

UTOPIA E URBANISMO FUNCIONALISTA NA TRANSAMAZÔNICA

Renato Rego

PPU – Universidade Estadual de Maringá e Universidade Estadual de Londrina

rrego@uem.br

RESUMO

Um ambicioso empreendimento de colonização, reforma agrária e criação de cidades ao longo da recém aberta rodovia Transamazônica foi iniciado em 1972 pelo governo federal, como parte de um plano para desenvolvimento da Amazônia. O esquema de colonização e urbanismo então implantado pelo INCRA foi criado pelo urbanista carioca José Geraldo da Cunha Camargo com base no ideário *garden city* e no urbanismo funcionalista pós-Brasília. Apesar dos investimentos, da aparente longa preparação e planejamento, o esquema acabou abandonado como fracasso. Entretanto, este trabalho mostra que o projeto destas cidades incorporou as premissas da cidade funcional e não apenas traçou formas urbanas distintas das cidades tradicionais na região mas também idealizou o perfil do colono e a sua vida em comunidade. Foi nesse sentido que o esquema de colonização entendeu que “uma nova civilização – nordestinos e sulistas – estava nascendo”, “progressista” e “coesa”, heterogeneamente formada por “homens selecionados”, migrantes “doutrinados” e desprovidos de seus vícios, tabus e costumes de origem. A heterogeneidade da origem dos colonos foi deliberadamente incluída no esquema da colonização como um meio de se prevenir a interferência de tradicionalismos no progresso das novas comunidades. Desse modo, cidades funcionalistas, hierarquicamente estruturadas, com forte conexão com a zona rural, acomodariam cidadãos sem rasgos característicos predominantes, em casas padronizadas, para uma vida igualitária. O que este trabalho permite concluir é que a construção de um pensamento utópico, entrevista nas configurações urbanas e no comportamento idealizado para os seus moradores, está entre as causas do fracasso do esquema de colonização. Respalado em trabalhos da sociologia, antropologia, ecologia e economia, particularmente aqueles desenvolvidos por estudiosos norte-americanos que vivenciaram a experiência de urbanização na Transamazônica, este trabalho reúne e atualiza os estudos sobre este empreendimento e, ao mesmo tempo, traz esta discussão para o campo da história do urbanismo.

PALAVRAS-CHAVE: cidades novas planejadas; colonização; circulação de ideias.

UTOPIA AND FUNCTIONALIST URBANISM ALONG THE TRANSAMAZONIAN HIGHWAY

ABSTRACT

In 1972 the Brazilian government started a massive enterprise for the colonization, land reform and creation of new towns along the newly constructed Transamazonian highway as part of a development plan for Amazonia. The colonization scheme implemented by the federal department for land reform (INCRA) was designed by the Rio de Janeiro town-planner José Geraldo da Cunha Camargo along garden city lines while also incorporating post-Brasília functionalist urbanism. Despite considerable expenses, preparation and planning, the colonization scheme was quickly abandoned as a failure. This paper reveals that the design of the new towns conformed to central aspects of the functional city and not only laid out urban forms which were different to traditional towns in that region, but also idealized the settlers' profile and how their life in the community should be. Thus the colonization scheme believed that “a new civilization – of North-easterners and Southerners – was being born”, “progressive” and “cohesive”, heterogeneously formed by “selected men” stripped of their past vices, taboos and habits. The heterogeneity of settlers' origins was a deliberate aspect of the colonization scheme as a means of preventing the interference of “traditionalisms” in the new communities' development. Thus, functionalist towns, hierarchically structured with strong connections to the countryside, would accommodate citizens with no predominant characteristics in standard houses, with an egalitarian life. This paper concludes that the construction of a utopian way of thinking, revealed in the urban configurations and the idealized behaviour expected of their inhabitants, was one of the main causes of the failure of the colonization scheme. Backed by research from the areas of sociology, anthropology, ecology and economics, particularly that carried out by North-American scholars who witnessed the whole enterprise first-hand, this paper unites and updates studies on the colonization scheme and, at the same time, brings the discussion into the field of planning history.

KEY-WORDS: Planned new towns. Colonization. Planning diffusion.

INTRODUÇÃO

As cidades criadas ao longo da rodovia Transamazônica nos primeiros anos da década de 1970 eram parte de um plano governamental de integração nacional e desenvolvimento da Amazônia que incluía colonização, reforma agrária e assentamento de colonos migrantes (Brasil, 1971; Brasil, 1972; Brasil, 1973; Rebelo, 1973: 229). Implantado pelo Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária – INCRA – durante o governo militar do general Médici, este plano pretendeu assentar 100.000 famílias em uma série de cidades criadas em uma faixa de 10 km em cada margem da nova rodovia, ao longo dos 1000 km que ligaram Marabá e Itaituba, no Pará (Moran, 1981: 75; Rego, 2015; Camargo, 1973; Trevisan, 2011).

O ordenamento territorial, o parcelamento rural e a criação das cidades ao longo da Transamazônica estavam baseados no esquema de planejamento idealizado pelo urbanista carioca José Geraldo da Cunha Camargo e denominado Urbanismo Rural (Camargo, 1963; Camargo, 1973). O Urbanismo Rural pretendia criar uma rede urbana e “dar ao campo os benefícios das cidades”, adaptando “ao meio rural as técnicas urbanísticas utilizadas na cidade” (Camargo, 1973: 2) – por certo uma aproximação com o ideário *garden city* no seu aspecto regional, descentralizado, com estruturas urbanas hierarquizadas, e no casamento das cidades com o campo (Ward, 1992; Rego, 2015).

A trajetória profissional de José Geraldo da Cunha Camargo, pouco estudada, ainda está permeada de lacunas; suas convicções e afinidades ideológicas são apenas depreendidas dos seus poucos e breves textos publicados. Um destes textos acompanha a apresentação da organização espacial dos traçados urbanos idealizados para a Transamazônica e esboça a organização social destas cidades (Camargo, 1973). Em um texto anterior, Camargo (1963: 274) mencionou que o planejamento urbano e rural aplicado no Urbanismo Rural tratava de combinar os planejamentos físico, econômico, social e cultural, segundo a “Técnica de planejamento” de Severino Sombra (cf. Sombra, 1951). Esta abordagem, digamos, holística, se fez ora idealista ora autoritária – como vai se notar aqui.

Reverendo as ideias de Camargo e analisando seus traçados urbanos, este trabalho reforça que, ao rejeitar a configuração da cidade tradicional e aproximar-se do urbanismo funcionalista pós-Brasília propondo novas formas de comunidade, esses layouts reformaram o ambiente físico urbano para revolucionar a vida em sociedade. Camargo forjou um ambiente urbano no qual as diferenças sociais seriam supostamente anuladas. Pois acreditava-se que, em um ambiente urbano padronizado, uma sociedade igualitária faria nascer uma “nova civilização”, heterogeneamente formada por “homens selecionados”, migrantes “doutrinados” e desprovidos de seus vícios, tabus e costumes de origem (Camargo, 1973: 6). Para tanto, a nova comunidade planejada, “coesa, feliz e progressista”, deveria receber orientação sobre conduta do grupo, moral, espírito comunitário e religioso (Camargo, 1973: 6). Nesse sentido, o planejador idealizou não apenas as cidades mas também os seus cidadãos e sua existência. Tal como acreditava Le Corbusier, o urbanista poderia “organizar o mundo em sua prancheta” (Fishman, 1977: 205).

Mas todo o empreendimento estatal foi abandonado com fracasso poucos anos depois de iniciado, e o esquema de colonização do INCRA foi descrito como o “pesadelo” de um planejador (Katzman, 1977: 69). Reverendo os aspectos regional, urbano, arquitetônico e social da ocupação transamazônica idealizada por Camargo e promovida pelo INCRA, este trabalho encara o Urbanismo Rural como uma “utopia urbana” – parafraseando o título do estudo seminal de Robert Fishman (1977) sobre a *Ville Radieuse*, a *Broadacre City* e a *Cidade Jardim* – proposições de um período quando era possível e desejável reconstruir completamente nossas cidades e nossas sociedades de acordo com algum modelo novo e melhor. O termo utopia empregado aqui se refere tanto a um estado ideal das coisas que é potencialmente realizável (cf. Beevers, 2002: 182; cf. Pontual, 1996) quanto a algo ilusório ou próximo do impossível. Desse modo, este trabalho discute algumas das causas do fracasso do Urbanismo Rural para reconhecer que “o pensamento utópico pode delinear uma perspectiva mais além da realidade existente, que se quer transformar, mas também pode constituir uma visão não-representativa imposta aos demais, inflexível na busca de objetivos de longo prazo e ignorante às contribuições e incrementos de iniciativas localizadas” (Hardy, 2005: 36).

REGIÃO E CIDADES NOVAS

No âmbito regional, o Urbanismo Rural alinhou-se com a noção de descentralização urbana desenvolvida pelo ideário *garden city*, mais especificamente a noção de cidade social de Ebenezer Howard e seu corolário, as cidades satélites, que propunham uma região urbana a partir de uma rede de cidades hierarquizadas na estrutura e no tamanho, conectadas entre si e ao campo. A integração cidade-campo e a organização espacial baseadas na conexão, proximidade, dependência e hierarquia entre os núcleos urbanos são aspectos da experiência bem-sucedida de colonização privada do norte-paranaense da primeira metade do século XX e que, como caso exemplar, foram retomados no plano do INCRA (Rego, 2015; Katzman, 1971: 80). Mas no âmbito urbano, a configuração das cidades da Transamazônica é tributária do ideário urbanístico pós-Brasília, e tal simbiose de noções, práticas e princípios distintos e aparentemente tão díspares não deve causar estranhamento. O urbanismo se mostrou desde sempre uma “disciplina muito dinâmica e flexível” e o seu profissional, capaz de adquirir noções de outras áreas e aproveitá-las em seu próprio campo, não deixou de promover a “fertilização cruzada” de experiências diversas e de propor aplicações ‘localmente negociadas’ das ideias em circulação internacional (Calabi, 2012: XXIV; Sutcliffe, 1981: 163; Kwak, 2015; Rezende, 2010).

José Geraldo da Cunha Camargo, funcionário do INCRA desde 1955 (quando o órgão ainda se chamava INIC - Instituto Nacional de Imigração e Colonização. Camargo, 1973: 52) propôs em 1963 um diagrama para a criação de cidades atreladas à zona rural (Figura 1) que não esconde as afinidades com o diagrama das cidades sociais de Ebenezer Howard

(Camargo, 1963; Howard, 1965; Rego, 2015). Camargo propunha um grupo de cidades interligadas, organizadas a partir de uma estrutura hierárquica que continha agrovilas orbitando ao redor de núcleos urbanos maiores – as agrópolis – que, por sua vez, estavam distribuídas ao redor de uma cidade, com todas elas estavam circundadas por áreas agrícolas.

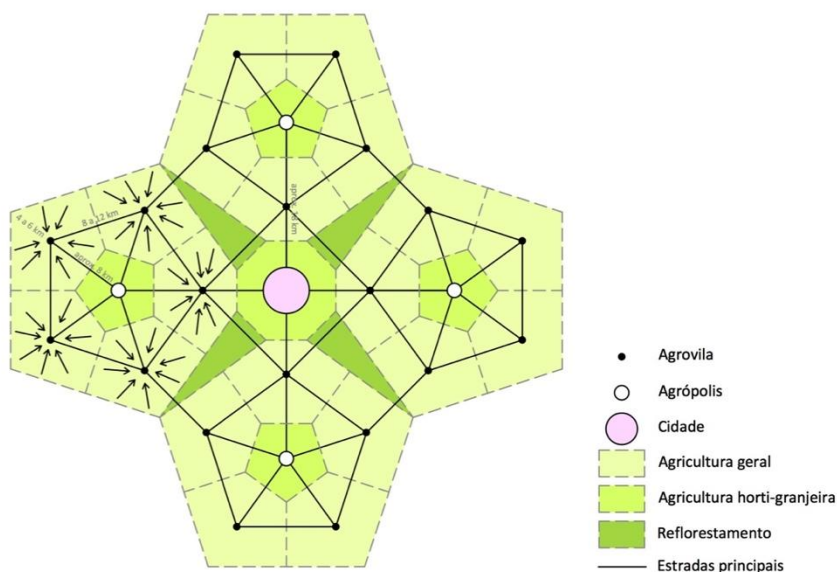


Figura 1- O esquema do Urbanismo Rural publicado por Camargo em 1963. Fonte: Camargo, 1963. Organização do autor.

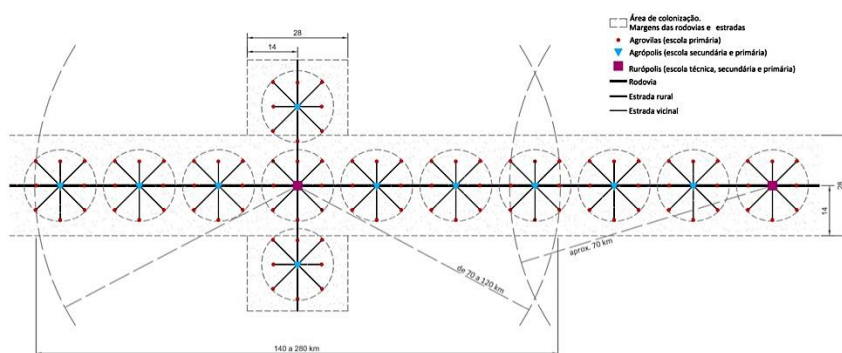


Figura 2- O esquema do Urbanismo Rural tal como projetado para a Transamazônica. Fonte: Camargo, 1973. Organização do autor.

Anos depois Camargo adaptou este diagrama para uma estrutura menos centralizada e mais linear, atendendo à situação específica da distribuição das formas urbanas ao longo de rodovias e estradas (Figura 2). No novo diagrama, as agrovilas orbitam ao redor das agrópolis em área com diâmetro de aproximadamente 10 km; e estes conjuntos de agrovilas e agrópolis se repetem ao longo do eixo rodoviário em uma extensão que varia de 70 a 120 km e na qual se encontra uma rurópolis – o núcleo urbano hierarquicamente superior à agrópolis. Para Camargo, os “três tipos de ‘urbs’ rurais: a *Agroville*, a *Agrópolis* e a *Rurópolis*” formariam uma hierarquia urbanística segundo a infraestrutura social, cultural e econômica e teriam cada qual sua função específica (Camargo, 1973: 10).

Desse modo, a *agrovila* correspondia a um pequeno centro urbano destinado à moradia dos trabalhadores rurais e à sua integração social. Mais concretamente, era um “bairro rural” com um “parque central” onde ficavam escola, pequena sede administrativa, centro social, posto de saúde, “pequeno templo ecumênico” e certos equipamentos recreativos. A população de uma *agrovila* seria determinada pelo número de crianças necessário para o funcionamento de uma escola rural e isso correspondia a um grupo entre 500 e 1500 habitantes – ou de 100 a 300 famílias. De acordo com Camargo (1973: 14), a *agrovila* não devia ser construída isoladamente, mas integrando um sistema de *agrovilas*, *agrópolis* e *rurópolis*, de modo que *agrovilas* funcionassem como satélites de uma *agrópolis*, a fim de ter complementadas suas necessidades sociais e econômicas.

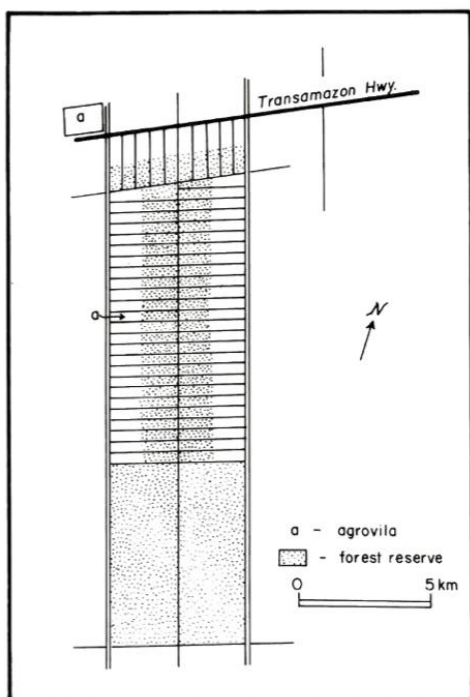


Figura 3- O esquema de parcelamento rural do Urbanismo Rural.
Fonte: Moran, 1985.

Portanto, a *agrópolis* consistia de um pequeno centro urbano agroindustrial com influência socioeconômica, cultural e administrativa sobre uma área ideal na qual podem estar situadas de 8 a 12 *agrovilas* (Rego, 2015). 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 entre 300 e 600 famílias – ou seja, uma população em torno de 1500 a 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 percorrida de caminhão, ônibus ou automóvel. E, por fim, a *rurópolis* seria um pequeno polo de desenvolvimento com aproximadamente 20.000 habitantes, conformando “o centro principal de uma grande comunidade rural constituída por *agrópolis* e *agrovilas*, distribuídas num raio teórico de ação de cerca de 70 a 140 quilômetros” (Camargo, 1973: 17). Cidades existentes – como Altamira – e núcleos urbanos maiores que 50.000 habitantes deveriam respeitar um raio de abrangência de 500 km, e desse modo completariam a constelação de formas urbanas prevista.

A zona rural ao redor destas cidades estava tão geometricamente quanto artificialmente configurada por pequenos lotes retangulares de 100 ha, com 500 m de frente e 2.000 m de fundo, dispostos perpendicularmente ao longo de estradas vicinais abertas perpendicularmente à rodovia (Camargo, 1973: 23; Moran, 1985). Pois como acreditava Camargo, “dentro da ordem, chegaremos ao progresso” (Camargo, 1963: 299). Mas, de um modo geral, nota-se tanto a padronização das estruturas urbanas e rurais quanto a imposição de um sistema rígido, ideal, pouco sensível a particularidades (Figura 3).

Com isso o Urbanismo Rural criou cidades ‘de beira de estrada’ (Figura 4), de modo que elas ficaram conhecidas por sua posição ao longo da rodovia (vila do [Km] 50, vila do 60, vila do 70, etc.) – um padrão de ocupação territorial distinto e desvinculado da acessibilidade fluvial tradicional na região (Trindade, 2012; Cardoso e Lima, 2009: 162; Trevisan, 2011; Doula e Kikuchi, 2005). Além disso, o traçado geométrico idealizado no âmbito regional foi imposto à realidade “sem levar em conta a fisiografia ou a viabilidade desses núcleos” (Goodland e Irwin, 1975: 48), abrindo cidades em sítios pouco adequados topograficamente quando, nas proximidades, podia-se avistar terrenos mais planos. Mais que isso, devido ao parcelamento rural mecânico e abstrato imposto à paisagem existente bastante variável ao longo da Transamazônia, lotes rurais acabaram sem acesso direto aos cursos d’água.



Figura 4- Identificação em edifício diante da rodovia Transamazônica na agrovila do Km 23. Fonte: O autor, 2015.

As configurações urbanas e os termos empregados para designar as partes das novas cidades são claros: foram idealizados segundo princípios da “cidade funcional” (Mumford, 2000: 59) e, com isso, são comuns as unidades de vizinhança, a hierarquização viária (com vias principais, vias locais e vias de pedestres) e os *cul-de-sacs*, sempre com índices de baixa densidade (Figuras 5 e 6). Mesmo nas agrovilas de 1.500 moradores encontram-se separação de pedestres e veículos, a setorização e o zoneamento funcional, e o arranjo funcionalista do conjunto de edifícios públicos. As funções da cidade sistematizadas na Carta de Atenas serviram como premissa para a configuração das cidades novas planejadas na Transamazônica e a organização dos elementos urbanos desfez-se de todo caráter artístico, e daquele urbanismo academicista que imperou nos projetos urbanos no Brasil até a metade do século XX não se notou mais um traço (cf. Pinheiro, 2009)

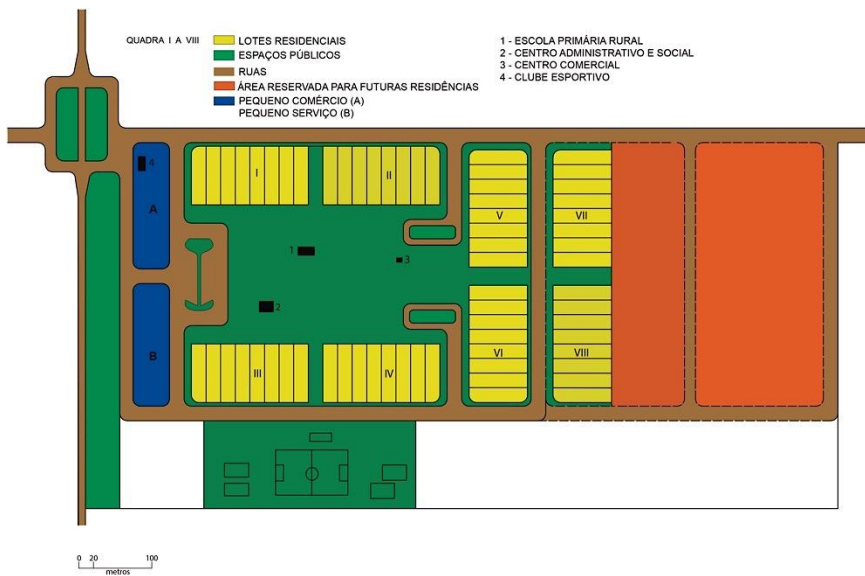


Figura 5- “Anteprojeto teórico” da agrovila n.1. Fonte: Camargo, 1973. Organização do autor.

Camargo já havia demonstrado afinidade com o urbanismo funcionalista na sua proposta para o concurso do Plano Piloto de Brasília. Dialogando com os conceitos de unidade de vizinhança e de cidade jardim, a proposta de Camargo para o plano piloto da nova capital federal reforçava o convívio entre cidadãos e a constituição de uma vida comunitária (Tavares, 2004: 285); e a configuração que Camargo adotou para o centro comercial do plano piloto de Brasília repercutiu, com outra grandeza, nos traçados das unidades urbano-rurais que ele projetou alguns anos depois (Braga, 2011: 279; Rego, 2015). O projeto das cidades da Transamazônica, portanto, remonta ao “período de forte consenso em relação aos preceitos arquitetônicos e urbanísticos, com uma geração quase inteira de urbanistas brasileiros desenvolvendo suas ideias com base no modernismo racionalista de Le Corbusier” (Braga, 2010: 200).



Figura 6- Anteprojeto da Agrópolis n. 10, chamada de Brasil Novo. Fonte: Camargo, 1973. Organização do autor.

O centro da forma urbana configurava uma área de uso comunitário, com edifícios dispersos em vasto espaço livre eminentemente funcional, deixando de lado qualquer aspiração simbólica. Camargo não permitiu uma igreja – apenas uma edificação sem denominação, para fins ecumênicos, sem posição destacada na paisagem urbana – nem previu qualquer monumento cívico. Pode-se notar aqui a mesma inversão da estrutura espacial da cidade tradicional contida na relação figura-fundo que se detectou em Brasília: “na cidade pré-moderna, a figura associava-se aos espaços vazios (ruas e praças), e o fundo aos sólidos (conjunto edificado contínuo); (...) já na cidade moderna, feita de edifícios implantados como objetos isolados e autônomos em meio a um parque contínuo, a figura estaria associada ao espaço privado dos edifícios, e o fundo, ao espaço público do parque” (Braga, 2010: 202). De acordo com Rowe e Koetter (1995: 56), “a matriz da cidade deixou de ser o contínuo sólido, e transformou-se no vazio contínuo”.

A partir de um “anteprojeto teórico” (Camargo, 1973), comum a cada um dos três tipos urbanos, as configurações de agrovilas, agrópolis e rurópolis foram ajustadas para sítios específicos, embora elas tenham um traçado bastante padronizado, com forma urbana delimitada no tamanho, na constituição e na estrutura urbana igualitária para uma vida comunitária idealizada. Em todo caso, simplificação, ordem geométrica, padronização e generalização fizeram ressoar o racionalismo e o funcionalismo que caracterizaram a arquitetura e o urbanismo modernos em boa parte do século XX. Esta ressonância, entretanto, também se fez notar na idealização do colono e da sua morada.

O HOMEM E SUA MORADA

A estrutura urbano-rural idealizada pelo Urbanismo Rural foi entendida com a base para “uma nova civilização – nordestinos e sulistas – [que] estava nascendo” (Camargo, 1973: 1). Pois com o Urbanismo Rural almejava-se, para além da ocupação planejada da faixa desapropriada ao longo da Transamazônica e da distribuição de terras a ‘homens sem terra’, “a formação de uma comunidade, de uma sociedade” (Camargo, 1973: 7).

Acreditava-se que a abertura da Transamazônica poderia mudar a face “da Amazônia demograficamente vazia e do Nordeste densamente povoado” (Rebello, 1973: 72) e, desse modo, os mais de 4.000 km da rodovia serviriam para conectar e equilibrar as potencialidades do território Amazônico com as desvantagens do semiárido sertão nordestino, apresentando ainda uma alternativa às inequidades no acesso à terra no Brasil (A Transamazônica, 1973: 24; Tavares, Considera e Silva, 1972: 124; Moran, 1975: 92).

O general Golbery do Couto e Silva havia sonhado antes em “inundar de civilização a Hiléia amazônica” (Silva, 1967: 47), povoando o “deserto verde” preferencialmente “com um tipo de *homem* que seria aquele brasileiro predominantemente branco, do sul do país, jovem e com elevado ritmo de crescimento, e que, segundo as palavras do general, apresentasse ‘*apreciável grau de homogeneidade*’ seja em termos étnicos ou ideológicos” (Doula e Kikuchi, 1998: 2). Mas, na verdade, os grupos mais numerosos de colonos inicialmente assentados pelo INCRA ao longo da Transamazônica provinham da própria região norte e do nordeste, e, em menor quantidade, do sul e do centro do Brasil (Moran, 1981: 82; Smith, 1982: 7); somente alguns anos mais tarde, o grupo de nordestinos passou a ser efetivamente o maior entre os colonos (Smith, 1982: 22). No entanto, Moran (1981: 81) constatou que o mais importante fluxo de migrantes para a região da Transamazônica resultou da migração campo-campo dentro do próprio estado do Pará e que o segundo maior fluxo foi ocasionado por

nordestinos que já haviam migrado para o sul e então retornavam para mais perto da terra natal, em um segundo movimento migratório.

Mas o Urbanismo Rural pretendeu originalmente reunir nordestinos e sulistas; e a heterogeneidade da origem dos colonos foi deliberadamente incluída no plano da colonização como um meio de se prevenir a interferência de tradicionalismos no progresso das novas comunidades (Moran, 1981: 159). Pois a transferência de um grupo social inteiro, já constituído em outro local, para a nova comunidade traria também “seus costumes, vícios e tabus, sendo muito difícil mudar seu comportamento” (Camargo, 1973: 6). Assim, parafraseando Rowe e Koetter (1989: 16), o colono “deveria ser despedido das suas contaminações culturais e corrupções sociais”.

A cultura urbana é histórica, mas uma cidade nova, em gestação na frente de colonização agrícola na clareira da floresta para abrigar cidadãos migrantes, supostamente não contaria com uma história – e isso parece ter dado licença ao projetista para idealizar uma sociedade igualmente iniciada sem passado.

Desse modo, era então “preciso ‘compor’ a comunidade com famílias oriundas de diversas regiões do país e, se possível, de origens raciais e étnicas diferentes” (Camargo, 1973: 6). E os colonos selecionados para “compor” a nova sociedade deveriam ser “doutrinados”, “motivados” e “conscientizados” sobre os benefícios sociais da vida em comunidade (Camargo, 1973: 7 e 8). Os termos usados por Camargo conferem ao Urbanismo Rural um papel muito além das suas possibilidades. De modo semelhante, a preparação do homem para habitar as novas configurações da casa e da cidade esteve entre as práticas da arquitetura e do urbanismo modernos, que “expressam a crença otimista na possibilidade de uma nova sociabilidade urbana” (Martins, 2010: 161); Le Corbusier (1989: 166), por exemplo, acreditava ser necessário criar “o estado de espírito de residir em casas em série”. Designava-se, portanto, um certo comportamento do grupo heterogêneo de colonos que, sem rasgos característicos predominantes, favoreceria a aludida emergência meio utópica de uma nova civilização (cf. Moran, 1981: 17).

Os colonos haviam sido atraídos por meio de campanha publicitária lançada no rádio, na televisão e na imprensa (Smith, 1982: 15). A notícia do assentamento de colonos na Transamazônica circulou entre os sem-terra através da mídia e do contato pessoal. Candidatos viajaram até as cidades onde a seleção acontecia e líderes de igrejas protestantes usaram seus púlpitos para dar conhecimento aos membros da sua congregação das oportunidades de se “buscar a terra prometida”; cartas dos pioneiros encorajaram seus familiares a se inscreverem no processo seletivo de colonos (Moran, 1981: 79). Mas os critérios para seleção de colonos baseados no tamanho da família e nos anos de experiência em agricultura, nem sempre respeitados, já foram apontados como inapropriados (Moran, 1985: 94). Entretanto, embora não esteja claro como se determinou a destinação do colono selecionado, é certo que ele encontrou um ambiente urbano ordenado, padronizado e igualitário onde quer que ele tenha sido lotado.



Figura 7- Residências em Brasil Novo, s.d. Fonte: www.biblioteca.ibge.gov.br

Pois tratava-se de minimizar diferenças na “terra prometida”, para que todos os colonos fossem tratados como iguais. Esta igualdade estaria estampada mais fortemente na rígida uniformidade das casas padronizadas, que deveriam ter o mesmo tamanho, a mesma conformação e a mesma cor. Ainda que as diferenças reais na educação, no nível social e na experiência profissional entre os colonos e os técnicos se evidenciassem desde o início, causando desequilíbrio nas relações interpessoais (Moran, 1981: 160), o esquema de colonização almejava explicitamente uma sociedade igualitária (Figura 7).

Promover o senso de comunidade entre migrantes de várias partes do Brasil era um objetivo explícito do Urbanismo Rural, apesar de evitar os vínculos sócio-culturais pregressos dos colonos. Com este espírito, as agrovilas apresentavam um formato em “U” com os edifícios comunitários (escola, posto de saúde, centro comunitário e templo ecumênico) posicionados no seu centro. Ao redor deste “parque” estavam distribuídas as casas das agrovilas: construções de madeira padronizadas e indistintamente implantadas nos lotes sem cerca, muro ou qualquer fechamento do quintal, o qual continha espaço para horta, pomar e criação de pequenos animais, já que tinha dimensões entre 20 a 25 m de frente por 80 a 125 m de fundo. Nas agrópolis e rurópolis, a casa mantinha a mesma estrutura, ainda que o porte da forma urbana tivesse um incremento (Figura 8).



Figura 8- Vista geral da Agrópolis Brasil Novo, anos 1970. Fonte: Arquigrafia Beta.

O projeto de uma casa tropical a ser construída com a madeira da floresta derrubada para a abertura das rodovias Cuiabá-Santarém e Transamazônica havia sido desenvolvido pela SUDAM em 1971 (Hasek, 1971: 6). Conjuntos destas casas serviriam como acampamento para a construção das rodovias e, depois, como núcleos de colonização. Projetadas para um clima de intensa radiação solar e temperatura e umidade altas, a edificação deveria ser fresca, seca e sombreada (Hasek, 1971: 7-8). Essa casa tropical de madeira deveria ficar elevada do solo (pelo menos dois metros, para aí também criar uma área útil ventilada), e possuía varanda em todas as fachadas, “parede ventilada”, janelas com tela (ou veneziana para maior segurança), telhado com folhas metálicas ou de amianto (em face da desvantagem da telha cerâmica e das lascas de madeira para coberturas naquela região) e paredes com tábuas dispostas horizontalmente, pintadas preferencialmente de branco. Mas o que se construiu de fato nas agrovilas e agrópolis é uma tipologia arquitetônica bem mais modesta, cujos exemplares ainda podem ser encontrados em Brasil Novo, Vila do 50 e em alguns outros núcleos remanescentes do empreendimento original do INCRA.



Figura 9. Casas originais em agrovila da Transamazônica. Fonte: O autor, 2015.

Ainda assim, notam-se na casa originalmente implantada nas cidades da Transamazônica a varanda frontal, a treliça de madeira logo abaixo do telhado da varanda a modo de parede ventilada, a elevação da construção (variando conforme a inclinação do terreno) e o fechamento com tábuas horizontais (Figura 9). Esta casa constava de cinco cômodos, além da varanda: sala, dois quartos, copa e cozinha; o banheiro ficava fora da casa, nos fundos do terreno (Moran, 1981: 87). Idênticas e pintadas em cor clara, estas construções não deviam ser alteradas ou ampliadas com “puxados”, de modo a se evitar qualquer diferenciação no conjunto de casas (Smith, 1982: 25 e 28).

O lado utópico de Brasília também insistia, no mesmo tom “messiânico”, “sobre a necessidade de instaurar um espaço fraternal e libertário, capaz de suprimir as enormes diferenças sociais” (Pereira, 2010: 25). Mas a vida urbana igualitária na Transamazônica prontamente se desvirtuou (O Estado, 1974).

O modo de vida dos colonos, idealmente formulado, ditava que todos proprietários de terras e empregados rurais residissem no lote urbano da agrovila, e não na pequena propriedade rural. Mas isso não foi obedecido, o que logo se percebeu pelas casas vazias nas agrovilas (O Estado, 1974: 8). Muitos colonos preferiram morar no lote rural (Moran, 1981: 89; Smith, 1982: 24), já que a distância entre a agrovila e a lavoura teve um impacto negativo na unidade das famílias, impediu que familiares ajudassem no trabalho da roça e deixou animais e equipamentos desprotegidos na zona rural a maior parte do tempo (Brasil, 1972: 87-89). A padronização das casas urbanas foi logo alterada com “puxadinhos”

acrescidos às construções originais, rompendo o padrão idealizado para a comunidade igualitária. O governo designou agentes externos que organizariam e estimulariam o desenvolvimento comunitário nas agrovilas e, prontamente, apareceram as diferenças de nível social, experiência de trabalho e educação entre estes agentes e os colonos; estas diferenças ficaram patentes no imagem da vila e no comportamento dos seus moradores. Por exemplo, as casas de administradores governamentais, técnicos e burocratas – os *dotores* – ficavam fisicamente todas separadas; as casas mais importantes ficavam mais ao fundo da agrovila, distantes da poeira da estrada e dos armazéns, e ganhavam distinção pelo tamanho e pelos acabamentos. Colonos e administradores e burocratas não frequentavam o mesmo clube social: cada grupo tinha o seu clube no “seu lado” da cidade (Moran, 1981: 160). Os funcionários públicos ainda enfatizavam seu status ao não andar a pé, mesmo quando a distância era de apenas uma quadra: dirigiam veículos oficiais por todo lado (Moran, 1981: 162).

Sem boa parte das edificações públicas originalmente previstas, as cidades funcionalistas transamazônicas mostravam um cenário desolador; a falta da infraestrutura básica prevista inicialmente prejudicou o esquema como um todo. Aos colonos decepcionados com o empreendimento não estava permitido vender o lote rural e, apesar da motivação inicial, muitos acabaram abandonando suas terras, o que resultou em grandes perdas do investimento público e em impacto negativo no processo de colonização (Smith, 1982: 177; Moran, 1981: 78).

CONCLUSÕES

Prontamente se reconheceu que o afã de progresso, a busca de integração nacional e o crescimento econômico direcionaram a expansão capitalista à região Amazônica (Cardoso e Müller, 2008). Com efeito, o empenho para desenvolver a Amazônia decorreu fundamentalmente de considerações econômicas e geopolíticas (Smith, 1982: 12-14) e o próprio general presidente havia afirmado, em discurso publicado no Jornal do Brasil em abril de 1971, que “a construção da estrada [Transamazônica] deverá complementar-se com as atividades de reforma agrária e colonização, com a assistência e proteção à vida do homem, e também com o levantamento e a utilização das riquezas minerais, vegetais e energéticas desse imenso mundo em descoberta, fronteira da nossa soberania” (Rebello, 1973: 229). Nesse sentido, pode-se entender que colonização e urbanização da faixa ao longo da Transamazônica foram apenas um meio para se atingir aqueles fins.

Como complemento às iniciativas de desenvolvimento regional e integração nacional, o esquema de colonização implementado pelo INCRA propunha não apenas distribuir terra, assentar colonos migrantes, criar cidades e implementar a infraestrutura necessária para atingir os objetivos maiores do governo militar. Pretendeu fazer nascer uma civilização através do urbanismo e da organização social que ele preconizava.

A contextualização do planejamento conjunto de zonas urbanas e rural em tamanha área – o polígono entre Itaituba e Marabá – já é uma contribuição relevante para a história do urbanismo no Brasil, mais especialmente àquela do período do regime militar; entretanto, a simbiose de distintas ideias urbanísticas notadas por este trabalho nesse planejamento incrementa o debate sobre a circulação das ideias. Pois no âmbito regional, o esquema de colonização planejou uma “região urbana”, recorrendo à descentralização e à hierarquização das cidades e à sua integração com a zona rural – corolários do ideário *garden city*. E no âmbito urbano, a configuração das cidades revelou princípios formais do urbanismo funcionalista ao descartar elementos urbanos tradicionais em favor de soluções preconizadas pelos CIAMs e referenciadas na nova capital do Brasil. Entretanto, mostrou-se aqui que o esquema de colonização aspirou ainda a uma vida igualitária, padronizando construções, compondo a sociedade e norteando o comportamento dos cidadãos.

Estudiosos da ampla transformação social, ambiental e econômica que se ensaiou na Transamazônica (em sua maioria norte-americanos) asseguraram que o esquema do INCRA fracassou, entre outras causas, por questões ambientais, como solo pobre e chuvas excessivas (Moran, 1981: XIII; Katzman, 1977: 80; Wesche, 1974: 109); por questões de gerenciamento, como seleção dos colonos pouco adequada, falta de tecnologia compatível com a grandeza do empreendimento, e inexistência da infraestrutura originalmente prevista (cf. Wesche, 1974: 109; Katzman, 1977: 80; Smith, 1982: 25). Esses mesmos estudiosos sugerem que, apesar de aparente longa preparação e planejamento extensivo, faltaram revisões e adaptações: *inputs* que só a vivência do real poderia fazer à marco-escala do projeto. É certo que o abandono precoce do esquema de colonização impossibilitou estes ajustes.

Contudo, este trabalho apontou no próprio Urbanismo Rural um conjunto de aspectos de natureza utópica tão impositivos quanto ilusórios, em particular aqueles que idealizaram autoritariamente a vida em comunidade. Elementos do urbanismo funcionalista também se mostraram quiméricos nas pequeníssimas cidades na floresta; separação de pedestres e automóveis, zoneamento funcional e unidade de vizinhança certamente são mais apropriados ao ordenamento de áreas urbanas mais densas, extensas e complexas. Nesse sentido, o messiânico esquema de colonização se condenou ao fracasso à medida que se mostrou pouco representativo, inflexível, e ignorante às contribuições locais e aspirou fazer surgir uma nova civilização no meio da floresta.

REFERÊNCIAS

“A Transamazônica”. *Revista do Clube de Engenharia*. Rio de Janeiro: Clube de Engenharia, Vol. 390, Setembro/Outubro 1973, 21-31.

- Beevers, R. The garden city utopia. A critical biography of Ebenezer Howard. Abingdon: Olivia Press, 2002.
- Braga, A. M. C. (Im)possíveis Brasília. Os projetos apresentados no concurso do plano piloto da nova capital federal. São Paulo: Alameda, 2011.
- Braga, M. O Concurso de Brasília. São Paulo: Cosac Naify, 2010.
- Brasil. I Plano nacional de desenvolvimento (PND) – 1972-1974. Brasília: Presidência da República, 1971.
- Brasil. Planejamento urbano e local e o desenvolvimento das faixas pioneiras. Brasília: Ministério do Interior/Serviço Federal de Habitação e Urbanismo – SERFHAU, 1972.
- Brasil. 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, 2002.
- Camargo, J. G. da C. “Urbanismo rural para fixação condigna do homem nas áreas agrícolas”. Revista do Clube de Engenharia. Rio de Janeiro: Clube de Engenharia, Vol. 16, No. 324-328, 1963, 274-277 e 299.
- Camargo, J. G. da C. Urbanismo rural. Brasília: Ministério da Agricultura/INCRA, 1973.
- Cardoso, A. C. D. e Lima, J. J. F. “A influência do governo federal sobre cidades na Amazônia: os casos de Marabá e Medicilândia”. Novos Cadernos NAEA. Belém: NAEA, Vol. 12, No. 1, 2009, 161-192.
- Cardoso, F. H. e Müller, G. Amazônia: expansão do capitalismo. Rio de Janeiro: Centro Edelstein de Pesquisas Sociais, 2008.
- Doula, S. M. e Kikuchi, M. Y. A estratégia da ocupação territorial da Amazônia: a cidade planejada de Sinop. Anais do V Seminário de História da Cidade e do Urbanismo, 1998, Campinas. Disponível em: <<http://www.anpur.org.br/revista/rbeur/index.php/shcu/article/view/706/681>> [Acesso em 20 de junho de 2015].
- Fishman, R. Urban utopias in twentieth century. Cambridge, Mass.: The MIT Press, 1977.
- Goodland, R. e Irwin, H. A selva amazônica: do inferno verde ao deserto vermelho? São Paulo: Itatiaia: EDUSP, 1975.
- Hardy, D. “Utopian ideas and the planning of London”. Planning Perspectives. Colchester: IPHS Routledge Taylor & Francis, Vol. 20, No. 1, January 2005, 35-49.
- Hasek, V. C. Casa tropical de madeira: um modelo de habitação rural para a Amazônia. Belém: SUDAM, 1971.
- 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, Mass.: Londres: Harvard University Press, 1977.
- Le Corbusier. Por uma arquitetura. 4 ed. São Paulo: Perspectiva, 1989.
- Kwak, N. H. “Transnational planning history: introduction to the Virtual Special Issue”. Planning Perspectives. Colchester: IPHS Routledge Taylor & Francis Virtual Special Issue, 2015.
- Martins, C. A. F. “‘Há algo de irracional...’. Notas sobre a historiografia da arquitetura brasileira” IN Guerra, A. (Ed.). Textos fundamentais sobre história da arquitetura moderna brasileira. Parte 2. São Paulo: Romano Guerra, 2010. P. 131-168.
- Moran, E. F. “An assessment of a decade of colonization in the Amazon Basin” IN Hemming, J. (Ed.) Change in the Amazon Basin. V. 2. The frontier after a decade of colonization. Manchester: Manchester University Press, 1985. P. 91-102.
- Moran, E. F. Developing the Amazon. Bloomington: Indiana University Press, 1981.
- Mumford, E. The CIAM discourse on urbanism, 1928-1960. Cambridge, Mass.: The MIT Press, 2000.
- O Estado de São Paulo. Na Rurópolis, a festa de Médiçi. Edição de 13 de Fevereiro de 1974. P. 8.
- Pereira, M. da S. “A utopia e a história. Brasília: entre a certeza da forma e a dúvida da imagem” IN Guerra, A. (Ed.) Textos fundamentais sobre história da arquitetura moderna brasileira. Parte 2. São Paulo: Romano Guerra, 2010. P. 11-32.
- Pinheiro, E. P. “Circulação de ideias e academicismo: os projetos urbanos para as capitais do Cone Sul, entre 1920 e 1940” IN Gomes, M. A. de F. (Org.) Urbanismo na América do Sul. Salvador: EDUFBA, 2009. P. 119-148.
- Pontual, V. A utopia de um novo tempo: reformas sociais e planejamento. Anais do IV Seminário de História da Cidade e do Urbanismo, 1996, Rio de Janeiro. Disponível em: <<http://unuhoospedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/shcu/article/view/440/416>> [Acesso em 18 de novembro de 2015].
- Rebello, D. C. Transamazônica, integração em marcha. Rio de Janeiro: CDP, 1973.
- 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. ANPUR, Vol. 17, No. 1, Maio 2015, 89-103.

- Rezende, Vera F. "Brazilian city planners, American city planning? New perspectives on urban planning in Rio de Janeiro, 1930–1945". Planning Perspectives. Colchester: IPHS Routledge Taylor & Francis, Vol. 25, No. 4, October 2010, 505-513.
- Rowe, C. e Koetter, F. Collage city. 8ª impressão. Cambridge, Mass.: The MIT Press, 1995.
- Silva, G. do C. e. Geopolítica do Brasil. 2 ed. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio, 1967.
- Smith, N. J. H. Rainforest corridors. The Transamazon colonization scheme. Berkeley: University of California Press, 1982.
- Sombra, S. Técnica de planejamento. Rio de Janeiro: Departamento de Imprensa Nacional, 1951.
- Sutcliffe, A. Towards the planned city. Germany, Britain, the United States and France, 1780-1914. Oxford: Basil Blackwell, 1981.
- Tavares, V. P., Considera, C. M. e Silva, M. T. I. I. de Castro. Colonização dirigida no Brasil: suas possibilidades na região amazônica. Rio de Janeiro: IPEA/INPES, 1972.
- Tavares, J. C. Projetos para Brasília e a cultura urbanística nacional. São Carlos: Dissertação de mestrado, EESC USP, 2004.
- Trevisan, R. "Cidades plantadas na floresta amazônica: ações estatais para ocupação e urbanização do centro-oeste brasileiro". Revista Geográfica de América Central. Costa Rica: Editorial de la Universidad Nacional, Vol. 2, No. 47 E, 2011, 1-18.
- Trindade Júnior, S. C. "A Amazônia oriental brasileira: processos de territorialização e perspectivas de fragmentação do espaço". Anais do XII Colóquio Internacional de Geocrítica, 2012, Bogotá. Disponível em: <<http://www.ub.edu/geocrit/coloquio2012/actas.htm>> [Acesso em 11.11.2015].
- Ward, S. V. "The garden city introduced" IN Ward, S. V. (Ed.) The garden city: past, present and future. London: E & FN Spon, 1992. P. 1-27.
- Wesche, R. "Planned rainforest Family farming on Brazil's Transamazon highway". Revista Geográfica. Pan American Institute of Geography and History, Vol. 81, December 1974, 105-114.