

## **COMUNIDADES PLANEJADAS NA AMAZÔNIA: O URBANISMO RURAL E A UTOPIA DE UMA NOVA CIVILIZAÇÃO**

Renato Leão Rego  
Universidade Estadual de Maringá  
rlrego@uem.br

### **Comunidades planejadas na Amazônia: o Urbanismo Rural e a utopia de uma nova civilização (Resumo)**

O esquema de colonização implantado pelo regime militar brasileiro ao longo da rodovia Transamazônica nos primeiros anos da década de 1970 construiu um conjunto hierarquizado de pequenas cidades novas planejadas, conectadas ao campo, regularmente espaçadas, dependentes e ligadas entre si. Nestas cidades, cuja configuração era tão inovadora quanto radical, fruto do traçado racionalista e berço de um ambiente urbano padronizado, uma sociedade igualitária faria nascer uma “nova civilização”, “progressista” e “coesa”, heterogeneamente formada por “homens selecionados”, migrantes “doutrinados” e desprovidos de seus vícios, tabus e costumes de origem. Em contraste com a bem-sucedida colonização privada do norte do Paraná, o empreendimento estatal no território amazônico apresentou problemas de concepção, de implantação e de gerenciamento, e foi abandonado como fracasso. Mais que isso, aproximou-se de um modelo utópico, idealizando não apenas o ambiente físico mas também o homem vinculado a ele.

**Palavras-chave:** cidades Novas, colonização, Transamazônica, urbanismo racionalista, regime militar.

### **Planned communities in the Amazon: Rural Urbanism and the utopia of a new civilization (Abstract)**

The colonization scheme implemented by the Brazilian military regime along the Transamazonian Highway in the early 1970s built a hierarchical group of small, dependent, interconnected, new towns; regularly spaced and strongly linked to rural areas. These new towns' configurations were as innovative as they were radical, due to rationalist layouts and a standardized urban environments, in which egalitarian societies would give birth to a “new”, “progressive” and “cohesive” civilization, heterogeneously formed by “selected men”, “indoctrinated” immigrants stripped of their vices, taboos, and original costumes. In comparison with the successful private colonization scheme in northern Paraná, the state colonization enterprise in the Amazon presented planning, implementation and administration issues, and was eventually abandoned as failure. Moreover, it was itself a utopian model, idealizing not only the physical environment but also its inhabitants.

**Key words:** new towns, colonization, Transamazonian Highway, rationalist urbanism, military regime.

A criação de uma rede de pequenas cidades planejadas ao longo da Transamazônica no começo dos anos 1970 vislumbrou não só a ocupação pioneira de uma vasta área de floresta a ser colonizada, mas também, e principalmente, a possibilidade de construção de um ambiente urbano novo, sem contingências. Pois ali as desigualdades seriam eliminadas, com a reforma agrária garantindo a distribuição de renda mais igualitária. Ali, “homens selecionados” seriam capazes de utilizar as modernas técnicas da agropecuária e incrementar a produção agrícola. A nova comunidade planejada, “coesa, feliz e progressista”, receberia orientação sobre conduta do grupo, moral, espírito comunitário e religioso<sup>1</sup>. O traçado racionalista dos núcleos urbanos aproximaria os moradores e a seleção criteriosa dos colonos impediria a segregação por religião, costumes, vínculos pregressos ou procedência. Esta estrutura urbano-rural seria a base para “uma nova civilização – nordestinos e sulistas – [que] estava nascendo”<sup>2</sup>.

Esta rede de cidades planejadas integrava o esquema de colonização idealizado pelo urbanista carioca José Geraldo da Cunha Camargo para fixar o homem no campo<sup>3</sup>. Camargo era arquiteto do Instituto Nacional de Imigração e Colonização (INIC) – órgão público federal antecessor do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA) – desde 1955 e, desde 1965, respondia também como professor do curso de urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro, na cadeira de planejamento regional e urbano<sup>4</sup>. É dele o projeto inscrito sob o número 20 no concurso para o Plano Piloto de Brasília.

O esquema de colonização criado por Camargo foi inicialmente apresentado como uma proposta mais abstrata para a solução geral da fixação do homem em áreas de rurais<sup>5</sup> e só mais tarde aplicado à Transamazônica<sup>6</sup>, complementando a estratégia do governo militar de integrar e desenvolver a Amazônia. Chamado de Urbanismo Rural, ou Planejamento Urbano Rural, o esquema foi implantado pelo INCRA, ao longo de uma faixa de 10 km de largura em cada lado da recém aberta rodovia, no trecho de aproximadamente 1.000 km entre Marabá e Itaituba, no Pará<sup>7</sup>.

Através do Urbanismo Rural, Camargo propunha a criação de uma “comunidade planejada”<sup>8</sup> distribuída em núcleos urbanos hierarquizados – denominados de agrovilas, agrópolis, rurópolis e cidades-, próximos e regularmente espaçados, conectados entre si e integrados à zona rural de modo favorecer a atividade agrícola e fixar o homem no campo (figura 1). Fortemente alicerçado na integração cidade-campo do ideário *garden city*<sup>9</sup>, o Urbanismo Rural pretendia criar uma rede urbana e “dar ao campo os benefícios das cidades”, adaptando “ao meio rural as técnicas urbanísticas utilizadas na cidade”<sup>10</sup>.

---

<sup>1</sup> Camargo, 1973, p. 6.

<sup>2</sup> Camargo, 1973, p. 1.

<sup>3</sup> Camargo, 1963, p. 274.

<sup>4</sup> Camargo, 1973, p. 52.

<sup>5</sup> Camargo, 1963.

<sup>6</sup> Camargo, 1973.

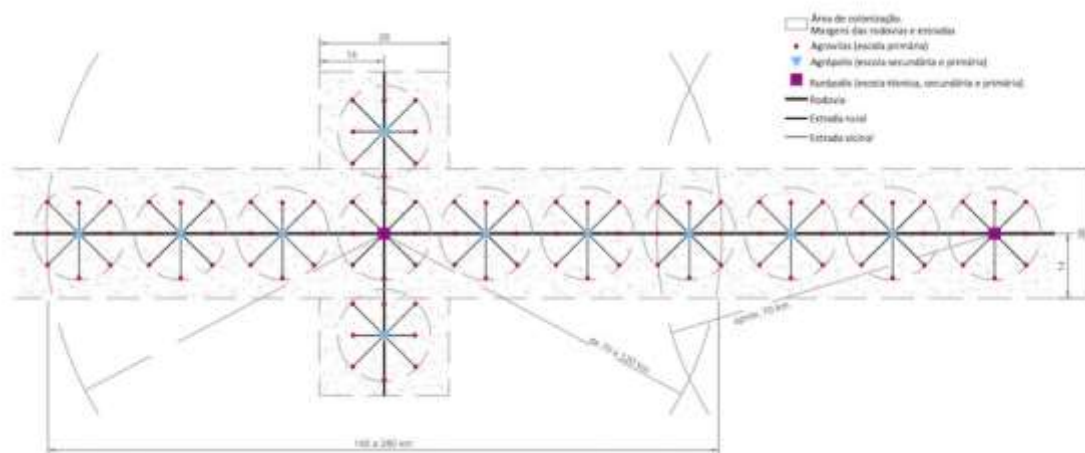
<sup>7</sup> Camargo, 1973.

<sup>8</sup> Camargo, 1973, p. 7.

<sup>9</sup> Rego, 2015.

<sup>10</sup> Camargo, 1973, p. 2.

**Figura 1. O esquema de planejamento regional ao longo da Transamazônica: cidades hierarquizadas, dependentes, regularmente espaçadas e conectadas ao campo**



Fonte: Camargo, 1973.

Em 1973, trinta agrovilas e a agrópolis Brasil Novo haviam sido construídas; mais nove agrovilas e onze agrópolis estavam sendo implantadas, ainda que em distintas fases de implantação; outras estavam em fase de planejamento<sup>11</sup>. Por esta época, aproximadamente 1.500 famílias haviam sido assentadas em um trecho de 500 km da rodovia na região de Altamira<sup>12</sup> – um número muito pequeno se comparado com as 100.000 famílias estimadas pelo governo três anos antes<sup>13</sup>. De qualquer modo, havia começado a urbanização da *terra firme* amazônica, alterando a configuração regional, cuja ocupação até então se restringira às várzeas. A primeira rurópolis, denominada Presidente Médici, foi inaugurada em fevereiro de 1974 ao som de *Pra frente Brasil*. Meses depois todo o projeto foi abandonado, com fracasso, por problemas de natureza variada, e o esquema de colonização pareceu o “pesadelo” de um planejador<sup>14</sup>.

O planejamento urbano e rural aplicado neste esquema de colonização sintetizou experiências e conceitos urbanísticos variados, entre eles: a ideia de cidade de jardim de Ebenezer Howard; e a conformação da primeira cidade jardim planejadas por Raymond Unwin e Richard Barry Parker; a configuração da unidade de vizinhança e da superquadra e o seu dimensionamento detalhado por Clarence A. Perry; a unidade de vizinhança em Radburn idealizada por Clarence A. Perry e Henry Wright; as células urbanas formuladas por Clarence Stein e Henry Wright, entre outros. Camargo também atentou para a cidade de Thomas More, dividida em quatro setores, em cujos centros ficavam as praças do mercado com lojas e armazéns<sup>15</sup>. Além disso, o Urbanismo Rural tratava de combinar os planejamentos físico, econômico, social e cultural, consoante

<sup>11</sup> Camargo, 1973, p. 27-28.

<sup>12</sup> Brasil, 1972a, p. 83; Brasil, 1972b, item 5.9.

<sup>13</sup> Moran, 1981, p. 75.

<sup>14</sup> Katzman, 1977, p. 69.

<sup>15</sup> Estas ideias e conceitos foram citados na apresentação da Urbanização Celular. Formulada por Camargo anos depois do Urbanismo Rural, as duas propostas apresentam pontos em comum. Cf. Braga, 2011, p. 284-285.

com a “Técnica de planejamento” de Severino Sombra<sup>16</sup>. O pensamento holístico, ora simplista ora autoritário, e a ação idealista notados no Urbanismo Rural sonharam criar uma “nova civilização”. No fundo, no Urbanismo Rural jaz uma utopia urbana, uma perspectiva radical do futuro projetada na idealizada união cidade-campo. Nesse sentido, alinha-se aqui a ideia da rede cidades ao longo da Transamazônica com o pensamento utópico subjacente a propostas de cidades ideais do começo do século XX, particularmente aquelas imaginadas por Ebenezer Howard, Le Corbusier e Frank Lloyd Wright<sup>17</sup>, e de sociedades igualitárias do século XIX, como as de Charles Fourier, Edward Bellamy e William Morris<sup>18</sup>. Paradoxalmente tão valioso quanto perigoso para o urbanismo, o pensamento utópico pode delinear uma perspectiva mais além da realidade existente, que se quer transformar, mas pode também constituir uma visão não-representativa imposta aos demais, inflexível na busca de objetivos de longo prazo e ignorante às contribuições e incrementos de iniciativas localizadas que não são menos idealistas que grandes projetos<sup>19</sup>. Este parece ser o caso aqui analisado.

Este trabalho destaca, portanto, aspirações e convicções envolvidas na malsucedida criação de comunidades planejadas na Amazônia ao relatar o planejamento territorial, a configuração urbana e algumas das causas do fracasso do empreendimento estatal. Seja por proximidade temporal, infortúnio do esquema de colonização ou pela particularidade do regime militar, o estudo da urbanização ao longo da Transamazônica parece ter sido negligenciado pela historiografia da cidade e do urbanismo. Há estudos relevantes provenientes de outras áreas do conhecimento, desenvolvidos sobretudo por pesquisadores estrangeiros, especialmente norte-americanos<sup>20</sup>. Recorrendo a contribuições da antropologia, sociologia, geografia, ecologia, economia política, arquitetura, urbanismo e planejamento urbano, e valendo-se de pesquisa documental original e levantamento in loco, aborda-se um episódio recente da urbanização brasileira e da ocupação planejada do interior do Brasil.

## Além do planejamento territorial

“Dentro da ordem, chegaremos ao progresso”,  
José Geraldo da Cunha Camargo<sup>21</sup>.

No começo dos anos 1970, o “terceiro governo da revolução” – o governo linha-dura do general Emílio Garrastazú Médici (1969-1974) – voltou-se para a integração física, econômica e cultural da Amazônia ao resto do país, almejando desenvolvimento econômico, transformação social, modernização e unidade nacional<sup>22</sup>. O empenho para desenvolver a Amazônia decorria fundamentalmente de considerações econômicas e geopolíticas<sup>23</sup>, embora o governo alegasse a questão social como o motivo capital da

---

<sup>16</sup> Camargo, 1963, p. 274; Sombra, 1951.

<sup>17</sup> Fishman, 1982; Beevers, 2002, p. 183.

<sup>18</sup> Choay, 1992.

<sup>19</sup> Hardy, 2005, p. 36.

<sup>20</sup> Goodland e Irwin, 1975; Katzman, 1977; Moran, 1981; Smith, 1982; Hemming, 1985.

<sup>21</sup> Camargo, 1958, p. 299.

<sup>22</sup> Brasil, 1971, p. 9.

<sup>23</sup> Smith, 1982, p. 12-14.

colonização que, nas palavras do presidente Médici, tratava de “dar terra a homens sem terra”<sup>24</sup>.

Pois de acordo com o I Plano Nacional de Desenvolvimento – I PND 1972-1974<sup>25</sup>-, o desenvolvimento da Amazônia se daria através da construção de rodovias que permitiriam a articulação com as demais regiões do país – entre elas a Transamazônica e a Cuiabá-Santarém-, além da criação de cidades novas planejadas e do assentamento de colonos na zona rural ao longo destas rodovias. Mas, o general presidente havia afirmado, em discurso publicado no Jornal do Brasil em abril de 1971, que

“a construção da estrada [Transamazônica] deverá complementar-se com as atividades de reforma agrária e colonização, com a assistência e proteção à vida do homem, e também com o levantamento e a utilização das riquezas minerais, vegetais e energéticas desse imenso mundo em descoberta, fronteira da nossa soberania”<sup>26</sup>.

Com efeito, prontamente se reconheceu que o afã de progresso, a busca de integração nacional e o crescimento econômico direcionaram a expansão capitalista àquela região<sup>27</sup> e, nesse sentido, pode-se entender que colonização e urbanização foram um meio para se atingir um fim.

Entretanto, como complemento às iniciativas de desenvolvimento regional e integração nacional, o esquema de colonização implementado pelo INCRA não propunha apenas distribuir terra, assentar colonos migrantes, criar cidades e implementar a infraestrutura necessária para atingir os objetivos maiores do governo militar. Com o Urbanismo Rural almejava-se, para além da ocupação planejada da faixa desapropriada ao longo da Transamazônica, “a formação de uma comunidade, de uma sociedade, portanto os objetivos a serem atingidos são muito mais importantes que a simples distribuição de terras a ‘homens sem terra’”<sup>28</sup>. É nesse sentido que se aludia, como notou Moran<sup>29</sup>, à emergência meio utópica de uma nova sociedade brasileira. Lembremos que na apresentação do Urbanismo Rural (e dos seus primeiros resultados) alardeava-se que “uma nova civilização – nordestinos e sulistas – estava nascendo”<sup>30</sup>.

Para atrair colonos para a Amazônia, uma grande campanha publicitária foi lançada no rádio, na televisão e na imprensa<sup>31</sup>. A notícia do assentamento de colonos na Transamazônica circulou entre os sem-terra através da mídia e do contato pessoal. Candidatos viajaram até as cidades onde a seleção estava acontecendo e líderes de igrejas protestantes usaram seus púlpitos para dar conhecimento aos membros da sua congregação das oportunidades de se “buscar a terra prometida”; cartas dos pioneiros encorajaram seus familiares a se inscreverem no processo seletivo de colonos<sup>32</sup>.

---

<sup>24</sup> Moran, 1981, p. 75.

<sup>25</sup> Brasil, 1971.

<sup>26</sup> Rebelo, 1973, p. 229.

<sup>27</sup> Cardoso e Müller, 2008.

<sup>28</sup> Camargo, 1973, p. 7.

<sup>29</sup> Moran, 1981, p. 17.

<sup>30</sup> Camargo, 1973, p. 1.

<sup>31</sup> Smith, 1982, p. 15.

<sup>32</sup> Moran, 1981, p.79.

**Figura 2. Colonos na Transamazônica**



Fonte: IBGE (PA9344), s.d.

Os critérios para seleção de colonos baseados no tamanho da família e nos anos de experiência em agricultura, nem sempre respeitados, já foram apontados como inapropriados<sup>33</sup>. Entretanto, interessa a este trabalho notar que a heterogeneidade da origem dos colonos foi deliberadamente incluída no plano da colonização como um meio de se prevenir a interferência de tradicionalismos no progresso das novas comunidades<sup>34</sup>. Pois a transferência para a nova comunidade de um grupo social inteiro, já constituído em outro local, traria junto “seus costumes, vícios e tabus, sendo muito difícil mudar seu comportamento”<sup>35</sup>. Portanto, era “preciso ‘compor’ a comunidade com famílias oriundas de diversas regiões do país e, se possível, de origens raciais e étnicas diferentes”<sup>36</sup>.

O governo brasileiro pretendia absorver na Amazônia excedentes populacionais de outras regiões do país e elevar o nível de renda e bem-estar da população local<sup>37</sup>. De modo semelhante, o general Golbery do Couto e Silva sonhara em “inundar de civilização a Hiléia amazônica”<sup>38</sup>, povoando o “deserto verde” preferencialmente “com um tipo de *homem* que seria aquele brasileiro predominantemente branco, do sul do país, jovem e com elevado ritmo de crescimento, e que, segundo as palavras do general, apresentasse “*apreciável grau de homogeneidade*” seja em termos étnicos ou ideológicos”<sup>39</sup>. No entanto, a abertura da Transamazônica vislumbrou mudar as faces “da Amazônia demograficamente vazia e do Nordeste densamente povoado”<sup>40</sup> e, de modo um tanto mais realista, os mais de 4.000 km da rodovia serviriam para conectar e

---

<sup>33</sup> Moran, 1985, p. 94.

<sup>34</sup> Moran, 1981, p.159.

<sup>35</sup> Camargo, 1973, p. 6.

<sup>36</sup> Camargo, 1973, p. 6.

<sup>37</sup> Brasil, 1971; Brasil, 1972a.

<sup>38</sup> Silva, 1967, p. 47.

<sup>39</sup> Doula e Kikuchi, 1998, p. 2.

<sup>40</sup> Rebelo, 1973, p. 72.

equilibrar as potencialidades do território Amazônico com as desvantagens do semiárido sertão nordestino, apresentando ainda uma alternativa às inequidades no acesso à terra no Brasil<sup>41</sup>.

Com efeito, os grupos mais numerosos de colonos inicialmente assentados ao longo da Transamazônica provinham do norte e do nordeste, e, em menor quantidade, do sul e do centro do Brasil<sup>42</sup>; somente alguns anos mais tarde, o grupo de nordestinos passou a ser o maior entre os colonos<sup>43</sup>. Contudo, Moran<sup>44</sup> constatou que o mais importante fluxo de migrantes para a Transamazônica resultou da migração campo-campo dentro do próprio estado do Pará e que o segundo maior fluxo foi ocasionado por nordestinos que já haviam migrado para o sul e então retornavam para mais perto da terra natal, em um segundo movimento migratório.

De toda sorte, uma vez selecionados para “compor” a nova sociedade, estes colonos então deveriam ser “doutrinados”, “motivados” e “conscientizados” sobre os benefícios sociais da vida em comunidade<sup>45</sup>.

### **A construção das comunidades planejadas**

À idealização do colono correspondeu uma forte idealização da forma urbana. Não está claro como o INCRA determinou o destino de cada colono selecionado, mas é certo eles encontraram formas urbanas planejadas segundo uma hierarquia funcional e uma organização espacial fortemente determinadas. Camargo tratou o Urbanismo Rural como planejamento social, econômico e físico do meio rural, determinando o zoneamento, o uso e o dimensionamento de áreas rurais atreladas a núcleos urbanos hierarquizados, de modo a promover o desenvolvimento social, cultural e econômico das comunidades rurais. A organização espacial proposta pelo Urbanismo Rural consistia de “três tipos de ‘urbs’ rurais: a agrovila, a agrópolis e a rurópolis, formando uma hierarquia urbanística segundo a infraestrutura social, cultural e econômica e tendo cada qual sua função específica”<sup>46</sup>.

Na Transamazônica, entre Altamira e Itaituba, Brasil Novo foi fundada como Agrópolis No. 10 e, dependentes dela, foram criadas as agrovilas chamadas de Vila do [km] 50, Vila do [km] 60, Vila do [km] 70, Vila do [km] 80, entre outras. Medicilândia foi criada como a Agrópolis No. 11 e uma única Rurópolis foi fundada. Hoje Brasil Novo, Medicilândia e Rurópolis são municípios, mas as agrovilas não apresentaram desenvolvimento semelhante, muito pelo contrário. Apesar das modificações e de certa evolução urbana, na situação atual ainda é possível perceber a estrutura original de cada uma destas formas urbanas. O Urbanismo Rural criou cidades ‘de beira de estrada’, um padrão “em linha” de ocupação territorial distinto e desvinculado da acessibilidade fluvial tradicional na região<sup>47</sup>. Além disso, a visita à região permite conferir que um

<sup>41</sup> A Transamazônica, 1973, p. 24; Tavares, Considera e Silva, 1972, p. 124; Moran, 1975, p. 92.

<sup>42</sup> Moran, 1981, p. 82; Smith, 1982, p. 7.

<sup>43</sup> Smith, 1982, p. 22.

<sup>44</sup> Moran, 1981, p. 81.

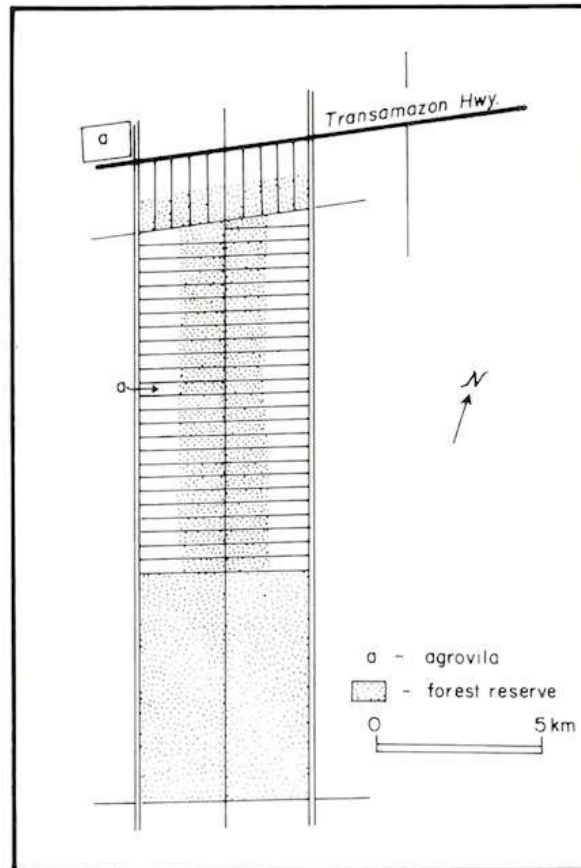
<sup>45</sup> Camargo, 1973, p. 7 e 8.

<sup>46</sup> Camargo, 1973, p. 7 e 10.

<sup>47</sup> Cardoso e Lima, 2009, p. 162; Trevisan, 2011; Doula e Kikuchi, 2005; Trindade, 2012, p. 7; Becker, 1985, p. 360.

traçado geométrico foi imposto “sem levar em conta a fisiografia ou a viabilidade desses núcleos”<sup>48</sup>. De fato, há terrenos com declividade importante para a abertura de ruas no sentido perpendicular à pendente; há lotes rurais sem acesso direto a água, devido a um parcelamento tão artificial quanto mecânico (figura 3), que pode ser notado na trama geometricamente traçada das glebas com aproximadamente 100 ha, com 500 m de frente e 2.000 m de fundo.

**Figura 3. Parcelamento rural rígido e artificial**



Fonte: Moran, 1981.

De acordo com o esquema de Camargo, as agrovilas funcionariam como satélites de uma agrópolis, a fim de ter complementadas suas necessidades sociais e econômicas; e cada conjunto de agrópolis e agrovilas seria dependente de uma rurópolis. Nesta rede de núcleos urbanos hierarquizados, interdependentes, próximos e interligados por estradas, a cidade propriamente dita era considerada o núcleo urbano com mais de 50.000 habitantes e poderia estar localizada em um raio de até 500 km de abrangência<sup>49</sup>.

A agrovila era então um “bairro rural” destinado à moradia dos trabalhadores rurais e à sua integração social. Mais especificamente, era um conjunto de casas dispostas ao redor de um “parque central” onde ficavam a escola, uma pequena sede administrativa,

<sup>48</sup> Goodland e Irwin, 1975, p. 48.

<sup>49</sup> Rego, 2015.



o centro social, o posto de saúde, um “pequeno templo ecumênico” e certos equipamentos recreativos<sup>50</sup>. Mas poucas agrovilas contaram com a infraestrutura prometida<sup>51</sup>. A população de cada agrovila era determinada pelo número de crianças necessário para o funcionamento de uma escola rural e isso correspondia a um grupo entre 500 e 1500 habitantes – ou de 100 a 300 famílias. Esta população era composta por proprietários de terra e trabalhadores rurais, já que os lotes rurais, mesmo reservando metade de sua área para preservação florestal determinada por lei<sup>52</sup>, tinham dimensões suficientes para absorver a mão-de-obra daqueles que não tinham condições de se tornar proprietários, empregando de três a cinco chefes de família que viviam na agrovila<sup>53</sup>.

**Figura 4. Traçado da Agrópolis nº 10 chamada de Brasil Novo**



Fonte: Camargo, 1973.

Um pouco maior, a agrópolis (figura 4) configurava um pequeno centro urbano agroindustrial com influência socioeconômica, cultural e administrativa sobre uma área ideal de aproximadamente 10 km de raio, na qual podem estar situadas de 8 a 12 agrovilas. Além da estrutura básica de uma agrovila, a agrópolis contaria também com ensino secundário, comércio diversificado, cooperativa, pequenas agroindústrias, ambulatório médico-odontológico, cemitério, centro telefônico, correio e telégrafo. Uma agrópolis deveria comportar de 300 a 600 famílias – ou seja, uma população entre

<sup>50</sup> Camargo, 1973, p. 23; Rego, 2015, p. 92.

<sup>51</sup> Smith, 1982, p. 25.

<sup>52</sup> Goodland e Irwin, 1975, p.47.

<sup>53</sup> Camargo, 1973, p. 23; Rego, 2015, p. 92.

1500 e 3000 habitantes. A distância entre uma agrovila e uma agrópolis podia ser percorrida por bicicleta – no caso de um estudante rumo a uma escola secundária – e a distância média entre duas agrópolis era de 20 km, podendo ser percorrida de caminhão, ônibus ou automóvel<sup>54</sup>.

A rurópolis, por sua vez, devia ser “um pequeno polo de desenvolvimento” com aproximadamente 20.000 habitantes, conformando “o centro principal de uma grande comunidade rural constituída por agrópolis e agrovilas, distribuídas num raio teórico de ação de cerca de 70 a 140 quilômetros”<sup>55</sup>. Hierarquicamente mais importante, a rurópolis acumulava mais funções e mais equipamentos urbanos, sempre respeitando a ideia de dar suporte à atividade rural e aos núcleos urbanos satélites<sup>56</sup>. Camargo previu a implementação progressiva de módulos urbanos, especialmente na rurópolis e na agrópolis, de modo a evitar a especulação imobiliária e a dispersão urbana.

O traçado urbano sugerido por Camargo para agrovilas, agrópolis e rurópolis está formalmente ligado ao urbanismo racionalista, uma referência que também pode ser notada na sua proposta para o Plano Piloto de Brasília. Dialogando com os conceitos de unidade de vizinhança e de cidade jardim, na proposta de Camargo para o plano piloto da nova capital federal prevaleciam o convívio entre cidadãos e a constituição de uma vida comunitária<sup>57</sup>. Já se notou que a configuração do centro comercial do plano piloto de Brasília repercutiu, com outra grandeza, nos projetos das unidades urbano-rurais posteriores<sup>58</sup>. Com efeito, o texto do Urbanismo Rural indica algumas teorias urbanas semelhantes àquelas registradas na proposta de Camargo – como a ideia sistematizada por Le Corbusier de associar a distribuição racional da população ao percurso casa-trabalho ou casa-escola<sup>59</sup>. Tal como o plano piloto, os núcleos urbanos do Urbanismo Rural também apresentam unidades de vizinhança, hierarquização viária (com vias principais, vias locais e vias de pedestres), separação entre automóveis e pedestres, *cul-de-sacs*, setorização e zoneamento funcional<sup>60</sup>.

---

<sup>54</sup> Rego, 2015, p. 92.

<sup>55</sup> Camargo, 1973, p. 17.

<sup>56</sup> Rego, 2015, p. 93.

<sup>57</sup> Tavares, 2004, p. 285.

<sup>58</sup> Braga, 2011, p. 279.

<sup>59</sup> Braga, 2011, p. 281.

<sup>60</sup> Rego, 2015, p. 94.

**Figura 5. Casa padrão do INCRA em Brasil Novo**



Fonte: IBGE (PA9361), s.d.

Promover o senso de comunidade entre migrantes de vários estados do Brasil era um objetivo explícito do Urbanismo Rural, apesar de evitar os vínculos sócio-culturais progressos dos colonos. Com este espírito, as agrovilas apresentavam um formato em “U” com os edifícios comunitários (escola, posto de saúde, centro comunitário e templo ecumênico) posicionados no seu centro. Em geral, a configuração de agrovilas, agrópolis e rurópolis respondia ao urbanismo racionalista e funcionalista pós-Brasília<sup>61</sup>, com forma urbana delimitada no tamanho e na constituição, e estrutura urbana equitativa para uma vida comunitária idealizada, sem distinção social, sem credo dominante, sem rasgo cultural determinante ou vínculos de tradição que a condicionasse. Ainda que as diferenças reais na educação, no nível social e na experiência profissional entre os colonos e os técnicos se evidenciassem desde o início, causando desequilíbrio nas relações interpessoais<sup>62</sup>, o esquema de colonização previa explicitamente uma sociedade igualitária. Tratava-se de minimizar diferenças, de modo que todos os colonos deveriam ser tratados como iguais, e esta igualdade estaria estampada mais fortemente na rígida uniformidade das casas padronizadas, que deveriam ter o mesmo tamanho, a mesma conformação e a mesma cor (figura 5).

Em 1971 a SUDAM promoveu o desenvolvimento de um projeto de casa tropical a ser construída com a madeira da floresta derrubada para a abertura as rodovias Cuiabá-Santarém e Transamazônica<sup>63</sup>. Conjuntos destas casas poderiam servir como acampamento para a construção das rodovias e, depois, como núcleos de colonização. Projetadas para um clima de intensa radiação solar e temperatura e umidade altas, a edificação deveria ser fresca, seca e sombreada<sup>64</sup>. Assim a casa tropical de madeira ficava elevada do solo (pelo menos dois metros, para também criar aí uma área útil ventilada), e possuía varanda em todas as fachadas, “parede ventilada”, janelas com tela

---

<sup>61</sup> Rego, 2015, p. 93; Tavares, 2004, p. 285; Braga, 2011, p. 279.

<sup>62</sup> Moran, 1981, p. 160.

<sup>63</sup> Hasek, 1971, p. 6.

<sup>64</sup> Hasek, 1971, p. 7-8.

(ou veneziana para maior segurança), telhado com folhas metálicas ou de amianto (em face da desvantagem da telha cerâmica e das lascas de madeira para coberturas naquela região) e paredes com tábuas dispostas horizontalmente, pintadas preferencialmente de branco.

**Figura 6. Casa em antiga agrovila a 23 Km de Altamira em direção a Itaituba, 2015**



Fonte: Acervo do autor.

Mas o que se construiu de fato nas agrovilas e agrópolis é uma tipologia arquitetônica bem mais modesta, cujos exemplares ainda podem ser encontrados em Brasil Novo, Vila do 50 e em alguns outros núcleos remanescentes do projeto original do INCRA (figuras 5 e 6). Ainda assim, notam-se a varanda frontal, a treliça de madeira logo abaixo do telhado da varanda a modo de parede ventilada, a elevação da construção (variando conforme a inclinação do terreno), o fechamento com tábuas horizontais. Esta casa constava de cinco cômodos, além da varanda: sala, dois quartos, copa e cozinha; o banheiro ficava fora da casa, nos fundos do terreno<sup>65</sup>. O lote urbano tinha espaço para horta, pomar e criação de pequenos animais, já que tinha dimensões entre 20 a 25 m de frente por 80 a 125 m de fundo. Idênticas, pintadas em cor clara, obrigatoriamente desprovidas de cercas ou fechamento do quintal, estas construções não deviam ser alteradas ou ampliadas com “puxados”, de modo a se evitar qualquer diferenciação no conjunto de casas<sup>66</sup>.

Todos os colonos, proprietários de terras ou empregados rurais, deviam residir no lote urbano da agrovila, e não na sua propriedade rural, o que nem sempre foi obedecido. As casas vazias nas agrovilas pronto confirmaram este problema<sup>67</sup>. Muitos preferiram morar no lote rural<sup>68</sup>, já que a distância entre a agrovila e a lavoura teve um impacto negativo na unidade das famílias, impediu que familiares ajudassem no trabalho da roça e deixou animais e equipamentos desprotegidos na zona rural a maior parte do tempo<sup>69</sup>. Aos colonos não estava permitido vender o lote rural e, apesar da motivação inicial, muitos acabaram abandonando suas terras porque desconheciam ou tinham pouca

---

<sup>65</sup> Moran, 1981, p. 87.

<sup>66</sup> Smith, 1982, p. 25 e 28.

<sup>67</sup> O Estado, 1974, p. 8.

<sup>68</sup> Moran, 1981, p. 89; Smith, 1982, p. 24.

<sup>69</sup> Brasil, 1972a, p. 87-89.

experiência do trabalho no campo, o que resultou em grandes perdas do investimento público e em impacto negativo no processo de colonização<sup>70</sup>.

### Uma realidade distinta

O empreendimento estatal de colonização ao longo da Transamazônica é bastante distinto da bem sucedida iniciativa privada de colonização no norte do estado do Paraná, embora o plano do INCRA tenha “emprestado” certos elementos da experiência norte-paranaense<sup>71</sup>. A colonização do norte do Paraná foi desencadeada por uma companhia inglesa no final da década de 1920 que, adaptando ideias urbanísticas em debate mundo afora, valeu-se inicialmente do planejamento integrado de cidade e campo e do conceito howardiano de cidade social<sup>72</sup>, próprios do ideário *garden city*, e, mais tarde, da noção de cidades satélites<sup>73</sup>, criando uma estrutura hierarquizada de cidades dependentes, próximas, regularmente espaçadas e conectadas<sup>74</sup>. A integração cidade-campo e a organização espacial baseadas na conexão, proximidade, dependência e hierarquia entre os núcleos urbanos são aspectos comuns na experiência norte-paranaense e no plano do INCRA. Por certo, não se pode deixar de notar que o bom desempenho da cafeicultura, a cotação favorável do produto no mercado internacional e a qualidade do solo norte-paranaense contribuíram sobremaneira para o sucesso daquele empreendimento. Além disso, a área colonizada no norte do Paraná, algo em torno 1.200.000 ha, era a metade da área desapropriada pelo governo para colonização ao longo da Transamazônica, entre Estreito e Itaituba. Entretanto, em termos de planejamento urbano e da discussão proposta neste trabalho, nota-se que o esquema gigante proposto pelo Urbanismo Rural não considerou, rejeitou ou não acatou alguns aspectos da experiência norte-paranaense.

No norte do Paraná, o empreendimento de colonização avançou mais lentamente, construindo nove cidade nos primeiros vinte anos, quando as cidades eram equivalentes em tamanho e estrutura e estavam primordialmente conectadas pela ferrovia; nos vinte anos seguintes o número de cidades novas planejadas aumentou em algumas dezenas, e então ocupou-se de modo mais abrangente a propriedade da companhia colonizadora com uma estrutura hierárquica de cidades grandes, médias e patrimônios, conectados por rodovias. Uma nova cidade era aberta quando a anterior já contava com a infraestrutura básica e os lotes rurais a ela vinculados já estivessem ocupados. De acordo com Moran<sup>75</sup>, a tendência de resolver todos os problemas de uma vez, ao invés de tratá-los de modo sequencial e gradual que permitisse aprendizado e ajustes, foi a questão crucial no esquema de colonização do INCRA ao longo da Transamazônica. Isso quer dizer que a rodovia deveria ter sido construída por trechos, assegurando estradas vicinais adequadas em qualquer estação; que as áreas cujo potencial agrícola ainda era desconhecido deveriam ter sido restringidas; que aquilo que era fundamental ao produtor rural em cada estágio do processo de colonização deveria ter sido reconhecido e implementado.

---

<sup>70</sup> Smith, 1982, p. 177; Moran, 1981, p. 78.

<sup>71</sup> Katzman, 1971, p. 80.

<sup>72</sup> Cf. Howard, 1965.

<sup>73</sup> Ward, 1992.

<sup>74</sup> Rego, 2009.

<sup>75</sup> Moran, 1984, p. 229

As cidades norte-paranaenses tinham uma configuração mais tradicional, cujo padrão consistia de malha ortogonal adaptada à topografia, de modo a gerar distintas formas urbanas. No traçado destas cidades notam-se ressonâncias do urbanismo academicista, ou seja, arranjos formais de vias, quadras e espaços públicos que tratavam de criar uma “cidade bela”<sup>76</sup>. O avanço paulatino do parcelamento rural, da criação de cidades e da construção da infraestrutura permitiu ajustes e revisões no processo de colonização. Já a configuração das cidades do Urbanismo Rural se filiou à ideologia racionalista da “cidade funcional”<sup>77</sup>. Como Brasília, as formas urbanas do Urbanismo Rural apresentam um modelo utópico da cidade do futuro<sup>78</sup>. Mas, sem as edificações previstas originalmente, as cidades transamazônicas mostravam um cenário desolador; o traçado racionalista, configurando unidades de vizinhança, incorporando zoneamento funcional, separação de vias para pedestres e para automóvel e *cul-de-sacs*, aliados com baixa densidade em manchas urbanas de pequenas dimensões, se traduziu em vastidão e vazio na clareia da floresta.

A companhia colonizadora do norte-paranaense reinvestia localmente os lucros da venda dos lotes rurais, extraindo seus dividendos da exploração da via férrea. A infraestrutura oferecida e a evolução contínua do empreendimento serviam como propaganda e atrativo para novos colonos. Em 1940, portanto menos de duas décadas do início da venda dos lotes rurais e do assentamento de colonos, o número de habitantes na área colonizada era 100.000 e dez anos depois ele quadruplicou. O acre de terra comprado por 50 centavos de dólar em 1925 foi vendido em 1940 por \$4,50; nesta época as terras colonizadas valiam 15% a mais das terras fora dos limites da propriedade da companhia inglesa<sup>79</sup>. Para Katzman<sup>80</sup>, o esquema da colonização norte-paranaense foi autofinanciável e, ao menos inicialmente, conseguiu criar uma sociedade rural de classe média, que se não permaneceu assim foi menos devido ao processo de planejamento do que à falta de crédito ao pequeno agricultor.

A ferrovia foi a espinha dorsal da colonização norte-paranaense, alcançando as cidades recém fundadas; o trabalho coordenado de construção da ferrovia e criação de cidades, controlado por uma única empresa colonizadora, é outro fator positivo da colonização norte-paranaense. No Pará a construção da Transamazônica e a criação das cidades na frente pioneira de colonização não foram atividades separadas. Contudo, a rodovia e a criação das cidades do Urbanismo Rural estiveram em situação pouco favorável desde sempre. Ainda hoje apenas parte da Transamazônica está asfaltada e uma rodovia sem asfalto na floresta amazônica se torna praticamente intransitável na época das chuvas, requerendo alto custo de manutenção. As estradas secundárias não foram construídas imediatamente e, com isso, as primeiras colheitas não puderam ser facilmente transportadas.

O parcelamento rural no norte paranaense apresentou certa geometria, com lotes longos, teoricamente retangulares. Na prática, estes lotes eram riscados a partir das linhas de cumeada e talvegue, permitindo que cada propriedade rural tivesse acesso direto à água e à estrada, sempre posicionada nas linhas de cumeadas. Com isso, ainda que facilmente

---

<sup>76</sup> Rego, Ribeiro e Taube, 2015.

<sup>77</sup> Cf. Mumford, 2000, p. 59.

<sup>78</sup> Cf. Mumford, 2000, p. 270.

<sup>79</sup> Rego, 2009, p. 108.

<sup>80</sup> Katzman, 1971, p 58 e 203.

marcados e medidos, os lotes rurais tinham uma conformação mais orgânica já que tomavam como referência as linhas naturais do terreno<sup>81</sup>.

Sem fazer distinção entre prováveis colonos e sem processo seletivo, a companhia colonizadora divulgou seu empreendimento em vários idiomas e, particularmente, promoveu a vinda de imigrantes alemães e favoreceu a sua instalação em comunidades unidas por laços culturais e pela origem comum dos seus membros, como é o caso de Cambé (originalmente chamada de Nova Dantzig) e Rolândia (antes Roland). Os colonos moravam na propriedade rural, ficando na cidade aqueles vinculados aos serviços e atividades urbanas.

Longe de qualquer ideia de padronização, o empreendimento de especulação fundiária do norte do Paraná contou com a motivação do lucro e a aspiração de progresso, enquanto o empreendimento transamazônico, refém da burocracia estatal, não conseguiu imprimir disposição similar nos colonos.

Além disso, as distâncias entre núcleos urbanos básicos e núcleos imediatamente superiores eram distintas nos dois empreendimentos: no Urbanismo Rural recomendava-se até 10 km e norte no Paraná trabalhou com distâncias de até 15 km. As cidades principais norte-paranaenses foram criadas com um porte maior – mais precisamente o dobro da população prevista nas cidades do Urbanismo Rural. Os lotes rurais norte-paranaenses variavam de 24 a 48 ha, menos da metade da área dos lotes de 100 ha do Urbanismo Rural. Na verdade, a estimativa da companhia colonizadora era permitir oito famílias em cada 100 ha de terra agrícola (ou um número consideravelmente mais alto em zonas cafeeiras) e com pelo menos metade desse total instalado nas cidades e vilas, ocupando-se com serviços auxiliares à agricultura, de modo que o parcelamento rural daria à região quando totalmente desenvolvida a capacidade de suportar uma população de um a dois milhões de habitantes<sup>82</sup>. Embora o lote rural na Transamazônica correspondesse a até cinco chefes de família, o porte das cidades norte-paranaenses implicou em maior densidade populacional, o que está diretamente relacionado com o sucesso do empreendimento. Entre as cidades norte-paranaenses, as maiores teriam aproximadamente 100.000 habitantes, as menores chegariam a 20.000 e os patrimônios não teriam mais que 10.000 residentes.

Desse modo, a colonização norte-paranaense se mostrou mais flexível na proposta, mais realista no planejamento e mais orgânica na configuração espacial. Tendo em vista resultados tão díspares, Katzman<sup>83 84</sup> comparou a colonização do INCRA na Transamazônica a um pesadelo, enquanto a colonização norte-paranaense era o “sonho de sucesso de um planejador” que se realizou.

## Conclusões

O esquema de colonização chamado Urbanismo Rural foi implementado pelo INCRA ao longo da rodovia Transamazônica como parte complementar da iniciativa governamental de integração e desenvolvimento nacional. Em 1974, dois anos depois

---

<sup>81</sup> Rego, 2009, p. 113-114.

<sup>82</sup> Rego, 2009, p. 49.

<sup>83</sup> Katzman, 1971, p. 69.

do início da colonização, o esquema foi abandonado. Neste período milhares de famílias haviam sido assentadas em vilas rurais e pequenas cidades novas planejadas no Pará.

Em retrospectiva, o gerenciamento, a implementação e a concepção do Urbanismo Rural apresentaram problemas. Em contraste com o bem sucedido esquema de colonização privada do norte do estado do Paraná, alguns destes problemas ficam mais evidentes – tal como este trabalho mostrou. Estudiosos do empreendimento do INCRA ao longo da Transamazônica parecem concordar que, se o esquema de colonização estivesse mais próximo da realidade (e, conseqüentemente, mais distante de uma situação idealizada) e tivesse dado margem a adaptações e revisões, sua sorte teria sido outra<sup>84</sup>. De acordo com estes autores, a proposta não foi implementada como se previu; com a infraestrutura necessária incompleta, como a pavimentação adequada da Transamazônica e a construção imediata das estradas secundárias e das edificações planejadas, o esquema de colonização não podia funcionar de modo satisfatório. A colonização não contou com seleção criteriosa de áreas agrícolas e o processo de seleção de colonos tampouco foi adequado. Além disso, enquanto o governo militar voltava-se eminentemente para questões econômicas e geopolíticas, promovendo o avanço capitalista em direção à floresta, o Urbanismo Rural voltava-se para questões sociais; portanto, diferiam as visões e os interesses.

Entretanto, naquilo que interessa mais diretamente a este trabalho, o Urbanismo Rural idealizou não apenas assentamentos urbanos e rurais integrados mas também uma vida comunitária, uma “nova civilização” – o que não deixou de contribuir para o seu fracasso. A integração cidade-campo já havia sido implementada com sucesso no norte do Paraná, com cidades hierarquizadas, dependentes e conectadas, e o Urbanismo Rural tomou emprestado este componente daquela experiência privada de colonização sistemática e urbanização deliberada; mas, diferentemente dela, tentou implantar um esquema gigantesco de uma só vez, sem tempo para revisão e adaptação, e com pouca tecnologia. Rigidamente riscado, o esquema de colonização na Amazônia foi inflexivelmente implantado, criando um parcelamento rural artificial e construindo assentamentos urbanos em condições pouco favoráveis. As modernas cidades e vilas planejadas se alinharam ao urbanismo racionalista/funcionalista pós-Brasília, rompendo com a imagem das formas urbanas tradicionais e preconizando uma vida urbana pouco compatível com a escala e a natureza destas comunidades. Separação de pedestres e automóveis, zoneamento funcional e unidade de vizinhança são soluções urbanísticas radicais quando aplicadas a comunidades pequenas, de baixa densidade, em comunidades criadas em meio à floresta. A cidade igualitária, o ambiente físico padronizado, a ordenação social e o cidadão ideal ainda hoje soam como utopia – tão valiosa quanto perigosa.

## **Bibliografia**

A TRANSAMAZÔNICA. *Revista do Clube de Engenharia*, 1973, n° 390, Setembro/Outubro, p. 21-31.

BECKER, Berta Koiffman. Fronteira e urbanização repensadas. *Revista Brasileira de Geografia*, 1985, vol. 47, n° 3-4, p. 357-371.

---

<sup>84</sup> Cf. Katzman, 1977; Moran, 1981; Smith, 1982; Rego, 2015.



BEEVERS, Robert. *The garden city utopia. A critical biography of Ebenezer Howard*. Abingdon: Olivia Press, 2002.

BRAGA, Aline Moraes Costa. *(Im)possíveis Brasília. Os projetos apresentados no concurso do plano piloto da nova capital federal*. São Paulo: Alameda, 2011.

BRASIL. *I Plano nacional de desenvolvimento (PND) – 1972-1974*. Brasília: Presidência da República, 1971.

BRASIL. *Planejamento urbano e local e o desenvolvimento das faixas pioneiras*. Brasília: Ministério do Interior/Serviço Federal de Habitação e Urbanismo – SERFHAU, 1972a.

BRASIL. *Seminário sobre sistemas de colonização na Amazônia*. Belém/Altamira: Ministério da Agricultura/INCRA/Instituto Interamericano de Ciências Agrícolas da OEA, 1972b.

CALABI, Donatella. *História do urbanismo europeu*. São Paulo: Perspectiva, 2002.

CAMARGO, José Geraldo da Cunha. Urbanismo rural para fixação condigna do homem nas áreas agrícolas. *Revista do Clube de Engenharia*, 1963, vol. 16, n° 324-328, p. 274-277 e 299.

CAMARGO, José Geraldo da Cunha. *Urbanismo rural*. Brasília: Ministério da Agricultura/INCRA, 1973.

CARDOSO, Fernando Henrique e MÜLLER, Geraldo. *Amazônia: expansão do capitalismo*. Rio de Janeiro: Centro Edelstein de Pesquisas Sociais, 2008.

CHOAY, Françoise. *O urbanismo*. 3 ed. São Paulo: Perspectiva, 1992.

DOULA, Sheila Maria e KIKUCHI, Mário Yassuo. A estratégia da ocupação territorial da Amazônia: a cidade planejada de Sinop. In *V Seminário de História da Cidade e do Urbanismo*. Campinas: PUC, 1998. <<http://www.anpur.org.br/revista/rbeur/index.php/shcu/article/view/706/681>> [20 de junho de 2015].

FISHMAN, Robert. *Urban utopias in twentieth century*. Cambridge, Mass.: The MIT Press, 1982.

GOODLAND, Robert e IRWIN, Howard. *A selva amazônica: do inferno verde ao deserto vermelho?* São Paulo: Itatiaia: EDUSP, 1975.

HARDY, Dennis. Utopian ideas and the planning of London. *Planning Perspectives*, 2005, vol. 20, n° 1, p. 35-49.

HASEK, V. C. *Casa tropical de madeira: um modelo de habitação rural para a Amazônia*. Belém: SUDAM, 1971.

HEMMING, John (ed.) *Change in the Amazon Basin. V. 2. The frontier after a decade of colonization*. Manchester: Manchester University Press, 1985.

HOWARD, Ebenezer. *Garden cities of to-morrow*. Cambridge, Mass.: The MIT Press, 1965.

KATZMAN, Martin T. *Cities and frontiers in Brazil: regional dimensions of economic development*. Cambridge, Mass.: Londres: Harvard University Press, 1977.

MORAN, Emilio F. *Developing the Amazon*. Bloomington: Indiana University Press, 1981.

MORAN, Emilio F. An assessment of a decade of colonization in the Amazon Basin. In HEMMING, John (ed.). *Change in the Amazon Basin. V. 2. The frontier after a decade of colonization*. Manchester: Manchester University Press, 1985, p. 91-102.

MUMFORD, Eric. *The CIAM discourse on urbanism, 1928-1960*. Cambridge, Mass.: The MIT Press, 2000.

O ESTADO DE SÃO PAULO. *Na Rurópolis a festa de Médici*. Edição 30331, 13 de Fevereiro de 1974, p. 8.

REBELO, Darino Castro. *Transamazônica, integração em marcha*. Rio de Janeiro: CDP, 1973.

REGO, Renato Leão. *As cidades plantadas. Os britânicos e a construção da paisagem do norte do Paraná*. Londrina: Humanidades, 2009.

REGO, Renato Leão. A integração cidade-campo como esquema de colonização e criação de cidades novas: do norte paranaense à Amazônia legal. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, 2015, vol. 17, nº 1, p. 89-103.

REGO, Renato Leão; RIBEIRO, Taissa Sessak e TAUBE, Jaqueline. Ideias clássicas, aspirações modernas: o academicismo e o traçado das cidades novas do norte do Paraná. *Revista de Morfologia Urbana*, 2015, vol. 3, nº 1, p. 19-29. 2015. <<http://pnum.fe.up.pt/pt/index.php/revista-3-1/>> [16 de agosto de 2015].

SILVA, Golbery do Couto e. *Geopolítica do Brasil*. 2 ed. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio, 1967.

SOMBRA, Severino. *Técnica de planejamento*. Rio de Janeiro: Departamento de Imprensa Nacional, 1951.

SMITH, Nigel J. H. *Rainforest corridors. The Transamazon colonization scheme*. Berkeley: University of California Press, 1982.

SUTCLIFFE, A. *Towards the planned city. Germany, Britain, the United States and France, 1780-1914*. Oxford: Basil Blackwell, 1981.

TAVARES, Vania Porto; CONSIDERA, Claudio Monteiro e SILVA, Maria Thereza I. I. de Castro. *Colonização dirigida no Brasil: suas possibilidades na região amazônica*. Rio de Janeiro: IPEA/INPES, 1972.

TAVARES, Jeferson C. *Projetos para Brasília e a cultura urbanística nacional*. Dissertação de mestrado orientada por Carlos Roberto Monteiro de Andrade. São Carlos: EESC USP, 2004.

TREVISAN, Ricardo. Cidades plantadas na floresta amazônica: ações estatais para ocupação e urbanização do centro-oeste brasileiro. *Revista geográfica da América Central*, 2011, Número Especial EGAL, p. 1-18.

TRINDADE JR., Saint-Clair Cordeiro da. A Amazônia oriental brasileira: processos de territorialização e perspectivas de fragmentação política do espaço. In *XII Coloquio Internacional de Geocrítica*. Bogotá, 2012. <<http://www.ub.edu/geocrit/coloquio2012/actas/01-S-Cordeiro.pdf>> [13 de junho de 2015].

WARD, Stephen V. The garden city introduced. In WARD, Stephen V. (ed.). *The garden city: past, present and future*. London: E & FN Spon, 1992, p. 1-27.