

**A ADMINISTRAÇÃO MUNICIPAL DO PREFEITO JUSCELINO KUBITSCHEK:  
ESTÉTICA E PLANEJAMENTO DA CIDADE DE BELO HORIZONTE NA DÉCADA DE 1940**

**Marcelo Cedro**

Historiador e mestre em Ciências Sociais

Professor substituto de História, Sociologia e Antropologia – PUC-MinasGerais

Professor assistente de História – Centro Universitário UNA

*marcelocedro@hotmail.com*

## **A ADMINISTRAÇÃO MUNICIPAL DO PREFEITO JUSCELINO KUBITSCHEK: ESTÉTICA E PLANEJAMENTO DA CIDADE DE BELO HORIZONTE NA DÉCADA DE 1940**

Os empreendimentos realizados em Belo Horizonte pelo prefeito Juscelino Kubitschek abrangeram mudanças não apenas no âmbito material – como a construção de novos bairros, asfaltamento de ruas e avenidas, serviço de saneamento e terraplenagem, aterro de córregos etc.; enfim, uma nova reestruturação e planejamento urbanos –, como também na esfera cultural, a partir da Exposição de Arte Moderna e do projeto arquitetônico da Pampulha, entre outros. Tanto os aspectos infra-estruturais como os superestruturais tiveram como fundamento o discurso de modernidade e progresso incorporado por Juscelino Kubitschek.

Durante as primeiras décadas do século XX, acentuou-se a preocupação com o planejamento urbano. Os urbanistas recorreram à arquitetura com o intuito de resolver os problemas advindos do século anterior. Em decorrência da industrialização, as cidades se tornaram superpovoadas em razão da migração de mão-de-obra do campo em busca da possibilidade de progresso. O aumento da densidade populacional acarretou a especulação imobiliária. Como conseqüência, muitos dos que chegavam à cidade não conseguiam moradia por causa dos altos preços das habitações, e se aglutinavam em cortiços. Cidades como Nova York, Londres, Paris e Berlim, apesar de se situarem em países desenvolvidos, também passavam por esses problemas. A imprensa e o poder público se articulavam para difundir o discurso de que era necessário reformar imediatamente esses guetos em formação, já que se constituíam pontos nevrálgicos de violência e insalubridade e que, além disso, prejudicavam a imagem estética da cidade.

Desde os finais do século XIX, vários postulados foram elaborados para amenizar o problema das moradias urbanas, como na Londres vitoriana dos anos 1880. Naquela cidade, os cortiços alojavam até oito pessoas em um só quarto, e a porta da frente não se fechava, de modo a abrigar os sem-teto que dormiam nas escadas. Surgiu então a idéia da construção de núcleos residenciais para os operários, anexados às fábricas e contando com pequeno jardim e quintal. Também houve a tentativa de planejar uma cidade-jardim em que as residências seriam ajardinadas, idéia semelhante à dos núcleos residenciais. Todavia, por sua natural complexidade, tal prática era inconciliável com a realidade e tornou-se apenas um estilo paisagístico incorporado pelas grandes cidades européias.

A idéia de pensar a cidade se transformava: antes, era percebida como um mal em si mesma; a partir da ação dos urbanistas, a reforma infra-estrutural tornou-se uma necessidade para o desenvolvimento da industrialização, chave para o progresso material e humano (Ribeiro, 1994, p.111). “Funcionar e descongestionar o espaço para o desenvolvimento da grande indústria” (ibidem).

A cidade moderna é paradoxal ao englobar progresso e oportunidade simultaneamente a miséria e segregação espacial: “A encortiçada cidade vitoriana era, sem sombra de dúvida e sob vários aspectos, um lugar horroroso, mas oferecia oportunidades econômicas e sociais, luzes e multidões” (Hall, 1995, p.108). Em 1909, foi decretado pela Câmara dos Lordes britânica,

dar ao povo uma condição doméstica na qual sua saúde física, sua moral, seu caráter e sua inteira condição social pudessem ser melhorados [...] o decreto, em linhas gerais, tinha em mira e esperava assegurar a existência do lar saudável, da casa bonita, da cidade aprazível, do município dignificado e do subúrbio insalubre. Era necessário abolir o cortiço, reconstruir novas bases para evitar seu ressurgimento. (ibidem, p.64)

A administração parisiense do prefeito Haussmann, no final do século XIX, incorporou a tendência de reformulação urbanística a partir do planejamento racional de avenidas largas e retas, destruindo os indícios de uma cidade medieval e construindo uma outra nos padrões da modernidade.

Berlim e Nova York também incorporaram o planejamento racional moderno e inseriram o zoneamento que era, na cidade moderna, a maneira explícita de segregação espacial: “Os lojistas da 5<sup>th</sup> Avenue temiam que as levas de trabalhadores em confecção, que migravam para as ruas do alto comércio, destruíssem o caráter elitista de seus estabelecimentos, ameaçando, o valor das propriedades” (Hall, 1995, p.70).

A administração da cidade do Rio de Janeiro, nos primeiros anos do século XX, também pode ser comparada às reformas estéticas e higienistas das principais cidades mundiais. O Rio de Janeiro, além de ser a capital da República, contava com o terceiro porto do mundo, com um núcleo ferroviário nacional; era um centro financeiro em ebulição,

possuía forte mercado de mão-de-obra e consumo. Para atender às demandas decorrentes de tal perfil, necessitava de reformas em sua estrutura urbana.

Belo Horizonte foi planejada nessa conjuntura de importação do modelo urbanístico moderno. Inaugurada em 1897, a cidade foi completamente construída e não apenas reformulada, já que anteriormente não passava de um pequeno arraial de origem colonial.

Embora Rio de Janeiro e Belo Horizonte se espelhassem no mesmo modelo racional e higienista, os projetos administrativos das duas cidades foram distintos. Enquanto a primeira necessitava de uma reformulação urbana, a segunda foi construída e planejada para ser a nova capital de Minas Gerais.

O discurso de modernidade e progresso proferido pelo prefeito do Rio de Janeiro, Pereira Passos, visava combater os problemas de alta densidade populacional, insalubridade e miséria presentes nos cortiços. Era necessário modernizar, embelezar e sanear, como também melhorar o sistema de transporte e circulação. “Regenerar” o Rio de Janeiro compreendia destruir os vestígios da cidade velha, considerada suja e doentia. O discurso ainda pretendia inculcar na população uma nova mentalidade cosmopolita e parisiense, novos hábitos e costumes de uma sociedade elegante e moderna. A construção da Avenida Central (atual Rio Branco) representou bem essa ideologia, que “espelhava a nova fase do Rio de Janeiro em monumentos simbólicos como a Escola Nacional de Belas Artes, o Teatro Municipal, a Biblioteca Nacional, o Palácio Monroe, sede de grandes jornais, lojas elegantes, cinemas, agremiações etc.” (Fabris, 2000, p.24).

O poder municipal, com o apoio do presidente Rodrigues Alves, pretendia forjar um Rio de Janeiro “civilizado” para facilitar a entrada de mão-de-obra e de capital estrangeiros. Para isso, recorria à ideologia de progresso e modernidade importada do modelo francês. O porto deveria ser reformado para que fossem evitadas doenças como varíola e febre amarela. A Avenida Central seria o modelo de modernidade, e sua forma larga e retilínea simbolizava a caminhada rumo ao progresso, além de proporcionar a ligação de novas conexões urbanas. A Avenida Beira-Mar (atual Atlântica) foi construída para fazer conjunto com a beleza natural das praias.

Caminhando lado a lado com o planejamento urbano, entretanto, consolidou-se um dos elementos constituintes da modernidade: a segregação espacial. No Rio de Janeiro, cortiços do centro foram demolidos, expulsando-se moradores para o subúrbio ou para o Morro da Providência, dando origem ao processo de favelização.

Desse modo, o caráter autoritário e cerceador do poder público visava inserir o Rio de Janeiro na modernidade. Conseqüentemente, desencadeava a segregação socioespacial, dificultando, principalmente, a vida dos imigrantes e dos ex-escravos. Porém, segundo Annateresa Fabris (2000, p.35), a modernização da Avenida Central se consolidou mais pelo método político-econômico do que pela forma arquitetônica, ao contrário da administração juscelinista em Belo Horizonte quarenta anos depois.

Buenos Aires também contou com propostas, inspiradas no modelo anglo-europeu, de remodelação estética, cuja arquitetura enfatizava o caráter higiênico da cidade. A capital argentina contava com vários casos de alcoolismo, sífilis e tuberculose que, segundo os teóricos urbanos, eram decorrentes do crescimento caótico advindo da imigração, necessitando, assim, de reformas sanitárias.

Desse modo, Rio de Janeiro, Buenos Aires e a própria Belo Horizonte se espelham no modelo parisiense, em voga até então, pois Juscelino Kubitschek também absorveu os pressupostos de planejamento que estavam vigorando no contexto internacional no momento de sua administração. Se, historicamente, para cidades da América Latina, tal iniciativa de Juscelino não foi uma novidade revolucionária, ela, todavia, representava a continuidade de importação do modelo de modernidade que tardiamente seria conduzido pelo poder público e voltaria a inserir a cidade de Belo Horizonte em seu projeto de origem: a modernidade.

As discussões acerca dos problemas urbanos se estenderam. Em 1933, foi redigida a Carta de Atenas, que, publicada em 1942, era o resultado do último Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (Ciam), que contou com arquitetos e técnicos em planejamento urbano de vários países.<sup>1</sup> O objetivo do fórum foi o mesmo do final do século anterior: buscar soluções para o “caos” em que se encontravam as cidades, em razão, entre outros aspectos, do trânsito congestionado e de moradias insalubres, como também da extrapolação, em alta escala, do limite de densidade habitante/metro quadrado. O relatório focalizou 33 cidades, tais como (entre outras) Amsterdã, Londres, Madri, Berlim, Los Angeles e Paris.

O discurso proferido no congresso apresentava alguns pressupostos marxistas ao afirmar que a desordem urbana instituída era conseqüência da industrialização desordenada advinda dos interesses privados, que rompia com o equilíbrio das condições de trabalho ao aumentar a densidade urbana em razão do êxodo rural; que causava a deterioração da relação casa-trabalho; que mantinha o artesanato relegado ao segundo plano; que impunha a insalubridade às moradias. Enfim, o discurso assemelhava-se ao mesmo do final do século XIX, que enfatizava as razões da precariedade infra-estrutural urbana. Era preciso elaborar novos princípios de circulação, novas técnicas de construção e novos métodos para evitar engarrafamentos e grande concentração demográfica. A harmonia teria que ser novamente instituída no espaço urbano a partir da melhoria da qualidade de vida.

Assim, as principais preocupações se centralizavam na arquitetura e no urbanismo, vistos como alternativas primordiais para a solução e o planejamento da cidade moderna ao focalizarem melhoria para habitações, trabalho, recreação e circulação urbana.

Nos anos iniciais da década de 1940, o contexto belo-horizontino ainda não se assemelhava ao daquelas cidades que eram alvo das preocupações dos arquitetos internacionais. As conseqüências da industrialização em cidades como Londres e Paris ainda não

havia chegado ao Brasil: como já se viu, o modelo brasileiro de modernização (atribuído à industrialização e às modificações estruturais) ocorreu tardiamente em relação à Europa e aos Estados Unidos.

A administração de Juscelino à frente da prefeitura de Belo Horizonte pode ser associada ao Congresso de Arquitetura Moderna no qual foi lançada a Carta de Atenas, cujas soluções e sugestões serviriam como paradigma para o planejamento de uma cidade moderna. O Estado Novo usou da arquitetura em sua busca do novo para conduzir o processo de modernidade tardia. Em coerência com a orientação nacional, a administração juscelinista, imbuída do discurso modernizante baseado no culto ao “novo”, absorveu as modernas normas de arquitetura e planejamento, buscando inserir Belo Horizonte no mesmo contexto de modernização das principais cidades do mundo.

Le Corbusier foi um dos responsáveis pela redação da Carta de Atenas em 1933 e por sua posterior revisão e publicação em 1942. Uma de suas idéias para eliminar o excesso populacional urbano era aumentar a quantidade de espaço livre das cidades: construção de avenidas largas e retas, demolição de edificações antigas e construção de altos edifícios, além do estabelecimento de zoneamentos urbanos, ou seja, as moradias seriam relacionadas ao aspecto socioeconômico da população.

A solução proposta por Le Corbusier para resolver os problemas habitacionais era reduzir o preço das moradias a partir de edificações em série, aproveitando novos métodos e materiais de construção. A burguesia apoiou tal idéia, já que a construção de edifícios mais úteis e baratos, ao eliminar adereços em demasia, tornava economicamente viável o remodelamento urbano. Mas também a liberdade do artista em sua busca pelas formas puras contribuiu para que houvesse a união da arte com a indústria da construção civil.

No campo arquitetônico e de planejamento urbano, a tendência era encontrar novas soluções para acabar com os cortiços e revitalizar os centros comerciais. Os cortiços eram considerados grandes males da cidade moderna por apresentarem insuficiência de espaço físico, mediocridade de aberturas, ausência de sol, doenças, inexistência de instalações sanitárias, promiscuidade, presença de vizinhos desagradáveis, além de “enfear” a cidade.

O discurso higienista e de bem-estar era o pretexto para acabar com os cortiços e construir novas edificações que atendessem ao interesse do remodelamento estético da cidade. A segregação apresentava-se como necessária para que pudesse haver uma reforma estética urbana. A modernização instituía novas construções e implementava desapropriações. Os mentores da Carta de Atenas pregavam que a preservação de áreas verdes, praias, lagos, rios era uma necessidade, bem como a construção de lagos artificiais. Próximo a essas áreas, era preciso que se reservassem espaços e se criassem agremiações próprias ao estímulo das práticas esportivas. Todavia, essas novas áreas de lazer e beleza que seriam inseridas no cotidiano da cidade deveriam ser reservadas aos bairros residenciais, longe da parte central. Sendo assim, tornava-se necessária a construção de novas vias de acesso.

A zona industrial deveria ficar distante da zona habitacional, havendo um setor residencial programado e destinado aos operários. Separadas por uma área verde, haveria menos ruído e poluição, além de evitar o deslocamento de operários que moravam longe do trabalho. Para o setor industrial, portanto, deveriam ser planejadas vias de acesso, uma vez que “a velocidade nova dos transportes mecânicos que utilizam a rodovia exige a criação de novas vias ou a transformação das já existentes” (Fabris, 2000, p.46).

Os novos pressupostos de planejamento e remodelação urbanos da Carta de Atenas também preconizavam medidas de preservação do patrimônio urbano. A cidade moderna deveria salvaguardar seus valores arquitetônicos, desde que não faltasse com a higiene. As novas construções não deveriam copiar estilos arquitetônicos passados, mas, sim, fazer valer a liberdade do arquiteto em auto-superar-se ao criar novos padrões: “Os valores arquitetônicos devem ser salvaguardados [...] caso se constituam a expressão de uma cultura anterior e correspondam ao interesse geral” (ibidem, p.52).

É assim que os pressupostos contidos na Carta de Atenas de 1933, bem como as idéias do arquiteto Le Corbusier, influenciaram tanto o Estado Novo quanto Juscelino Kubitschek em seus empreendimentos que visavam à modernidade e ao progresso.

Lauro Cavalcanti (1999, p.179) afirma que “inúmeros pontos do ideário corbusiano coincidiam com o discurso de intelectuais ligados ao Estado Novo”. O Estado Novo pretendia construir o modelo de “novo homem”, idealizado por meio do trabalho; já para Le Corbusier, por meio da arquitetura chegar-se-ia a um novo espírito para o homem. Para Le Corbusier, a arquitetura moderna representava uma ruptura com os estilos anteriores: o discurso estado-novista também pregava sua ruptura com o regime oligárquico. O “novo” manifestava-se pela transformação do país agrário em país industrial. O padrão de produção em série adotado pela indústria estava em sintonia com as idéias de Le Corbusier acerca das construções para resolver o problema habitacional.

Desse modo, o Estado Novo utilizava-se da ideologia de progresso e modernização para obter apoio de intelectuais modernistas e inserir no imaginário social o desejo em se formar o “novo homem”.

Integrado a essa ideologia de modernidade e progresso, Juscelino Kubitschek absorveu as orientações da Carta de Atenas. Os empreendimentos realizados pela prefeitura de Belo Horizonte seguiam os pressupostos formulados por Le Corbusier, já que havia uma estreita aproximação desse arquiteto com o governo de Getúlio Vargas, como também com Lúcio Costa e Oscar Niemeyer, principais responsáveis pelas obras arquitetônicas e urbanísticas encomendadas por Juscelino.

A reforma urbana das ruas e avenidas de Belo Horizonte, tornadas largas, retas e asfaltadas, convergia com o modelo da cidade moderna, abrindo caminho para os automóveis, símbolo emergente da modernidade. A substituição de paralelepípedos por asfalto nas avenidas Afonso Pena, Santos Dumont e Paraná, o aterro e saneamento de córregos para construção e prolongamento das avenidas Amazonas e Silviano Brandão são demons-

trações que se enquadram na reforma urbana prevista pela Carta de Atenas no tocante à circulação da cidade moderna.

A Pampulha tinha como objetivo dotar a cidade de uma área turística e de lazer. A Carta de Atenas pressupunha a criação de lagos artificiais, de áreas verdes para a prática de esportes que tivessem como objetivo compensar a população pelo trabalho desgastante do cotidiano. Todavia, tais áreas dotadas de maior beleza deveriam ser reservadas aos bairros residenciais e afastadas do centro, porém havendo a criação de nova via de acesso. No caso da Pampulha, houve a construção da Avenida Pampulha (atual Presidente Antônio Carlos), planejada de acordo com o ideário moderno: grande, larga e retilínea, com árvores e postes para o seu embelezamento. Juscelino Kubitschek, desde o projeto inicial da Pampulha, teve como objetivo incentivar a construção de residências de luxo ao redor da lagoa. O conjunto arquitetônico da Pampulha, baseado na busca da pureza das formas, remodelou e inseriu esteticamente Belo Horizonte no mundo arquitetônico internacional. Vê-se nesse caso a enorme contribuição dos novos rumos tomados pela arquitetura, baseados na busca de formas arrojadadas. As obras de Oscar Niemeyer, Cândido Portinari e Alfredo Ceschiatti, na Pampulha, possibilitaram que o “novo” estampasse a modernidade aos olhos dos cidadãos. Na Pampulha utilizaram-se novas técnicas e materiais de construção como ferro, vidro e betão armado. Houve a interação do espaço natural com a expressão cultural, seguindo-se, assim, as bases teóricas do urbanismo contemporâneo.

A construção do Iate Clube como forma de inserir o esporte na sociedade urbana, a construção do Museu Histórico de Belo Horizonte para preservar a memória da cidade e o patrimônio arquitetônico se enquadram nas orientações da Carta de Atenas de reforma e planejamento urbanos de uma cidade moderna. Também a manifestação do projeto higienista moderno estava presente no discurso de Juscelino, que declarou, quando da construção dos postos de assistência municipal, que iria “eliminar o degradante aspecto da esmola”.<sup>2</sup>

Foi, contudo, inevitável a absorção da segregação espacial e das reformas higienistas que se mantiveram presentes desde as primeiras orientações urbanas do século XIX e que foram importadas pelo Rio de Janeiro, por Buenos Aires e por Belo Horizonte. No tocante à construção do Conjunto Habitacional IAPI (Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Industriários), a questão dos cortiços foi lembrada, pois a Carta de Atenas dava continuidade às teorias higienistas em relação à estética urbana:

Um conhecimento elementar das principais noções de higiene basta para discernir os cortiços e discriminar os quarteirões notoriamente insalubres. Estes quarteirões deverão ser demolidos. Deve-se substituí-los por parques [...] todavia, alguns desses quarteirões podem ocupar um local conveniente à construção de certos edifícios indispensáveis à vida da cidade. Um urbanismo inteligente saberá dar-lhes o destino adequado. (Cury, 2000, p.41)

A partir de então, há uma nítida relação com a postura adotada pela administração juscelinista no que se refere à desapropriação da Pedreira Prado Lopes. A intervenção do poder municipal, com o intuito de acabar com as condições de miséria, insalubridade e marginalidade, demonstra a discriminação, provocada pelo modelo racional, com os setores populares, transferindo-os para locais mais afastados do centro. O saneamento de áreas pobres e a remoção de habitantes estão contidos na remodelação urbana da cidade moderna. A Pedreira Prado Lopes, que sempre fora habitada por um aglomerado de operários que extraíam pedras para a construção de Belo Horizonte, tornou-se um hábitat para a população operária e desempregada. Juscelino acabou com as 483 cafuas da Pedreira Prado Lopes e determinou a construção, em colaboração com o Instituto de Aposentaria e Pensões dos Industriários, de um edifício em blocos com capacidade para três mil pessoas, entre elas, industriários e funcionários da prefeitura. O trecho do discurso que se segue, de Juscelino Kubitschek, traduz de forma explícita, a análise supra-realizada:

fonte de discórdia onde vivia um aglomerado de pessoas da mais diversa procedência e também levando cada um uma vida bem diferente de seu vizinho. A pedreira, situada além da Lagoinha, mas distante apenas 1 km da cidade, estava mais perto que muitos bairros residenciais. Gente humilde, trabalhadora, vivia, muitas vezes, no barracão separado do vizinho malandro e desordeiro apenas por frágil parede de tábuas ou latas. A promiscuidade, a falta de ordem, a contínua bebedeira imperavam nos botequins daquele aglomerado de casas e eram um perigo para os bons costumes. Raro o dia em que, dos morros da pedreira, não descia um ferido e mesmo um cadáver, tais as brigas em que se empenhavam as pessoa dali.<sup>3</sup>

A remoção para a Vila Operária, construída nas imediações da Gameleira, demonstra a segregação espacial na qual o zoneamento delimita as áreas habitadas relacionando-as com funções socioeconômicas específicas, além de manter a ordem e a higienização urbanas. De cunho positivista, Juscelino Kubitschek “não despreza a ordem porque ela é companheira do progresso” (*Estado de Minas*, 12.12.1942). A área operária distanciava-se do centro e dos bairros residenciais que abrigavam as classes média e alta. A Pampulha seria um local privilegiado para a frequência da elite: o Cassino, a Casa do Baile, o Iate Clube.

Em 1942, outras desapropriações ocorreram, como a da Fazenda Dalva, para ser construída a cidade universitária, e terreno na Nova Suíça, para a construção da Escola Técnica Federal (Plamblel, 1997, p.216). Saliente-se, porém, que a desapropriação para a construção da barragem da Pampulha havia sido realizada na administração do prefeito Otacílio Negrão de Lima (1935-1938)

Desse modo, o que se pretendeu mostrar foi que a administração juscelinista, apesar de incorporar o discurso de modernidade, progresso e atualização, não empreendeu algo inédito, pois importou modelos de reforma urbana já difundidos e consolidados em outros países e, mesmo, no Brasil, uma vez que, desde o final do século XIX, cidades como

Rio de Janeiro, Buenos Aires e a própria Belo Horizonte haviam adotado a ideologia de modernidade urbana e de planejamento racional. O que a administração juscelinista fez foi dar continuidade ao mesmo discurso e modelo administrativo, não deixando que Belo Horizonte se acomodasse em seu traçado estético urbano. Assim, a absorção do que estava em voga, no caso, as idéias de Le Corbusier, contribuía para incrementar o discurso de modernidade e progresso proferido por Juscelino Kubitschek.

No que se refere à reforma urbana de Belo Horizonte, o estilo adotado por Juscelino Kubitschek foi um preâmbulo do que estava por vir, especialmente com a construção de Brasília. A influência corbusiana no planejamento da nova capital por Oscar Niemeyer e Lúcio Costa se fez notar pelo estilo habitacional de blocos uniformes, pelo uso do ferro e concreto, como também pela intenção, segregadora, de evitar o processo de favelização que pudesse comprometer a estética urbana. As favelas não foram evitadas com o decorrer do tempo, mas localizam-se nas cidades-satélites, já que o planejamento estritamente corbusiano dos arquitetos brasileiros evitou que surgissem na área do Plano Piloto da nova capital brasileira.

## NOTAS

1. Ao todo foram realizados onze congressos (de 1928 a 1959), que atualizavam e incorporavam novas orientações.
2. BH na palavra do prefeito JK. 46º aniversário de Belo Horizonte. Rotary Club, 1943
3. Cf. “Duas grandes realizações para o proletariado”, *Estado de Minas*, 12.12.1942, p.5.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- CAVALCANTI, L. Modernistas, arquitetura e patrimônio. In: PANDOLFI, D. (Org.) *Repensando o Estado Novo*. Rio de Janeiro: FGV, 1999.
- CURY, I. (Org.) Carta de Atenas 1933. In: *Cartas patri-moniais*. 2.ed. Rio de Janeiro: Iphan, 2000.
- FABRIS, A. *Fragmentos urbanos*: representações culturais. São Paulo: Nobel, 2000.
- HALL, P. *Cidades do amanhã*: uma história intelectual do planejamento e do projeto urbanos do século XX. Trad. Pérola de Carvalho. São Paulo: Perspectiva, 1995.
- PLAMBEL. *O processo de desenvolvimento de Belo Horizonte*: 1897-1972. Belo Horizonte: Secretaria de Planejamento e Coordenação Geral de Economia Urbana, 1997.
- RIBEIRO, L. C. de. Urbanismo: olhando a cidade, agindo na sociedade. In: PECHMAN, R. M. (Org.) *Olhares sobre a cidade*. Rio de Janeiro: UFRJ, 1994.

## RESUMO

Este artigo é parte integrante da dissertação de mestrado *JK desperta BH (1940-1945): a capital de Minas Gerais na trilha da modernização* e aborda os empreendimentos realizados durante a administração municipal de Juscelino Kubitschek na modernização urbana da cidade de Belo Horizonte, influenciada pelas normas elaboradas pelo Congresso Internacional de Arquitetura Moderna em 1933 (Carta de Atenas).

**PALAVRAS-CHAVE:** planejamento urbano, Carta de Atenas, segregação socioespacial, Juscelino Kubitschek, Belo Horizonte, cidade moderna.

## ***BELO HORIZONTE UNDER JUSCELINO KUBITSCHEK ADMINISTRATION: AESTHETICS AND PLANNING FOR THE CITY IN THE 1940'S***

### ***ABSTRACT***

*This article is integrant part of the school-master's dissertation Awaken JK BH (1940-1945): the capital of Minas Gerais in the track of the modernization and approaches the enterprises carried through during the municipal administration of Juscelino Kubitschek in the urban modernization of the city of Belo Horizonte influenced by the norms elaborated for he International Congress of Modern Architecture in 1933 (Atenas's Letter).*

**KEYWORDS:** *urban planning, Atenas's Letter, space social segregation, Juscelino Kubitschek, Belo Horizonte, modern city.*

