

# **IV enanparq**

Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo  
Porto Alegre, 25 a 29 de Julho de 2016.

## **GOIÂNIA E ANGÉLICA: DUAS CIDADES MODERNAS NO CENTRO-OESTE.**

SESSÃO TEMÁTICA: CIDADES NOVAS, PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL

**Eline Maria Moura Pereira Caixeta**  
Universidade Federal de Goiás  
[emmpcaixeta@gmail.com](mailto:emmpcaixeta@gmail.com)

**Ângelo Marcos Vieira de Arruda**  
Universidade Federal de Mato Grosso do Sul  
[angelomv@uol.com.br](mailto:angelomv@uol.com.br)

# GOIÂNIA E ANGÉLICA: DUAS CIDADES MODERNAS NO CENTRO-OESTE.

## RESUMO

No território brasileiro, assim como em todo o continente americano, manifesta-se o fenômeno da criação de novas cidades. Num primeiro momento, como consequência do processo de emancipação colonial e, no segundo momento, como forma de modernização das nações, via urbanização do território desocupado. Neste contexto inserem-se Washington, nos Estados Unidos da América (1875); La Plata, na Argentina (1882); Belo Horizonte (1901), Goiânia (1933) e Brasília (1960), no Brasil; Cidade Sahagún, no México (1954); Cidade Guayana, na Venezuela (1961); e Palmas, no estado do Tocantins (1989). Agregam-se a estas, outras ações expressivas, mas menos conhecidas, a construção da cidade de Angélica (1963), e ainda as cidades construídas no Norte do Paraná: Maringá (1945-47), Jussara (1951), Pérola e Ivaiporã (1953). Em sua maioria, estas cidades foram criadas na primeira metade do século XX, compondo uma sucessão de exemplares idealizados como expressão de modernidade no interior do país. Algumas delas, em um momento em que a arquitetura e o urbanismo modernos de vertente racional-funcionalista, já se apresentavam como símbolo do Estado. Outras, porém, foram concebidas antes da consolidação do pensamento racionalista no urbanismo, quando a tradição europeia de embelezamento e ordenamento urbano *Beaux-Arts*, ainda era parâmetro no traçado das cidades. O foco desse artigo é discutir como nasceu e cresceu as cidades de Goiânia e Angélica e hoje como lidam com seu patrimônio seja ele urbano, natural ou edificado; se transcenderam os objetivos básicos que impulsionaram sua existência, sejam eles políticos ou econômicos; e que papel assumem hoje em relação ao desenvolvimento urbano regional. Como estas cidades, periféricas aos grandes centros, expandiram seus limites e modificaram sua paisagem? Até que ponto assumiram a tendência antropofágica modernizante, de auto-renovação constante que não valoriza a história? Até que ponto conseguiram se recriar como patrimônio cultural de tradição moderna? Que caminhos apontam estas cidades?

**Palavras-chave:** Urbanismo Moderno; Brasil; Patrimônio e Preservação; Desenvolvimento Regional.

## PAPER TITLE

### ABSTRACT

In Brazil, as in the entire American continent, manifests the phenomenon of creation of new cities. At first, as a consequence of colonial emancipation process and the second time as a way of modernizing nations, through urbanization of unoccupied territory. In this context fall within Washington, United States of America (1875); La Plata, Argentina (1882); Belo Horizonte (1901), Goiânia (1933) and Brasilia (1960), in Brazil; Sahagún City, Mexico (1954); Guayana City, Venezuela (1961); and Palmas, state of Tocantins (1989). Are added to these, other expressive actions, but lesser known, construction of the city of Angelica (1963), and also the towns built in the north of Parana, Maringa (1945-47), Jussara (1951), Perola and Ivaiporã (1953). Most of these cities were created in the first half of the twentieth century, creating a succession of idealized exemplary as modern expression within the country. Some of them, at a time when architecture and modern urbanism rational-functionalist aspect, already presented as a state symbol. Others, however, were designed before the consolidation of rationalist thinking in urban planning, when the European tradition of beautification and urban planning *Beaux-Arts*, was still parameter in the layout of the cities. The focus of this article is to discuss how was born and raised the cities of Goiânia and Angelica and today they deal with their heritage whether urban, natural or built; if transcend the basic objectives that drove its existence, be they political or economic; and what role assumed today in relation to the regional urban development. As these cities, peripheral to large centers, expanded its limits and changed its landscape? To what extent assumed modernizing cannibalistic tendency of constant self-renewal that does not value the story? To what extent were able to recreate as cultural heritage of modern tradition? What paths link these cities?

**Keywords:** Modern Urban Planning; Brazil; Heritage and Preservation ; Regional development.

# 1. INTRODUÇÃO

O processo de ocupação e integração econômica do Centro-Oeste brasileiro é um fenômeno recente da nossa história. A economia brasileira, como de resto as demais economias latino-americanas, ocupou tradicionalmente a franja litorânea, relegando o segundo plano o interior do país.

No século XX, o primeiro grande movimento de integração da área ocupada pelo atual Centro-Oeste se deu na década de 40, quando Getúlio Vargas implantou dois importantes projetos de colonização - um em Ceres, Goiás, em 1941, onde se instalou a Colônia Agrícola Nacional de Goiás, e outro em Dourados, antigo Estado de Mato Grosso, em 1943, onde se implantou a Colônia Agrícola de Dourados.

O segundo grande movimento de integração se deu na virada da década de 1950 para a de 1960, quando o governo de JK construiu Brasília no Planalto Central e logo depois a rodovia Belém-Brasília.

No caso da área que abrange o atual Estado de Goiás, a ocupação se inicia no fim do século XVI, no momento em que as explorações portuguesas avançaram litoral adentro e invadiram o sertão, seja pela caça ao índio, seja pela busca por riquezas minerais ou ainda pela prática da evangelização dos jesuítas. Esse movimento ocorre na exploração do centro-oeste. O desbravamento da região de Goiás tem a ver com os missionários do norte e os bandeirantes do sul. No século XVII, em função da catequese empreendida pelos jesuítas na Amazônia, missionários atravessam a área do Tocantins, onde fundam missão religiosa em 1625. Entretanto, as origens históricas de Goiás estão fortemente ligadas à corrida do ouro empreendida pelos bandeirantes paulistas.

No caso da área que abrange o atual Estado do Mato Grosso do Sul, cuja ocupação inicial foi influenciada pela mineração na parte norte do antigo Estado de Mato Grosso e teve sua continuidade com o ciclo da criação de gado e depois com a exploração da erva-mate; experimentou um impulso decisivo com a construção da ferrovia da Noroeste do Brasil, em 1914, ligando Corumbá (antigo MT) a Bauru (SP), o que ensejou a criação de várias cidades ao longo da via férrea. Novo e importante surto de ocupação ocorreu quando o governo de Getúlio Vargas desapropriou, em 1943, as terras antes exploradas pela Companhia Mate-Laranjeira e ali constituiu a Colônia Agrícola Nacional de Dourados.

Salvo os períodos do “ciclo da mineração” (que atendia aos interesses da então metrópole portuguesa) e do “ciclo do gado” (que inicialmente abastecia a região mineradora e depois contribuía para o abastecimento do mercado nacional), pode-se estabelecer que tanto em nível de Centro-Oeste, quanto da área hoje ocupada por Goiás e por Mato Grosso do Sul, o

que ocorreu, até fins da década de 60 deste século, foi muito mais uma abertura de fronteiras para a absorção de “excedentes populacionais” de outras áreas, particularmente do Nordeste, do que uma efetiva incorporação econômica da região à dinâmica da economia nacional. Nesse ambiente geopolítico surgem Goiânia (1933) em Goiás, nova capital planejada e Angélica (1954) em Mato Grosso do Sul, cidade para atividades de exploração agropastoril.

O crescimento da população da área seguiu, a partir daí, muito mais elevado do que o crescimento nacional, mas o fato novo é que, de uma região praticamente isolada do resto do país, ou seja, de uma região que não cumpria qualquer função relevante no processo de desenvolvimento nacional, passou a ser, crescentemente, abastecedores de carne bovina e de cereais - particularmente soja -, para outras partes do país e para a exportação, gerando matérias-primas, alimentos e divisas para alimentar o chamado “modelo brasileiro de desenvolvimento”. Inicia-se, assim, pela constituição de uma economia agroexportadora, o que se poderia chamar de integração econômica da região no contexto nacional.

Esse processo recente de “ocupação econômica” e, portanto, de “integração econômica” do Centro-Oeste não vem ocorrendo de maneira espontânea, ou seja, não obedece à lógica pura do mercado. Ao contrário, responde, fundamentalmente, a decisões estratégicas emanadas do Governo Federal, a partir da década de 70, corporificadas inicialmente nos I e II PND's e mais tarde completadas por programas regionais e estaduais e fortalecem a rede de cidades da região, fazendo Goiânia se fortalecer enquanto capital, ao passo que em Angélica, outros fenômenos e algumas circunstâncias vão contribuir para um destino diferente.

## **2. SOBRE GOIÂNIA**

Planejada inicialmente para 50.000 habitantes, assumindo a condição de capital do Estado de Goiás e cidade que romperia as barreiras da “marcha para oeste” proposta por Getúlio Vargas; Goiânia hoje possui cerca de um milhão e quatrocentos mil habitantes, consolidando-se como centro urbano de referência regional.

Projetada por Atílio Corrêa Lima, de 1933 a 1935, e na sequência, por Armando Augusto de Godoy, de 1936 a 1938 (Figuras 1 e 2); a cidade teve como base de sustentação, uma “proposta urbana pendular”, apoiada “tanto nas formulações do movimento *City Beautiful* e

da escola francesa de 'Urbanismo Científico', quanto no ideal inglês de Cidade Jardim, na variante do subúrbio norte-americano".<sup>1</sup>

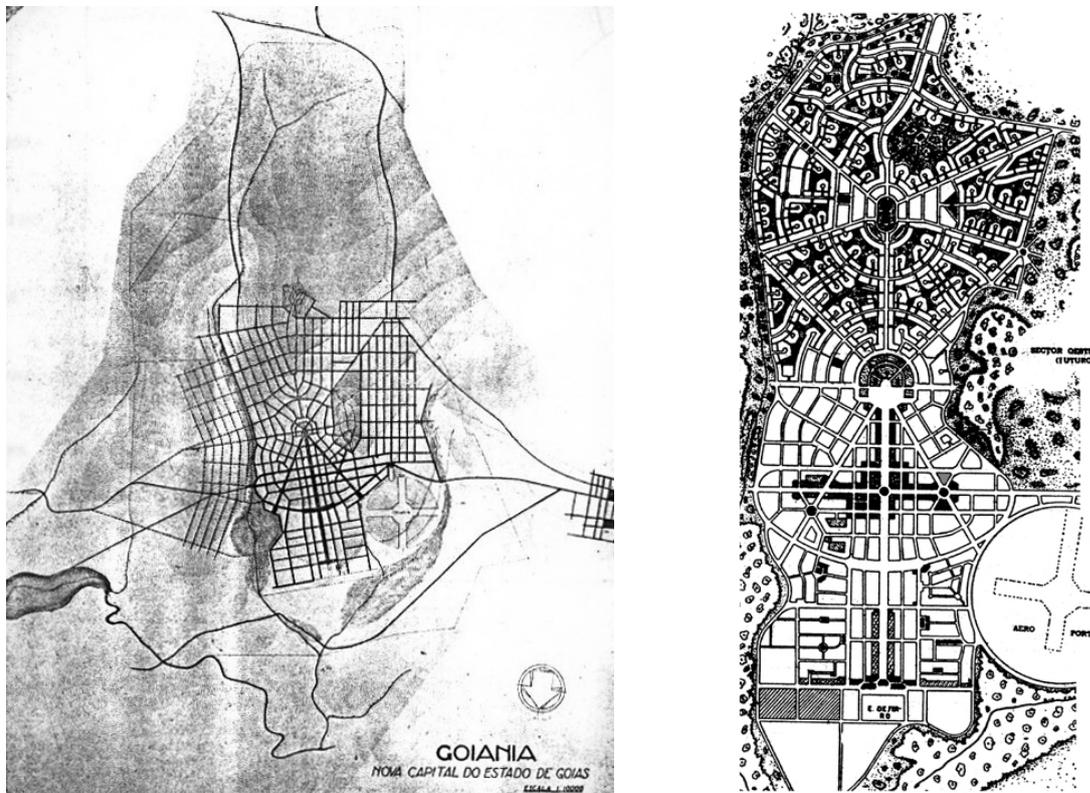


Figura 1 – Plano de Atílio Corrêa Lima para Goiânia, desenvolvido entre 1933 e 1935. Fonte: Biblioteca SEPLAN.

Figura 2 – O plano definitivo do núcleo inicial de Goiânia com a proposta de Armando de Godoy para o Setor Sul, de 1938. Fonte: ALVARES, 1942.

As afinidades com os ideais da Cidade Jardim, já aparecem no contrato para a realização do projeto, encarregado a Atílio Correa Lima. Além do número de habitantes previsto, próximo ao formulado por Howard, a criação de grandes extensões de áreas verdes preservando os mananciais da região e atuando como elementos de transição entre as futuras partes da cidade, já aparece como elemento importante na sua definição. Elementos também encontrados no relatório apresentado pelo Engenheiro Armando de Godoy ao interventor do Estado em 1933, cujo parecer colaborou para a definição dos elementos básicos a serem abrangidos pelo plano da nova cidade.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> José Artur D'Aló Frota e Eline Maria M. P. Caixeta, "Um urbanismo pendular. Goiânia: entre a monumentalidade do urbanismo acadêmico francês e a escala doméstica da tradição da Cidade Jardim", Anais do XII Seminário SHCU - A circulação das ideias na construção da cidade: uma via de mão dupla, Porto Alegre, 2012.

<sup>2</sup> Armando de Godoy foi convidado pelo então interventor do Estado, Pedro Ludovico Teixeira, a elaborar parecer avaliando a área escolhida para construção da cidade. Nessa oportunidade, ele define os principais requisitos que, na sua visão, seriam importantes para a criação de um núcleo moderno; que são por ele discutidos a partir de exemplos de cidades então projetadas, tais como: Belo Horizonte, Letchworth, Gary, Radburn, Chicago e Magnitogorsk. Neste relatório, Godoy defende

No entanto, o plano elaborado por Atílio para Goiânia, identifica-se de forma mais vigorosa com os ideais pregados pelo Urbanismo Científico da Escola Francesa de Urbanismo, amplamente divulgado então pelos chamados “projetos de melhoramentos” desenvolvidos a partir do final da década de 1920, no Brasil. Seu plano apresenta um traçado baseado no sistema viário racionalista, determinado pelo zoneamento, pela topografia do terreno e pelo dimensionamento de vias, e definido conforme uma hierarquia de intensidade do tráfego, que priorizava a ligação entre os bairros. A esse traçado, em forma de grelha, contrapõe-se uma rede caracterizada por rotatórias e diagonais, que tem origem em uma praça central, denominada “Praça Cívica”, composta por edifícios públicos, monumentos e jardins. Atuando como centro cívico e administrativo da cidade, este local configura-se como seu principal espaço monumental. Juntamente às principais avenidas que estruturam o traçado urbano da cidade – as avenidas Goiás, Araguaia, Tocantins, Paranaíba e Anhanguera–, ela forma um desenho ao mesmo tempo racional, regular, normativo e monumental, característico da Escola Francesa de Urbanismo. Os edifícios representativos do poder público, que estruturam e compõem a Praça, seguem uma linguagem limpa e austera, destituída de ornamentos e acabamentos nobres, respondendo a uma estética tipicamente racionalista. (Figuras 3 e 4)

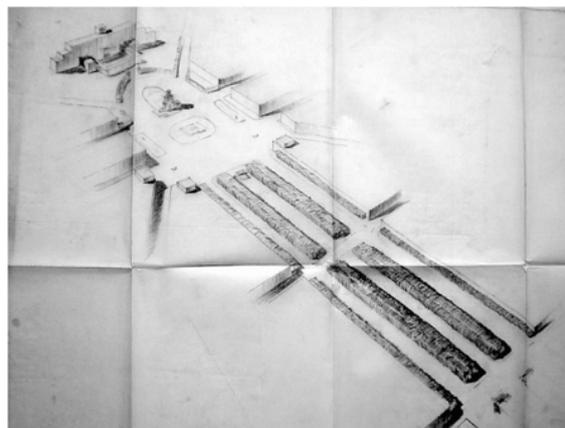
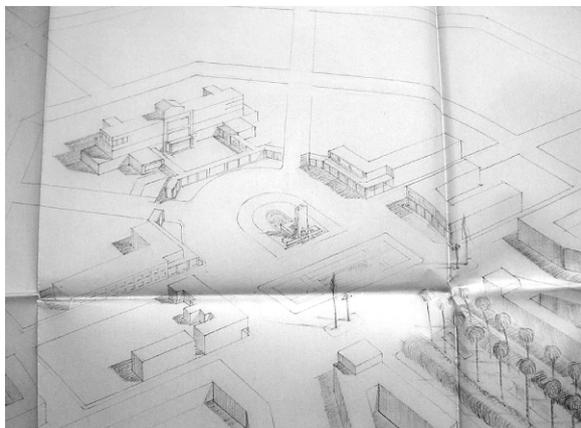


Figura 3 – Detalhe de perspectiva da Praça Cívica, Plano de Atílio Corrêa Lima.

Fonte: MANSO, 2001, p.127.

Figura 4 – Perspectiva do eixo central com a Praça Cívica, plano de Atílio Corrêa Lima.

Fonte: MANSO, 2001, p.126.

Por outro lado, a abordagem racionalista de Atílio aponta para um envolvimento com ideias veiculadas ao desenho da cidade funcionalista, “no que se refere à visualidade racional na articulação geométrica entre as partes; sugerindo conexões, estabelecendo hierarquias e

---

abertamente o modelo de Cidade Jardim idealizado por Howard. Cf. Celina Fernandes Almeida Manso, “Goiânia: uma concepção urbana, moderna e contemporânea – um certo olhar”, Goiânia: Edição do Autor, 2001.

avaliando a geografia do lugar”<sup>3</sup>; fato esse corroborado por sua presença como ouvinte no Congresso Internacional de Arquitetura Moderna – CIAM, quando de sua estada em Paris.<sup>4</sup>

Apesar do plano de Atílio utilizar estratégias de monumentalização, típicas da Escola Francesa de Urbanismo - mais especificamente a utilização de grandes bulevares e de um sistema viário que formaliza a “pata de ganso” estabelecendo grandes perspectivas convergentes—; a exploração desses recursos não se concretiza na realidade do espaço construído.

A Avenida Goiás, principal eixo que estrutura a cenografia clássica, tem por base uma perspectiva ampla, conectando suas duas extremidades— a Praça Cívica e o largo da Estação Ferroviária. No entanto, a escala doméstica de suas edificações, a extensão e a formalização da avenida, como um *boulevard*, com canteiro central e passeios nas laterais, não contribuem para criar a monumentalidade sugerida no projeto. Nas avenidas Araguaia e Tocantins, as perspectivas criadas carecem de pontos focais claramente definidos, pois encontram a Avenida Paranaíba, “sem nenhum tipo de artifício formal que monumentalize sua terminação”.<sup>5</sup>

Além desse fato, o desenho das quadras e a dimensão reduzida de seus lotes corroboram para determinar um modelo de ocupação com edificações de pequeno porte, notadamente habitações uni familiares, que conferiram uma escala doméstica para a cidade; fator que prevaleceu em seu planejamento desde sua origem, transferindo-se também para suas partes não residenciais, onde as edificações não ultrapassavam os três pavimentos em altura. (Figura 5)



Figura 5 – Imagem da Av. Goiás com a Estação Ferroviária em primeiro plano e depois ao fundo, décadas de 1940 e década de 1950. Fonte: SEPLAN

<sup>3</sup> Frota e Caixeta, *op. cit.*, p. 2.

<sup>4</sup> Anamaria Diniz, “Goiânia de Atílio Corrêa Lima (1932-1935): ideal estético e realidade política”, (Dissertação de Mestrado em Arquitetura – Faculdade de Arquitetura e urbanismo, Universidade de Brasília) Brasília, 2007.

<sup>5</sup> Frota e Caixeta, *op. cit.*, p.7.

Já a proposta seguinte, atribuída a Armando de Godoy<sup>6</sup>, identificada principalmente com a reformulação do traçado urbano da Região Sul, busca ressaltar sua adesão formal e funcional a modelos mais próximos ao ideário do *City Beautiful* e das *Gardens Cities*. Suas referências apontam para experimentos concretos à exemplo das cidades de Gary e Radburn, projetadas no final da década de 1920, nos Estados Unidos.

No novo plano urbanístico proposto para o Setor Sul, Godoy duplica o asterisco criado pelo Centro Cívico de Atílio, a partir da proposição de outra praça no seu núcleo central e de outra rede de avenidas radiais associadas, neste caso, a um traçado orgânico. Esse traçado, composto por ruas sinuosas, algumas em *cul-de-sac*, e quadras irregulares com grandes áreas verdes destinadas ao lazer e convívio social entre os moradores, preenchem o interior das quadras de modo a criar uma espécie de parque público contínuo. Godoy também propõe um sistema viário hierarquizado com a separação do trânsito entre veículos e pedestres, composto por vias arteriais e coletoras e vias locais em forma de *cul-de-sac*, para o acesso de veículos. (Figura 2)

Ao racionalismo presente no plano de Atílio, Godoy contrapõe uma imagem marcadamente pitoresca, que busca ressaltar aspectos bucólicos tanto no projeto do Setor Sul, quanto nas modificações feitas no traçado da Praça Cívica. No caso da Praça Cívica, com novo desenho, o espaço urbano passa a ter um caráter marcadamente doméstico, transformando o sentido de espaço potencialmente monumental presente na proposta de Atílio. (Figura 6)

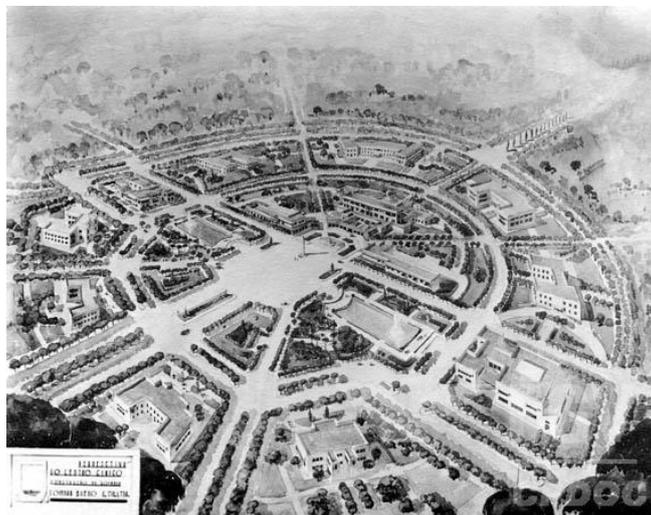


Figura 6 – Perspectiva aérea da Praça Cívica. Armando de Godoy, 1938.

<sup>6</sup> O plano de urbanização encarregado a Atílio Correa Lima, teve os estudos referentes aos setores Central, Norte e Sul concluídos em 1935. Nesta ocasião, o autor desliga-se do processo, cabendo aos irmãos Coimbra Bueno assumir a direção geral das obras de construção da capital, momento em que sugerem a nomeação de uma comissão de técnicos para emitir parecer sobre o projeto apresentado. Desta comissão, destaca-se a participação de Armando Augusto de Godoy, engenheiro da Prefeitura do Rio de Janeiro, que em 1936, torna-se consultor técnico da empresa Coimbra Bueno. Godoy atua na revisão do plano de Atílio propondo algumas alterações nos setores Centrais e Norte e um novo plano urbanístico para o Setor Sul. Cf. Márcia Metran de Mello, "Goiânia: cidade de pedras e de palavras", Goiânia: Editora UFG, 2006.

Fonte: <http://www.skyscrapercity.com/> ( Abril 17, 2012)

Pelo esforço do Estado em controlar o processo de urbanização de Goiânia e pela falta de recursos públicos para a implantação completa da área projetada, a execução das obras foi programada de forma gradativa, definindo como áreas prioritárias para a urbanização: o Setor Central, onde estava localizado o Centro Cívico, a zona comercial e a zona residencial de média e alta renda; e o Setor Norte, que abrigava a zona residencial de média e baixa renda e a zona industrial. O Setor Sul foi designado como área de reserva para ocupação futura.<sup>7</sup> Na década de 1950, sob pressão dos moradores, o Estado libera a ocupação do Setor Sul, ainda sem infraestrutura.

Como resultado do espaço construído ao longo das primeiras décadas de formação da cidade, predomina o ritmo e a volumetria das edificações ainda em uma escala doméstica, associadas às massas de vegetação que atuam como complementos geométricos dos espaços construídos, e que compõem a base do tecido urbano, configurando uma paisagem bucólica, mais próxima àquela almejada nas propostas da Cidade Jardim, que do monumentalismo encontrado nos princípios do movimento *City Beautiful* e da escola francesa de “Urbanismo Científico”. (Figura 7)



Figura 7 - Vista da Avenida Goiás desde a Praça Cívica, 1952.  
Fonte: Arquivo SEPLAN

*Ainda hoje, o adensamento e a verticalização desta área não se concretizaram. Encontramos, em sua maior parte, edificações de baixa altura, muitos lotes ainda hoje*

<sup>7</sup> Juliana Costa Mota. “O Setor Sul em Goiânia: o espaço Público abandonado”. Anais do Domomomo Brasil, s/d. [http://www.docomomo.org.br/seminario%203%20pdfs/subtema\\_B5F/Juliana\\_mota.pdf](http://www.docomomo.org.br/seminario%203%20pdfs/subtema_B5F/Juliana_mota.pdf) (Maio 24, 2016)

*vagos e alguns edifícios isolados de grande altura, surgidos nas décadas de 1970-1980. Trata-se de uma paisagem onde predomina uma escala doméstica, sem elementos verticais formalmente significativos que se destaquem na configuração urbana. (FROTA; CAIXETA, 2012, p. 8)*

No Setor Sul, a apropriação do espaço urbano pelos moradores, ocorrida a partir do final da década de 1950, deu-se de forma aleatória, sem o entendimento das bases da proposta e em função da falta de infraestrutura mínima para a construção das casas, tal como: arruamento, calçamento, rede de água, esgoto e iluminação.<sup>8</sup> Isto, sem contar com a falta de urbanização das áreas verdes, que se apresentavam como vazios urbanos, sem sentido de uso pela maior parte dos moradores. Isto contribuiu para uma falta de entendimento das premissas básicas de como as casas deveriam ser construídas, com a entrada de serviço pelos *cul de sacs* e a entrada social pelas áreas verdes. Estas foram edificadas de modo tradicional, voltadas inteiramente às ruas de acesso de automóveis, deixando as áreas de convívio isoladas do tecido urbano e gerando espaços pouco utilizados. (Figura 8)



Figura 8- Goiânia, década de 1960, com ocupação do Setor Sul em primeiro plano. Foto Helio de Oliveira. Fonte: SEPLAN

Esta situação foi agravada, na década de 1970, quando grande parte das ruas internas de pedestres que davam acesso às áreas verdes foram vendidas ou simplesmente apropriadas pelos moradores, passando a ser incorporadas aos lotes. Fato este que contribuiu ainda mais para a degradação e a marginalização destes espaços. As áreas verdes do Setor Sul vieram a ser urbanizadas, apenas na segunda metade da década de 1970, sob a tutela do

<sup>8</sup> Além do projeto de Godoy não ser de conhecimento comum, não havia legislação específica que garantisse o padrão de ocupação dos lotes e das áreas livres proposto no projeto, o que deu início à sua descaracterização.

então “Projeto CURA”, voltado para a melhoria da habitabilidade de áreas periféricas de baixa ocupação nos centros urbanos brasileiros, por meio de investimento em infraestrutura e equipamentos urbanos. No entanto, o projeto não obteve êxito, na medida em que o grau de isolamento das mesmas não permitia seu uso seguro.<sup>9</sup>

O alto crescimento demográfico potencializado pela imigração dos operários da construção de Brasília<sup>10</sup> e o enfraquecimento do Estado no controle do processo de urbanização, levaram a um crescimento urbano acelerado e descontrolado da cidade a partir de meados da década de 1950, decorrente da aprovação de uma série de loteamentos particulares, que não tinham as mesmas preocupações dos planos. Estes loteamentos, somados aos assentamentos irregulares, culminaram por desenvolver novas regiões que não estavam previstas nos planos urbanísticos originais.<sup>11</sup> Apesar dos planos diretores que vieram *a posteriori*, a produção do espaço urbano de Goiânia ao longo dos anos, resultou em uma ocupação esparsa, com uma série de vazios urbanos, resultante de interesses políticos dos proprietários fundiários e dos gestores.<sup>12</sup>

As várias etapas de construção e planejamento foram dando forma à nova capital ao longo de sua história. Hoje, ao vislumbrar Goiânia, notamos que a “cidade planejada”,—apresenta boa parte dos problemas encontrados em cidades brasileiras, que se constituíram sem as diretrizes de um plano inicial. Um deles é o ciclo natural de esvaziamento, marginalização e deterioração das regiões mais antigas, em função do surgimento de novas centralidades urbanas. O antigo Setor Central de Goiânia passou por um processo de esvaziamento e deterioração, a partir do final da década de 1970 e início dos anos 1980. O mesmo ocorreu em relação ao Setor Sul. Preservado da verticalização que sofreram outros setores residenciais da cidade e vítima do processo de marginalização de suas áreas livres - problema ainda hoje não resolvido—, ele passou por um esvaziamento gradativo, decorrente do deslocamento de moradores para outras regiões da cidade.

Algumas experiências de retomada do Setor Central - ou núcleo pioneiro da cidade— foram realizadas a partir da década de 1990, porém sem sucesso.<sup>13</sup> Ao que tudo indica, o insucesso destas ações está relacionado à falta de um genuíno interesse da gestão pública em implantar efetivamente os planos propostos, assim como em dar continuidade aos

---

<sup>9</sup> Eline Maria Moura Pereira Caixeta, “Setor Sul: processo de formação do espaço urbano” (Monografia de Conclusão do Curso de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Católica de Goiás) Goiânia, 1986.

<sup>10</sup> Na década de 1940, a população da cidade era de 48.166 habitantes; no final da década de 1950 a população passou a ser de 150 mil habitantes e no início dos anos 1960, com a construção de Brasília, a população atingiu a cifra de 260 mil habitantes. Cf. Camilo Vladimir Lima Amaral, “Planos de Goiânia: a construção da cidade moderna na perspectiva urbanística”, p. 43 a 72. In: Caixeta, Eline e Romeiro, Bráulio (org.) *Interlocuções na arquitetura moderna no Brasil: o caso de Goiânia e de outras modernidades*. Goiânia: Editora UFG, 2015.

<sup>11</sup> Lúcia Maria Moraes, “A segregação planejada: Goiânia, Brasília e Palmas”, Goiânia: Editora da UCG, 2003.

<sup>12</sup> Aristides Moyses, “Goiânia: metrópole não planejada”, Goiânia: Editora da UCG, 2004.

<sup>13</sup> Neste contexto, destacam-se três experiências de retomada do centro histórico: Projeto Goiânia 21 - Operação Centro (1998); Reconsideración del Sector Histórico de Goiânia (2000) e Gecentro (2004).

planos realizados por gestões anteriores. Em 2002, esta área foi alvo de um processo de tombamento Federal. O processo, conduzido pelo IPHAN regional, tombou um conjunto de 22 elementos e prédios públicos considerados representativos do *art déco* na cidade.<sup>14</sup> Neste mesmo período, o traçado original do Plano de 1938, que compreende os setores Central, Norte e Sul da cidade, foi igualmente tombado por legislação municipal.<sup>15</sup>

No entanto, nas quatro últimas décadas, o patrimônio arquitetônico da cidade - que se caracteriza tanto pelas edificações pioneiras das décadas de 1930-40, compostas por edifícios racionalistas, ecléticos e *art déco*; quanto pelo patrimônio mais recente das décadas de 1950-1960, identificado com a arquitetura modernista, e das décadas de 1970-80, identificado por uma arquitetura de legado brutalista -, vem sendo depauperando gradativamente. Da mesma forma, o patrimônio ambiental e urbano da cidade, relacionado tanto aos parques e às zonas de proteção ambiental, quanto à arborização das ruas, avenidas e praças, que até então revelavam uma “identidade verde” da cidade, vem sendo igualmente depauperado.

Mais recentemente, ações de associações de moradores e coletivos urbanos, vêm empreendendo intervenções artísticas nas vielas de serviço das quadras do centro da cidade – vítimas de um processo de abandono e degradação–, bem como nas áreas verdes das quadras do Setor Sul. Algumas delas, mais especificamente aquelas realizadas pelos moradores do Setor Sul, voltam-se para educação ambiental no sentido da preservação e manutenção das áreas verdes e dos espaços urbanos de uso coletivo. Porém, são ações pontuais, desvinculadas de políticas públicas voltadas à preservação, reabilitação e requalificação da cidade, faltando ainda um longo caminho a percorrer, no sentido da utilização plena do potencial urbanístico destes espaços. (Figura 9)

Em outros setores da cidade, onde foi possível a verticalização, o processo ocorrido foi inverso. O aumento do índice construtivo provocou uma intensa renovação urbana nessas áreas, em detrimento de suas preexistências arquitetônicas, urbanas e ambientais. Esse processo foi acelerado, a partir do último plano diretor da Goiânia (2006), que expressa o domínio da especulação imobiliária como vetor de usura e manipulação dos espaços da cidade, visando unicamente ganhos de capital. Para tanto liberou a verticalização em várias áreas da cidade, seguindo “o modelo de cidades compactas, elaborado para a comunidade europeia, onde a área de expansão é eliminada e devendo ser aumentado o índice construtivo da cidade, de forma que ela cresça por si mesma”.<sup>16</sup> Neste contexto, a destruição

---

<sup>14</sup> Manuel Ferreira Lima Filho e Laís A. Machado, “Formas e tempos da cidade”, Goiânia: Cãnone Editorial e Ed. UCG, 2007, p. 246-247.

<sup>15</sup> Amaral, *op. cit.*, p. 48.

<sup>16</sup> Amaral, *op. cit.*, p. 65.

e descaracterização do patrimônio arquitetônico, urbano e ambiental, anteriormente direcionada às áreas pioneiras da cidade, hoje ameaça inclusive seu patrimônio mais recente.



Figura 9 – Arte Urbana em áreas internas das quadras do Setor Sul. Foto: Thaís Souza.

Fonte: Pinterest. O catálogo de ideias do mundo todo

<https://br.pinterest.com/pin/576249714801677287/> (Maio 24, 2016)

A experiência de Goiânia tem demonstrado que, a preservação do traçado sem os demais elementos configurados do espaço urbano, bem como a preservação de alguns edifícios sem os demais elementos que configuram o conjunto arquitetônico do qual fazem parte, tem sido ineficiente. Faltam ações mais eficazes, atreladas a políticas públicas continuadas, ações de educação patrimonial em vários níveis e projetos urbanos que tratem a questão em seu conjunto; enfocando o desenvolvimento urbano e a preservação do patrimônio constituído, seja ele arquitetônico urbano ou ambiental. (Figura 10)

Cidade “ex-nova”, hoje com 83 anos de vida, podemos considerar Goiânia como uma metrópole que, em seu processo de crescimento, assumiu a tendência antropofágica modernizante de auto-renovação constante que não valoriza a história? Ou teria sido Goiânia, “jovem sem cessar [...] transformando-se, recriando-se incessantemente, desfazendo toda a lógica de si, tomando as rédeas de seu destino só para, logo em seguida, refazer-se de novo”, como aponta Camilo Amaral?<sup>17</sup> Tendo em vista que “um plano não é um projeto acabado, mas uma série de diretrizes (...) que se efetivam ou não”, o autor pergunta: “Como preservar o patrimônio urbanístico dessa cidade?”<sup>18</sup> Outra pergunta seria: É possível Goiânia reinventar-se como patrimônio cultural moderno?

---

<sup>17</sup> Amaral, *op. cit.*, p. 48.

<sup>18</sup> *Ibid.*



Figura 10 – Vista aérea de Goiânia com o Bosque dos Buritis em primeiro plano. Fonte: Goiânia em Fotos Aéreas. Banco de Imagens de Fotografias Aéreas. [www.fotografiasaereas.com.br](http://www.fotografiasaereas.com.br)

### 3. SOBRE ANGÉLICA

Angélica é uma pequena cidade com pouco mais de 10 mil habitantes, segundo o Censo do IBGE de 2010, localizada na região leste do estado de Mato Grosso do Sul, no Vale do Rio Ivinhema e, em 2014, completou 60 anos do seu plano urbanístico e 40 anos de emancipação política<sup>19</sup>.

Angélica é uma cidade criada a partir de uma proposta modernista, planejada antes de Brasília, para atender a uma realidade regional. O autor do Plano Diretor é o arquiteto e urbanista Jorge Wilhelm e teve a participação da arquiteta Rosa Kliass nas questões paisagísticas. O Plano de Angélica é o primeiro trabalho de urbanismo de Jorge Wilhelm<sup>20</sup>, em 1954 e foi uma encomenda de uma empresa de colonização de uma família de mato-grossenses.

*Angélica, núcleo urbano cercado de fazendas de café, buscava responder às demandas de uma cidade pioneira: seu núcleo gerador é constituído de espaço da feira, da estação rodoviária, da pista de pouso, do campo de futebol, acrescido de uma igreja, uma pousada e uma administração central, a futura Prefeitura, (WILHEIM, 2003, p.33 ).*

<sup>19</sup> O Município de Angélica foi criado no dia 13 de maio de 1976, pela Lei Estadual nº 3691, desmembrando-se totalmente do Município de Dourados.

<sup>20</sup> Jorge Wilhelm (1928-2014) arquiteto italiano nascido em Trieste, que exerceu a função de Secretário de Planejamento da cidade de São Paulo, gestão Marta Suplicy e concluiu o curso de arquitetura em 1952 no Mackenzie. Era um militante de esquerda e nos anos 50 conheceu a família Neder (René, Humberto e Alberto) de Campo Grande, também de esquerda, e empresários do setor de telefonia quando estes lhe encomendaram o Plano Diretor de uma cidade na região sudeste de Mato Grosso. Os Neder tinham uma empresa - a Companhia Colonizadora e Imobiliária Douradense, com sede em Campo Grande e eram donos de uma imensa área de 13.600 hectares, denominada Gleba Angélica, no município de Dourados, sul do Estado, e a gleba foi o centro de uma vasta região que a Companhia Mate Laranjeira colhia erva mate nativa entre 1908 e 1938. Próximo havia o Porto Angélica no Rio Ivinhema, com navegação fluvial entre os rios Paraná, Rio Brillante e Dourados.

A empresa de colonização tinha uma ideia geral para a gleba de instalar propriedades rurais de 24 hectares em média, em loteamento rural para plantio de café e algodão, principalmente, cultura muito tradicional na região e na mesma gleba, um projeto de uma cidade, para moradia dos proprietários rurais.

O Núcleo Urbano era uma necessidade da colonização e a ideia do Plano Diretor de uma cidade moderna, segundo Jorge Wilhelm<sup>21</sup>, era para fugir das plantas desenhadas de patrimônios de empresas colonizadoras, feitas geralmente por engenheiros agrônomos, preocupados como o desenho da quadra 100x100m, uma indicação de praça, escola, igreja, sem plano, como havia em diversas cidades paulistas e paranaenses da época, com raras exceções de planos bem concebidos, urbanisticamente.

De fato, as premissas do plano de Jorge Wilhelm, por encomenda da família Neder, era que houvesse uma cidade para abrigar os futuros assentados que iriam adquirir as terras e com isso, plantar café e outras culturas e com a renda da produção, ter um lote na cidade com toda a infraestrutura urbana.

A gleba Angélica, depois de loteada, abrigou 1.420 famílias, o que correspondia a 6.470 habitantes, segundo o Plano Diretor. Nasceu com preocupações ambientais que não foram cumpridas pelos proprietários, prejudicando, fortemente a região, décadas depois: o solo carecia de proteção das matas e das nascentes, pois, sem cuidados, causaria erosão e voçorocas, inclusive urbanas. Mas o Plano previa, ainda, que a cidade atendesse a região de entorno, formada por propriedades da Colônia Agrícola de Dourados, das fazendas e chácaras e assim, nasce o Plano de Angélica para 15 mil habitantes, em 1954.

A área escolhida foi 2.000 hectares – um retângulo de 6x3 km, com crescimento espontâneo, e um núcleo gerador rural, de lavoura; uma cidade de passagem, preferencialmente comercial e hoteleira, com a previsão de fluxo de rodagem Dourados – Presidente Epitácio, em São Paulo. O crescimento planejado era orgânico e havia tendências de crescimento lateral.

Jorge Wilhelm projetou uma cidade funcionalista, corbusiana em sua essência, com os pontos do urbanismo modernista presentes no Plano Diretor.

Planejou Unidades de Vizinhança - antes do Plano de Lúcio Costa para Brasília -, separada no núcleo por espaços públicos de praças, um centro cívico, uma área comercial e outra para oficinas rurais, e uma área de mata natural – que se perdeu nos anos 1970, com a erosão urbana provocada pelo trato irregular do solo urbano. A cidade funcionalista nascia

---

<sup>21</sup> Entrevista realizada em abril de 2005, em Campo Grande, por ocasião do Seminário de Cidades.

como uma nova cidade de empresas de colonização que, para dar certo, era necessário que houvesse um acompanhamento de sua implantação, o que acabou não ocorrendo.

Comentando seu Plano, Wilhelm (2003, p.34) diz:

*O núcleo tem o desenho de duas praças, moderna versão atual das tradicionais piazza del erbe, a praça da catedral e do poder local em todas as cidades medievais... De um lado desse núcleo há o centro comercial, com sistema viário duplo... Do outro lado, as superquadras, de predominância residencial. Todos os lotes residenciais abrem-se para ruas sem saída. O miolo da quadra se destina ao uso coletivo: escolas, clubes, creches, igrejas, compras, locais de piquenique. Entre as duas superquadras, uma faixa de lotes para comércio local. As funções da cidade prevista pelo Plano Diretor, em função do seu desenho, eram: a) habitar, com privacidade, sossego e bem-estar; b) trabalho, no comércio, indústria e na administração; c) circulação, nas alamedas e avenidas com 12 metros duplas e alguns cul-de-sac nas superquadras; d) recreação, com os parques, museu e zoológico além do jardim botânico.*

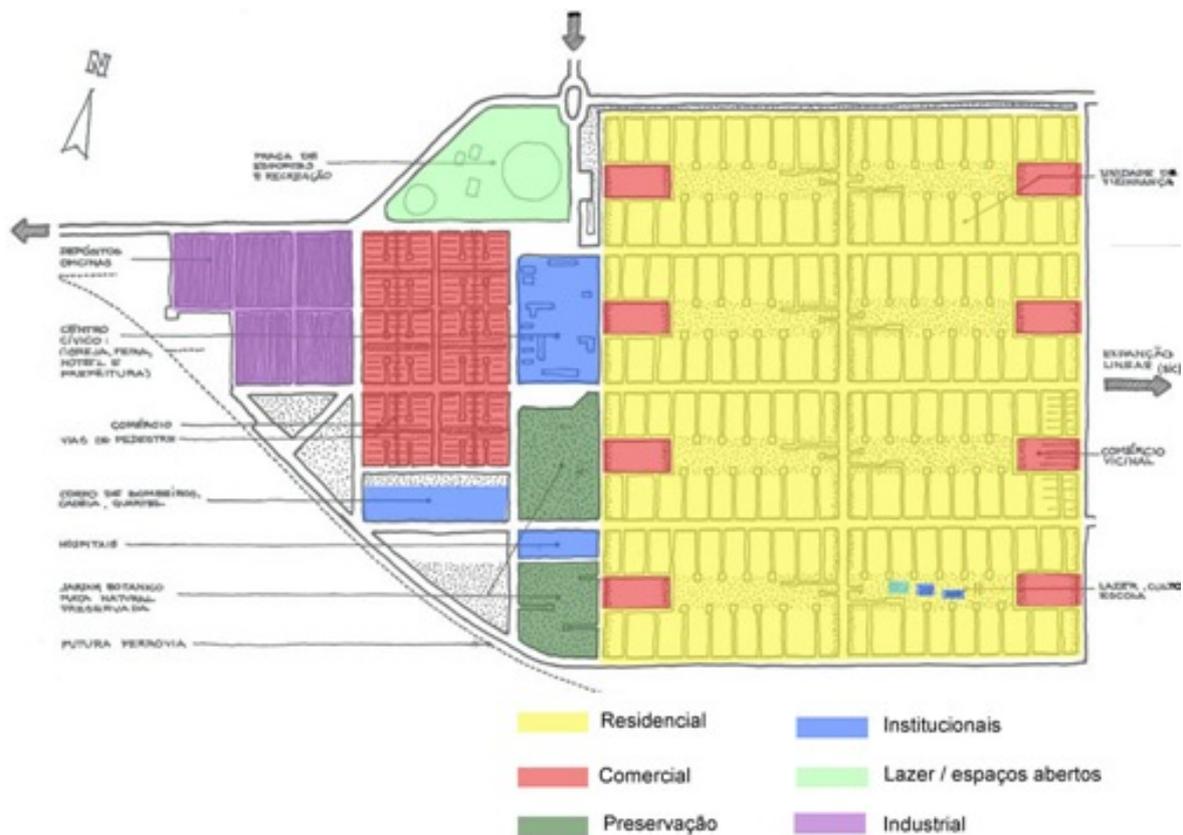


Figura 11 – Proposta original para Angélica – MS - Adaptado de Wilhelm (2003) in SABOYA (2011)

Como vemos na figura 11 o traçado imposto pelo Plano de Wilhelm, separa as funções da cidade; na parte leste, os espaços residenciais; no centro, os lotes destinados às atividades institucionais e de lazer; na porção oeste os lotes com vocação comercial e industrial, orientados pelos acessos rodoviários que ligavam a cidade aos polos regionais, especialmente Nova Andradina e Dourados.

Analisando o Plano de Angélica, Saboya (2011), demonstra que:

*As áreas habitacionais estão conformadas em unidades de vizinhança, compostas por dois conjuntos de vias sem saída que terminam junto a um espaço aberto central que tem como função abrigar usos de lazer e institucionais (igrejas, clubes, escolas, postos de saúde, locais de piquenique). Diferentemente do que pregava Le Corbusier, neste caso as habitações estão previstas em lotes isolados, e não em habitações em fita de alta densidade. Essas áreas verdes deveriam ser conformadas de maneira contínua em cada superquadra (fig. 12), e seriam complementadas pelo comércio de vizinhança em uma de suas extremidades. Dessa forma, haveria certa integração e continuidade, no sentido longitudinal, entre as áreas verdes de duas superquadras adjacentes. Os usos industriais ficariam localizados no extremo leste da cidade, bastante próximos aos usos comerciais. Isso também está em desacordo com a visão modernista, que em praticamente todas as suas propostas previa extensos cinturões verdes separando os usos industriais das porções mais centrais da cidade.*

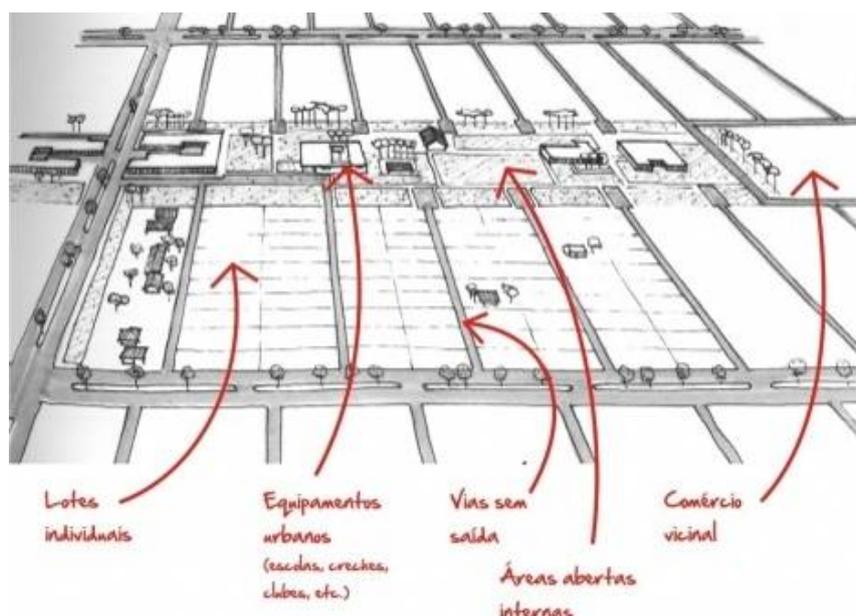


Figura 12 – Superquadras residenciais [Adaptado de Wilhelm (2003)in SABOYA (2011)]

Ainda analisando a configuração urbana do projeto, devemos observar alguns itens importantes que saltam aos olhos no desenho da área residencial, qual seja a presença de ruas em cul de sac e com um determinismo horizontal, que escapa dos postulados modernistas da concentração do uso e do adensamento habitacional e uma possível verticalização induzida. O sistema cul de sac, ou rua sem saída, com uma praça de retorno ao final da via, aplicado ao sistema viário de Angélica no bairro residencial, com origens nas cidades-jardins ou ainda no pensamento de Frank Lloyd Wright em sua Broadacre City, instituído pelo arquiteto, certamente era do conhecimento de Wilhelm (1969) que nessa publicação, anos depois de ter elaborado o plano de Angélica, vai discutir a cidade subdesenvolvida e as estratégias desenvolvimentistas do urbanismo, reforçando o papel do desenho.

Por outro lado, é importante lembrar que se a cidade funcionalista de Wilhelm não contemplava, plenamente, todos os seus conceitos – ao dispor de uma baixa densidade com terrenos individuais, pequenos, que induziram à construção de unidades habitacionais fora dos moldes se aproximando, morfológicamente, das cidades tradicionais - não podemos negar que todos os demais pressupostos do plano obedecem ao rito da cidade modernista. Também não podemos esquecer o lugar onde a cidade nasceria: numa franja pioneira, na boca do sertão, região em processo de ocupação rural com agricultura, que combina mais com os ideais de Wright que de Corbusier, mas que no desenho há uma enorme tentativa de fazer permanecer as raízes do pensamento moderno no urbanismo.

Entretanto, décadas depois, revisando e comparando o projeto e a implantação e a própria dinâmica da vida da cidade, podemos enxergar alguns indícios que apontam incorreções e mudança de rota.

Angélica não deu certo, tanto na previsão populacional – o contrário é sempre que o urbanista erra na conta e a cidade cresce mais do que planejado –, quanto no econômico regional. O que sabemos é que a fase de planejamento rural da gleba com áreas para plantio de café e algodão era baseada na economia do lugar e na cultura dos plantadores e que, com as geadas ocorridas nos anos 1968 e 1974, veio a derrotar essa cultura na região. Outro fator veio da qualidade da terra e do subsolo: aconteceram diversas erosões urbana e rural, provocadas pelo trato incorreto do solo, quando havia análises técnicas que apontavam para um cuidado enorme.

O homem rural que ocupou o oeste, acostumado a derrubada de matas para plantio, esqueceu, naquele momento e naquele lugar, que deveria ter mais cuidados. A destruição

da camada superficial da terra abriu crateras erosivas que prejudicaram as lavouras rurais e a urbanização da cidade, com fendas de mais de 10 metros de profundidade. Por fim, a substituição da cultura da lavoura pela pecuária, com baixos incrementos populacionais, veio consolidar o crescimento negativo da população: no último Censo de 2010 do IBGE Angélica decresceu 2,00% em dez anos.

Outra questão que o plano não se aplicou, certamente se deu pela ausência de uma estrutura de planejamento local, para acompanhar a execução do plano – um escritório público com profissionais qualificados para avaliar o desempenho da urbanização -, e com isso, diversos pontos da proposta foram alterados, mudando completamente o conceito previsto, com as ruas em cul de sac, que se alteraram para ruas com saída e as áreas comerciais em cada cabeça de quadra, que algumas foram transformadas em espaços institucionais e de lazer.



Figura 13 – Vista aérea de Angélica - MS – Google Maps, 2006

O patrimônio urbanístico e arquitetônico desses mais de 60 anos de existência também foi prejudicado. Parte significativa do traçado original foi mantido, mas diversos detalhes foram deixados de lado, em sua execução. Examinando a planta aérea da cidade de 2006 (Figuras 13 e 14), e comparando com a planta e desenho do traçado do Plano (Figura 11), os arranjos do sistema viário básico estão presentes e bem assim a centralidade das áreas destinadas aos equipamentos institucionais, mas há alterações simbólicas como o surgimento de saídas urbanas ao sul e a oeste, que acrescentam novos espaços ao traçado

original bem como a mistura de usos não prevista na área comercial que fez surgir novas áreas residenciais.



Figura 14 – Vista aérea de Angélica - MS – Google Maps, 2006

A arquitetura da cidade, produzida nesses 60 anos, por meio de prédios comerciais e institucionais, especialmente, não carregou qualidade formal, mas sim, refletia a economia do lugar. Galpões e casas comerciais foram os primeiro prédios importantes da cidade (Figura 15) de arquitetura simples ou o complexo de áreas verdes centrais (fig. 16) que teve o desenho da paisagista paulistana Rosa Kliass, ainda presentes.

Esse patrimônio arquitetônico, urbanístico e paisagístico da cidade, está preservado em parte, assim como a consolidação da, apesar de não atingir a população esperada. O traçado do plano e seus principais conceitos estão presentes, mas inexistem edificações modernas que pudessem acompanhar, estilisticamente, da época de sua implantação, como edifícios institucionais por exemplo.



Figura 15 – Primeiras edificações comerciais da cidade – 1959 Fonte: Site da Prefeitura de Angélica [www.angelica.com.br](http://www.angelica.com.br)



Figura 16 – Parque da Cidade – Desenho de Rosa Kliass Fonte: Site da Prefeitura de Angélica [www.angelica.com.br](http://www.angelica.com.br)

Angélica (Figura 17) materializa, na região Centro-Oeste, bem antes de sua obra mais importante, a cidade de Brasília, o pensamento modernista no urbanismo, expresso no pensamento avançado e dos ideais de seus colonizadores e nos ideais do arquiteto Jorge Wilhelm e abre espaço para estudos e discussões acerca do pensamento moderno em regiões fora do eixo cultural e econômico do país, centrado no Sudeste, permitindo conhecer outras realidades da aplicação dos conceitos que nortearam as diversas cidades brasileiras no seu tempo.



## 4. ALGUMA CONCLUSÃO

O urbanismo modernista conseguiu na região Centro-Oeste, produzir duas cidades, em posições geográficas distantes, com realidades políticas distintas – uma é capital de um Estado (Goiás), outra é uma pequena cidade no sertão mato-grossense do sul e, apesar destas condições, podemos considerar suas relações formais e urbanísticas, regadas por um ideário de desenho, de organização espacial, de tentativas excepcionais de modelagem do território, com uma enorme dose de desenho urbano.

Goiânia (1933) e Angélica (1954) são cidades que obedeceram à lógica do funcionalismo urbanístico, tão útil nas discussões de cidades no mundo nos meados do século XX, que conseguiram ser implantadas fora de um eixo político brasileiro, formado nos anos getulistas do eixo Rio de Janeiro – Minas Gerais - São Paulo – Rio Grande do Sul e se foram traduzir pontos conceituais de um desenho de novas cidades, no oeste brasileiro, lugar do território brasileiro em expansão e em formação.

Essas cidades, pensadas para assumir um papel em face do desenvolvimento urbano regional, surgiram de um plano, cresceram e passaram a lidar com seu patrimônio seja ele urbano, natural ou edificado. Preservando-o ou não, resignificando-o ou não, este patrimônio ainda está presente nos dias de hoje e os objetivos básicos da sua existência, são visíveis no tecido urbano das cidades. Goiânia e Angélica, de certo modo periféricas aos grandes centros nacionais, expandiram seus limites, modificaram a paisagem da região e seus traçados originais modernizantes, é hoje fato histórico que precisa ser valorizado na sua permanência, podendo ser revisitadas para possibilitar uma renovação de conceitos urbanísticos na produção de cidades brasileiras.

## REFERÊNCIAS

Arruda, Ângelo. Plano Urbano de Jorge Wilhelm fez nascer a cidade de Angélica há 50 anos. *Minha Cidade*, São Paulo, 04.044, Vitruvius, mar 2004 <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/04.044/2017>

Arruda, Ângelo Marcos Vieira de. SILVA, Eronildo Barbosa. SOUZA, Nilson Araújo. A Formação Econômica e Territorial de Mato Grosso do Sul. Campo Grande : UNIDERP, 1997.

Amaral, Camilo Vladimir Lima. “Planos de Goiânia: a construção da cidade moderna na perspectiva urbanística”. In: Caixeta, Eline e Romeiro, Braulio Romeiro (Org.) *Interlocuções*

*na arquitetura moderna no Brasil: o caso de Goiânia e de outras modernidades*, org. Eline Caixeta e Bráulio Romeiro, p. 43 a 72. Goiânia: Editora UFG, 2015,

Caixeta, Eline Maria Moura Pereira. “Setor Sul: processo de formação do espaço urbano”. (Monografia de Conclusão do Curso de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Católica de Goiás). Goiânia, 1986.

Diniz, Anamaria. *Goiânia de Atílio Corrêa Lima (1932-1935): ideal estético e realidade política*. (Dissertação de Mestrado em Arquitetura – Faculdade de Arquitetura e urbanismo, Universidade de Brasília). Brasília, 2007.

Filho, Manuel Ferreira Lima e Machado, Laís (Org.). *Formas e tempos da cidade*. Goiânia: Cãnone Editorial e Ed. UCG, 2007.

Frota, José Artur D’Aló e Caixeta, Eline Maria Moura Pereira. “Um urbanismo pendular. Goiânia: entre a monumentalidade do urbanismo acadêmico francês e a escala doméstica da tradição da Cidade Jardim”. In: *Anais do XII Seminário SHCU - A circulação das ideias na construção da cidade: uma via de mão dupla*. Porto Alegre, 2012, p. 1-9.

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

Mello, Márcia Metran. *Goiânia: cidade de pedras e de palavras*. Goiânia: Editora UFG, 2006.

Moraes, Lúcia Maria. *A segregação planejada: Goiânia, Brasília e Palmas*. Goiânia. Editora da UCG, 2003.

Mota, Juliana Costa. “O Setor Sul em Goiânia: o espaço Público abandonado”. *Anais do Domomomo Brasil*, s/d. [http://www.docomomo.org.br/seminario%203%20pdfs/subtema\\_B5F/Juliana\\_mota.pdf](http://www.docomomo.org.br/seminario%203%20pdfs/subtema_B5F/Juliana_mota.pdf) (Maio 24, 2016)

Moyses, Aristides. *Goiânia: metrópole não planejada*. Goiânia: Editora da UCG, 2004.

Saboya, Renato T. de. Permanência e Renovação da Morfologia Urbana Modernista. Um Estudo de Caso sobre Angélica – MS. *Arquitextos*, São Paulo, ano 11, n. 121.05, Vitruvius, jun. 2010 <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/10.121/3448> . (Maio 10, 2016)

Wilheim, Jorge. *A obra pública de Jorge Wilheim*. São Paulo, DBA Dórea Books and Art, 2003.

Wilheim, Jorge. *Urbanismo no Subdesenvolvimento*. Rio de Janeiro: Editora Saga, 1969.