

## **DE AGRÓPOLIS AO MUNICÍPIO DE BRASIL NOVO:** concepção, abandono e reestruturação

### **EIXO TEMÁTICO 1: Trajetórias, Institucionalização e Circulação de Ideias no Urbanismo**

**VENTURA NETO, Raul da Silva**

Doutor; PPGAU/UFPA

E-mail: netoventuraraul@gmail.com

**COSTA, Aldeci Ferreira**

Doutorando; PPGAU/UFPA

E-mail: aldecijacque@gmail.com

**RODRIGUES, Vinicius Mateus Ferreira**

Mestrando; PPGAU/UFPA

E-mail: vini.mfr@gmail.com

### **RESUMO**

O artigo analisa a implantação do Urbanismo Rural na Amazônia durante a ditadura militar, com foco na Agrópolis de Brasil Novo, no Pará, concebida no contexto da colonização dirigida da rodovia Transamazônica. Os autores situam esse processo na longa história das Cidades Novas no Brasil e mostram como, entre as décadas de 1960 e 1970, a Amazônia foi tratada pelo Estado como “vazio” a ser ocupado e integrado ao desenvolvimento nacional. Nesse quadro, destacam a atuação do arquiteto José Geraldo da Cunha Camargo, formulador da teoria do Urbanismo Rural, baseada na criação de uma rede hierarquizada de núcleos — Rurópolis, Agrópolis e Agrovilas — destinada a fixar colonos no campo por meio da oferta de infraestrutura urbana. A pesquisa utiliza documentação inédita do acervo privado de Camargo, além de publicações e imagens históricas, para comparar o projeto original de Brasil Novo com sua efetiva implantação e transformações posteriores. Conclui-se que, embora o plano tenha sido apenas parcialmente executado e depois abandonado pelo governo federal, Brasil Novo consolidou-se como cidade, ainda que marcada por mudanças no traçado, precariedades de infraestrutura e distanciamento do modelo idealizado. O caso revela tanto os limites, quanto, os efeitos duradouros dessa política de ocupação estatal da Amazônia.

**Palavras-chave:** Urbanismo Rural; Transamazônica; Brasil Novo; Colonização dirigida; Agrópolis.

## PENSAR FORA DO EIXO

### ABSTRACT

*This article analyzes the implementation of Rural Urbanism in the Amazon during the Brazilian military dictatorship, focusing on the Agrópolis of Brasil Novo, in Pará, conceived within the context of directed colonization along the Transamazon Highway. The study situates this process within the broader history of New Towns in Brazil and highlights how, between the 1960s and 1970s, the Amazon was treated by the State as an “empty” space to be occupied and integrated into national development. In this context, it emphasizes the role of architect José Geraldo da Cunha Camargo, who formulated the theory of Rural Urbanism based on a hierarchical network of settlements—Rurópolis, Agrópolis, and Agrovilas—designed to retain settlers in rural areas through urban infrastructure. The research draws on unpublished documents from Camargo’s private archive, as well as historical publications and images, to compare the original plan of Brasil Novo with its actual implementation and later transformations. It concludes that, although the project was only partially executed and later abandoned by the federal government, Brasil Novo consolidated itself as a city, albeit marked by changes in its layout, infrastructural deficiencies, and deviations from the original model. The case reveals both the limitations and the lasting impacts of state-led occupation policies in the Amazon.*

**Key-words:** Rural Urbanism; Transamazon Highway; Brasil Novo; Directed Colonization; Agropolises.

### RESUMEN

*El artículo analiza la implementación del Urbanismo Rural en la Amazonía durante la dictadura militar brasileña, con énfasis en la Agrópolis de Brasil Novo, en Pará, concebida en el contexto de la colonización dirigida de la carretera Transamazónica. El estudio sitúa este proceso dentro de la historia más amplia de las Ciudades Nuevas en Brasil y muestra cómo, entre las décadas de 1960 y 1970, la Amazonía fue considerada por el Estado como un “vacío” a ser ocupado e integrado al desarrollo nacional. En este contexto, se destaca la actuación del arquitecto José Geraldo da Cunha Camargo, formulador de la teoría del Urbanismo Rural, basada en una red jerarquizada de asentamientos —Rurópolis, Agrópolis y Agrovilas— orientada a fijar a los colonos en el medio rural mediante infraestructura urbana. La investigación utiliza documentos inéditos del archivo privado de Camargo, además de publicaciones e imágenes históricas, para comparar el plan original de Brasil Novo con su implementación efectiva y sus transformaciones posteriores. Se concluye que, aunque el proyecto fue parcialmente ejecutado y luego abandonado por el gobierno federal, Brasil Novo se consolidó como ciudad, aunque marcada por cambios en su trazado, deficiencias de infraestructura y distanciamientos del modelo original. El caso revela tanto las limitaciones como los efectos duraderos de las políticas estatales de ocupación en la Amazonía.*

**Palabras clave:** Urbanismo Rural; Transamazónica; Brasil Novo; Colonización dirigida; Agrópolis.

## INTRODUÇÃO

O processo de implantação e criação de Cidades Novas no Brasil possui uma longa história, com registros datados desde os tempos coloniais até o século XX (TREVISAN, 2013). Na Amazônia, a dinâmica de criação de Cidades Novas é particularmente presente, podendo ser referida desde o período Pombalino, quando se implantam Cidades Novas para receber imigrantes Mazaganeses no atual estado do Amapá, em meados do século XVIII. Durante o período imperial e início da Primeira República, a Amazônia assiste à criação de Cidades Novas associadas às Estradas de Ferro Belém-Bragança, Madeira Mamoré e Estrada de Ferro do Tocantins, a exemplos de Igarapé-Açu, no Pará (Cruz, 1955) e Porto Velho (Morelato, 2021), em Rondônia, bem como, às primeiras experiências de *Company Towns*, com implantação da cidade de Fordlândia (Grandin, 2010), em terras que atualmente pertencem ao município de Aveiro, também no Pará.

Entre as décadas de 1960 e 1970 há uma intensificação deste processo devido ao contexto econômico e político brasileiro associado ao desenvolvimentismo dos governos militares. Nesse período alguns setores voltados para a infraestrutura e produção de commodities vão se tornar elemento chave dentro de um discurso de desenvolvimento, que basearia propostas de colonização e expansão da rede rodoviária e urbana brasileira, tendo a Amazônia como espaço elementar para a realização de projetos de Cidades Novas de colonização. Uma destas propostas, que tinha como objetivo a colonização da Rodovia BR-320, doravante nomeada de Transamazônica, seria derivada de uma teoria conhecida Urbanismo Rural, na qual a ideia era unir o rural ao urbano como forma de fixar o colono de outros estados no interior do espaço amazônico (Pinho, 2019). A proposta de implantação do Urbanismo Rural na região visava alterar radicalmente o seu espaço regional e urbano substituindo espacialidades, onde antes se sobrepunham relações socioespaciais de produção de uma economia de modelo extrativista, para assegurar o atendimento a demandas exógenas de geração de riqueza ligadas ao capital nacional e internacional (Ventura Neto, 2017).

Neste sentido, embora a Amazônia Legal<sup>1</sup> tenha sido, durante as décadas de 1960, 1970 e meados da década de 1980, um espaço de experiências contínuas de órgãos governamentais ligados ao planejamento regional, como por exemplo, o Serviço Federal de Habitação e Urbanismo

<sup>1</sup> Segundo o IPEA (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada) o conceito de “Amazônia Legal” foi instituído em 1953 e seus limites territoriais decorrem da necessidade de planejar o desenvolvimento econômico da região e sua área corresponde a 59% do território brasileiro e engloba a totalidade de oito estados (Acre, Amapá, Amazonas, Mato Grosso, Pará, Rondônia, Roraima e Tocantins) e parte do Estado do Maranhão, perfazendo 5,0 milhões de km<sup>2</sup>.

## PENSAR FORA DO EIXO

(SERFHAU), Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA) e Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM), as pesquisas sobre a história do urbanismo na Amazônia, ainda são esparsas e pouco articuladas (Fernandes et al, 2025).

O Urbanismo Rural que foi implantado na rodovia transamazônica, e formulado pelo arquiteto carioca José Geraldo da Cunha Camargo, que também era funcionário do INCRA, tem um registro bibliográfico publicado pelo INCRA, além de documentação diversa presente em revistas, periódicos e jornais da sua época de implantação. Contudo, parte desse artigo se relaciona a documentos presentes no acervo privado do arquiteto, doado para a Faculdade de arquitetura da Universidade Federal do Pará em 2024, sendo organizado e digitalizado desde então<sup>2</sup>. As novas fontes abrem possibilidades de pesquisa, sobretudo como a apresentada neste trabalho, que direciona a discussão para a compreensão do que foi o Urbanismo Rural por meio de diferentes documentos: planos, projetos, relatórios e publicações. Para este artigo selecionamos uma análise de um caso em específico de uma agrópolis, núcleo urbano intermediário dentro da tríade teórica Rurópolis-Agrópolis-Agrovila, que nesse caso deu origem ao município de Brasil Novo no Pará.

Para a pesquisa acadêmica, doações dessa natureza constituem-se em um grande aporte para o enriquecimento da pesquisa historiográfica sobre o urbanismo na Amazônia que, sobretudo no Pará, é escassa de documentação e muito pouco se encontra acerca dos municípios paraenses nas bibliotecas públicas e órgãos do Estado. Embora não seja este o caso do urbanismo rural de José Geraldo da Cunha Camargo, que possui um registro bibliográfico publicado pelo INCRA além de documentação diversa presente em revistas, periódicos e jornais da sua época de implantação. Ainda assim a importância de ser ter uma doação como esta abre novas possibilidades de pesquisas, haja vista que grande parte do acervo é constituído por itens que podem ser considerados fontes primárias de pesquisa, como por exemplo, manuscritos, anotações de próprio punho feitas por Camargo em livros e revistas, álbuns de fotos, caixas de slides, latas contendo películas de filmes e negativos de foto, impressos antigos, além de pranchas de projeto originais.

<sup>2</sup> A Coleção Urbanismo Rural Iracema e José Camargo corresponde a um conjunto diversos de documentos históricos sobre a atuação desses dois funcionários de carreira do Incra durante os anos de implantação das cidades na Transamazônica. O acervo foi doado pelos seus descendentes à faculdade de arquitetura e urbanismo da Universidade Federal do Pará e está sob Salvaguarda do professor Raul da Silva Ventura Neto. O intuito desta doação foi para que o conteúdo deste acervo fosse publicizado e em respeito à trajetória de Camargo e, neste caso tais materiais foram endereçados à Universidade Federal do Pará, julgado ser o local ideal para receber o acervo. O envio desses materiais foi feito em duas remessas, chegando a primeira em fevereiro de 2024 e a segunda remessa em março de 2026

## PENSAR FORA DO EIXO

Portanto, os objetivos do artigo são: apresentar o esquema teórico de rede urbana que foi proposto e implementado na rodovia transamazônica, abordando os motivos e interesses nesse processo, trazendo a sua definição e exemplo prático a partir de uma *urbe* específica. Nesse sentido, o artigo busca entender o que foi de fato implementado, tomando como referência a concepção e o planejamento inicial, para depois passar a discussão sobre o processo que se seguiu no momento posterior ao “abandono” do projeto de colonização dirigida da Transamazônica, em termos infra estruturais e assistenciais por parte do governo federal em meados da década de 1970. Por fim, buscamos realizar análises comparativas, relacionadas ao que foi desenhado por José Camargo, em relação ao que foi construído e modificado com o passar do tempo. Também se utiliza como apoio uma bibliografia considerada pertinente para a análise e reflexões propostas, que é resultado de pesquisas realizadas e em andamento sobre as múltiplas experiências de intervenção estatal e privada que reconfiguraram radicalmente o espaço amazônico.

### O “VAZIO” E O URBANISMO RURAL COMO PROJETO PARA A TRANSAMAZÔNICA

A produção acadêmica sobre a ocupação da Amazônia durante a segunda metade do século XX se preocupou em entender o resultado de uma complexa história demarcada pela atuação de múltiplos sujeitos e inúmeras intervenções estatais e privadas neste espaço, que tiveram como consequência diversos impactos de ordens social, ambiental e espacial. Para citar o debate trazido pela produção historiográfica amazônica, houve um esforço em compreender a construção da noção de “vazio” demográfico e civilizacional em relação a Amazônia, que já era algo presente nos debates políticos e discursos desde o começo do século XX, aliás, a própria floresta era representada como uma espécie de entrave ao progresso, como se observa no livro de contos de Alberto Rangel intitulado “inferno verde” (1908) datado do começo do século passado.

Este termo inclusive foi resgatado décadas depois pelo regime militar, e amplamente veiculado nos anos 1970 em propagandas oficiais e de empresas atuantes nos projetos do regime, que comemoravam haver-se rasgado o “inferno verde” e vencido a floresta<sup>3</sup>, em alusão à abertura de rodovias em meio à imensas áreas florestais. Deste modo, tornara-se uma preocupação constante de intelectuais e representantes governamentais vencer o obstáculo da floresta selvagem que

<sup>3</sup> Anúncio da Andrade Gutierrez, Revista Manchete, 1972 sob o título “Para unir os brasileiros, nós rasgamos o inferno verde”. Edição da Revista Manchete, outubro de 1970, com matéria de 12 páginas sob o título “Aqui vencemos a floresta”.

## PENSAR FORA DO EIXO

impedia o pleno desenvolvimento da região e que segundo estes personagens, relegava aos habitantes deste lugar uma vida de atraso, miséria e isolamento.

Deste modo, entre os séculos XIX e XX, se registram de maneira mais intensa movimentos de colonização e abertura de novos espaços de ocupação e assentamento de migrantes, financiados por empreendimentos privados, particulares ou mesmo pelo próprio Estado. Estas experiências de migração para a Amazônia, articuladas pelos poderes estaduais ou federal, entre fins do século XIX e primeira metade do XX, justificadas nos discursos também pela razão da ocupação do vazio humano verde, estavam mais atreladas à atividade extrativa da borracha e produção agrícola para atender as necessidades dos centros urbanos na região naquele momento, que era realizada em condições de dificuldade pelos sujeitos que afluíam, sobretudo do Nordeste, e em menor escala, estrangeiros (Lacerda, 2010). Mesmo na segunda leva incentivada por um órgão como a SEMTA, os trabalhadores acabaram abandonados à própria sorte, enfrentando dificuldades como o acesso a assistência médica aos trabalhadores, e o consequente descaso completo estatal no período do fim da segunda guerra, quando a demanda por borracha decaiu (HOCHMAN E MIRANDA, 2021).

Sobre a colonização agrícola no Pará entre fins do século XIX e início do XX, a razão principal do incentivo e a defesa por parte da elite à implantação de colônias no estado esteve ligada ao fato de que o fornecimento de gêneros básicos para o consumo urbano da capital era extremamente deficitário, e a capacidade de autossuficiência diminuía consideravelmente, dependendo assim, os habitantes das cidades, da pequena produção. Havia também outras questões como o interesse em trazer imigrantes estrangeiros, que não se adaptaram, prevalecendo, por fim, o deslocamento de brasileiros. Naqueles casos um dos fatores decisivos para o fracasso da experiência colonial foi a falta de incentivos, pois o solo rapidamente esgotável dependia do uso de insumos e, constante a isto, houve a fuga das colônias para os centros urbanos, sobretudo em relação às colônias na chamada zona bragantina (WEINSTEIN, 1993).

A conclusão de alguns estudos que se detiveram sobre essas experiências de colonização disseram que, uma atuação mais forte do Estado no sentido do controle dos projetos coloniais foi decisiva para que houvesse uma entrada maior de imigrantes no país, ou mesmo deslocamentos internos, no caso da Amazônia, no sentido da produção agrícola, caracterizada pela queima e derrubada da floresta. Assim, os projetos de colonização nacional seguiram duas diferentes matrizes, uma com o objetivo de ocupação de áreas não ocupadas e outra como objetivo de atração de mão de obra para as lavouras nas regiões sul e sudeste (NUNES, 2008).

## PENSAR FORA DO EIXO

Os trabalhos citados levam à reflexão de que os processos de implantação de projetos de colonização na Amazônia tiveram pelo menos em comum o fato de que foram constantemente justificados pelo discurso de vazio demográfico e necessidade de incremento da atividade agrícola da região. À razão de necessidade de ocupação e braços para a agricultura, depois, ao discurso, se incorporaram às necessidades de integração da região amazônica ao restante do país e a concomitante necessidade de desenvolvimento econômico e garantia de segurança nacional.

Desta maneira, já na segunda metade do século XX, a partir de uma série de discussões neste âmbito, criou-se a Superintendência do Plano de Valorização da Amazônia (SPVEA)<sup>4</sup>, em 1953, em um segundo momento de Vargas na presidência. Os objetivos do novo super órgão, que teria sob sua alçada a superfície amazônica brasileira, eram principalmente o de ocupar a vastidão pouco habitada e buscar um desenvolvimento através, justamente do incremento e incentivos à atividades produtivas que pudessem explorar o afirmado potencial econômico “pouco explorado” até aquele momento. Desta forma, as ações iniciais concentraram-se no fortalecimento e instalação de atividades de produção agropecuária e indústrias voltadas para as matérias primas existentes na região, portanto partindo de uma perspectiva mais regionalizada de desenvolvimento (TRINDADE, 2014). Entretanto, diversos apontamentos destacam que as dificuldades de atuação da SPVEA foram enormes, pois, de um lado se tinham as escassas verbas federais e estaduais, que sequer respeitavam a porcentagem das receitas definidas em lei, que deveriam ser repassadas, e de outro lado, se tinha a própria vastidão territorial, e, com isto, um dificultoso e problemático quadro administrativo. (PETIT, 2003)

O resultado disto no pós 1964, já no contexto com a ditadura instaurada, foi a dissolução da SPVEA, considerada ineficiente e a fundação da SUDAM em 1966, também houve a mudança e redefinição do papel do Banco da Amazônia, que passaria a ser um órgão de financiamento importante para os novos projetos que seriam definidos para o território amazônico. A partir daquele momento, houveram a criação de diferentes órgãos e programas que demonstravam o novo direcionamento por parte do Estado, que buscava articular a região amazônica ao sistema econômico nacional e internacional, e com uma forte influência do centro dinâmico econômico brasileiro do sul/sudeste (IANNI 1979).

<sup>4</sup> LEI Nº 1.806, DE 6 DE JANEIRO DE 1953. Dispõe sobre o Plano de Valorização Econômica da Amazônia, cria a superintendência da sua execução e dá outras providências. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1950-1959/lei-1806-6-janeiro-1953-367342-publicacaooriginal-1-pl.html>

## PENSAR FORA DO EIXO

De fato, analisando o teor das ações e objetivos dos programas criados, percebe-se mais claramente que as metas se constituíam na integração física da região amazônica às outras regiões e mercados, o desenvolvimento de atividades do setor privado e a chamada “ocupação racional”. Entre os programas responsáveis pelo alcance dessas metas estão o PIN (Programa de Integração Nacional), responsável pela infraestrutura da integração, que se constituiu na abertura da rodovia Transamazônica, e o PROTERRA (Programa de redistribuição de terras e estímulo à agroindústria do Norte e Nordeste), que realizaria ações de estímulo à ocupação, direcionadas tecnicamente pelo INCRA (Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária), através do PIC (Programa Integrado de colonização), sob a alçada do ministério da Agricultura, e que tiveram como público-alvo nordestinos e sulistas, que enfrentavam problemas fundiários ou relacionados às condições climáticas e sociais em suas regiões (TRINDADE, 2014).

Para que se materializassem esses objetivos, a construção de uma infraestrutura espacial planejada era essencial, tanto para garantir a presença e o controle do Estado na região, quanto para estrategicamente viabilizar a implementação e o desenvolvimento das atividades econômicas pensadas para este espaço (VENTURA NETO, 2017).

Para além destes aspectos, haviam estudos que indicavam que uma colonização racional e eficiente deveria levar em conta, a implementação de uma infraestrutura urbana em zonas rurais, para que fosse bem sucedida, garantido a fixação do colono e ao mesmo tempo, tornando viável o desenvolvimento de atividades econômicas pelas famílias assentadas. Essas eram as ideias provenientes da teoria do Urbanismo Rural, sistematizada pelo arquiteto José Geraldo da Cunha Camargo, da qual nasceu o projeto de núcleos urbanos que seriam implementados ao longo da rodovia transamazônica, via atuação do INCRA e direcionamento dos programas citados.

José Geraldo Camargo foi um arquiteto e urbanista brasileiro nascido na cidade do Rio de Janeiro em 1925<sup>5</sup>, filho de Felisberto Camargo, engenheiro agrônomo que atuou como diretor do Instituto Agrônomo do Norte e da Escola de Agronomia da Amazônia na década de 1940 no Estado do Pará, tendo sido diretor de outras instituições semelhantes no país. José Geraldo obteve sua formação pela Universidade do Brasil, atualmente Universidade Federal do Rio de Janeiro, em 1953. Ele é reconhecido por ter sintetizado a teoria do Urbanismo Rural em uma conhecida obra de sua autoria, na década de 70, além de outros escritos, onde debateu os caminhos para os

<sup>5</sup> CAMARGO, José Geraldo da Cunha. Curriculum Vitae, 1985, Coleção Iracema e José Geraldo Camargo, FAU/UFPA.

## PENSAR FORA DO EIXO

problemas que considerava graves em relação às cidades, por um lado inchadas demograficamente e com a formação de “favelas”, e o campo por outro lado, repelindo e em acentuado processo de êxodo.

O arquiteto também é conhecido por ter atuado nos projetos de colonização dirigida para a Amazônia durante o regime militar, mais precisamente durante a primeira metade da década de 1970, e é esse ponto da vida de Camargo que em especial que suscita, em tempos mais recentes o interesse de diversos estudos, pois ele esteve presente e coordenando todo o processo de deslocamento dos migrantes e construção das cidades onde estes receberiam lotes e casas para residir e produzir. Desta forma, o arquiteto também pode ser observado como um intelectual que estava pensando a questão do urbanismo, das cidades e da demografia no Brasil, e a partir dos órgãos em que trabalhou, teve uma atuação no sentido de materializar suas ideias sobre ocupação e cidade no meio rural brasileiro.

Entre as décadas de 1950 e 1970 ocupou cargos em órgãos do governo federal nos quais coordenaria projetos de colonização, imigração e incentivo às atividades agrícolas nacionalmente, levados adiante pelo regime militar. Para citar, Camargo ocupou cargo no INIC (Instituto nacional de imigração e colonização), e nos órgãos sucessores a este, portanto, INDA (Instituto nacional de desenvolvimento agrário), SUPRA (Superintendência de reforma agrária), IBRA (Instituto Brasileiro de Reforma Agrária) e INCRA (Instituto nacional de colonização e reforma agrária), órgão esse no qual ele elaborou os projetos das cidades rurais e participou da implementação das mesmas na região da transamazônica. A partir de fins dos anos 70 se desvincula do trabalho no INCRA e passou a se dedicar à vida acadêmica nas décadas seguintes, até o seu falecimento no ano de 2009, que foi anunciado em jornais do período.

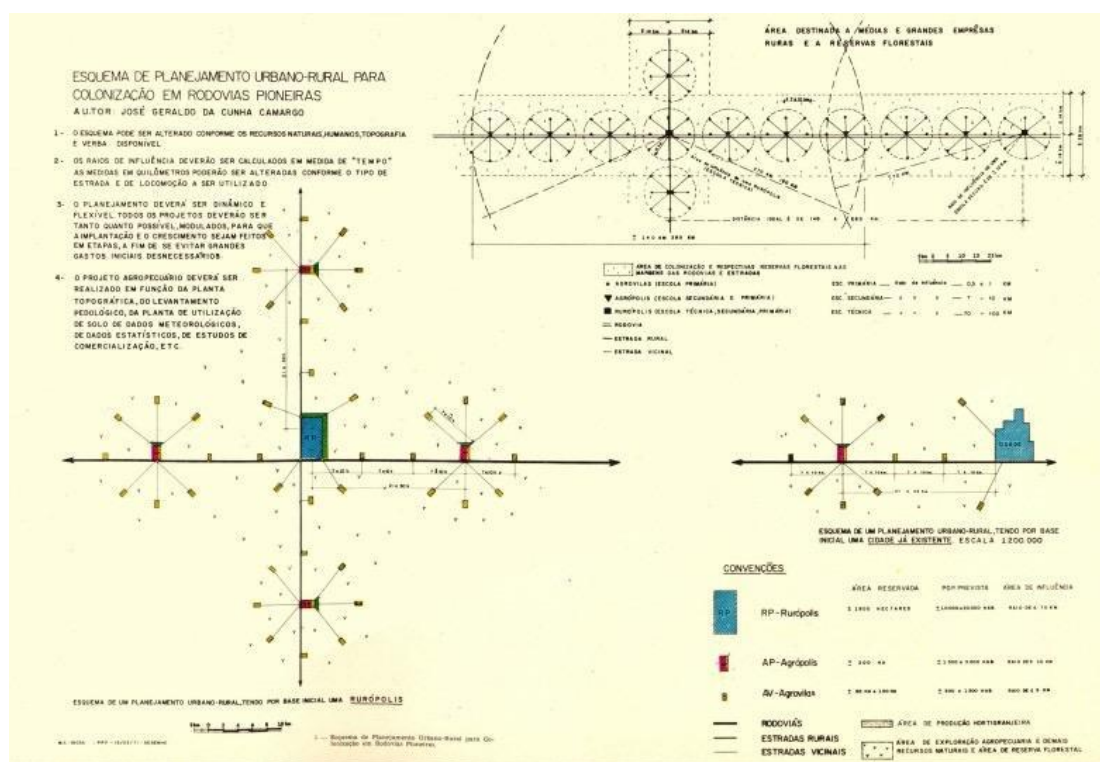
Os projetos dos núcleos urbano-rurais pensados para a Transamazônica por Camargo, foram a base para a colonização dirigida realizada pelo estado brasileiro, com o deslocamento de nordestinos, sulistas e brasileiros de outros estados para as regiões sudeste e sudoeste do Pará, entre os anos de 1970 e 1975. O projeto de colonização e de desenvolvimento baseado na construção de uma rede de cidades, seria assim, incorporado e realizado durante o regime militar, no período demarcado pelo governo do general Emílio Garrastazu Médici (1969-1974). Este projeto seria vinculado a um outro de grande porte, que seria a construção de uma rodovia, rasgando a floresta amazônica, a propagandeada rodovia transamazônica, vendida como uma grande obra que

# PENSAR FORA DO EIXO

mostraria a pungência do regime e a sua capacidade de gerência do desenvolvimento nacional (PETIT,2003).

Este projeto consistia na construção de cidades, interligadas pela rodovia, que possuiriam uma estrutura organizacional dividida em três níveis de urbanização: As agrovilas, com menor nível de urbanização e onde os colonos se voltariam para as atividades de agricultura e pecuária nos lotes recebidos, depois viria a Agrópolis com um nível intermediário de urbanização e com atividades agroindustriais e alguns equipamentos, já a Rurópolis seria o centro urbano principal com maior nível de urbanização e concentração de atividades públicas e privadas, seria a parte principal no conjunto de núcleos urbanos interdependentes entre si. O esquema elaborado pelo arquiteto carioca deixa mais claro o modo como havia sido pensada a organização dos núcleos:

**Figura 1.** Esquema de planejamento Urbano-Rural para a colonização em Rodovias Pioneiras: Rurópolis representada em azul, agrópolis em vermelho e agrovilas em amarelo.



Fonte: CAMARGO, 1973.

O principal eixo de deslocamento entre os núcleos urbanos e entre as próprias cidades seriam a rodovia e as estradas adjacentes que seriam abertas, e a aproximação com outros centros seria fundamental, pois serviria de base para a colonização dirigida. Essas cidades derivavam da teoria

## PENSAR FORA DO EIXO

do Urbanismo Rural, que por sua vez, teve como uma de suas maiores influências a teoria da cidade jardim de Ebenézer Howard, pré-urbanista inglês que acreditava ser possível unir os benefícios da vida na cidade, as vantagens da vida no campo e o contato com a natureza (REGO, 2015). Neste sentido, a saída para a colonização da Amazônia a partir de eixos rodoviários seria unir a vida no campo ao modo de viver nas cidades, construindo-se assim as chamadas cidades rurais.

Desta forma, a ideia consistia em permitir o acesso aos serviços e equipamentos próprios das cidades no meio rural, na tentativa de fixar o homem no campo, para que não tivesse de procurar as grandes cidades, estancando problemas como o êxodo rural e os inchaços demográficos urbanos das grandes metrópoles que incorriam em favelas e comunidades, segundo as ideias e discussões centrais da teoria em questão.

A teoria, explicitada e exemplificada na obra escrita por Camargo, intitulada “Urbanismo Rural”, era o desenho de um modelo no qual o arquiteto demonstrava a possibilidade da urbanização planejada, criando núcleos urbanos no meio rural, no campo, no caso amazônico, em meio a floresta. Esse modelo se caracterizava por uma urbanização que apesar de hierarquizada em diferentes níveis, e dividida entre Rurópolis (parte mais urbanizada), Agrópolis, agrovilas (bairros rurais) e lotes rurais, deveria estar interligada, pois as áreas de produção dariam suporte aos núcleos industriais, que seriam voltados para o trabalho urbano, e estes por sua vez absorveriam parte da produção e ofereceriam suporte em termos de infraestrutura. Renato Rego (2016) explica que a intenção do arquiteto era a de criar uma rede urbana autossuficiente nas zonas rurais, aplicando técnicas de urbanização utilizadas nas cidades para a criação dos núcleos urbano-rurais e a possibilidade que eles se tornassem centros desenvolvidos no meio rural.

Um livro em questão, publicado pela editora Gutenberg em 1973, que trata da teoria do Urbanismo rural e da construção de cidades rurais, foi escrito por Camargo, no qual o arquiteto afirma que realizou reflexões sobre as causas do fracasso de experiências de colonização anteriores, e da dificuldade de manter o homem ligado ao campo e habitando neste, e que a explicação do insucesso teria sido a falta de infraestrutura e acesso a serviços e equipamentos urbanos, pois, segundo o projetista:

Em 1956, estudando as causas do fracasso de antigos Núcleos Coloniais Oficiais, notamos que os colonos que se retiravam dos Núcleos não eram os mal sucedidos, mas, pelo contrário, os que progrediam financeiramente e que desejando também progredir socialmente mudavam-se para uma cidade, comprando um bar ou montando qualquer negócio que lhes

## PENSAR FORA DO EIXO

possibilitasse viver em ambiente mais adiantado, onde encontrassem meios de proporcionar melhor educação e instrução para seus filhos (Camargo, 1973. pg, 3)

A Agrópolis de Brasil Novo, foi o único núcleo intermediário efetivamente construído e inaugurado, dado o tempo exíguo de aproximadamente quatro anos em que a construção dos núcleos urbano-rurais aconteceu, tendo o governo federal encerrado os projetos de construção dessas infraestruturas urbanas nos moldes do urbanismo rural, e encerrado às ações de colonização dirigida por volta do ano de 1975.

Desta maneira, os projetos das cidades novas no meio rural, em plena floresta amazônica, foram pensados para serem executados em módulos de colonização, de maneira que cada Módulo tivesse formato retangular, com a base de mais ou menos 50 km, paralelamente ao eixo da rodovia Transamazônica e os lados de mais ou menos 14 km, situados perpendicularmente à estrada, penetrando nas margens em direção ao interior, em áreas a serem desmatadas, mantendo teoricamente a área verde que correspondia a 50% nos lotes “doados” às famílias de colonos. A ideia foi prontamente absorvida pelo regime militar, mais precisamente durante o tempo de mandato do general Médici, durante os anos de chumbo.

Além de viabilizar a ocupação e a expansão de atividades econômicas para a região amazônica como queria o regime, o fato de J.G. Camargo ter ocupado desde os anos 50 cargos em órgãos de colonização e reforma agrária, tendo sua teoria sido reconhecida e conhecida enquanto acadêmico e uma visibilidade através dos congressos de arquitetura e urbanismo, teriam influenciado a escolha pelo seu projeto naquele contexto do início da década de 1970.

### A AGRÓPOLIS BRASIL NOVO E O SEUS ANOS INICIAIS

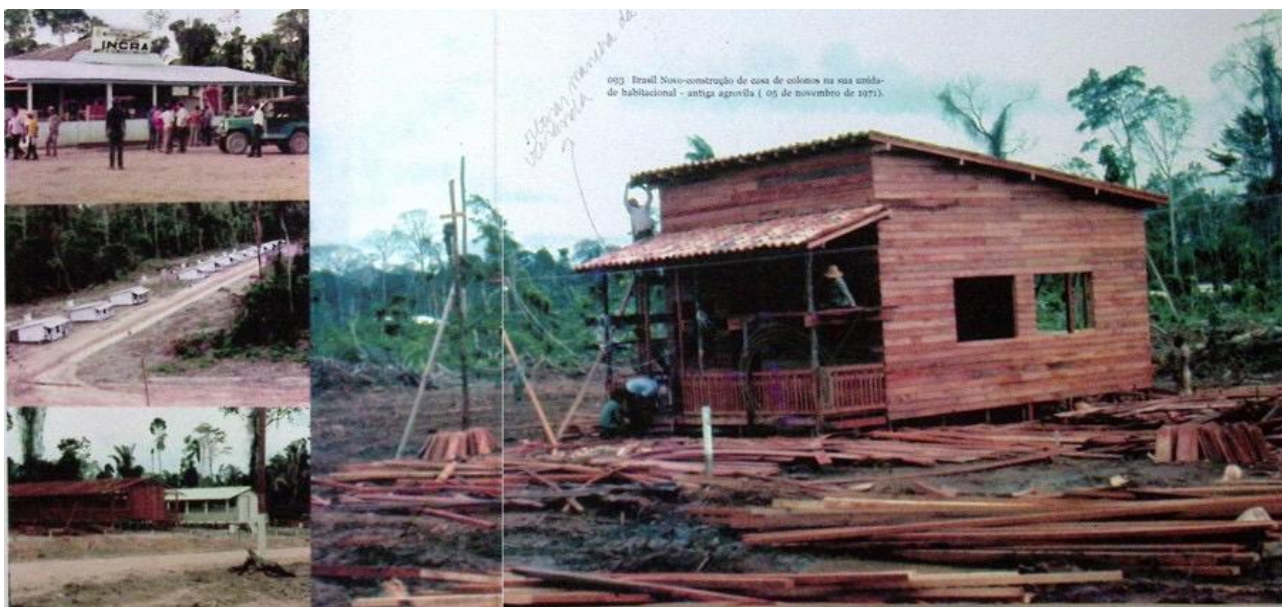
A trajetória do atual município paraense de Brasil Novo começou com a instalação do então núcleo urbano projetado seguindo o esquema planejado de rede urbana hierarquizada entre três níveis de urbs, as Rurópolis-Agrópolis-Agrovila, em 1971. Correspondendo ao núcleo intermediário, entre Rurópolis, a maior, e Agrovila, a menor, Brasil Novo foi projetada para ser uma Agrópolis, com todos os elementos que a distinguiam dos demais núcleos urbano rurais, de forma este núcleo consistia em um pequeno centro urbano agroindustrial que influenciaria socioeconômica, cultural e administrativamente uma área de aproximadamente 10 km de raio, na qual poderiam haver de 8 a 12 agrovilas. Possuía mais implementos que uma agrovila, e além de escolas de ensino primário e secundário, agrópolis contaria com comércio

## PENSAR FORA DO EIXO

diversificado, cooperativa, pequenas agroindústrias, ambulatório médico-odontológico, cemitério, centro telefônico, correio e telégrafo, para atender uma população inicial planejada que girava em torno de 1500 a 3000 habitantes.

A trajetória do começo do núcleo urbano de Brasil Novo, iniciado como uma agrópolis, e os primeiros anos, após a inauguração e o assentamento de famílias de colonos também pode ser contada em parte através das imagens que mostram o momento do começo e os primeiros anos da única agrópolis construída enquanto o arquiteto Camargo esteve à frente do projeto, trabalhando no INCRA. Também é possível observar o que se concretizou em termos de projeto, do que havia sido planejado e como foi um pouco do cotidiano dos colonos que foram assentados naquele espaço nas proximidades da cidade de Altamira. Os registros fotográficos tomados pela equipe do INCRA mostram parte daquele processo:

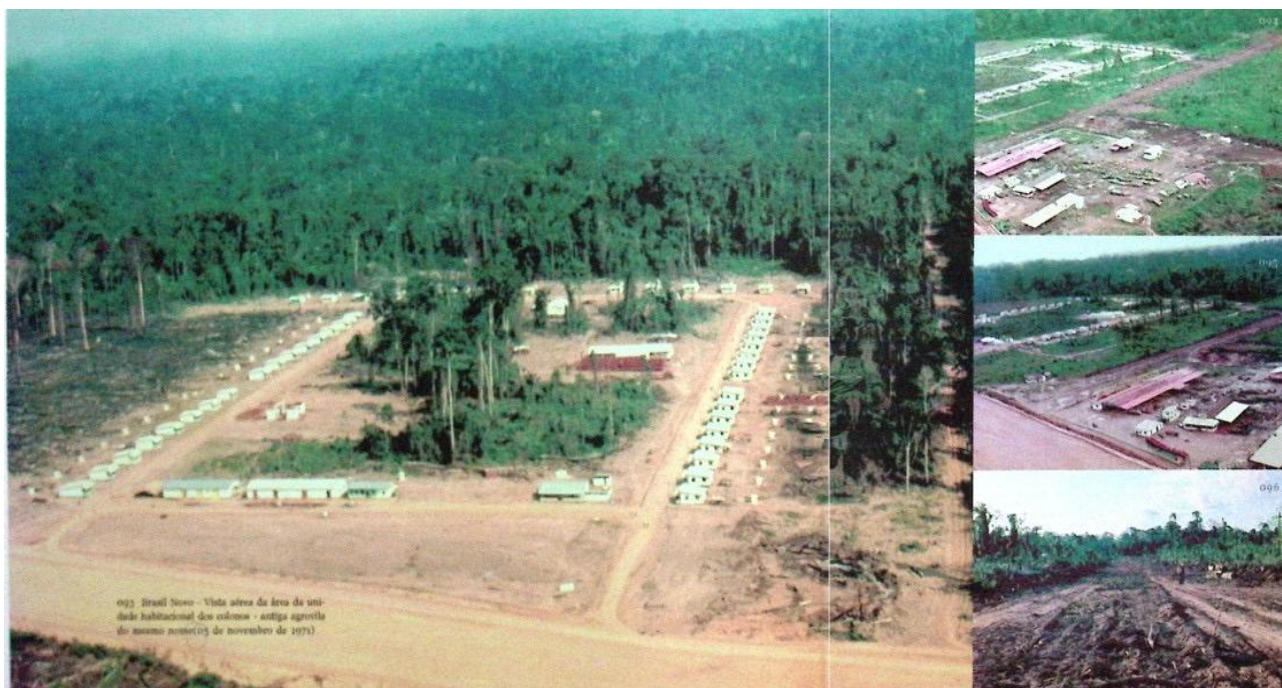
**Figura 2.** Construção de casa de colonos, sede administrativa do INCRA e escola.



Fonte: J.G.C. Camargo, 1971.

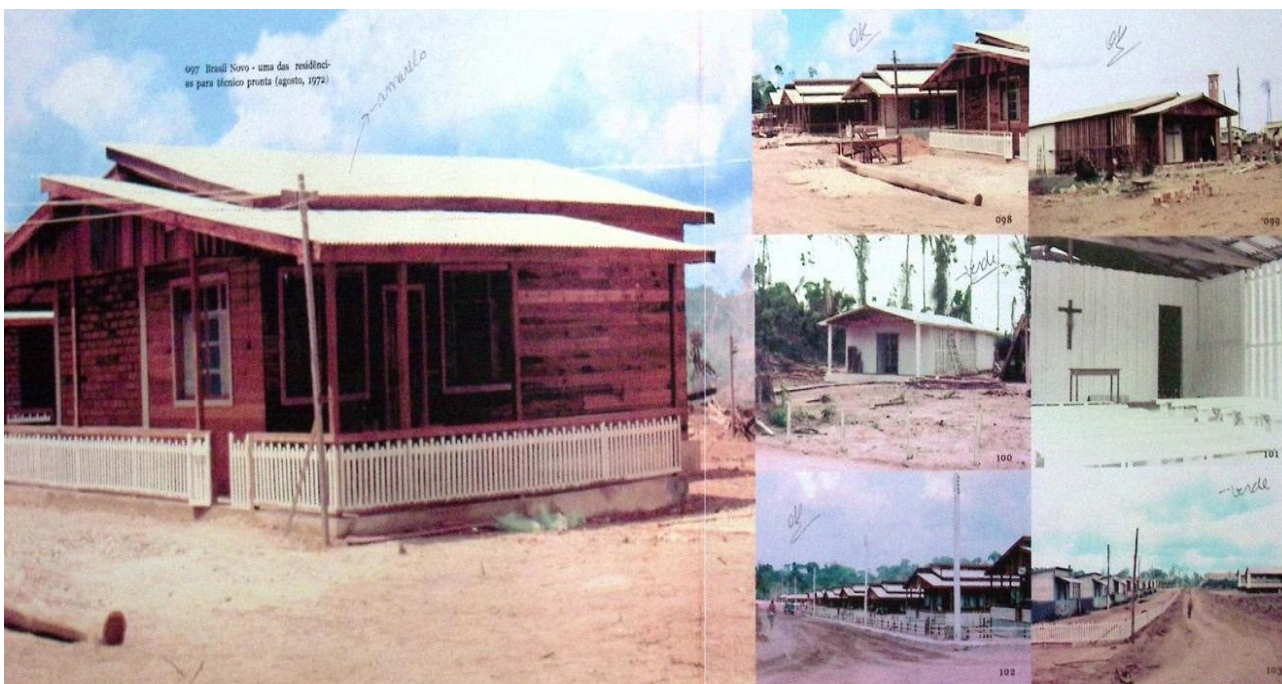
**Figura 3.** Vista aérea da agrópolis, da sede do INCRA e da entrada do núcleo

## PENSAR FORA DO EIXO



Fonte: J.G.C. Camargo, 1971.

**Figura 4.** Casa para técnico, capela cristã e unidades habitacionais



Fonte: J.G.C. Camargo, 1971.

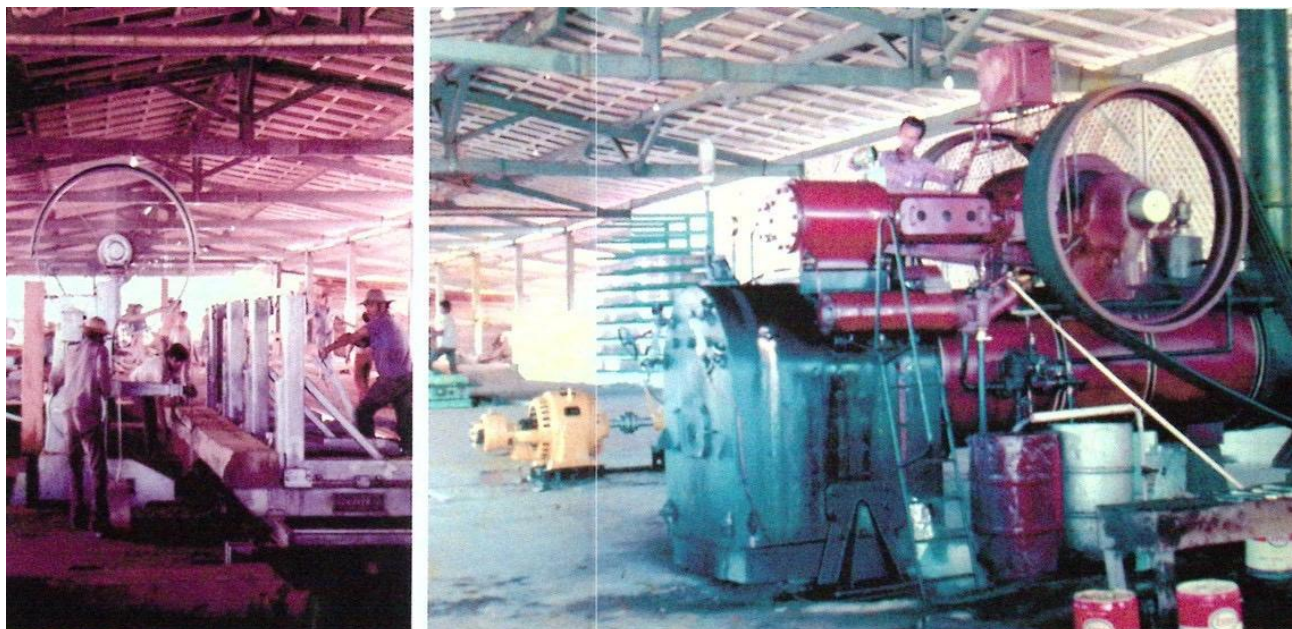
**Figura 5.** Posto de saúde, Farmácia, centro de comunicações, agência bancária e escola católica.

## PENSAR FORA DO EIXO



Fonte: J.G.C. Camargo, 1971.

**Figura 6.** Serraria e geradores de energia elétrica.



Fonte: J.G.C. Camargo, 1971.

As imagens acima foram reunidas em um livro, organizado e escrito pelo arquiteto Camargo, mas não publicado, que aborda a colonização, a construção dos centros urbanos e as décadas seguintes até o início dos anos 2000, e a situação da transamazônica naquele momento. Através das imagens, tomadas entre 1971 e 1977, é possível perceber aspectos do começo da construção da Agrópolis,

## PENSAR FORA DO EIXO

quando erroneamente iniciada como agrovila, teve de ser modificada quando houve a chegada do arquiteto na região. Após o ano de 1974 e com a mudança no comando do governo federal, o projeto de colonização dirigida e a construção das cidades rurais foi encerrado, de forma que, as outras Rurópolis e Agrópolis planejadas não saíram do papel.

Ainda que o projeto das cidades rurais na rodovia transamazônica tenha ficado incompleto, no sentido da entrega de uma infraestrutura urbana integrada e hierarquizada ao longo da rodovia, e que nas que foram construídas, parte da estrutura e equipamentos urbanos também não fosse entregue, no caso de Brasil Novo, pelo menos se concretizou aquilo que havia sido pensado para uma Agrópolis. Nas imagens é possível observar que o que foi entregue pelo INCRA enquanto núcleo urbano, contava, nos anos 1970, com uma estrutura física composta por residências para colonos, trabalhadores e funcionários de órgãos públicos, praça cívica, praça administrativa, capela cristã, escola de religiosos católicos, escola na área residencial, armazém, indústria de beneficiamento de arroz, zona comercial, centro de artesanato e agência bancária, além de serraria e geradores de energia elétrica.

De fato, Nigel Smith, pesquisador norte-americano que transitou pelos núcleos urbano-rurais na transamazônica entre as décadas de 1970 e 1980, em trabalho publicado naquele momento, enquanto falava de Brasil Novo, considerava que a agrópolis havia “fracassado”, pois, pontuava que, quando foi inaugurada, a agrópolis contava com serviço telefônico, motel, sedes/escritórios de órgãos federais (inclusive EMBRAPA e IBDF), e abastecimento de água e eletricidade. Contudo, o pesquisador anotou no livro, que, já em 1974, vários dos escritórios de agências governamentais haviam sido transferidos para Altamira, cidade paraense de ocupação secular e emancipada desde o começo do século XX, e onde se concentrava o aparato técnico e humano responsável pela operacionalização dos projetos de colonização desde o começo dos trabalhos na rodovia transamazônica. Smith também enfatizava que o Motel posteriormente se tornou uma cooperativa, o serviço de abastecimento de água e energia elétrica se tornaram esporádicos e o serviço de telefonia interrompido.

Os jornais paraenses da década de 80, no entanto, apresentavam uma perspectiva menos pessimista quando abordavam a agrópolis de Brasil Novo, por vezes erroneamente identificada como agrovila. Em edições do jornal A província do Pará<sup>6</sup> e O Liberal<sup>7</sup> daquela década se destacava

<sup>6</sup> Jornal A província do Pará, 12/08/1987, 1º caderno, página 10

<sup>7</sup> Jornal O liberal, 17/04/1989, caderno cidades, página 8

## PENSAR FORA DO EIXO

a volumosa produção de cacau e a implementação de um centro de formação técnica para formar mão de obra qualificada para o trabalho com os processos de manejo e de semi industrialização da produção de pimenta do reino, cacau, café, guaraná, milho, mandioca, arroz e frutas como laranja, carambola, manga jaca e limão, demonstrando uma crescente atividade econômica e diversificação na oferta de produtos, com o auxílio de órgãos como CEPLAC, EMBRAPA e EMATER, que atuavam intensamente na região. Do mesmo modo, em uma matéria do jornal Diário do Pará, do fim da década de 1980<sup>8</sup>, em que se abordava o movimento de habitantes da agrópolis para emancipação e ascensão à categoria de município, o articulista do jornal afirmava que Brasil novo, contando com serviços como energia elétrica, abastecimento de água, agências bancárias, posto de saúde e repartições públicas, tinha mais infraestrutura que outros municípios paraenses, e, portanto, o motivo de seus habitantes, que segundo o jornal chegavam em torno de cinco mil na sede urbana e perto de 20 mil na zona rural, quererem a emancipação.

Nos anos 1990, a Secretaria de Estado de Planejamento e Coordenação Geral do estado do Pará publicou uma série de revistas que abordavam os novos municípios criados no estado, entre eles estava Brasil Novo<sup>9</sup>, que após plebiscito, foi oficialmente emancipado pela lei estadual 5.692 de 1991. A revista “Novos Municípios Paraenses” destacava aspectos históricos, econômicos e sociais do novo município no começo da década de 90, expondo potencialidades e problemas da cidade, tendo se passado duas décadas da implementação da agrópolis pelo INCRA. Com relação ao que havia sido planejado pelo órgão federal de colonização nos anos 1970, a secretaria do estado destacava que diferentemente de um sistema de produção baseado na pequena propriedade, o que prevaleceu foi a concentração fundiária, atribuída ao fato de que aproximadamente 70% dos solos eram de baixa fertilidade natural, prejudicando o desenvolvimento da agricultura nas agrovilas satélite, e também devido aos incentivos dados a grandes empresas e indivíduos com mais capacidade de investimento que chegaram na região posteriormente.

Deste modo, os analistas da secretaria apontavam que a atividade pecuária teve predominância como a mais importante, mas que outras atividades se destacavam no município como a agricultura, (com enfoque nas plantações de cacau, café, pimenta do reino, milho, mandioca e arroz), extração vegetal, pequena indústria e comércio. O trabalho de órgãos como CEPLAC e EMATER na nova cidade foram essenciais para o desenvolvimento e diversificação das culturas pelos produtores,

<sup>8</sup> Jornal Diário do Pará, 03/03/1989,página A-9

<sup>9</sup> Brasil Novo, Governo do estado do Pará. Belém: SEPLAN, 1993

## PENSAR FORA DO EIXO

entretanto, a escassez de recursos era naquele momento um fator que dificultava a assistência aos pequenos e médios produtores.

Outros aspectos que eram apresentados em relação ao município recém criado formalmente, dizia respeito a uma vida política e social ativa de modo que, haviam no município movimentos sociais consolidados e grupos de diferentes espectros políticos que atuavam na cobrança de diferentes demandas, principalmente no que dizia respeito as precariedades decorrentes da falta de atenção dos poderes públicos, a deterioração da infraestrutura e a falta de assistência a trabalhadores e produtores. Alguns dos exemplos são, ainda na década de 90, a falta de saneamento básico, abastecimento de água que não chegava a todos os domicílios, falta de profissionais de saúde, coleta de lixo insuficiente, e o fato de que a energia elétrica ainda era gerada por geradores à diesel, que funcionavam no período noturno das 18h às 24h. Entretanto havia sistema de telecomunicações e estação de retransmissão de sinal de TV.

No que tangia a educação, naquele momento eram apontadas a existência de uma escola estadual, uma municipal, uma creche e outras quarenta escolas distribuídas pela zona rural e nas agrovilas. Entretanto destacava-se, além da falta de unidades suficientes para o atendimento da demanda de jovens, crianças e adultos, também se apresentava o quadro de precariedade física de muitas das pequenas escolas do município e a falta de uma quantidade suficiente de profissionais capacitados para o exercício do magistério.

Quanto a infraestrutura física, apesar de as ruas da cidade se constituírem ainda de ruas de terra naquelas primeiras décadas, destacavam-se aspectos ainda herança do que foi realizado pelo INCRA com base no urbanismo rural, tais como: grande parte das edificações serem feitas de madeira obedecendo a certos padrões arquitetônicos para gerar conforto, embora houvessem também construções de alvenaria, a distribuição espacial em malhas ortogonais e as ruas como vias espaçosas e largas, medindo de eixo a eixo em média 20 metros. Essas características eram colocadas de forma positiva em relação a outras negativas como a falta de drenagem pluvial e esgoto, problemas crônicos de muitos outros municípios paraenses naquele momento, e até a atualidade.

Assim, o documento elaborado pelo governo do estado do Pará, com a intenção de expor uma visão panorâmica do município, abordando potencialidades, aspectos infra estruturais e questões de ordem social, muito provavelmente fazia parte de um levantamento de informações com fins de elaboração de políticas públicas, entretanto, também serve para que possam ser observadas

## PENSAR FORA DO EIXO

questões importantes no que tange ao fato de que o município começou como parte de um projeto urbano que derivou do esquema teórico do urbanismo rural, refletindo sobre o que de fato foi executado pelo INCRA e o que se concretizou e o que não se concretizou em relação ao planejamento inicial nas mais diversas perspectivas.

### **A CONCEPÇÃO DO PLANO DE BRASIL NOVO, ESTRUTURAÇÃO E MUDANÇAS AO LONGO DO TEMPO**

A proposta de José Geraldo da Cunha Camargo para o plano piloto de Brasil Novo, como era de se esperar, traz em si os paradigmas urbanísticos vigentes no seu período. Na verdade, o conceito de urbanismo rural de Camargo bebe da mesma fonte que predominou nos projetos urbanísticos desenvolvidos no Brasil ao longo do século XX. Tendo participado do concurso para projetos de Brasília no final da década de 1950, pode-se dizer que Camargo, assim como seus contemporâneos concorrentes foram influenciados em grande medida pelos preceitos do urbanismo modernista principalmente após a publicação da “Carta de Atenas”, documento organizado por Le Corbusier, fruto das discussões realizadas no V CIAM (Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna) realizado em 1933 na Grécia. Além destes, outros preceitos como o modelo de Cidade Jardim, de Ebenezer Howard, e a “unidade de vizinhança” de Clarence Perry, também já foram reconhecidos em pesquisas recentes sobre o urbanismo rural. Tais preceitos serão abordados mais adiante, como forma de se analisar o que se manteve e o que se modificou no projeto inicial.

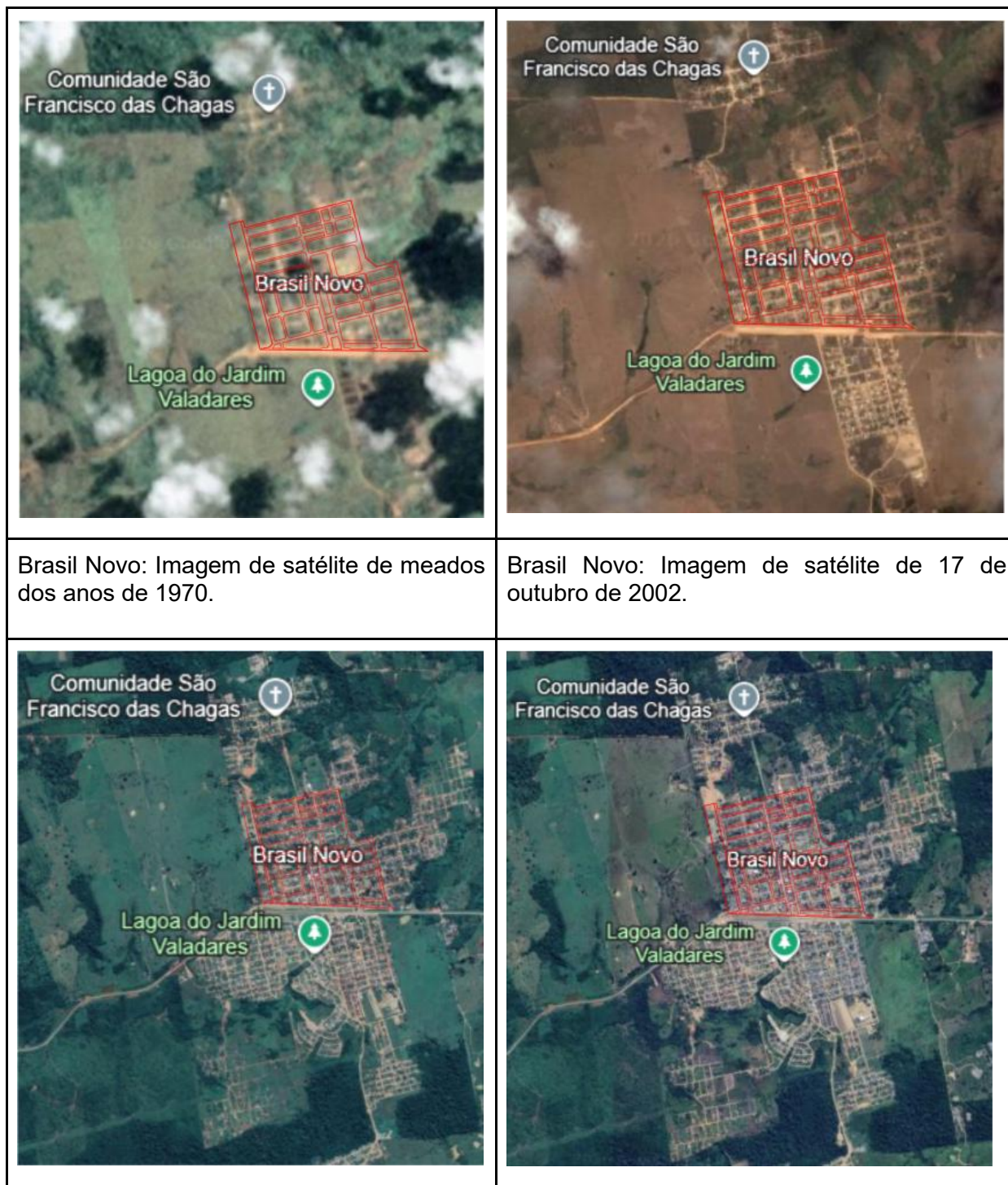
Embora o projeto de Brasil Novo tenha sido desenvolvido pouco mais de uma década depois da inauguração de Brasília e, já serem considerados naquele momento, os preceitos urbanísticos modernistas ultrapassados, ainda assim a proposta de Camargo persistiu quase em sua totalidade respeitando os traçados apresentados em seu desenho, salvo o desmembramento em algumas quadras e o remembramento em outras, para abertura de vias ou criação de novos lotes, como podem ser comprovadas em imagens históricas de satélite consultadas no site Google Earth (ver imagens a seguir).

No registro histórico mais antigo que é possível ter acesso, de meados dos anos de 1970, a malha urbana proposta por Camargo permanece praticamente intacta. Na parte inferior do traçado, abaixo da Rodovia Transamazônica, já se pode identificar uma pequena expansão da malha urbana, expansão essa que se vê com maior nitidez em imagem de 2002, com poucos acréscimos entre os 32 anos de distância entre as duas imagens. Grande crescimento observa-se a partir de

## PENSAR FORA DO EIXO

2020 e na mais recente imagem, de 9 de julho de 2024, com acentuado crescimento a partir da margem inferior da rodovia e à direita do plano piloto original.

**Figura 3.** Imagens de satélite de Brasil Novo, em 1970 e nos anos 2000 a 2020



## PENSAR FORA DO EIXO

|                                                         |                                                        |
|---------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|
| Brasil Novo: Imagem de satélite de 14 de junho de 2020. | Brasil Novo: Imagem de satélite de 9 de julho de 2024. |
|---------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|

Fonte: *Google earth*, elaboração dos autores

Feitas essas observações iniciais, pretende-se no entanto, deter-se apenas no módulo inicial proposto por Camargo, buscando-se uma análise de acordo com as subdivisões propostas neste projeto. A imagem apresentada na página 35 (ver figura 4 abaixo) do livro publicado pelo INCRA em 1973 apresenta um traçado claramente planejado com base no urbanismo modernista funcionalista da Carta de Atenas propondo a organização da cidade por funções (morar, trabalhar, recrear e circular).

**Figura 4.** Anteprojeto da Agrópolis nº 10, " Brasil Novo", situada a 46 Km de Altamira em direção a Itaituba.

# PENSAR FORA DO EIXO



Fonte: Camargo, 1973, p. 35

Assim, escolheu-se analisar por primeiro o eixo central do plano (ver figura 5 abaixo), caracterizando-se por apresentar dois conceitos adotados no desenvolvimento urbano no Brasil nas décadas de 1950 e 1960, que são o rodoviarismo e a monumentalidade. O rodoviarismo caracteriza-se pela proximidade com a Rodovia Transamazônica, ganhando ares de monumentalidade pelas áreas verdes que faziam a rodovia e servem de proteção para as quadras mais adentro, e pelas outras áreas que dividem as duas vias que se destinam à entrada principal da agrópolis. Guardadas as devidas proporções, esse eixo central de Brasil Novo parece pretender gerar em seu plano os mesmos efeitos pretendidos, por exemplo, no eixo monumental de Brasília, com largas avenidas separadas por extensas áreas verdes, a fim de se promover a contemplação de boa parte do plano piloto.

**Figura 5.** Eixo Central original, à esquerda e imagem de satélite atual, à direita.

## PENSAR FORA DO EIXO



Fonte: Camargo, 1973; Google Earth, 2025

A imagem da cidade atualmente mostra a adaptação desse preceito, com o loteamento das áreas verdes centrais, bem como da área verde à esquerda, mostrada parcialmente, e o remembramento da área verde à direita com a área destinada inicialmente para o uso industrial. O terceiro módulo que compõe este eixo, de baixo para cima, era destinado inicialmente para ser uma praça ecumênica. Uma das características das cidades à beira de rodovia é a presença de estabelecimentos de comércio e serviço. O eixo central perdeu assim sua característica monumental em detrimento de um uso misto, que também comporta o uso residencial, mas prevalecendo o uso comercial e de serviço nos logradouros que faceiam a rodovia para atendimento dos viajantes que passam pela cidade. Desta feita, a amplitude visual inicialmente pretendida acabou sendo ocupada por um posto de gasolina, constituindo-se por sua vez como principal ponto de referência de entrada, já que ele está localizado no módulo verde do eixo central mais próximo à rodovia.

## PENSAR FORA DO EIXO

De traçado simétrico, a Unidade de Vizinhança 1 (ver figura 6) localiza-se à esquerda do eixo central e é composta por quatro blocos de lotes residenciais contendo 16 lotes de 20 x 40 m cada, e dois blocos centrais separados por uma rua ao centro. De acordo com a numeração e a legenda indicativa na planta, para o primeiro bloco central, na parte inferior do desenho, Camargo propôs a utilização do espaço para a localização de um armazém, setor de administração, dois restaurantes, um almoxarifado, um posto assistencial e um “clube do colono”. Para o segundo bloco central, na parte superior do desenho, estariam presentes os seguintes equipamentos: um ginásio, uma escola e um templo ecumênico. Esses dois blocos de serviços resgatam a ideia de unidade de vizinhança de Clarence Perry à medida que a localização destes equipamentos equidistantes dos blocos residenciais poderiam ser acessados a pé, o que segundo Perry, esse tipo de comportamento proporcionaria a integração da comunidade além de separar o tráfego pesado de veículos, direcionados às vias que envolvem a unidade (Av. Perimetral Sul, Av. Perimetral Oeste, Avenida 1 e Avenida Central A).

**Figura 6.** Unidade de vizinhança I original, à esquerda e imagem de satélite atual, à direita.



Fonte: Camargo, 1973; Google Earth, 2025

Na imagem de satélite, percebe-se que os quatro blocos residenciais mantiveram em grande parte essa organização ao longo do tempo, com exceção dos lotes localizados ao longo da Av. Central A, por ser uma das vias do eixo central e de grande circulação de veículos. Percebe-se uma

## PENSAR FORA DO EIXO

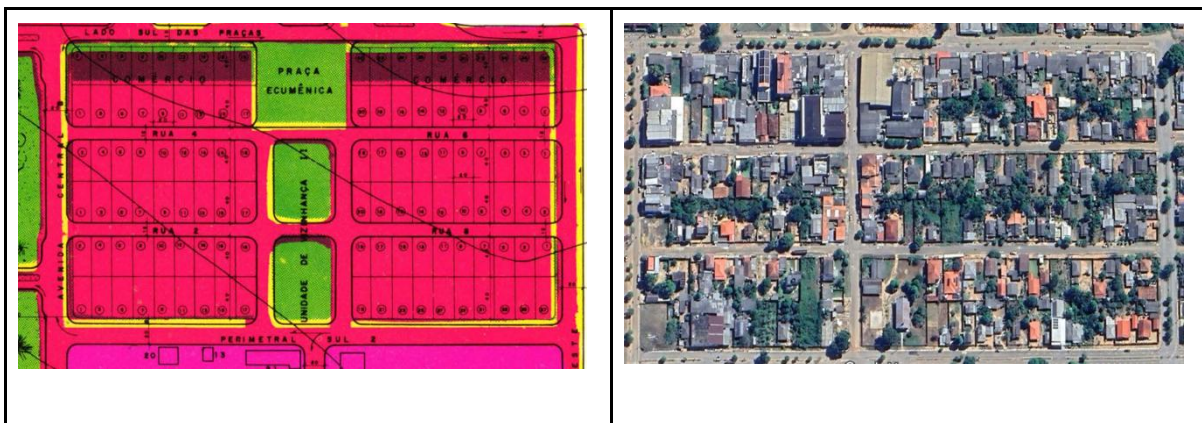
pequena extensão do bloco residencial mais a esquerda fundindo-se com um trecho de área verde localizada às margens da Rodovia Transamazônica. Com relação aos blocos centrais, aquele destinado à administração, restaurantes, posto assistencial, almoxarifado e clube do colono, sofreu um desmembramento para abertura de via ao centro. Para o bloco central na parte superior do desenho, manteve-se o formato original e pelo menos um dos equipamentos presentes na proposta original, no caso uma escola.

Por fim, uma grande área verde à esquerda da avenida Perimetral Oeste, sugerem no desenho original o uso para práticas esportivas com a indicação de três campos de futebol. Os usos atuais revelam o desmembramento dessa área para abertura de vias e loteamentos no trecho mais próximo à rodovia e no trecho mais distante algumas construções e um grande vazio. Chama a atenção as coberturas das áreas construídas desses lotes, aparentando uma taxa de ocupação de 100% do terreno, diferente das áreas residenciais originalmente projetadas, que ainda apresentam vegetação, sobretudo ao centro dessas quadras, provavelmente os quintais dos lotes residenciais.

A unidade de vizinhança 2 (ver figura 7), localizada acima da área industrial foi projetada para ser predominantemente residencial. Assim como a unidade de vizinhança 1, apresenta um traçado simétrico com três blocos residenciais à esquerda, contendo 18 lotes cada um, divididos com nove lotes voltados para um via e os outros nove para outra via. Ao centro duas áreas verdes e uma praça ecumênica, e à esquerda outros três blocos de lotes residenciais, porém cada um com 20 lotes. As imagens de satélites atuais mostram que essas áreas verdes e a praça ecumênica foram incorporados pelos blocos residenciais do lado direito dando lugar a novos lotes.

**Figura 7.** Unidade de vizinhança II original, à esquerda e imagem de satélite atual, à direita..

## PENSAR FORA DO EIXO



Fonte: Camargo, 1973; Google Earth, 2025

A Unidade de vizinhança 3 (ver figura 8), localizada acima da Unidade de vizinhança 1, é a que mais preservou o traçado original ainda que se perceba a unificação de alguns lotes e o uso misto do solo, em menor quantidade que a Unidade de vizinhança 1 por exemplo, possivelmente por estar mais distante da rodovia. A grande área verde lateral que se estende até a rodovia e acompanha a unidade 1, também sofreu modificações e o espaço antes destinado à construção de outro campo de futebol, abriga hoje um grande cemitério.

**Figura 8.** Unidade de vizinhança III original, à esquerda e imagem de satélite atual, à direita.



Fonte: INCRA, 1973, p. 35 / Google Earth

A Unidade de vizinhança 4 (ver figura) tem um desenho semelhante à Unidade de vizinhança 2, com lotes residenciais nas extremidades e ao centro, áreas destinadas à integração comunitária

## PENSAR FORA DO EIXO

com um espaço reservado para a produção e venda de artesanato, e um grupo escolar. Da mesma forma que a Unidade de vizinhança 2, essas áreas foram agregadas aos blocos da direita para a criação de novos lotes residenciais, com exceção da área verde mais acima, que manteve o desenho original, não sendo incorporada ao bloco residencial da direita e, preservando um espaço vazio assim como fora projetada. Essa unidade, aliás, é a que mais apresenta vazios, possivelmente também pelo distanciamento da rodovia e por estar próximo de uma grande área verde marcada no projeto de Camargo como reserva florestal, com topografia acidentada e presença de igarapés.

**Figura 9.** Unidade de vizinhança IV original, à esquerda e imagem de satélite atual, à direita.

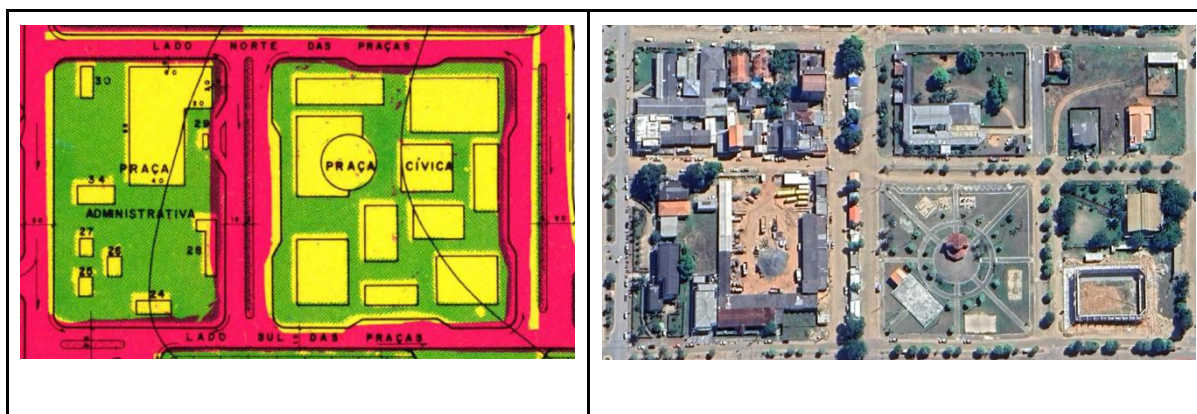


Fonte: INCRA, 1973, p. 35 / Google Earth

As praças Administrativas (à esquerda) e Cívica (à direita) também sofreram desmembramento para abertura de vias, porém alguns equipamentos previstos inicialmente se fazem presentes nestas quadras, como a prefeitura municipal, localizada na praça administrativa, e uma praça e um ginásio na quadra destinada à praça Cívica original (ver figuras).

**Figura 10.** Praça Administrativa e Praça Cívica originais, à esquerda e imagem de satélite atual, à direita.

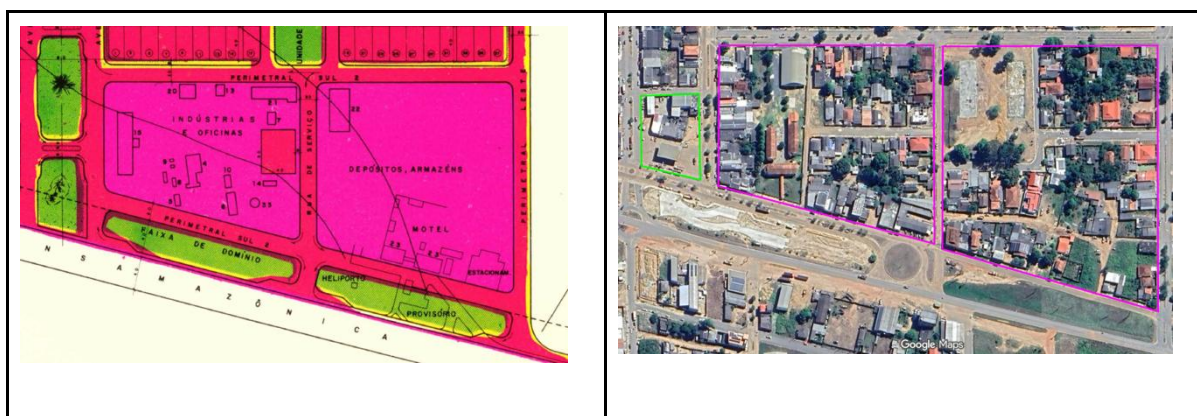
## PENSAR FORA DO EIXO



Fonte: INCRA, 1973, p. 35 / Google Earth

Finalizando esta análise, pode-se dizer que a área industrial (ver figura) foi aquela que mais desvirtuou-se do ideário modernista funcionalista inicial, mostrando que a dinâmica de ocupação do solo em Brasil Novo não comportou a setorização de funções previstas neste escopo teórico. Mais uma vez o uso misto do solo prevaleceu, inserindo-se as funções residencial e comercial, em detrimento do uso industrial que comportaria apenas serrarias, almoxarifados, usinas de energia, postos médicos, etc. O desdobramento para abertura de vias provavelmente fora um recurso que se lançou mão para se dar acesso aos lotes residenciais criados, provavelmente por terem área menor que os lotes reservados aos galpões industriais, sem necessidade de se prever no projeto inicial, portanto, e presença de vias cortando estas quadras.

**Figura 11.** Área industrial original, à esquerda e imagem de satélite atual, à direita.



Fonte: INCRA, 1973, p. 35 / Google Earth

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

## PENSAR FORA DO EIXO

Observar a implementação dos núcleos urbanos oriundos da teoria do urbanismo rural, permite entender parte de um complexo e intrincado processo de ocupação do espaço amazônico, onde, diversos interesses se encontraram. Por parte do regime militar, havia um forte interesse em aliviar tensões sociais nas regiões nordeste e sul (PETIT, 2003), bem como fazer um processo de reforma agrária controlada pelo estado e sob a doutrina de segurança nacional, expandir a fronteira agrícola, e por consequência de acumulação do capital para a Amazônia, o que reflete a própria inserção brasileira de maneira mais intensa no circuito capitalista mundial (BECKER, 1998). Para o projeto de expansão da fronteira (representando desenvolvimento econômico), do acúmulo de capital, mas ao mesmo tempo, do alívio das tensões, a base foi o urbanismo rural, implementado entre 1972 e 1974, e no qual a grande intenção demonstrada pelo arquiteto José Geraldo Camargo era a criação de uma rede urbana hierarquizada e interdependente, mas baseada economicamente em atividades de produção agropecuária familiar, diferente do que aconteceu após o abandono pelo governo federal do projeto (VENTURA FILHO, 2004).

Após o processo de interrupção da construção de novas infraestruturas, foram entregues em 1974, apenas uma Agrópolis, uma Rurópolis e em torno de trinta agrovilas. Muitas com uma estrutura deficitária e carente de serviços essenciais como foi o caso de Brasil Novo, entretanto, isso não impediu que uma população se fixasse no local, e diversos outros sujeitos chegassem naquele mesmo espaço. Muitas críticas foram tecidas posteriormente ao projeto, conotando o mesmo como um fracasso, mas, anos antes de falecer, Camargo escreveu um livro rebatendo as críticas, alegando que o maior problema foi o abandono pelo governo federal e a falta de assistência aos colonos que se seguiu momentos depois da entrega (fonte: livro não publicado).

Não é intenção deste trabalho defender visões ou posicionamentos particulares, entretanto, é possível perceber, que de fato houve uma falta de assistência por parte dos poderes públicos quanto a agrópolis de Brasil Novo, que dificultou em diversos aspectos a vida cotidiana dos colonos e o desenvolvimento da mesma em termos de infraestrutura, de economia, e socialmente. Entretanto, isso não impediu que com o passar do tempo os próprios sujeitos que ali se estabeleceram e os outros que chegaram, continuassem moldando aquele espaço que se concretizou como cidade, chegando ao marco importante da emancipação política-administrativa, no começo da década de 1990.

## REFERÊNCIAS

## PENSAR FORA DO EIXO

- BECKER, Bertha. **Amazônia**. São Paulo: Editora Ática, 1998.
- CRUZ, Ernesto. **A Estrada de Ferro de Bragança**: visão social, política e econômica. Belém: Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (SPEVEA), 1955.
- GRANDIN, Greg. **Fordlândia**: ascensão e queda da cidade esquecida de Henry Ford na selva. Tradução de Nivaldo Montingelli Júnior. Rio de Janeiro: Rocco, 2010. 397 p.
- IANNI, Octávio. **Ditadura e Agricultura**: o desenvolvimento do capitalismo na Amazônia: 1964-1978. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1979.
- INCRA. **Urbanismo Rural**. Brasília: Gutenberg, 1973. p. 17-24.
- LACERDA, Franciane Gama. **Migrantes Cearenses No Pará**: faces da sobrevivência (1889-1916). 2006.
- MIRANDA, G. A.; HOCHMAN, G. "Selecionar, cuidar e encaminhar: os médicos na Batalha da Borracha (1942-1944)". **Boletim do Museu Paraense Emílio Goeldi**. Ciências Humanas, v. 16, n. 3, e20190152, 2021. DOI: <https://doi.org/10.1590/2178-2547-BGOELDI-2019-0152>.
- MORELATO, Adriana Hiromi Nishida. **O Descompasso do "modelo" na urbe amazônica**: o caso de Porto Velho, Rondônia. Orientadora: Ana Cláudia Duarte Cardoso. 2021. 177 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Instituto de Tecnologia, Universidade Federal do Pará, Belém, 2021. Disponível em: <https://repositorio.ufpa.br/handle/2011/13841>. Acesso em: 5 abr. 2026.
- NUNES, Francivaldo Alves. **A semente da colonização**: um estudo sobre a Colônia Agrícola Benevides (Pará, 1870-1889). 2008. 228 f. Dissertação (Mestrado em História) - Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Pará, Belém, 2008.
- PETIT, Pere. **Chão de promessas**: elites políticas e transformações econômicas no Estado do Pará pós-1964. Belém: Paka-Tatu, 2003. 350 p.
- PINHO, Giselle Fernandes de. **Morfologia de aglomerados rurais**: caso PA-150, trecho Moju-PA. 2019. 503 p. Tese (Doutorado em Engenharia Civil, Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Engenharia Civil, Arquitetura e Urbanismo, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2019. Disponível em: <https://hdl.handle.net/20.500.12733/1636890>. p. 79-89.
- REGO, R. L. **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, v. 17, n. 1, p. 89-105, 2015. DOI: <https://doi.org/10.22296/2317-1529.2015v17n1p89>.
- TAVARES, Vania Porto. **Colonização dirigida no Brasil**: suas possibilidades na região amazônica. Rio de Janeiro: IPEA/INPES, 1972. 202 p.
- TRINDADE, J. R. B. (org.). **Seis décadas de intervenção estatal na Amazônia**: a SPEVEA, auge e crise do ciclo ideológico do desenvolvimento brasileiro. Belém: Paká-Tatu, 2014.
- TREVISAN, Ricardo. **Cidades novas**: laboratórios socioespaciais. Universitas: Arquitetura e Comunicação Social, v. 10, n. 2, p. 11-22, jul./dez. 2013.

## PENSAR FORA DO EIXO

TREVISAN, Ricardo. "Cidades plantadas na floresta Amazônica: ações estatais para ocupação e urbanização do centro-norte brasileiro". **Revista Geográfica de América Central**, n. especial EGAL, p. 1-18, 2011.

VENTURA FILHO, Raul da Silva. **A floresta urbanizada**: a formação de núcleos urbanos na Transamazônica, trecho Altamira-Itaituba. 2004. Tese (Doutorado) – Universidade Federal do Pará, Belém, 2004.

VENTURA NETO, Raul da Silva. **A (trans) formação socioespacial da Amazônia**: floresta, rentismo e periferia. 2017. Tese (Doutorado) – Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2017.

WEINSTEIN, Barbara. **A borracha na Amazônia**: expansão e decadência, 1850-1920. São Paulo: Hucitec/Edusp, 1993.