

Cidades *plantadas* na floresta amazônica: ações estatais para ocupação e urbanização do centro-norte brasileiro

autor _ Ricardo Trevisan
prof.trevisan@gmail.com

Professor Doutor do Departamento de Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (FAU)
Universidade de Brasília (UnB)
Brasília, DF, Brasil

Resumo _ O *boom* econômico acelerado em fins da década de 1960, no Brasil, não apenas gerou resultados financeiros expressivos como favoreceu setores até então menos significativos de infraestrutura (rodovias, hidrelétricas, portos, aeroportos, além de melhorias no espaço intra-urbano) e de produção (incremento do setor industrial e estabelecimento de franjas pioneiras voltadas à agropecuária e à agroindústria). Foi também então que a Amazônia retomou sua importância no contexto geopolítico, objeto de propostas de colonização e de segurança nacional. Como materialização deste esforço, temos hoje as rodovias federais: Belém-Brasília e Transamazônica, que em seus percursos principiaram, simultaneamente, a conexão da região norte às demais regiões brasileiras, a dinamização de núcleos urbanos existentes, o avanço da rede urbana pela criação de cidades novas e o apoio à produção agrícola. É nesse contexto que o presente trabalho se insere, buscando revelar a formação de redes urbanas em plena floresta amazônica – vestígios urbanizadores de um território até então ermo em prol do desenvolvimentismo e da integração nacional, sem considerar questões ambientais tão recorrentes atualmente. Um panorama que permitirá compreender a distribuição urbana na região centro-norte brasileiro a partir do último quartel do século 20 e atentar para seus possíveis desdobramentos.

Palavras-chave _ Cidades Novas; Redes urbanas; Rodovias; Amazônia.

Introdução _ *Plantar* cidades: uma tradição longa

O *plantio* de cidades como meio de ocupação, colonização e urbanização do território... como mecanismo de defesa e proteção de fronteiras e terras recém conquistadas... como materialização e centralização do poder em novas capitais... como instrumento instigador da economia primária e/ou terciária... como mecanismo controlador do crescimento de regiões metropolitanas... algumas das inúmeras

finalidades que caracterizam o nascimento de *Cidades Novas* (CNs)¹. Cidades semeadas nos quatro cantos do planeta e em diferentes épocas a fim de suprir vontades e atender a necessidades específicas. Cidades plantadas a partir de um contexto político-econômico-social propício. Cidades cultivadas pelo poder público ou pelo setor privado – responsáveis pelo desejo, pela intenção, pelo querer criar uma nova cidade –, agentes que promoveram as ações e disponibilizaram capital para efetivação de tais empreendimentos. Enfim, um cenário peculiar no qual este trabalho se insere, buscando dele destacar o processo de ocupação e urbanização do centro-norte brasileiro por meio de ações estatais e a criação de CNs. Um retrato que nos remete, primeiramente, a um passado.

No Brasil, a fórmula integradora e desenvolvimentista via extensão da rede urbana tem origem, obviamente, nos tempos coloniais, intensificada à medida que a preocupação da Metrópole para com sua colônia passa a transcender o mero caráter exploratório e extrativo próprio do século 16. Superava-se, então, a ênfase na cidade-administrativa organizada em obediência, no geral, a um “padrão racional” de modelos e ordenações (BRASIL, 1973), e localizada majoritariamente na faixa litorânea, como Olinda ou Salvador, em contraposição às terras devolutas da hinterlândia.

A necessidade de resguardo do território, aliada às incursões bandeirantes em busca de mão-de-obra escrava e de preciosidades, como ouro e diamantes em Minas Gerais e no centro-oeste, exigiria da Coroa uma atuação mais efetiva, de maior importância aquela empreitada sob a inspiração de Sebastião José de Carvalho e Melo, o Marquês de Pombal (1699-1782), no século 18.

A estratégia de Pombal centrava-se na fundação das denominadas “vilas pombalinas”, segundo normas urbanísticas rígidas, além de colônias agrícolas. Seu “projeto iluminista-conservador” seria uma verdadeira “arrancada povoadora” (FRIDMAN, 2005). A evidente intenção era promover, ao mesmo tempo, a ocupação do território e sua maior proteção, a elevação da arrecadação de impostos e o fortalecimento do domínio português (dentre as ações previstas – não efetivada –,

¹ Defino Cidades Novas (TREVISAN, 2009) como núcleos urbanos criados: 1) pelo desejo do poder público ou da iniciativa privada e concretizado em ações específicas; 2) que buscam atender, ao menos de início, a uma ou mais funções dominantes (administrativa, de colonização, ferroviária, de relocação, balneária, satélite etc.); 3) implantados num sítio previamente escolhido; 4) a partir de um projeto urbanístico; 5) elaborado e/ou desenvolvido por agente(s) definido(s) – eventualmente profissional(is) habilitado(s); e 6) em um limite temporal determinado, implicando inclusive em um momento de fundação razoavelmente preciso.

havia aquela de transferência da Capital de Salvador para a região norte, situando-a em plena floresta amazônica). O processo de europeização do urbanismo colonial, então introduzido, pode ser observado em planos de CNs, elaborados e efetivados no século 18 de norte a sul do país, numa franja avançada sobre o oeste [FIG. 1].



FIG. 1. Expansão urbana no século 18. Primeiro momento: ocupação litorânea; segundo momento: franja de CNs rumo ao oeste. Fonte: DELSON, 1997.

Entre os séculos 18 e 19, devido às dimensões continentais da colônia e às condições sócio-econômicas prevalentes (monocultura de exportação e escravismo), a política de ocupação das regiões de fronteira e de incremento da rede urbana não obteria resultados tão expressivos. Nem mesmo a vinda da família real, em 1808, ou a Independência, em 1822, representariam mudanças de monta, de tal modo que em 1890 a população urbana compreendia apenas 6,8% da população total do país (SANTOS, 1996).

Apenas com as transformações políticas advindas em fins do século 19, alterando diretamente a divisão social do trabalho e a organização administrativa do país, seria impulsionada a urbanização do território de modo mais efetivo. Após a Proclamação da República em 1889, o Estado seria o executor ou incentivador de inúmeras CNs para as mais variadas finalidades, a começar pela nova capital de Minas Gerais, Belo Horizonte (1895). Dada a crise do café nas décadas de 1910 e 1920, o governo iria patrocinar a produção industrial como alternativa econômica. Os primeiros esforços de industrialização se concentraram no Rio de Janeiro e em São Paulo, embora CNs empresariais fossem construídas também no Pará (Fordlândia, 1920) e em Pernambuco (Paulista, 1928).

Seria durante a longa presidência de Getúlio Vargas (1930-1945) que a indústria alçaria um patamar privilegiado no cenário produtivo, recebendo incentivos e perpassando as fronteiras paulistas e cariocas em direção a outros estados da federação. O impulso à industrialização, e conseqüentemente à urbanização, alinhava-se ao empenho governamental em promover a interiorização do país por meio da denominada *Marcha para o Oeste*, política instituída pelo Estado Novo em 1938 que buscava, por um lado, minimizar problemas e aliviar tensões crescentes nos centros urbanos maiores e, por outro, reforçar as defesas de nossas fronteiras. Além de atender às demandas do novo tipo de acumulação, “baseado no crescimento do mercado interno e no favorecimento do setor industrial” (MORAES, 2003), a *Marcha* se apoiava em contundente discurso ideológico.

Após uma fase preliminar centrada na construção intensiva de ferrovias em direção ao oeste paulista e ao norte paranaense (sudeste-sul do país) – responsável pelo aparecimento de dezenas de CNs, como Pereira Barreto (1929) e Andradina (1932) em São Paulo, e Londrina (1929) e Apucarana (1938) no Paraná –, na década de 1940 a frente pioneira se deslocaria rumo ao norte, objetivando a ocupação da região amazônica via centro-oeste².

Além do controle do território, preocupação da Fundação Brasil Central³, criada em 1943, a nova frente de urbanização era motivada também pelos interesses do capital imobiliário, das empresas ferroviárias e da agricultura intensiva para exportação. Algo verificável na expedição *Roncador-Xingu*, um dos principais eixos da *Marcha*, a qual “deslocaria a fronteira para o sudoeste goiano e para os vales dos rios Araguaia, Xingu e Tapajós, construindo estradas, pistas de pouso, fazendas de gado, cidades, enfim, semeando modernidade pelas mãos dos expedicionários, bandeirantes do século XX” (MORAES, 2003).

Logo este quadro da urbanização [FIG. 2] seria alterado pela adoção de outras classes de ações promotoras de CNs, em especial: 1.) a transferência da Capital Federal do Rio de Janeiro para o planalto central em 1960 – contribuindo com uma leva própria de CNs, até hoje em expansão: além de Brasília, as cidades-satélites brasilienses, como Taguatinga (1958) e Guará (1967); 2.) a construção da rodovia

² Um dos primeiros indicadores deste deslocamento é a fundação, em 1933, de Goiânia, nova Capital do estado de Goiás e segunda CN administrativa da República.

³ A sede da Fundação Brasil Central foi localizada na CN de Araguaças (1943), na região noroeste de Goiás, estrategicamente construída para receber seus funcionários.

Belém-Brasília da década de 1950 à de 1970; e 3.) as políticas específicas adotadas durante o regime militar (1964-1985), em atendimento a demandas geopolíticas e/ou de infraestrutura.

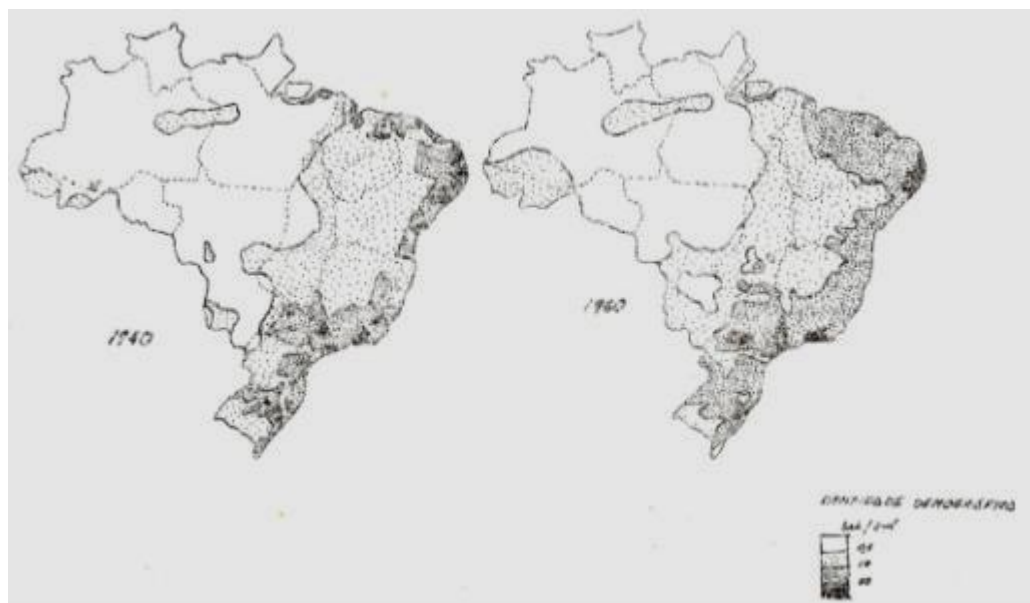


FIG. 2. Densidade demográfica, 1940 e 1960. Tal redistribuição demográfica reflete a atuação da *Marcha para o Oeste* na década de 1930. Fonte: UnB, 1972.

Como prova estatística de tal alteração, dados censitários coletados entre os anos de 1960 e de 1991 (IBGE, 2008) revelam um aumento no percentual populacional das regiões norte (de 3,6% para 7,0% sobre o total da população no país) e centro-oeste (de 4,2% para 6,4%), enquanto nordeste e sul apresentam queda (31,7% para 28,9% e 16,8% para 15,1%, respectivamente) ou estabilidade como o sudeste (43%).

1 _ Regime Militar: novas atividades, novas fronteiras

Se em décadas anteriores as CNs representavam uma alternativa de urbanização adotada em determinadas regiões do país – sobretudo São Paulo, Paraná e o novo Distrito Federal –, foi no período militar (1964-1985) que elas se disseminariam em quantidade similar, em mais estados e em resposta a necessidades diversas. Entre 1957 e 1989, já foram identificados 65 exemplares de CNs, dos quais 31 se localizam no centro-oeste, 17 no norte, 11 no nordeste, 4 no sudeste e 2 no sul. Como função de origem, estas serviriam como sedes de um núcleo empresarial (Siderópolis, em Santa Catarina; Carajás, no Pará; Caraíba, na Bahia), de colonização (Juruena, no Mato Grosso; Normandia, em Roraima; Iroí, no Paraná), satélite (Guará I e II e Ceilândia no Distrito Federal), ou como apoio às

grandes rodovias (Campinorte, em Goiás; Alvorada, no Tocantins – antigo Goiás; Marabá, no Pará).

Tal mudança resultou da série de programas formulados e colocados em prática por diferentes Ministérios (Agricultura, Interior, Minas e Energia), visando a suprir o déficit habitacional, capacitar de infraestrutura o espaço intraurbano e ordenar a ocupação territorial por meio de planos regionais. Nos anos 1970, por exemplo, o Plano Nacional de Desenvolvimento (I PND), o Programa de Integração Nacional (PIN) e o Plano Nacional Territorial (PNT) tinham todos por especificidade a integração e o desenvolvimento nacional. A lista é longa e incluía ainda os planos Prodoeste, Polocentro, Provale, Proterra, Polamazônia e os projetos Aripuanã-Humboldt e Radam, todos de caráter colonizador e coordenados por superintendências específicas (como Sudam e Suframa) ou pelo Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA).

Na prática, a CN se tornava uma ferramenta essencial, deveras utilizada como mecanismo de efetivação de ações desenvolvimentistas – como apoio à construção de infraestruturas de grande porte e à exploração de novas atividades econômicas – e de ações integradoras – como base atrativa de migração para as regiões centro-oeste e norte⁴. Sob o comando do Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (Serfhau), CNs foram propostas não somente em faixas pioneiras, assistidas por rodovias inter-regionais (e.g. Belém-Brasília e Transamazônica), mas para a implantação de pólos siderúrgicos e petroquímicos e de hidrelétricas. Veja-se, por exemplo, as CNs paulistas de Paulínia (1969) e Ilha Solteira (1974).

Com a extinção do Serfhau em 1974, a continuidade do processo foi atribuída, primeiramente, à Comissão Nacional de Regiões Metropolitanas e Políticas Urbanas (CNPU, 1974-1979), orientada por seu II Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND, 1974). Esta foi substituída pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano (CNDU, 1979-1985), responsável pela Política Nacional de Desenvolvimento Urbano (PNDU, 1979).

O avanço das frentes pioneiras, modificando as divisas do desenvolvimento, gerou “a construção progressiva de uma rede urbana de apoio, hierarquizada

⁴ Numa economia de transição, como aquela das décadas de 1960 e 1970, “onde o número de subempregados [era] crescente, alcançar altas taxas de absorção da mão-de-obra significa[va] redistribuir a renda.” (TOLEDO e CAVALCANTI, 1978). A estratégia estava “na conciliação da agricultura e da indústria, com o aumento do emprego da mão-de-obra e a busca da expansão do mercado interno” pela “incorporação de novas áreas à economia nacional” (BRASIL, 1971).

segundo suas funções, para sua eficiente incorporação à economia nacional” (BRASIL, 1971). Já se previa que como subsídio à agricultura seria necessário “a multiplicação dos pequenos núcleos urbanos de apoio, praticamente desconhecidos pela tradicional rede urbana do país” (BRASIL, 1973). A premissa central era que através da superação do déficit da rede urbana – principalmente para incentivar a produção rural e a mineração – poder-se-ia transpor os padrões herdados de uma economia dependente e estabelecer um novo patamar de desenvolvimento.

2 _ Infraestrutura para desenvolver e integrar

Ao longo do século 20 identifica-se ganhos consideráveis na infraestrutura em escala nacional como suporte ao desenvolvimento, num primeiro momento restritos aos locais mais dinâmicos e à produção econômica neles em vigor – como as ferrovias do período cafeeiro. Foi o presidente Washington Luis (1926-1930) que, ao discursar no Congresso Nacional em 1927, lançou a semente do *Rodoviarismo* em escala nacional⁵. Conforme então defendeu: “Governar é povoar, mas não se povoa sem se abrir estradas e de todas as espécies. Governar é, pois, fazer estradas.” (UnB, 1972). Bem mais tarde, em 1944, seria posto em prática o Plano Rodoviário Nacional, contudo com resultados de pouca monta. Outra tentativa, de 1948 [FIG. 3], foi aquela de incluir na política rodoviária a construção rodovias perimetrais e radiais interligando as diferentes regiões e tendo por foco o planalto central, onde deveria se localizar a futura Capital da nação, novamente sem grande sucesso.

O Plano Rodoviário seria referência para o Plano Quinquenal de Obras Rodoviárias, elaborado no governo Juscelino Kubitschek (1956-1960), para “atender às necessidades sócio-econômicas mais prementes, compreendendo as regiões onde a economia atingirá maior expressão, e as regiões férteis de economia latente ou que, apesar do isolamento do oceano, explodiam e eram objeto de uma intensa e desordenada ocupação” (UnB, 1972). Para fomentar o mercado interno pela derrubada das barreiras de isolamento entre áreas mais e menos economicamente desenvolvidas, foram então propostas, entre outras, as rodovias Belém-Brasília, Brasília-Fortaleza, Brasília-Acre, Cuiabá-Santarém e Transamazônica,

⁵ Como já fizera no estado de São Paulo, cuja política rodoviária data de 1913, por iniciativa justamente sua quando deputado estadual, acelerada durante seu mandato de governador (1920-1924; FICHER, 2005).

empreendimentos acelerados no governo militar tendo por base o II Plano Nacional Rodoviário.

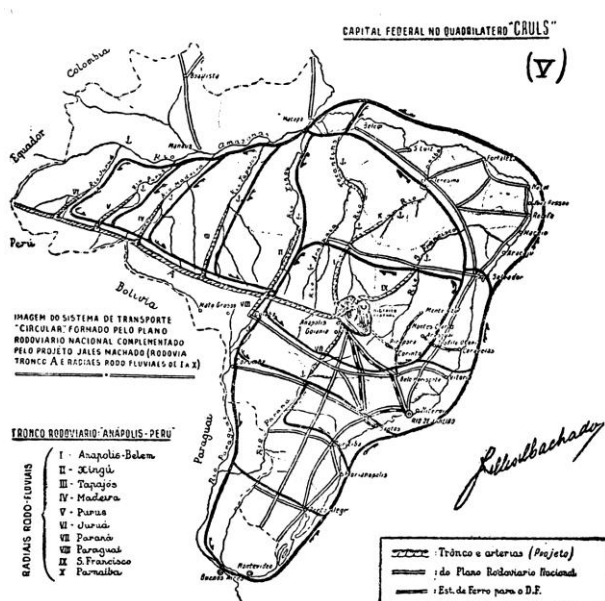


FIG. 3. Proposta de integração nacional por meio de rodovias, década de 1940. Note-se o coração indicando a localização do futuro Distrito Federal. Fonte: TAVARES, 2004.

Com a tomada de poder pelos militares, não apenas as estradas receberiam atenção especial. O incremento da infraestrutura nacional, alçado a “elevada prioridade econômica”, envolveria obras de toda ordem. Especificamente na área de hidrelétricas, o período pós-golpe foi marcado pela construção e/ou conclusão de usinas em São Paulo, Goiás, Rio Grande do Sul, Paraná e Pará. Quanto às refinarias, destacam-se a modernização e ampliação das refinarias de Presidente Bernardes em Cubatão (SP) e de Duque de Caxias (RJ) e a construção da Replan em Paulínia (SP).

Tais obras contribuíram, e em muito, para o surgimento de CNs, seja pela relocação de cidades inundadas por barragens, como Nova Iorque (1966), no Maranhão, seja pela criação de núcleos para abrigar operários, como Tucuruí (1979) e Paraupébas (1981), no Pará. Se, no período cafeeiro, foram as ferrovias os principais *plantadores* de cidade, este papel agora seria das rodovias.

3 _ Rodovias *plantadoras* de CNs

A “política equilibrada” de ocupação da Amazônia tinha por meta principal desenvolver e integrar faixas pioneiras mediante a abertura de rodovias – Belém-Brasília, Transamazônica e Cuiabá-Santarém – e a construção de pólos de

colonização às suas margens, para “a instalação de 100.000 famílias” (BRASIL, 1972), de quebra controlando e direcionando o fluxo migratório.

A rodovia Belém-Brasília (atual BR-153) – conhecida popularmente como a *Estrada das Onças* [FIG. 4] – possui mais de dois mil quilômetros de extensão, interligando a Capital do Pará à Capital Federal, perpassando Maranhão, Tocantins e Goiás [FIG. 5]. Vinculada inicialmente à Fundação Brasil Central, seu primeiro trecho, de Anápolis a Ceres e depois a Uruaçu, foi implantado na década de 1940, após a criação da Colônia Agrícola Nacional de Goiás (Cang)⁶. Mas a sua data oficial é 15 de maio de 1958, quando foi promulgado o Decreto n°.43.710, criando a Rodobrás, a comissão executiva responsável por sua construção, vinculada à Sudam e dirigida inicialmente pelo engenheiro Bernardo Sayão⁷. Apesar de inúmeros percalços na fase inicial, o propósito de integrar a Amazônia ao sul do país prosseguiria e em 1968 – quando a rodovia já contava com 120 núcleos urbanos e 2 milhões de habitantes em sua área de influência – foi concluído o seu estudo de viabilidade econômica, o qual estabelecia o ano de 1973 como prazo final para conclusão de sua pavimentação (BRASIL, 1971).



FIG. 4. Última árvore a ser cortada para união dos dois lados da Belém-Brasília. Fonte: PENTEADO, 1998.



FIG. 5. Traçado da Belém-Brasília, atravessando quatro estados. Fonte: UnB, 1972.

Esta estrada, assim como as demais posteriormente, corroboraria para o crescimento de núcleos urbanos existentes, retirando-os da economia de

⁶ Criada em 1940, no vale do rio São Patrício, município de Ceres, a Cang atraiu grandes levas de lavradores. Dado os seus resultados obtidos, na mesma década foram estabelecidas colônias semelhantes nos municípios de Rubiataba, Rialma e Carmo do Rio Verde, todos em Goiás (MORAES, 2003).

⁷ Em 1967, a atribuição da Rodobrás foi transferida para o Ministério do Transporte, passando para o DNER em 1969.

subsistência (por exemplo, Porangatu, Uruaçu e Imperatriz, denominadas de “cidades renovadas”), e para o surgimento de CNs. Estas últimas podem ser divididas em dois tipos: os acampamentos da Rodobrás (aglomerados de poucas construções, localizados em trechos da rodovia que demandavam maior tempo de obra); e os novos núcleos de povoamento (implantados pontilhando distâncias relativamente iguais ao longo de seu traçado). Mais ainda, graças à dinamização econômica, somando-se às atividades rurais pré-existentes, surgiriam também CNs em função da prestação de serviços à estrada (por exemplo, postos de combustível) ou pelos serviços que a estrada proporcionava. No grupo de CNs da Belém-Brasília, encontram-se: Paragominas (Pará), Estreito (Maranhão), Araguaína (Tocantins), Guaraí (Tocantins), Paraíso do Tocantins (Tocantins), Gurupi (Tocantins), Alvorada (Tocantins) e Ceres (Goiás). Contudo, do ponto de vista urbanístico, tais núcleos nem sempre revelam “projetos minuciosamente elaborados” (BRASIL, 1972).

A urbanização advinda do incremento populacional proporcionado pela rodovia se deu de modo desordenado, alterando fisionomias e funções. Cidades dos séculos 18 e 19, como Uruaçu e Jaraguá, tiveram seu traçado original absorvido por novos loteamentos, e o antigo núcleo de Porangatu foi abandonado pela migração de seus habitantes rumo a um novo assentamento (UnB, 1972). No que se refere às CNs, em geral estas apresentavam planos similares, com traçado quadriculado ou longilíneo, definição de trama viária rígida e regulamentação do uso do solo. Quanto à sua infraestrutura, dispunham de serviços insatisfatórios de água, luz e esgoto; como centralidade, diferenciavam-se das mais antigas ao não ter a praça como local de maior importância, e sim o comércio próximo à estrada.

Processo semelhante seria desencadeado pela construção da Transamazônica [FIGS. 6 e 7], fruto de “uma proposta concreta de hierarquização urbana feita pelos organismos competentes em função de um programa de colonização” (BRASIL, 1972). O governo militar, ao enfrentar a velha problemática de povoamento de extensas áreas ainda devolutas⁸, apresenta como solução a implantação de uma rede urbana de penetração, visando à segurança das fronteiras e colonização planejada. O programa “Integrar para desenvolver” definia para a Amazônia duas linhas de ação: 1.) integração física, econômica e cultural; e 2.) tirando proveito da

⁸ Até a década de 1970 a Amazônia, apesar de representar 3/5 da área do território nacional, abrigava apenas 7% da sua população total (BRASIL, 1974).

expansão da fronteira econômica, absorção de excedentes populacionais de outras áreas e elevação do nível de renda e bem-estar na região (BRASIL, 1972).

O seu plano de ocupação, coordenado pelo INCRA, consistia em criar áreas rurais produtivas, estendendo-se por 100km de cada lado do complexo rodoviário e abrangendo aproximadamente 2.300.000km² (BRASIL, 1972). As áreas foram classificadas segundo um modelo funcional: lotes rurais; ocupações urbanas; reservas florestais e biológicas; reservas industriais; reservas para obras de infraestruturas; áreas inaproveitáveis.



FIG.6. Presidente Médici em visita às obras da Transamazônica (1972). Fonte: BRASIL, 2003.

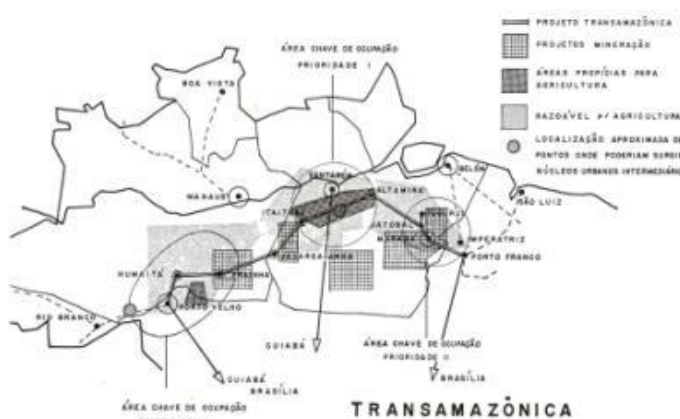


FIG.7. Ocupação econômica e novos núcleos ao longo da Transamazônica. Fonte: BRASIL, 1972.

A rede urbana deveria obedecer a uma hierarquia, conforme a seguinte graduação e nomenclatura:

- *Agrovila* (centro menor): comunidade rural-urbana oferecendo ensino primário, serviço social e de saúde, pequeno comércio e habitações;
- *Agrópolis* (centro de segunda ordem): comunidade urbano-rural contabilizando 22 agrovilas, com 6 mil habitantes cada;
- *Rurópolis* (centro micro-regional): comunidade de agrovilas e agrópolis, de vida urbana mais intensa.

Ao longo da Transamazônica deveria haver uma agrópolis a cada 40km e uma rurópolis a cada 140km, induzindo o estabelecimento de uma malha de CNs de baixa densidade, com cerca de 6,5hab/km². Tal escala crescente de urbanização proporcionaria, em condições ideais: flexibilidade, contato entre áreas predominantemente rurais e urbanas e novas opções de crescimento à luz das experiências acumuladas. As CNs deveriam ser concebidas como “uma concentração adequada dos ingredientes humanos, científicos, tecnológicos, financeiros, industriais, sociais, culturais, comerciais e outros necessários ao

funcionamento de certas atividades indispensáveis ao desenvolvimento sócio-econômico” (BRASIL, 1972). As infraestruturas básicas previstas eram: apoio financeiro, áreas de estocagem e conservação; serviços escolares e de saúde; comércio atacadista e varejista; oficinas de reparos etc. Dentre as CNs da Transamazônica, a mais conhecida é Marabá (1973), no Pará.

Fato é que tais rodovias propiciaram não só o desenvolvimento econômico e a urbanização. Para além de tais objetivos, havia uma lógica de mercado. Ao saírem do papel, as rodovias nacionais visavam expandir o mercado consumidor – levando produtos manufaturados das regiões mais industrializadas – e facilitar a circulação de produtos agrícolas e minerais – oriundos das regiões mais isoladas. A Belém-Brasília deveria servir para escoar produtos agrícolas de Goiás e Maranhão para Belém e São Paulo, sem necessariamente repercutir em retorno econômico para as regiões produtoras. Igualmente a Transamazônica, que tinha em primeiro plano a extração e exportação de riquezas, deixando de lado a preocupação em colonizar e potencializar o progresso regional (UnB, 1972).

4 _ Programa Polamazônia: CNs na floresta

A intensificação da ocupação da floresta amazônica também se valeu de planos distintos daqueles vinculados a rodovias. A CNPU, ao formular o II PND, delimitou algumas ações, graduadas em: controle, dinamização, disciplina, promoção e/ou contenção. Para as regiões centro-oeste e norte, foram previstos programas abrangendo os núcleos urbanos da perimetral norte, do curso do rio Amazonas, da Transamazônica, do eixo Belém-Brasília, de cidades do centro-oeste e da região geoeconômica do Distrito Federal.

Um desses planos, o Programa de Pólos Agropecuários e Agrominerais da Amazônia (Polamazônia), lançado no governo Geisel (1974-1979), consistia no investimento em 15 pólos de desenvolvimento regional com recursos provenientes do PIN e do Proterra, visando a obras de infraestrutura, pesquisas mineralógicas e trabalhos de regularização fundiária. Áreas da Amazônia Legal [FIG. 8] foram selecionadas estrategicamente em função de suas potencialidades agropecuárias, agrominerais e agroindustriais: 1.) Xingu-Araguaia; 2.) Carajás; 3.) Araguaia-Tocantins; 4.) Trombetas; 5.) Altamira; 6.) Pré-Amazônia Maranhense; 7.) Rondônia; 8.) Acre; 9.) Juruá-Solimões; 10.) Roraima; 11.) Tapajós; 12.) Amapá; 13.) Juruena; 14.) Aripuanã; e 15.) Marajó. Como apoio às frentes pioneiras, além do incremento

econômico de núcleos existentes, deveriam ser criadas “23 CNs, de 8 a 80 mil habitantes, até o ano dois mil” (BRASIL, 1974).

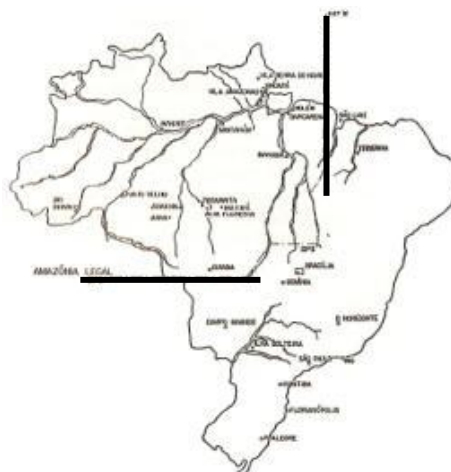


FIG. 8. Delimitação da Amazônia Legal. Fonte: AU, 1987.

Aripuanã (MT) recebeu atenção especial do Ministério do Planejamento, do Interior e da Educação e Cultura e do governo estadual, por meio de convênio específico firmado em 1973. Denominado Projeto Aripuanã-Humboldt, previa: a implantação do núcleo pioneiro de Humboldt; a construção de rodovia ligando Humboldt a Vilhena (470km); um programa de pesquisas florestais, de solos e recursos naturais, e outros de interesse científico. Como atrativo a mais para o capital privado e para imigrantes de outras regiões, entre Juruena e Aripuanã foram alienados cerca de 2 milhões de hectares de terras a particulares. Estas permitiram o surgimento de inúmeras CNs como: Sinop (1974), Alta Floresta (1975), Juruena (1975), Juína (1977) e Paranaita (1978).

Como episódio derradeiro desta empreitada inacabada de colonização da hinterlândia brasileira, o estado de Goiás foi desmembrado com a criação do estado de Tocantins, após a redemocratização em 1985. Desta alteração resultou Palmas, a mais recente cidade capital projetada do país.

Considerações finais _ Possíveis desdobramentos

Processo desencadeado ainda no período colonial, a ocupação do território brasileiro via CNs ganhou inédito impulso no último século. Estas eram entendidas como o caminho mais adequado para solucionar, concomitantemente, os vazios internos e as questões de defesa das divisas, os problemas das grandes cidades, as marchas migratórias, a necessidade de ampliação do mercado interno e a busca por novos campos produtivos.

A cidade, ao se tornar o habitat da maioria dos brasileiros a partir da década de 1960, ingressou na pauta das principais questões nacionais, tornando-se objeto de políticas específicas. Do financiamento de conjuntos habitacionais e infraestrutura de saneamento e da criação de regiões metropolitanas à expansão da rede urbana com novos núcleos, os governos do regime militar trabalharam em suas políticas centralizadoras as diversas escalas do planejamento. O seu empenho foi concretizado em ações de caráter populista (via Banco Nacional da Habitação, BNH), em diretrizes de controle das cidades maiores (via II PND), em esforços na busca de equilíbrio na ocupação do território (via Superintendências Regionais), ou em obras de incremento da infraestrutura de base (rodovias, hidrelétricas, mineradoras etc.). E assim, o “período de exceção” da ditadura representou um capítulo da maior relevância na história da urbanização do Brasil.

O *boom* econômico acelerado em fins da década de 1960 não apenas geraria resultados financeiros impressionantes como favoreceu setores até então menos significativos de infraestrutura (rodovias, hidrelétricas, portos, aeroportos, além de melhorias no espaço intra-urbano) e de produção (incremento do setor industrial e estabelecimento de franjas pioneiras voltadas à agropecuária e à agroindústria). Não é sem razão, portanto, que aquele foi o momento mais dinâmico para a indústria da construção civil em toda a história do país e no qual se constituíram importantes firmas de planejamento e consultoria e grandes empresas nacionais de engenharia.

Foi também então que a Amazônia retomou sua importância no contexto geopolítico, objeto de propostas de colonização e de segurança nacional. Como materialização deste esforço, temos hoje as rodovias federais: Belém-Brasília e Transamazônica, que em seus percursos viabilizaram, simultaneamente, a conexão da região norte às demais regiões brasileiras, a dinamização de núcleos urbanos existentes, o avanço da rede urbana pela criação de CNs e o apoio à produção agrícola. De modo semelhante foram os programas voltados à colonização de áreas ermas, como o Polamazônia e o Projeto Aripuanã-Humboldt. Em ambos, a implantação de CNs foi um artifício recorrente, em áreas da Amazônia Legal selecionadas em função de suas potencialidades.

Independente da postura ideológica e dos meios nada democráticos adotados pelo regime militar – infelizmente sendo justificados pelos fins – para colocar suas empreitadas em prática, pôde-se verificar uma produção urbana inédita. Não somente em termos numéricos, dada a criação de municípios e resultante

urbanização, mas também pela diversidade de estratégias e métodos aplicados, profissionais envolvidos, tipologias urbanísticas empregadas e, acima de tudo, pelas profundas conseqüências que teve para a organização territorial e demográfica do país.

Trata-se de um capítulo que não pode deixar de ser estudado sem prejuízos para o entendimento da formação de nossa rede urbana. Um capítulo que indica possíveis desdobramentos ao apresentar indícios do surgimento de futuras CNs capitais na região. Capitais que surgirão com os novos Estados e Territórios [FIG. 9] previstos em projetos que tramitam, atualmente, no Congresso Nacional. Campos férteis para a criação de CNs administrativas, essas ações já despertam o interesse de empreendedores – como ocorre na região de Carajás, no Pará – que veem na compra de terras e no planejamento de futuras obras atividades altamente lucrativas. Uma nova safra de *plantação* de cidades a ser refletida em outra ocasião.

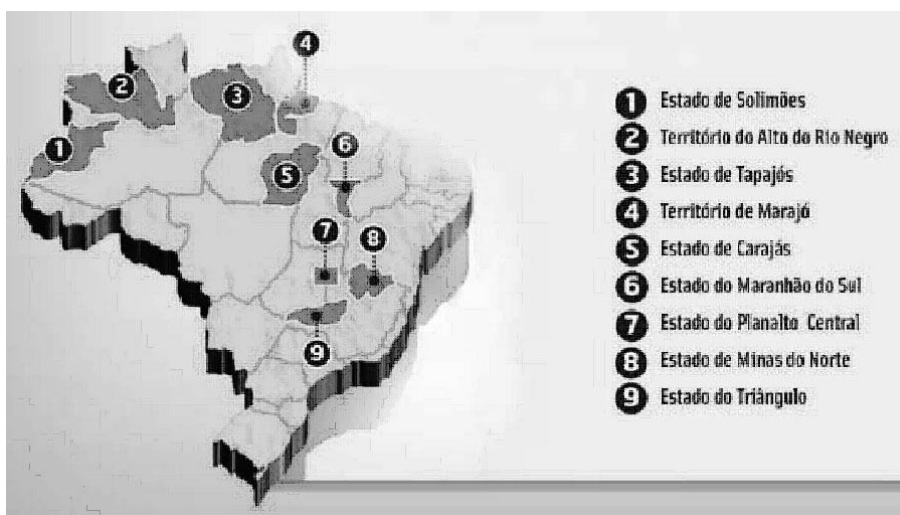


FIG. 9. Mapa de localização dos novos Estados e Territórios a serem criados no Brasil. Fonte: TREVISAN, 2009.

Referências Bibliográficas _

- ANDRADE, C. R. M. A construção historiográfica da cidade e do urbanismo modernos. In: PINHEIRO, E. P. e GOMES, M. A. A. de F. (orgs.). *A cidade como história. Os arquitetos e a historiografia da cidade e do urbanismo*. Salvador: EDUFBA/FAUFBA, 2005.
- AU. *Planeta Amazônia*. São Paulo, n. 10, fev./mar. 1987.
- BRASIL. MINISTÉRIO DO INTERIOR / SERVIÇO FEDERAL DE HABITAÇÃO E URBANISMO. *Anais do Seminário de Desenvolvimento Urbano e Local*. Brasília: jul. 1971.
- _____. *Planejamento urbano e local e o desenvolvimento das faixas pioneiras*. Brasília: SERFHAU, 1972.
- _____. *Controle do uso do solo urbano*. Anais do IV Curso Intensivo de Planejamento Urbano e Local. Brasília: SERFHAU/MINTER/OEA, jun. 1973.
- _____. *Polamazônia - Programa de pólos agropecuários e agrominerais da Amazônia*. Boletim Informativo do SERFHAU, Rio de Janeiro, n. 79, out. 1974.
- _____. ARQUIVO NACIONAL. *Os Presidentes e a República: Deodoro da Fonseca a Luiz Inácio Lula da Silva*. Rio de Janeiro: O Arquivo, 2003.

- DELSON, R. M. *Novas vilas para o Brasil-colônia. Planejamento espacial e social no século XVIII*. Brasília: Alva, 1997.
- FICHER, S. *Os arquitetos da Poli*. São Paulo: EDUSP, 2005.
- FRIDMAN, F. Breve história do debate sobre a cidade colonial brasileira. In: PINHEIRO, E. P. e GOMES, M. A. A. de F. (orgs.). *A cidade como história. Os arquitetos e a historiografia da cidade e do urbanismo*. Salvador: EDUFBA/FAUFBA, 2005.
- IBGE. Sítio: http://www.ibge.gov.br/seculoxx/estatisticas_populacionais.shtm (25/02/2008).
- MORAES, L. M. *A segregação planejada: Goiânia, Brasília e Palmas*. Goiânia: EDUCG, 2003.
- PENTEADO, F. *Fábio Penteado: ensaios de arquitetura*. São Paulo: Empresa das Artes, 1998.
- SANTOS, M. *A urbanização brasileira*. São Paulo: Hucitec, 1996.
- TAVARES, J. C. *Projetos para Brasília e a cultura urbanística nacional*. Dissertação de Mestrado. São Carlos: EESC/USP, 2004.
- TOLEDO, A. H. P. e CAVALCANTI, M. (orgs.). *Planejamento urbano em debate*. São Paulo: Cortez & Moraes, 1978.
- TREVISAN, R. *Cidades Novas* (tese de doutoramento). Brasília: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – Universidade de Brasília, 2009.
- UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA. *Rodovias como fator de desenvolvimento do processo de urbanização da região Centro-Oeste do Brasil*. Brasília: 1972.
- VILLAÇA, F. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. In: DEÁK, C. e SCHIFFER, S. R. (orgs.). *O processo de urbanização no Brasil*. São Paulo: EDUSP, 1999.