquela restrita às suas delimitações administrativas e muito mais antiga do que os estudos e as políticas registram. Ao se reafirmar a hipótese do processo de concepção e ocupação do território de Brasília ter começado por sua periferia, a partir dos dados aqui expostos, deu-se um passo adiante e tensionou-se o conceito dessa periferia. Anápolis não era o único ponto de apoio fora do Distrito Federal. A periferia de Brasília começa a se constituir já na década de 1940. A “Grande Brasília” já se prenunciava. Mas, distinto do processo recorrente na metropolização de grandes centros, o percurso dado na história de Brasília fez-se pelo inverso, a contrapelo, de fora para dentro, em um movimento centrípeto, em um percurso de tomada do território e aproximação à cidade-mãe (Brasília).

Se hoje tal conjunto de cidades é parte integrante da RIDE-DF e/ou da AMB, isto é apenas reflexo da história de cada uma e de suas interações com a capital do país desde sua origem. Diferente das cidades-satélites inseridas no DF, que foram planejadas e empreendidas por políticas e ações do poder público, as cidades de fora tiveram outros caminhos para sua concretude. Coube a agentes do setor privado – empresários, fazendeiros, incorporadores etc. – a iniciativa de gerar, gerir e lucrar com tais cidades, dando ao Estado o papel previsível e recorrente de financiador e gestor de obras de infraestrutura de grande porte.

Esta relação evidencia quase sempre uma equação desequilibrada entre ônus e bônus para os setores público e privado envolvidos. Ademais, ao serem conectadas à cidade-mãe por rodovias recém-demarcadas – não por ferrovias, como característico dos casos europeus e asiáticos –, as cidades-satélites assumiam o discurso de incentivos à indústria automobilística em marcha à época.

Mais conservadoras em termos projetuais – não abertas ao “modernismo periférico” das cidades-satélites do Distrito Federal (exceto pelo projeto da Cidade Marina) ou das correlatas europeias e asiáticas –, as cidades-satélites aqui expostas foram elaboradas por profissionais habilitados com desenhos menos inovadores, repetindo-se ou adaptando-se soluções de traçados convencionais (trama xadrez, tridente, anel periférico, centro cívico etc.).

Foi possível perceber, nas duas primeiras fases, projetos concebidos como conjunto único, fechado, sem arquitetura pré-definida, garantindo a cada uma a paisagem de uma cidade tradicional – apenas nos casos mais recentes e mais próximos a Brasília foi identificada a presença de Unidades de Vizinhança. Sobre dimensões e tamanhos, são cidades de pequeno e médio porte – entre cinco mil habitantes (Cocalzinho de Goiás) e 200 mil (Cidade Marina e Luziânia) – conforme densidade e distribuição de lotes previstas. Na longa duração do tempo, são cidades que nasceram abruptamente, mas ganharam identidade e história própria com o passar dos anos.

Neste sentido, as cidades-satélites, sobretudo aquelas do primeiro (1948-1953) e segundo período (1956-1961), pelo distanciamento do Plano Piloto, mantiveram certa independência e autonomia, não se configurando como cidades-dormitórios, algo não visualizado nas cidades do terceiro período (1967-1979), muito similares à realidade e dinâmica das cidades-satélites brasilienses.

Assim como nos casos estrangeiros, os quais tinham por princípio gerador o remanejamento populacional de grandes centros urbanos e o equilíbrio na oferta de moradia, trabalho e serviços, as cidades-satélites do segundo cinturão fizeram de Brasília a sua "cidade grande", mesmo com fundações contemporâneas, dando suporte à criação e ao desenvolvimento preliminar da capital. Talvez elas sim sejam as efetivas cidades-satélites a orbitar Brasília – associadas a ela, não dependentes dela!

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BARON, L.-P. **Le projet de la ville nouvelle de Bang Plee**: vers une politique de villes nouvelles en Thaïlande? Paris: Publicação do Autor, 1992.
- BATISTA, G.; FICHER, S.; LEITÃO, F.; FRANÇA, D. A. de. **Brasília, uma história de planejamento**. In: Anais 10º Encontro Nacional da Anpur. Belo Horizonte: Anpur, 2003.
- BAUELLE, G. **Villeneuve d'Ascq, ville nouvelle pionnière**. Pouvoirs locaux. Les cahiers de la décentralisation. França, n. 60, mar. 2004. pp. 71-74.
- BERG, M. v. d. **Dutch experience, plans and visions**. Cities. Grã-Bretanha, v. 6, n. 4, nov. 1989. pp. 277-281.
- BRITO, J. D. de. **De Plano Piloto a metrópole**: a mancha urbana de Brasília. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de Brasília. Brasília, 2009.
- CAMPOS, A. F. **A Cidade da Criança**: crescendo em comunidade. Ensaio teórico (Trabalho final da Cadeira de Teoria e História da FAU-UnB) - Universidade de Brasília. Brasília, 2018.
- CARRERAS, C. **Riera de caldes new town**: the restriction of growth. Planning outlook. Grã-Bretanha, v. 29, n. 2, 1986. pp. 63-65.
- COMPANHIA DE PLANEJAMENTO DO DISTRITO FEDERAL - CODEPLAN. Nota técnica no 1/2014: **Delimitação do Espaço Metropolitano de Brasília** (Área Metropolitana de Brasília). Brasília: Governo do Distrito Federal, dezembro de 2014.
- COSTA, G. G. da. **As regiões administrativas do Distrito Federal de 1960 a 2011**. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de Brasília. Brasília, 2011.
- COSTA, L. F. **Poder, memória e estigmas**: pontes entre Ceres e Rialma. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Federal de Goiás. Goiânia, 2016.
- CRUZ, L. S. F.; DERNTL, M. F. (Org.). **Brasília 50+50**: Cidade, história e projeto. Brasília: EdUNB, 2014.
- DERNTL, M. F. **Além do Plano**. A concepção das cidades-satélites de Brasília. Arqtextos. São Paulo, Vitruvius, Ano 19, n. 221.03, outubro 2018. Disponível em: <https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arqtextos/19.221/7150>. Acesso em: jan. 2020.
- DIDI-HUBERMAN, G. **Atlas ou a Gaia ciência inquieta**: o olho da história, 3. Lisboa: KKYM/EAUM, 2013.
- DUCON, E.; YOKOHARI, M. **L'involution et urbaine dans l'aire tokyoïte: le déclin de la ville nouvelle de Tama**. Annales de la recherche urbaine. França, n. 100, 2006. pp. 23-27.
- ENG, T. S. **Character and identity in Singapore new towns: planner and resident perspectives**. Habitat International. Grã-Bretanha, v. 20, n. 2, jun. 1996. pp. 279-294.
- FICHER, S. **Senzala e casa grande**. In: Anais do V Seminário de História da Cidade e do Urbanismo. Campinas: PUC-Campinas, 1998.

FICHER, S.; PALAZZO, P. P. **Os paradigmas urbanísticos de Brasília**. Cadernos PPGAU-FAUFBA. Salvador, PPG-AU / FAUFBA, Ano 3, Edição Especial, 2005. pp. 49-71.

FISHMAN, R. **Urban Utopias in the Twentieth Century**: Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright and Le Corbusier: Cambridge (Massachusetts): The MIT Press, 1982.

HELAND, L. **Albertslund, une ville toujours nouvelle**: du volontarisme urbanistique à l'innovation environnementale. Annales de la recherche urbaine. França, n. 98, out. 2005. pp. 141-147.

HOLANDA, F. R. B. de; KOHLDORF, M. E.; KOHLDORF, G. **Brasília**: da Carta de Atenas à cidade de muros. *In*: Anais V Seminário Nacional Docomomo Brasil. São Carlos: EESC-USP, 2003.

HUI, E. C. M.; LAM, M. C. M. **A study of commuting patterns of new town residence in Hong Kong**. Habitat International. Grã-Bretanha, v. 29, n. 3, set. 2005. pp. 421-437.

IRAN. Ministry of Development and Housing. **A report of the studies to establishment on new cities in Iran**. Tehran: New cities development corporation, 1991.

LACERDA, L. A. **Aragarças no Brasil Central**: Modernidades pré-Brasília. *In*: Anais do V Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Salvador: FAUFBA, 2018.

LAVIERI, J. R.; LAVIEIRI, M. B. F.; DIAS, L. C. **Luziânia, estudo do espaço urbano**. (Caderno Estudantil n. 2). Brasília: Universidade de Brasília/DEAUR, 1974.

LEE, C.-M.; AHN, K.-H. **Five new towns in the Seoul metropolitan area and their attractions in non-working trips: implications on self-containment of new towns**. Habitat International. Grã-Bretanha, v. 29, n. 4, dez. 2005. pp. 647-666.

MAMOLI, M.; TREBBI, G. **Storia dell'urbanistica**. L'Europa del secondo dopoguerra. Bari: Laterza, 1988.

MENEZES, A. M. G. de *et al.* **Goianésia, seu povo, sua história**. Goianésia: Gráfica Tânia, 2000.

MERLIN, P. **Urbanisme et villes nouvelles en Union Soviétique**. Cahiers de l'IAURP. França, v. 38, mar. 1975.

MITTELBACH, F. G. **New cities in developed and developing nations**. Los Angeles: University of California, 1973.

PANERAI, P. **A Grande Paris**: o nascimento da metrópole, três momentos em uma longa história. (Tradução: Valéria Cintra; Revisão técnica: Francisco Leitão e Sylvia Ficher). Palestra ministrada em 2011 (Não publicado).

PANERAI, P. **Paris Métropole**: Formes et échelles du Grand-Paris. Paris: La Villette, 2008.

PAULA, M. C. de; SILVA, C. M. da; CORDEIRO, F. H. **Impacto das políticas públicas da Cooper-rubi no desenvolvimento de Rubiataba no estado de Goiás**. Revista Estudos. Goiânia, v. 34, n. 9-10, 2007, pp. 735-764.

PAVIANI, A. (Org.). **Brasília, 50 anos**: da capital à metrópole. Brasília: EdUNB, 2010b.

PAVIANI, A. (Org.). **Brasília, ideologia e realidade**: o espaço urbano em questão. São Paulo: Projeto, 1985.

PAVIANI, A. **Brasília, a metrópole em crise: ensaios sobre urbanização**. Brasília: EdUNB, 2010a.

PAVIANI, A.; BARRETO, F. F. P.; FERREIRA, I. B. (Org.). **Brasília: dimensões da violência urbana**. Brasília: EdUNB, 2005.

PEREIRA, P. H. M. **Alexânia e Abadiânia, duas cidades novas para Brasília**. Revista Thésis. Rio de Janeiro, Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (ANPARQ), v. 5, 2018. pp. 70-91.

PESCATORI, C.; MEDEIROS, A. E. **Taguatinga: conexões e centralidades**. In: CRUZ, L. S. F.; DERNTL, M. F. (Org.). **Brasília 50+50: Cidade, história e projeto**. Brasília: EdUNB, 2014. pp. 92-101.

PRAKASH, V. **New towns in India**. Detroit: The Cellar Book Shop, 1969.

PREFEITURA MUNICIPAL DE RUBIATABA - PMR. **Plano Municipal de Cultura de Rubiataba - GO: Docênio 2015-2025**. 2017. Disponível em: <http://pnc.cultura.gov.br/wp-content/uploads/sites/16/2017/09/GO-PMCRubiataba.pdf>. Acesso em: out. 2019.

REGO, R. L. **As cidades plantadas: os britânicos e a construção da paisagem do norte do Paraná**. Londrina: Humanidades, 2009.

REGO, R. L. **Shaping an urban Amazonia: 'a planner's nightmare'**. Planning Perspectives. 2017. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1080/02665433.2016.1277952>. Acesso em: 7 mar. 2017.

RIBEIRO, G. L. **Arqueologia de uma cidade: Brasília e suas cidadessatélites**. Espaço e Debates. São Paulo, n. 5, março/junho de 1982.

RIBEIRO, G. L. **O capital da esperança: a experiência dos trabalhadores na construção de Brasília**. Brasília: EdUNB, 2008.

RIBEIRO, L.; DAMASCENO, R. **Como seria Marina, a única cidade projetada por Oscar Niemeyer no Brasil**. 2017. Disponível em: <https://www.em.com.br/app/noticia/especiais/cidademarina/2017/09/01/cidademarina.897087/saiba-como-seria-a-unica-cidade-projetada-por-niemeyer-nobrasil.shtml>. Acesso em: 19 abr. 2018.

ROCHA, V. V. da. **Requalificação urbana do núcleo histórico de Luziânia - GO: a cidade que acolheu Brasília**. (Trabalho Final de Graduação 1). Brasília: FAU-UnB, 2019.

SCHLEE, A. R.; FICHER, S. **Vera Cruz, futura capital do Brasil, 1955**. In: Anais do IX Seminário de História da Cidade e do Urbanismo. São Paulo: FAU-USP, 2006.

SUPERINTENDÊNCIA DE DESENVOLVIMENTO DO CENTRO-OESTE - SUDECO / MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL. **Apresentação da RIDE-DF**. 2017. Disponível em: <http://www.sudeco.gov.br/web/guest/apresentacao8>. Acesso em: abr. 2020.

TAVARES, J. C. **Projetos para Brasília, 1927-1957**. Brasília: IPHAN, 2014.

TOULAN, N. A. **New towns in the Greater Cairo urban region regional study** (2 vols.). Cairo: Gopp, 1979-1980.

UNITED STATES OF AMERICA. DEPARTMENT OF HOUSING AND URBAN DEVELOPMENT. **Planning new towns: national reports of the U.S. and the U.S.S.R.** Washington: Department of Housing and Urban Development, 1981.

VASCONCELOS, A. **As cidades-satélites de Brasília**. Brasília: Editora do autor, 1988.

VASCONCELOS, A. M. N. *et al.* (Org.). **Território e sociedade**: as múltiplas faces da Brasília metropolitana. Brasília: EdUNB, 2019.

XAVIER, A.; KATINSKY, J. R. (Org.). **Brasília: antologia crítica**. São Paulo: Cosac Naify, 2012.

Comitê Editorial

JEANSLEY LIMA
Presidente

SÔNIA GONTIJO CHAGAS GONZAGA
Diretora Administrativa e Financeira

RENATA FLORENTINO DE FARIA SANTOS
Diretora de Estudos Urbanos e Ambientais

DAIENNE AMARAL MACHADO
Diretora de Estudos e Políticas Sociais

CLARISSA JAHNS SCHLABITZ
Diretora de Estudos e Pesquisas
Socioeconômicas

Alexandre Silva dos Santos
Gerente de Demografia, Estatística
e Geoinformação

Cecília de Faria Sampaio
Gerente de Estudos Urbanos

Cleyton dos Santos
Gerente de Apoio Administrativo

Gabriel Pimenta Gadêa
Gerente de Gestão e Desenvolvimento
de Pessoas

Gustavo Saraiva Frio
Gerente de Estudos e Análises
de Promoção Social

Jéssica Filardi Milker Figueiredo
Gerente de Contas e Estudos Setoriais

Júlia Modesto Pinheiro Dias Pereira
Gerente de Estudos e Análises
de Proteção Social

Jusçanio Umbelino de Souza
Gerente de Pesquisas Socioeconômicas

Kássia Batista de Castro
Gerente de Estudos Ambientais

Marcelo Borges de Andrade
Gerente de Tecnologia da Informação

Martinho Bezerra de Paiva
Gerente de Administração Financeira

Rafael Richter Oliveira da Silva
Gerente de Estudos Regional e Metropolitano

Tatiana Sandim
Gerente de Estudos e Análises Transversais

Renata Nogueira Fernandes
Chefe da Assessoria de Comunicação

Revisão e copidesque

Kaszenlem Wictorya de Souza Rocha

Editoração Eletrônica

Maurício Suda

**Companhia de Planejamento
do Distrito Federal - Codeplan**

Setor de Administração Municipal
SAM, Bloco H, Setores Complementares
Ed. Sede Codeplan
CEP: 70620-080 - Brasília-DF
Fone: (0xx61) 3342-2222
www.codeplan.df.gov.br
codeplan@codeplan.df.gov.br



**Secretaria de
Economia do
Distrito Federal**

