



Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais

ISSN: 1517-4115

revista@anpur.org.br

Associação Nacional de Pós Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional

Leão Rego, Renato

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, vol. 17, núm. 1, enero-abril, 2015, pp.  
89-103

Associação Nacional de Pós Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional  
Recife, Brasil

Disponível em: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=513951512007>

- ▶ Como citar este artigo
- ▶ Número completo
- ▶ Mais artigos
- ▶ Home da revista no Redalyc

redalyc.org

Sistema de Informação Científica

Rede de Revistas Científicas da América Latina, Caribe, Espanha e Portugal  
Projeto acadêmico sem fins lucrativos desenvolvido no âmbito da iniciativa Acesso Aberto

# A INTEGRAÇÃO CIDADE-CAMPO COMO ESQUEMA DE COLONIZAÇÃO E CRIAÇÃO DE CIDADES NOVAS: DO NORTE PARANAENSE À AMAZÔNIA LEGAL

RENATO LEÃO REGO

Universidade Estadual de Maringá, Departamento de Arquitetura e Urbanismo, Maringá, PR, Brasil

**R E S U M O :** *Em Cidades e fronteiras no Brasil, o geógrafo norte-americano Martin Katzman notou que o projeto do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA) para a ocupação da bacia amazônica na década de 1970 havia “tomado emprestado” elementos do bem-sucedido esquema de colonização privada norte-paranaense da primeira metade do século XX. Chamado de Urbanismo Rural, o projeto do INCRA previa a instalação de uma rede de núcleos urbanos hierarquizados, próximos, regularmente espaçados, conectados entre si e integrados ao campo. Assim, foram implantadas dezenas de agrovilas, agrópolis e rurópolis ao longo da rodovia Transamazônica. Ao analisar o Urbanismo Rural, este trabalho mostra que os elementos comuns entre o projeto do INCRA e o esquema da colonização norte-paranaense são precisamente aqueles derivados do ideário garden city. Notando a adaptação ao empreendimento privado de colonização e à política governamental, este trabalho constata como a ideia original de Ebenezer Howard contribuiu para a ocupação planejada do interior do país.*

**P A L A V R A S - C H A V E :** *cidades novas planejadas; circulação de ideias; cidades satélites; cidade jardim; urbanismo rural.*

## INTRODUÇÃO

O plano de ocupação da faixa lindéira da rodovia Transamazônica no Pará apresenta semelhanças com o esquema de colonização sistemática e urbanização deliberada do norte do Paraná. Com um intervalo de quase três décadas, a ação governamental no território amazônico e o empreendimento privado do norte paranaense coincidiram na estratégia de planejamento integrado de áreas urbanas e rurais. Nesse sentido, ao analisar mapas, planos, projetos urbanos, esquemas e diagramas, tomando como parâmetros o vínculo cidade-campo, a hierarquia e o tamanho dos assentamentos urbanos, a distância entre eles e o padrão de parcelamento rural, este trabalho trata de comparar e contrastar duas iniciativas de planejamento regional que promoveram a ocupação do interior do Brasil em distintos momentos do desenvolvimento nacional.

No período do regime militar, o I Plano Nacional de Desenvolvimento (PND) visava à integração física, econômica e cultural da Amazônia ao resto do país. Com isso, o I PND pretendia absorver, naquela região, excedentes populacionais de outras regiões brasileiras e elevar o nível de renda e bem-estar da população local (BRASIL,

1971a; 1972a). Esse plano foi elaborado, em 1971, pelo “terceiro governo da revolução” – o governo linha-dura do general Emílio Garrastazu Médici (1969-1974) (BRASIL, 1971a, p. 9) –, com vistas ao desenvolvimento econômico, à transformação social, modernização e integração nacional.

A estratégia de desenvolvimento proposta pela ditadura do regime militar buscava realizar o potencial de crescimento do país expandindo a fronteira econômica para tirar partido da dimensão continental (BRASIL, 1971a, p. 19) – especialmente em direção ao Nordeste e à Amazônia. Tal “integração nacional, com significado primordialmente econômico-social, destinava-se, do ponto de vista da demanda, a criar mercado interno, capaz de manter crescimento acelerado e sustentável e, do ponto de vista da produção, a permitir a progressiva descentralização econômica” (BRASIL, 1971a, p. 25).

Foram propostas a expansão, de forma programada e em áreas prioritárias, do contingente populacional para a região amazônica, a construção de infraestrutura econômica interna e a implantação de programas de colonização, notadamente na região transamazônica (BRASIL, 1971a, p. 29-30). A integração para o desenvolvimento da Amazônia seria feita a partir da construção de rodovias que permitiriam a articulação com as demais regiões do país – entre elas a Transamazônica e a Cuiabá-Santarém –, além da criação de cidades novas planejadas e do assentamento de colonos na zona rural ao longo dessas rodovias. Com efeito, a abertura da rodovia Transamazônica favoreceu não só a conexão do Norte às demais regiões brasileiras, como também o avanço da rede urbana com a fundação de cidades novas.

O projeto para a colonização da bacia amazônica, desenvolvido pelo Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA) no início dos anos 1970, propunha criar núcleos urbanos integrados à zona rural em uma faixa de 10 km de largura de cada lado da rodovia Transamazônica, de modo favorecer a atividade agrícola e fixar o homem no campo. Afirmava-se que era necessária, como subsídio à agricultura, “a multiplicação dos pequenos núcleos urbanos de apoio, praticamente desconhecidos pela tradicional rede urbana do país” (BRASIL, 1973). Com isso, “o avanço das frentes pioneiros, modificando as divisas do desenvolvimento, gerou ‘a construção progressiva de uma rede urbana de apoio, hierarquizada segundo suas funções, para sua eficiente incorporação à economia nacional’” (BRASIL, 1971b *apud* TREVISAN, 2011, p. 6).

Chamado de Urbanismo Rural, o projeto do INCRA pretendia “dar ao campo os benefícios das cidades”, adaptando “ao meio rural as técnicas urbanísticas utilizadas na cidade” (CAMARGO, 1973, p. 2). Fortemente alicerçado na integração cidade-campo, o Urbanismo Rural propunha uma rede de núcleos urbanos hierarquizados, próximos, regularmente espaçados e conectados entre si.

Mas essa ideia não era nova, já que o geógrafo norte-americano Martin T. Katzman registrou, em *Cities and frontiers in Brazil* (1977, p. 60, 80), que o projeto do INCRA – portanto, a ação governamental – para a ocupação territorial da bacia amazônica havia “emprestado” elementos do bem-sucedido esquema de colonização privada norte-paranaense da primeira metade do século XX. Em um período de crescimento econômico fortemente baseado na agricultura, então favorecida pelas conexões ferroviárias entre centro produtores e mercados consumidores, o desenvolvimento norte-paranaense era incrementado pelo avanço da construção da ferrovia que o conectava ao porto de Santos, em São Paulo, pela abertura de novas zonas

agrícolas (destinadas ao plantio de café) e pela urbanização resultante do processo de ocupação regional posto em marcha por empreendedores britânicos na segunda década do século passado. Katzman, no entanto, não avançou a análise das afinidades entre os dois esquemas de colonização planejada por ele observados.

Com base nesses pontos, este artigo apresenta o Urbanismo Rural e analisa-o à luz do esquema privado de colonização do norte do Paraná, revelando que os elementos emprestados dessa experiência bem-sucedida remontam, originalmente, ao ideário *garden city*. Nele, demonstra-se, ainda, que a experiência norte-paranaense também embasou a criação de cidades novas e a colonização do norte de Mato Grosso. Como aponta Calabi (2012, p. XXIV), o urbanismo, assim como o planejamento urbano, mostrou-se, desde sempre, como uma disciplina “muito dinâmica e flexível” e o seu profissional, por ser capaz de adquirir noções de outras áreas e aproveitá-las em seu próprio campo, não deixou de promover a “fertilização cruzada” (SUTCLIFFE, 1981, p. 163) de experiências diversas.

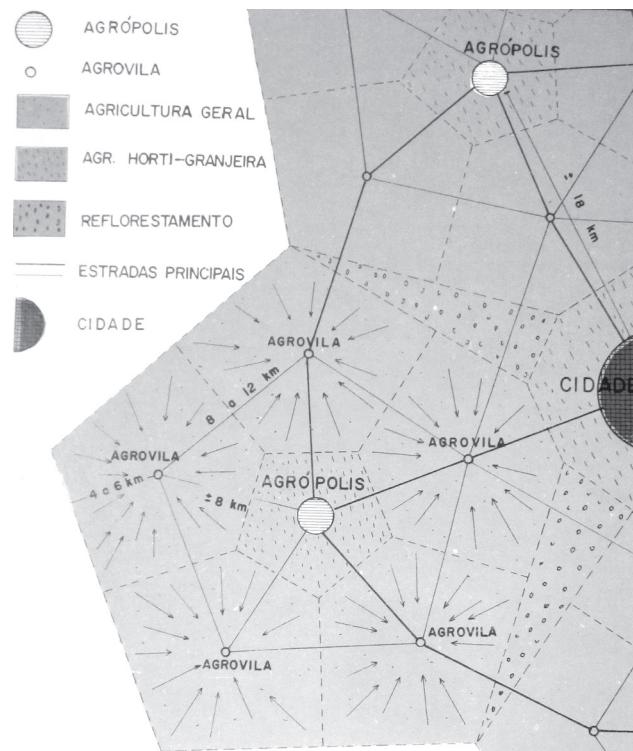
Ideias viajam de pessoa para pessoa, de lugar para lugar, de um período a outro (SAID, 1983, p. 157-158). Em circulação, elas sofrem adaptações, transformações, resistências, rejeições (WARD, 2000; LEME, 2004; RODGERS, 1998). Seguindo esse mote, este trabalho expõe um modelo de planejamento reconhecido por suas qualidades (REGO, 2014; WARD, 2013) que acabou tendo absorvidas suas partes mais significativas, enquanto outras foram descartadas, além de ter sido ajustado a novos usos e a novas posições em outro tempo e lugar.

## O URBANISMO RURAL E A OCUPAÇÃO PLANEJADA DA BACIA AMAZÔNICA

O Planejamento Urbano Rural, ou simplesmente Urbanismo Rural, foi elaborado pelo urbanista carioca José Geraldo da Cunha Camargo. Desde 1955, Camargo era arquiteto do Instituto Nacional de Imigração e Colonização (INIC) – órgão público federal antecessor do INCRA – e, em 1965, também passou a atuar como professor do curso de urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro, na cadeira de planejamento regional e urbano (CAMARGO, 1973, p. 52).

Camargo tratou o Urbanismo Rural como planejamento social, econômico e físico do meio rural, determinando o zoneamento, o uso e o dimensionamento das áreas rurais atreladas a núcleos urbanos hierarquizados, de forma a promover o desenvolvimento social, cultural e econômico das comunidades rurais (CAMARGO, 1973, p. 7). O esquema adotado para sua organização espacial do Urbanismo Rural consistia de “três tipos de ‘urbs’ rurais: a *Agrovila*, a *Agrópolis* e a *Rurópolis*, formando uma hierarquia urbanística segundo a infraestrutura social, cultural e econômica e tendo cada qual sua função específica” (CAMARGO, 1973, p. 10 – Figura 1). Nessa rede de núcleos urbanos hierarquizados, interdependentes, próximos e interligados por estradas, a cidade propriamente dita era considerada o núcleo urbano com mais de 50.000 habitantes e podia estar localizada em um raio de até 500 km de abrangência.

Figura 1: O esquema integrado e hierárquico do Urbanismo Rural

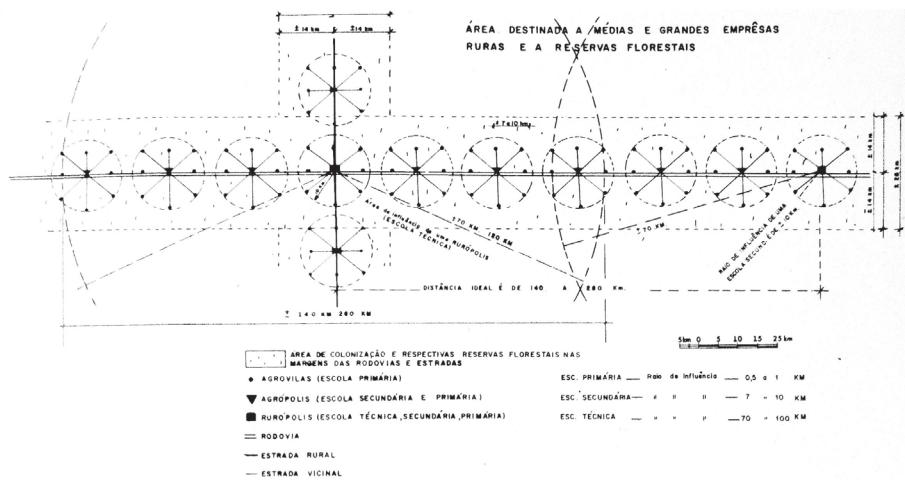


Fonte: Camargo (1973).

A *agrovila* era definida como um pequeno centro urbano destinado à moradia dos trabalhadores rurais e à integração social deles. Mais especificamente, era um “bairro rural” com um “parque central”, onde ficavam a escola, a pequena sede administrativa, o centro social, o posto de saúde, o “pequeno templo ecumênico” e certos equipamentos recreativos. Todos os trabalhadores rurais, proprietários de terras ou empregados rurais deviam residir no lote urbano da *agrovila*, que tinha espaço para horta, pomar e criação de pequenos animais. Já os lotes rurais tinham aproximadamente 100 ha. Tal área podia vir a absorver a mão de obra daqueles que não tinham condições de tornarem-se proprietários e, desse modo, contar com três a cinco chefes de família trabalhando em cada lote rural (CAMARGO, 1973, p. 23).

A população de uma *agrovila* era determinada pelo número de crianças necessário para o funcionamento de uma escola rural, o que correspondia a um grupo entre 500 e 1500 habitantes – ou de 100 a 300 famílias. De acordo com Camargo (1973, p. 14), a *agrovila* não devia ser construída isoladamente, mas, sim, integrar um sistema de *agrovilas*, *agrópolis* e *rurópolis*. As *agrovilas*, nesse modelo, funcionariam como satélites de uma *agrópolis* e teriam, assim, suas necessidades sociais e econômicas complementadas (Figura 2).

Figura 2: Relação ideal de distâncias entre *agrovilas*, *agrópolis* e *rurópolis*, no Urbanismo Rural



Fonte: Camargo (1973).

A *agrópolis* consistia em um pequeno centro urbano agroindustrial com influência socioeconômica, cultural e administrativa sobre uma área ideal de aproximadamente 10 km de raio, na qual podiam estar situadas de 8 a 12 *agrovilas*. Além da estrutura básica de uma *agrovila*, a *agrópolis* contava também com ensino secundário, comércio diversificado, cooperativa, pequenas agroindústrias, ambulatório médico-odontológico, cemitério, centro telefônico, correio e telégrafo. Uma *agrópolis* devia comportar de 300 a 600 famílias – ou seja, uma população entre 1500 e 3000 habitantes. A distância entre uma *agrovila* e uma *agrópolis* podia ser percorrida de bicicleta – no caso de um estudante rumo a uma escola secundária – e a distância média entre duas *agrópolis* era de 20 km, podendo ser cruzada de caminhão, ônibus ou automóvel.

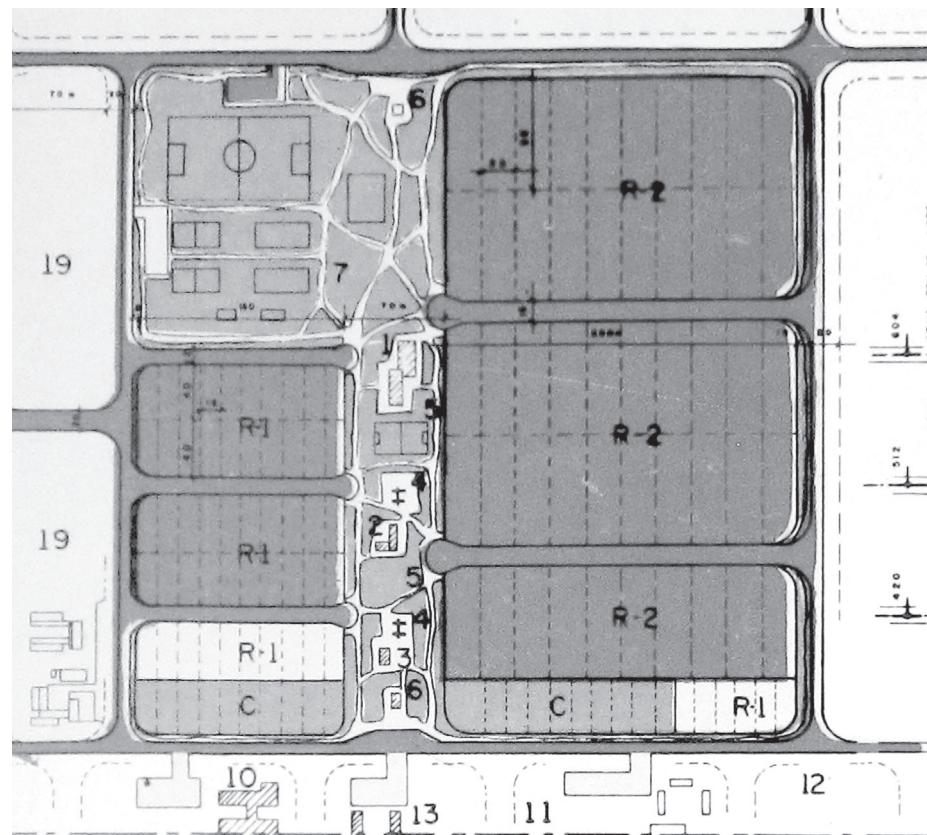
A *rurópolis*, por sua vez, era um pequeno polo de desenvolvimento, com aproximadamente 20.000 habitantes. Ela conformava “o centro principal de uma grande comunidade rural constituída por *agrópolis* e *agrovilas*, distribuídas num raio teórico de ação de cerca de 70 a 140 quilômetros” (CAMARGO, 1973, p. 17). Hierarquicamente mais importante, a *rurópolis* acumulava mais funções e mais equipamentos urbanos, sempre respeitando a ideia de dar suporte à atividade rural e aos núcleos urbanos satélites<sup>1</sup>.

O traçado urbano sugerido por Camargo para *agrovilas*, *agrópolis* e *rurópolis* estava ligado, formalmente, ao urbanismo racionalista (Figura 3). A afinidade de José Geraldo da Cunha Camargo com o ideário do urbanismo racionalista podia ser percebida na proposta número 20, apresentada pelo urbanista no concurso do Plano Piloto de Brasília. Dialogando com os conceitos de unidade de vizinhança e de cidade jardim, prevaleciam o convívio entre cidadãos e a constituição de uma vida comunitária na proposta de Camargo para o plano piloto da nova capital federal (TAVARES, 2004, p. 285). A configuração do centro comercial dessa proposta parece ter-se tornado uma referência para projetos de unidades urbano-rurais posteriores (BRAGA, 2011, p. 279). De fato, o texto do Urbanismo Rural indica algumas teorias urbanas semelhantes àquelas de Camargo, como a ideia sistematizada por Le Corbusier de associar a distribuição racional da população ao percurso casa-trabalho ou casa

<sup>1</sup> Vale lembrar que *Rurisville* é o nome dado por Ebenezer Howard a uma das cidades jardins reunidas no diagrama de sua cidade social

-escola (BRAGA, 2011, p. 281). Igualmente, os núcleos urbanos do Urbanismo Rural também apresentavam unidades de vizinhança, hierarquização viária (com vias principais, locais e de pedestres), separação entre automóveis e pedestres, *cul-de-sacs*, setorização e zoneamento funcional. Camargo ainda previu a implementação progressiva de módulos urbanos para evitar a especulação imobiliária e a dispersão urbana.

Figura 3: Proposta de traçado urbano para *agrópolis*



Fonte: Camargo (1973).

Desvinculado da acessibilidade fluvial tradicional na região, o Urbanismo Rural criou cidades “de beira de estrada”, com um padrão de ocupação territorial distinto (CARDOSO; LIMA, 2009, p. 162; TREVISAN, 2011; DOULA; KIKUCHI, 2005). Em 1972, o INCRA assentou 1.551 famílias no polígono entre Altamira e Itaituba, em uma área de 64.000 km<sup>2</sup> (de um total de 2.300.000 km<sup>2</sup>) (BRASIL, 1972a, p. 83; BRASIL, 1972b, item 5.9), com uma densidade de aproximadamente 6,5 hab./km<sup>2</sup> de área rural (BRASIL, 1972a, p. 85). No cálculo feito por Camargo, trinta *agrovilas* e uma *agrópolis* haviam sido implantadas ao longo da Transamazônica até 1973; outras sete *agrópolis* estavam em fase de implantação. A primeira *rurópolis* estava, então, sendo construída, ao passo que as cidades de Marabá, Altamira e Itaituba vinham funcionando de maneira similar (CAMARGO, 1973, p. 28).

## HOWARD NOS TRÓPICOS: O ESQUEMA DE COLONIZAÇÃO NORTE-PARANAENSE

O esquema de colonização do INCRA, chamado de Urbanismo Rural, coincidiu com a colonização norte-paranaense no que tange à integração cidade-campo, hierarquização dos núcleos urbanos interdependentes, próximos e conectados e ao assentamento de pequenos colonos. O norte do Paraná fora submetido, a partir do final dos anos 1920, à colonização sistemática e à urbanização deliberada, resultante de um investimento estrangeiro de especulação fundiária, impulsionado pelo avanço da cultura cafeeira. A *Parana Plantations Ltd.* era uma empresa inglesa, sediada em Londres, que controlava as subsidiárias brasileiras Companhia de Terras Norte do Paraná (CTNP, mais tarde chamada de Companhia Melhoramentos Norte do Paraná – CMNP) e Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná – as duas companhias que estabeleceram uma prática coordenada de construção da linha férrea e de criação de cidades. O esquema de colonização pode ser verificado nos poucos planos remanescentes, na proposta do traçado da ferrovia e nos projetos urbanos elaborados por engenheiros e agrimensores – a maioria imigrantes –, mas submetidos à aprovação do escritório londrino da empresa (REGO, 2009, p. 99; YAMAKI, 2006, p. 8).

Desse modo, surgiu, ao longo da via férrea, um cordão de cidades autônomas e equivalentes nas dimensões e na infraestrutura (Figura 4). Cercadas por um cinturão verde de pequenas chácaras que protegiam as nascentes contíguas, essas cidades estavam espaçadas a intervalos regulares de, no máximo, 15 km – uma distância que coibia a grande propriedade rural e permitia que, se necessário, se alcançasse o núcleo urbano mais próximo a pé (REGO, 2009; 2011). Analisando o desenvolvimento organizado do norte do Paraná, o geógrafo norte-americano C. L. Dozier (1956) entendeu que a companhia colonizadora estava interessada em desenvolver toda a região, não apenas em vender lotes rurais, e que, para ela, o desenvolvimento regional dependia de um grande número de pequenos agricultores, de centros urbanos e de pronta acessibilidade. (O mesmo vale para o Urbanismo Rural).

A estimativa da companhia colonizadora era permitir oito famílias a cada 100 ha de terra agrícola (ou um número consideravelmente mais alto em zonas cafeeiras) e com pelo menos metade desse total instalado nas cidades e vilas, ocupando-se com serviços auxiliares à agricultura, de modo que o parcelamento rural daria à região, quando totalmente desenvolvida, a capacidade de suportar uma população de um a dois milhões de habitantes (REGO, 2009, p. 49). As terras da companhia inglesa no norte do Paraná somavam mais de 1.200.000 ha – hoje essa região conta com aproximadamente dois milhões de habitantes. Os lotes rurais destinados a pequenos proprietários tinham 24, 36 ou 48 ha e configuravam faixas retangulares de terra, que iam dos ribeirões, na parte baixa do sítio, às estradas abertas nas linhas de cumeada. Aproveitando as linhas naturais do terreno, cada lote tinha acesso direto à água e ao sistema de transporte (CMNP, 1975, p. 78).

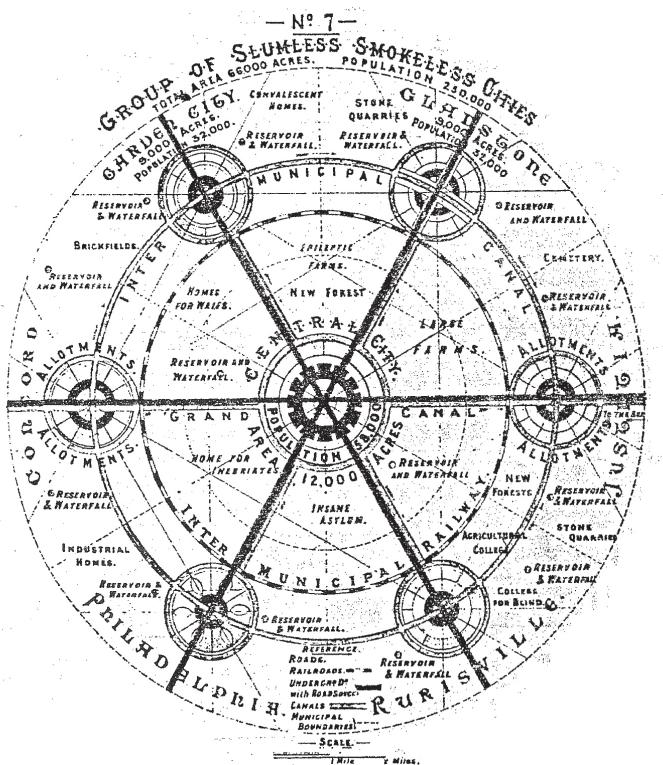
## A INTEGRAÇÃO CIDADE-CAMPO COMO ESQUEMA DE COLONIZAÇÃO

Figura 4: Mapa da colonização do norte do Paraná, com as três primeiras cidades fundadas na região, 1934



Fonte: CDPH-UEL.

Figura 5: Diagrama de Ebenezer Howard para a cidade social



Fonte: Howard (1965).

O esquema de colonização implantado pela companhia inglesa no norte do Paraná adaptava o ideário *garden city* à iniciativa privada e propunha cidades equivalentes, com aproximadamente 30.000 habitantes, regularmente espaçadas e conectadas pela rodovia. Esse esquema remontava à noção howardiana de cidade social (HOWARD, 1965, p. 138), a qual configuraria uma “região urbana” (WARD, 1992, p. 10. Figura 5), já que, nas palavras do próprio Ebenezer Howard, ela seria:

[...] um grupo cuidadosamente planejado de cidades, projetado de modo que cada habitante de uma cidade com população comparativamente pequena p[udesse] desfrutar, por meio de um claro sistema de ferrovias, vias fluviais e estradas, de uma comunicação fácil, rápida e barata com uma grande agregação populacional, de maneira que as vantagens apresentadas por uma grande cidade nas mais altas formas de vida comunitária p[udessem] estar ao alcance de todos, e ainda que cada cidadão daquela que est[ava] destinada a ser a cidade mais bela do mundo p[udesse] viver em uma região de ar puro e estar apenas a uma caminhada de cinco minutos do campo (HALL; WARD, 1998, p. 23).

Na Inglaterra, de pronto, percebeu-se que as cidades jardins eram “esquemas de colonização doméstica” e que, portanto, deviam “ser consideradas como modelos oportunos para a organização da transferência planejada de comunidades” (PURDOM, 1949[1925], p. 483). Porém, a difusão internacional do ideário cidade jardim deu-se seletivamente, deixando de lado o ideal cooperativo, não especulativo e comunitário, tal como definidos por Howard (MILLER, 2002; 2010; WARD, 2002; SUTCLIFFE, 1981, p. 169).

Propagando-se, o diagrama de Howard permitiu a conformação urbana do norte do Paraná (REGO, 2009; REGO; MENEGUETTI, 2010). Nos anos 1940, esse esquema inicial de cidade social foi adaptado à nova situação do empreendimento norte-paranaense e ao contexto nacional contemporâneo. A necessidade de ocupar mais rapidamente o território, a iminente nacionalização das ferrovias e a recente mudança na direção do empreendimento de colonização norte-paranaense levaram à implementação do esquema de cidades satélites – desdobramento mais recente do ideário *garden city*, em discussão nos meios acadêmicos e no mundo profissional, inclusive no Brasil (REGO, 2009; PURDOM, 1949[1925], p. 23; ABERCROMBIE, 1933, p. 99; HALL, 1988, p. 195).<sup>2</sup> Assim, de uma linha de cidades dispostas ao longo da ferrovia, a urbanização do norte do Paraná se transformou, rapidamente, em uma constelação de cidades hierarquizadas, conectadas, interdependentes e atreladas ao campo (REGO; MENEGUETTI, 2010). De todo modo, as cidades ainda ficavam subordinadas ao contexto regional, em harmonia com a periferia rural (HALL, 1988, p. 10 e 197).

De acordo com o plano da companhia colonizadora, “as cidades destinadas a se tornarem núcleos de maior importância seriam demarcadas de cem em cem quilômetros, aproximadamente. Entre estas, distanciados de 10 a 15 quilômetros um do outro, seriam fundados os patrimônios, centros comerciais e abastecedores intermediários” (CMNP, 1975, p. 76, 252). A partir desse raciocínio, as cidades maiores teriam aproximadamente 100.000 habitantes, enquanto as menores contariam com cerca de 20.000 e os patrimônios, não mais que 10.000 residentes. Em consonância com a redução da área urbana, caía também a oferta de serviços e equipamentos urbanos ali estabelecidos, mas permaneciam o parcelamento rural de pequenas propriedades, o entrosamento entre cidade e campo e a configuração de toda uma região urbana.

<sup>2</sup> Dois dos diretores da CMNP eram egressos da Escola Politécnica de São Paulo, onde o urbanismo era ensinado a partir de experiências inglesas e norte-americanas (FICHER, 2005, p.199).

A hierarquia dos núcleos urbanos permitia o aceleramento da ocupação regional, a simplificação da infraestrutura e, ao mesmo tempo, a sua distribuição geral, além de uma redução nos custos de cada nova “cidade” que daria suporte à zona rural e ao produtor agrícola – razão de todo o empreendimento.

Assim sendo, enquanto o esquema de cidade social viu nascer uma dezena de cidades novas planejadas no norte do Paraná, o esquema de cidades satélites, impulsionado pela cultura cafeeira, deu margem a quase uma centena de novos núcleos urbanos. A estratégia de ocupação planejada do norte paranaense foi prontamente reconhecida pelos seus “modos modernos de colonização”<sup>3</sup>; do ponto de vista técnico, ela foi tida como uma experiência bem-sucedida de colonização e planejamento regional coordenados (DOZIER, 1956; KATZMAN, 1978).

<sup>3</sup> O conjunto de medidas da companhia colonizadora levou Herr Nixdorf, um colono alemão perito em agricultura subtropical, a reconhecer seus “modernos modos de colonização” (PARANÁ, 1933).

## O NORTE DO MATO GROSSO: ENTRE O URBANISMO RURAL E A EXPERIÊNCIA NORTE-PARANAENSE

<sup>4</sup> O *Urbanismo Rural* foi publicado em 1973, mas Camargo tem projetos e esquemas datados de 1970, 1971 e 1972, pois vinha atuando no INCRA há quase duas décadas.

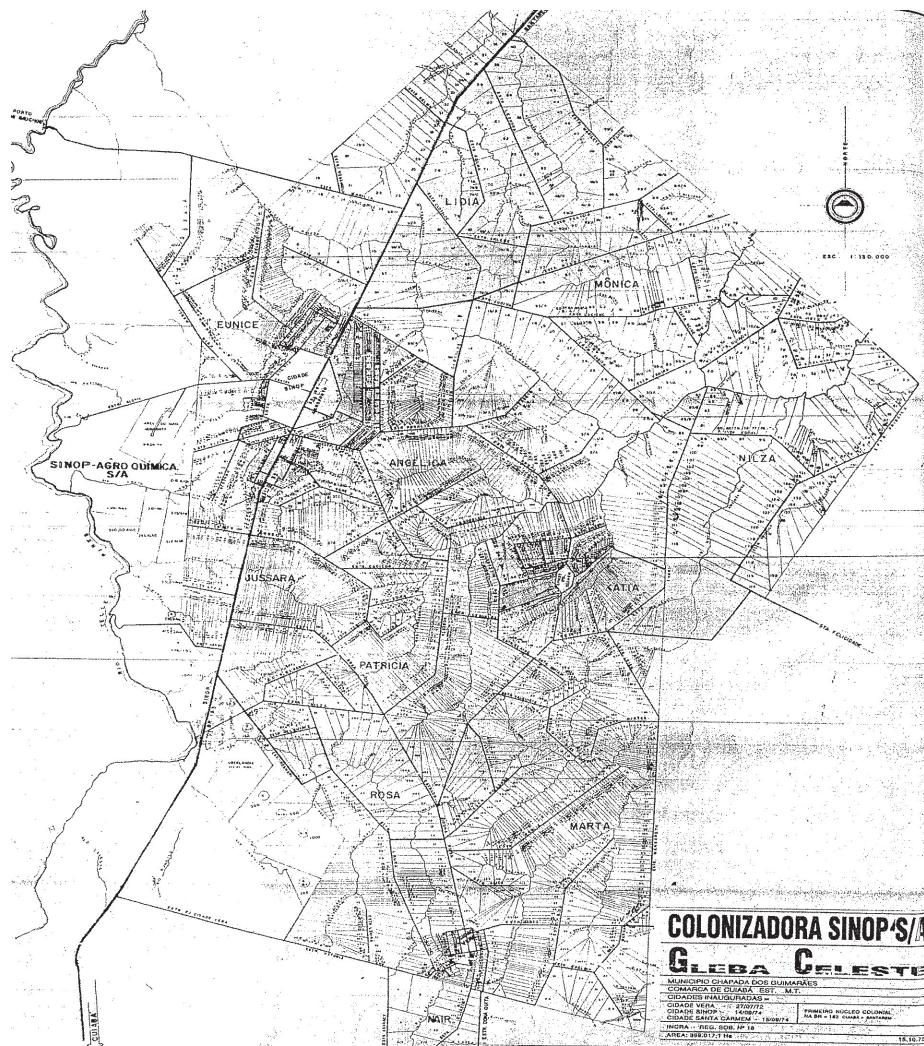
<sup>5</sup> Esse curso incluía a disciplina *Traçado de cidades*, que discutia o urbanismo a partir de cidades exemplares, reconhecidas pelo seu planejamento, como Radburn, Welwyn, Washington, Goiânia e Belo Horizonte, e, assim, mencionando temas relativos a *City Beautiful*, *Garden City*, *Civic Design*, *Zoning*, etc. (PUPPI, 1981).

Originalmente previsto pelo governo federal para a ocupação ao longo da Transamazônica e pressupondo a atuação direta do Estado, o Urbanismo Rural reconhecia que podia “interessar a empresas privadas de colonização, como negócio rentável” (CAMARGO, 1973, p. 26). Com efeito, o esquema do Urbanismo Rural embasou a colonização da Gleba Celeste, no norte do Mato Grosso, proposta pela Colonizadora SINOP (Sociedade Imobiliária Noroeste do Paraná) e aprovada pelo INCRA e pela Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM), em 1972<sup>4</sup>, a partir de um projeto elaborado pelo engenheiro civil Roberto Brandão, egresso da Escola de Engenharia da Universidade Federal do Paraná, em 1954<sup>5</sup>.

A Gleba Celeste era constituída por uma área de mais de 279.000 ha, fortemente coberta por mata nativa, situada a aproximadamente 400 km da capital do Mato Grosso pela recém-aberta rodovia Cuiabá-Santarém. Para essa área, a Colonizadora SINOP propôs o parcelamento rural e a implantação de núcleos urbanos de acordo com a Resolução nº 13/67, referente à Metodologia de Implantação de Projetos de Colonização Particular e ao Planejamento Urbano Rural (ou Urbanismo Rural), ambos do INCRA (DOULA; KIKUCHI, 2005). Ela era uma companhia com experiência em fundação de cidades na frente pioneira de expansão agrícola do Paraná, na qual sociedades imobiliárias e pequenas companhias colonizadoras seguiram o esquema de colonização implantado pela empresa inglesa, tanto no modo de parcelamento rural quanto na definição do traçado dos novos núcleos urbanos. No norte e no oeste do Paraná, sempre nas imediações das terras da companhia inglesa, a SINOP havia fundado quatro cidades e outros pequenos núcleos urbanos na década de 1950 (OLIVEIRA NETO, 2012; REGO, 2014).

Assim, a divisão dos lotes rurais proposta pela Colonizadora SINOP no norte do Mato Grosso obedecia ao critério de prover todas as unidades agrícolas de acesso direto à estrada, aberta “mais ou menos no espigão”, e à água corrente (COLONIZADORA SINOP, 1972, p. 23. Figura 6). Enquanto a hierarquização dos núcleos urbanos e sua integração com a zona rural estavam atreladas ao Urbanismo Rural, o esquema de parcelamento rural espelhou a prática estabelecida no norte paranaense (REGO, 2009; 2011; REGO; MENEGUETTI, 2010).

Figura 6: Mapa da colonização da Gleba Celeste, com (a então *rurópolis*) Sinop ao alto (à esquerda) e (a *agrópolis*) Santa Carmen à direita (no centro), rodeadas por bairros rurais



Fonte: Colonizadora Sinop (1972).

De acordo com o projeto de colonização elaborado pela SINOP, a organização territorial da Gleba Celeste seria formada por bairros agrupados em torno de um centro urbano e distribuídos em um complexo viário (COLONIZADORA SINOP, 1972, p. 22). A gleba contaria, então, com uma cidade principal, Sinop, e duas cidades pequenas, Vera e Santa Carmen, posicionadas, respectivamente, a 52 e 25 quilômetros de distância da cidade principal. A Sinop foi definida como “centro urbano de convergência”, preparado para acolher 20 mil habitantes, enquanto Vera e Santa Carmem foram planejadas para abrigar aproximadamente 5.000 moradores (COLONIZADORA SINOP, 1972, p. 30, 31, 35).<sup>6</sup> Com isso, Vera teve sua “definição urbana destinada a prover uma população rural, no complexo colonizador da Gleba Celeste, com seus equipamentos vinculando-se num todo com a *cidade líder* (cidade Sinop)” (COLONIZADORA SINOP, 1972, p. 35, grifo meu).

Entre essas cidades pequenas, e de modo a “induzir a zona rural para uma vida

<sup>6</sup> No entanto, alguns anos mais tarde, o traçado urbano de Sinop foi revisto e ampliado, acomodando 100.000 habitantes (REGO, 2014).

comunitária, reservou-se, ao longo das estradas, em distâncias de 6 em 6 km, áreas de mais ou menos 1 ha destinadas a abrigar instalações que atendiam a vida religiosa, social, a instrução primária e a produção” (COLONIZADORA SINOP, 1972, p. 22). Em torno de Sinop, Vera e Santa Carmen estariam dispostos os “bairros rurais”, nomeados de Angélica e Eunice; Marta e Rosa; e Kátia, Patrícia e Jussara (COLONIZADORA SINOP, 1972, p. 10).

Configurava-se, desse modo, a hierarquização preconizada pelo Urbanismo Rural, já realizada no norte paranaense, com um conjunto de núcleos urbanos subordinados entre si e integrados ao campo. Enquanto no norte do Paraná os lotes maiores podiam chegar a 48 ha, os lotes rurais na Gleba Celeste seriam maiores, sendo divididos em três tipos, de acordo com suas dimensões médias: tipo A, com 120 ha; tipo B, com 50 ha; e tipo C, tendo entre 10 e 25 ha. Eles estariam localizados “estrategicamente próximos às [...] *Agrovilas e Cidades*” para abastecimento interno da gleba (COLONIZADORA SINOP, 1972, p. 40 e 41). Contudo, os maiores lotes em torno da Sinop passaram dos 120 ha previstos originalmente, atingindo áreas de até 290 ha. Por essa razão, notam-se no norte do Mato Grosso uma densidade populacional menor e uma produção agrícola mais extensiva que aquelas verificadas do norte do Paraná. Certamente, contribuíram para essa diferença a evolução tecnológica e a mecanização do campo, ocorridas entre os anos 1950 e 1970.

## **CONCLUSÃO**

Como este trabalho mostrou, a ideia original de Howard – “uma mediação pacífica entre os dois polos opostos, cidade e zona rural, com a concepção de um terceiro, capaz de conter em si as características próprias das duas condições (as vantagens higiênicas do morar no campo e a rede de trocas do habitat urbano)” (CALABI, 2012, p. 33) – deu margem a que esquemas de colonização como o do norte do Paraná e da bacia amazônica vislumbrassem no campo um possível catalisador, capaz de atrair e manter pessoas em uma zona rural “urbanizada”.

Uma ampliação (conceitual e geográfica) da teoria howardiana adaptou a ideia inicial da cidade jardim ao crescimento da metrópole inglesa com a formação de núcleos urbanos periféricos; assim, foram desenvolvidas propostas para cidades satélites e a descentralização da metrópole. Tais propostas foram adaptadas e postas em prática nos países europeus até os anos 1970 (CALABI, 2012, p. 29, 223; HALL, 1988, p. 197). De modo semelhante, um conjunto de ideias urbanísticas ligadas ao movimento inglês em torno da cidade jardim foi desprovido da sua natureza cooperativa e comunitária original e, ao ser deslocado para o contexto brasileiro de criação de cidades novas em frentes pioneiras de expansão agrícola, foi adaptado pela iniciativa privada e ação governamental.

Nos esquemas aqui analisados – da proposta de cidades satélites ao redor de Londres aos esquemas de colonização do norte do Paraná e da bacia amazônica –, notam-se as mesmas integração cidade-campo e hierarquização urbana, com uma relação de dependência, proximidade e conexão entre núcleos urbanos. Ao extrapolar a adaptação (prática) de uma ideia estrangeira de planejamento urbano e regional “imposta” para o contexto colonização do norte paranaense, o Urbanismo Rural

configurou o que se chamou de “inovação sintética” (ALMANDOZ, 2010, p. 6; WARD, 2000, p. 44), contribuindo, inclusive teoricamente, para a recriação local de conceitos apreendidos de experiências diversas.

Tanto no esquema teórico do Urbanismo Rural quanto na decorrente colonização do norte do Mato Grosso pode-se observar a hierarquização de quatro núcleos urbanos, enquanto no norte do Paraná foram teoricamente apenas três (embora a prática tenha apontado quatro); as distâncias entre núcleos básicos e núcleos imediatamente superiores também variaram: no Urbanismo Rural recomendava-se até 10 km e no norte do Paraná até 15 km. No norte do Paraná, as cidades principais foram criadas com um porte maior – mais precisamente o dobro da população prevista nas cidades do Urbanismo Rural. E enquanto no esquema inicial de colonização do norte do Paraná o principal meio de transporte era a ferrovia, mais tarde sobrepujado pelas estradas de rodagem, as colonizações na bacia amazônica nasceram em função das novas rodovias – a Transamazônica e a Cuiabá-Santarém.

Este trabalho não se propôs avaliar os resultados desses esquemas de colonização privada e governamental, sabidamente distintos e notavelmente superiores nas iniciativas privadas, quanto tenham ocorrido em dois períodos distintos. Essa avaliação comparativa ainda está, pois, por fazer. Apresentou-se, aqui, a trajetória de uma ideia urbanística, suas adaptações e sua contribuição para a ocupação planejada do interior do país, por meio da criação de cidades novas em frentes pioneiras de expansão agrícola. Os três casos estudados mostram, ainda, o urbanismo em uma escala de atuação regional pouco comum: o planejamento de zonas urbanas e de zonas rurais, às quais o conjunto de cidades está integrado.

Renato Leão Rego: [rrego@uem.br](mailto:rrego@uem.br)

Artigo recebido em fevereiro de 2015 e aprovado para publicação em abril de 2015.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ABERCROMBIE, P. *Town & country planning*. Londres: Thornton Butterworth Ltd., 1933.
- ALMANDOZ, A. (Ed.). *Planning Latin America's Capital Cities 1850-1950*. Londres: Routledge, 2010.
- BRAGA, A. M. C. *(Im)possíveis Brasílias*. Os projetos apresentados no concurso do plano piloto da nova capital federal. São Paulo: Alameda, 2011.
- BRASIL. I Plano Nacional de Desenvolvimento (PND) – 1972-1974. Brasília: Presidência da República, 1971a.
- \_\_\_\_\_. *Anais do Seminário de Desenvolvimento Urbano e Local*. Brasília: Ministério do Interior/Serviço Federal de Habitação e Urbanismo, 1971b.
- \_\_\_\_\_. *Planejamento urbano e local e o desenvolvimento das faixas pioneiras*. Brasília: Ministério do Interior/Serviço Federal de Habitação e Urbanismo – SERFHAU, 1972a.
- \_\_\_\_\_. *Seminário sobre sistemas de colonização na Amazônia*. Belém/Altamira: Ministério da Agricultura/INCRA/Instituto Interamericano de Ciências Agrícolas da OEA, 1972b.
- \_\_\_\_\_. *Controle do uso do solo urbano. Anais do IV Curso Intensivo de Planejamento Urbano e Local*. Brasília: SERFHAU/MINTER/OEA, 1973.
- CALABI, D. *História do urbanismo europeu*. São Paulo: Perspectiva, 2012.
- CAMARGO, J. G. C. *Urbanismo rural*. Brasília: Ministério da Agricultura; INCRA, 1973.
- CARDOSO, A. C. D.; LIMA, J. J. F. A influência do governo federal sobre cidades na Amazônia: os casos de Marabá e Medicilândia. *Novos Cadernos NAEA*, Belém, v. 12, n. 1, p. 161-192, jun. 2009.
- COLONIZADORA SINOP. *Projeto aprovado pelo INCRA e SUDAM*. [S.I.]: [s.n.], 1972.

## A INTEGRAÇÃO CIDADE-CAMPO COMO ESQUEMA DE COLONIZAÇÃO

- COMPANHIA MELHORAMENTOS NORTE DO PARANÁ – CMNP. *Colonização e desenvolvimento do norte do Paraná*. S.l.: CMNP, 1975.
- DOULA, S. M.; KIKUCHI, M. Y. 2005. A estratégia da ocupação territorial da Amazônia: A cidade planejada de Sinop. In: SEMINÁRIO DE HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO, 5., 1998, Campinas. *Anais do V Seminário de História da Cidade e do Urbanismo*. Campinas: PUC-Campinas, 1998. Disponível em <<http://www.anpur.org.br/revista/rbeur/index.php/shcu/article/view/706/681>>. Acesso em: 20 dez. 2013.
- DOZIER, C. L. Northern Paraná, Brazil: an example of organized regional development. *Geographical Review*, v. 46, n. 3, p. 318-333. 1956.
- FICHER, S. *Os arquitetos da Poli*: ensino e profissão em São Paulo. São Paulo: EDUSP, 2005.
- HALL, P. *Cidades do amanhã*. São Paulo: Perspectiva, 1988.
- \_\_\_\_\_; WARD, C. *Sociable cities*. The legacy of Ebenezer Howard. Chichester: John Wiley & Sons, 1998.
- HOWARD, E. *Garden cities of to-morrow*. Cambridge, Mass.: The MIT Press, 1965.
- KATZMAN, M. T. *Cities and frontiers in Brazil*: regional dimensions of economic development. Cambridge: Harvard University Press, 1977.
- \_\_\_\_\_. Colonization as an approach to regional development: Northern Paraná, Brazil. *Economic Development and Cultural Change*, v. 26, n.4, p. 709-24, 1978.
- LEME, M. C. S. A circulação de ideias e modelos na formação do urbanismo em São Paulo, nas primeiras décadas do século XX. In: SEMINÁRIO DE HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO, 8., 2004, Niterói. *Anais do VIII Seminário de História da Cidade e do Urbanismo*. Niterói: PPGAU/UFF, 2004. Disponível em: <<http://unuhospedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/shcu/article/view/946>>. Acesso em: 20 nov. 2014.
- MILLER, M. Garden cities and suburbs: at home and abroad. *Journal of Planning History*, v. 1, p. 6-28, 2002.
- \_\_\_\_\_. *English garden cities*. Swindon: English Heritage, 2010.
- OLIVEIRA NETO, A. C.. *Entrevista concedida em 14/11/2012* (Arquivo do Grupo de Pesquisa Arte, Arquitetura, Cidade). Maringá: DAU/UEM, 2012.
- PARANÁ Plantations. Increasing land sales. Railway developments. *The Times*, n. 46502, 21 jul. 1933, p. 25.
- PUPPI, I. C. *Estruturação sanitária das cidades*. Curitiba: Ed. UFPR, 1981.
- PURDOM, C B. *The building of satellite towns*. A contribution to the study of town development and regional planning. Londres: J. M. Dent & Son Ltd., 1949 [1925].
- REGO, R. L. *As cidades plantadas*. Os britânicos e a construção da paisagem do norte do Paraná. Londrina: Humanidades, 2009.
- \_\_\_\_\_. A tropical enterprise: British planning ideas in a private settlement in Brazil. *Planning Perspectives*, v. 26, n. 2, p. 261-282, 2011.
- \_\_\_\_\_. Imagining the model, designing the city. Planning diffusion in twentieth-century Brazil. *Planning Perspectives*, v. 29, n. 4, p. 557-569, 2014.
- \_\_\_\_\_; MENEGUETTI, K. S. Planted towns and territorial organization: the morphology of a settlement process in Brazil. *Urban morphology*, v. 14, n. 2, p. 101-109, 2010.
- REZENDE, V. (Org.). *Urbanismo na era Vargas*: a transformação das cidades brasileiras. Niterói: Ed. UFF, 2012.
- RODGERS, D. T. *Atlantic crossings*. Cambridge: Belknap, 1998.
- SAID, E. W. Traveling Theory. In: \_\_\_\_\_. *The World, The Text, and The Critic*. Cambridge: Harvard University Press, 1983. p. 157-181.
- SUTCLIFFE, A. *Towards the planned city*. Germany, Britain, the United States and France, 1780-1914. Oxford: Basil Blackwell, 1981.
- TAVARES, J. C. *Projetos para Brasília e a cultura urbanística nacional*. 2004. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2004.

- TREVISAN, R. 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.
- WARD, S. V. The garden city introduced. In: \_\_\_\_\_. (Ed.). *The garden city: past, present and future*. Londres: E & FN Spon, 1992. p. 1-27.
- \_\_\_\_\_. Re-examining the international diffusion of planning. In: FREESTONE, R. (Ed.). *Urban planning in a changing world*. Londres: E & FN Spon, 2000. p. 40-60.
- \_\_\_\_\_. Ebenezer Howard: his life and times. In: PARSON, K. C.; SCHUYLER, D. (Ed.) *From garden city to green city: the legacy of Ebenezer Howard*. Baltimore: John Hopkins University Press, 2002. p. 14-37.
- \_\_\_\_\_. Cities as planning models. *Planning Perspectives*, v. 28, n. 2, p. 295-313, 2013.
- YAMAKI, H. *Labirinto da memória*. Londrina: Humanidades, 2006.

**A B S T R A C T :** *In Cities and Frontiers in Brazil the American geographer Martin T. Katzman stated that INCRA's settlement plan for the Amazon Basin "borrowed elements" from the successful private colonization scheme in northern Paraná state, carried out by a British company in the first half of twentieth century. INCRA's plan – or Rural Urbanism – prescribed a cluster of regularly spaced, hierarchical, limited and connected urban settlements attached to rural areas. Dozens of agrovilas, agrópolis and rurópolis were thus built along the Transamazônica road in 1970's. By analysing the Rural Urbanism, this paper will show that the underlying common elements of INCRA's plan and northern Paraná state colonization scheme stem directly from the garden city movement. Moreover this paper will notice how Ebenezer Howard's idea, adapted to the private enterprise and governmental policy, contributed to the planned occupation of Brazilian hinterland.*

**K E Y W O R D S :** *planned new towns; planning diffusion; satellite towns; garden city; rural urbanism.*