

EX NIHILO NIHIL FIT – CIDADES NOVAS COMO INFRAESTRUTURAS TERRITORIAIS NO BRASIL E EM PORTUGAL

Ricardo Trevisan*

Maria Manuel Lobo Pinto de Oliveira**

*Universidade de Brasília, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Brasília, DF, Brasil

**Universidade do Minho, Escola de Arquitetura, Arte e Design, Guimarães, Braga, Portugal

Resumo

Cidades de raiz – não espontâneas – têm em seu passado pré-fundacional elementos decisivos que induziram a sua gênese. A razão de existir e onde se materializar passam necessariamente por decisões de agentes, instituições e conjunturas político-econômico-sociais específicas que direcionam cada um desses empreendimentos. Em alguns casos, as cidades novas implicaram a destruição dos ecossistemas (humanos e naturais) locais e do seu eventual desaparecimento, num quadro em que a espécie humana os encarava apenas como subsidiários (quase sempre supérfluos) para a realização dos seus propósitos colonizadores. Este artigo, decorrente de pesquisa de pós-doutoramento, tem como propósito qualificar cidades novas, aquelas intencionalmente criadas e profissionalmente projetadas, como dispositivos infraestruturais de ativação e urbanização territorial. Mais que produtos-fim de uma dinâmica político-espacial, podem essas cidades ser compreendidas como engrenagens intermediárias a atividades produtivistas e extrativistas? Na busca por resposta, direciona-se a atenção às cidades fundadas no centro-sul amazônico (Brasil) e na região de Sines (Portugal) nos anos 1970, surgidas como resultado do desenvolvimentismo, do autoritarismo estatal, das dinâmicas de capitalização e acumulação e da participação ampliada de setores privados. Guardadas as devidas proporções e diferenças escalares, os processos de ocupação, colonização, infraestruturação e exploração de bens naturais perfazem ambos os territórios, incluindo práticas urbanizadoras predatórias aos ecossistemas locais. Assim, tais cidades tornam-se nosso campo exploratório nesta investigação, conduzida por um olhar histórico, respaldado por consultas a fontes primárias e secundárias e por visitas in loco. Ao entender que “nada nasce do nada”, este estudo qualifica cada cidade nova como representação das condicionantes que levaram a seu nascimento e a seu posicionamento estratégico no sistema capitalista recente.

Palavras-chave

História do Planejamento Regional; Capitaloceno; Território; Urbanização; Amazônia; Sines; Ecossistemas.

EX NIHILO NIHIL FIT – NEW CITIES AS TERRITORIAL INFRASTRUCTURES IN BRAZIL AND PORTUGAL

Ricardo Trevisan*

Maria Manuel Lobo Pinto de Oliveira**

*Universidade de Brasília, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Brasília, DF, Brazil

**Universidade do Minho, Escola de Arquitetura, Arte e Design, Guimarães, Braga, Portugal

Abstract

The pre-foundational stages of new cities are marked by several decisive elements that ultimately led to their genesis. The reason for their existence and where they materialize necessarily depend on decisions made by agents, institutions and specific political-economic-social circumstances that have guided each of these undertakings. In some cases, new cities have not only involved the destruction of local ecosystems (human and natural) but even their eventual disappearance, within a context whereby the human species has simply viewed them as being subsidiary (almost always superfluous) to pursuing its colonizing determinations. The aim of this article, which is the result of post-doctoral research, is to characterize new cities, those intentionally created and professionally designed, as infrastructural devices for territorial activation and urbanization. Rather than being the end-products of a political-spatial dynamic, could these cities be understood as intermediary cogwheels for productive and extractive activities? In the pursuit of an answer, attention has been focused on the cities founded in the central-south region of the Amazon (Brazil) and in the Sines region (Portugal) during the 1970s, all of which emerged from developmentalism, state authoritarianism, the dynamics of capitalization and accumulation and the expanded participation of private sectors. While maintaining the due proportions and scalar differences, the processes of occupation, colonization, infrastructure development, and exploitation of natural assets characterize both territories, including the predatory urban planning practices that are harmful to local ecosystems. Thus, these cities have become our exploratory field in this investigation, conducted through an historical perspective, underpinned by consultations with primary and secondary sources and on-site visits. With an understanding that “nothing comes from nothing”, this study qualifies each new city as a representation of the conditions that led to its birth and its strategic position in the recent capitalist system.

Keywords

History of Regional Planning; Capitalocene; Territory; Urbanization; Amazonia; Sines; Ecosystems.

EX NIHILO NIHIL FIT – CIDADES NOVAS COMO INFRAESTRUTURAS TERRITORIAIS NO BRASIL E EM PORTUGAL¹

Ricardo Trevisan

Maria Manuel Lobo Pinto de Oliveira

1. Contextualização: o presente como acesso ao passado

Se Antropoceno define as ações dos homens no meio ambiente, o termo Capitaloceno² amplia tal sentido e atribui as transformações ambientais às “valorizações econômicas capitalistas de apropriação da natureza e de territórios, e não apenas [às] ações humanas diretas” (Ulloa, 2019, p. 2). Apesar da terminologia adotada – Antropoceno, Plantationoceno, Capitaloceno, Chthuluceno –, é sabido que estamos à beira de um colapso em face das “ações gravadas nas rochas” pela espécie humana, ou, na melhor das hipóteses, de uma transição para um novo período geológico. Contudo, a definição de Capitaloceno abre a possibilidade de compreender melhor as origens desse poder destrutivo, proveniente não de algo abstrato e generalista (a humanidade como um todo), mas de ações concretas promovidas por agentes, instituições e corporações públicas e privadas articulados ao

1. Este artigo é resultado de pesquisa de pós-doutorado realizado pelo autor sob supervisão da autora na Escola de Arquitetura, Arte e Design da Universidade do Minho (Portugal) entre janeiro de 2023 e janeiro de 2024 e contou com apoio financeiro do CNPq (Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico – Brasil). Agradecimentos ao grupo de pesquisa TOPOS – paisagem, projeto, planejamento (CNPq; FAU-UnB, Brasil), ao Lab2PT – Laboratório de Paisagens, Patrimônio e Território (EAAD-UMinho, Portugal) e ao IN2PAST – Laboratório Associado para a Investigação e Inovação em Patrimônio, Artes, Sustentabilidade e Território (Portugal).

2. O termo *Capitaloceno* surge em 2009, cunhado por Andreas Malm (1976-), professor de Ecologia Humana na Universidade de Lund (Suécia), como crítica e correção ao termo *Antropoceno* (criado pelo biólogo estadunidense Eugene F. Stoermer, nos anos 1980, e redefinido pelo químico holandês Paul Crutzen, em 2000), atribuindo ao desenvolvimento e ao capitalismo maior parcela de responsabilidade em relação à atual crise ambiental.

redor de relações políticas e de interesses econômicos comuns (Fernandes, 2013). Em países periféricos do sistema capitalista globalizado, como Brasil e Portugal, apropriações predatórias do território, de exploração e transformação da natureza em mercadoria (Haraway, 2016), ou de suporte logístico a conglomerados empresariais e financeiros sediados nos países centrais, estão atreladas, respectivamente, à crise climático-ambiental e às guerras.

No Brasil, os quatro anos de governo Bolsonaro (2019-2022) exemplificam o desmonte das políticas, leis e ações de proteção ao meio ambiente, em favorecimento ao desmatamento, ao garimpo ilegal, às ocupações clandestinas em áreas de reserva, ao avanço do agronegócio (Davis et al., 2020; Caetano, 2021). São retratos da despolítica ambiental assumida por aquela gestão (Grandes, 2011)³, com impactos diretos nos biomas Amazônia, Cerrado e Pantanal (Raisg, 2021). No entanto, fazer vista grossa a questões ambientais não é ato exclusivo desse governo. A sujeição a interesses econômicos em detrimento da preservação perpassa governos anteriores e o atual, em maior ou menor grau. A título de ilustração, a proposta da “Ferrogrão”, a Estrada de Ferro 170 (EF-170), para transporte de commodities do centro-norte do estado de Mato Grosso ao porto de Santarém, no Pará, esboçada em 2014 pelas três maiores empresas comercializadoras agrícolas no Brasil – a multinacional ADM, a Bunge Brasil e a Amaggi –, foi encampada pelo governo de Dilma Rousseff (2015-2016), ganhou projeção nos governos de Michel Temer e Bolsonaro e atualmente é defendida por Renan Filho, ministro dos Transportes do governo Lula (Preite Sobrinho, 2023). O projeto da nova infraestrutura, tida como alternativa mais barata e menos poluente que o tráfego de caminhões na rodovia BR-163 (Cuiabá-Santarém), pode causar, entretanto, o desmatamento de 49 mil km² em 48 municípios e desestruturar por completo a “trama dos povos da floresta” às suas margens (Cardoso, 2023, p. 73; Costa et al., 2020). Quer se pretenda manter a infraestrutura atual, quer se objetive criar uma nova, cabe aqui indagar que perspectiva de futuro se projeta para esse território: dar continuidade à expansão agropecuária ou romper por completo qualquer ação produtivista diante dos saberes seculares locais e da preservação da natureza?

Em Portugal, a interrupção da comercialização de gás russo junto a países da União Europeia, devido à invasão à Ucrânia em fevereiro de 2022, reacendeu a possibilidade de o país gerir essa crise energética e fornecer alternativas de abastecimento ao restante do continente (Cohen, 2022; Amato, 2022). Em conjunto com

3. Sobre *despolítica*, a escritora e colunista Almudena Grandes, no jornal *El País* (2011, p. 1), a define como a “ação ou omissão que permite contradizer, distorcer ou esvaziar de conteúdo a função para a qual um servidor público foi eleito”.

a Espanha, a península Ibérica por muito tempo ficou apartada da distribuição de recursos energéticos captados pelos demais países europeus. Isolados, tiveram que recorrer a alternativas, como a importação de gás e petróleo dos Estados Unidos, do norte da África, da Nigéria e do Oriente Médio, além da exploração de outras fontes renováveis, como a energia eólica, a solar e a hidroelétrica. Hoje, ambos os países protagonizam o interesse por sua condição geográfica estratégica, como porta de entrada de gás liquefeito de petróleo (GLP), petróleo e hidrogênio verde (H2V) para países da Europa central e ocidental. Especificamente Portugal, com seu porto de águas profundas em Sines, no Alentejo, por ser o terminal mais perto dos Estados Unidos e do Canal do Panamá, oferece condições favoráveis para receber embarcações de grande calado, restando apenas a construção de linha de gasoduto e rede de eletricidade para conduzir tais suprimentos à Espanha e de lá para a França e demais países. Porém, essa projeção ainda ronda cenários especulativos, muito em razão de embates político-econômicos dos governos envolvidos e interessados no mercado energético. No mais, a operação prioriza os aspectos econômicos, sem considerar os impactos sobre o meio ambiente, como já visto na Zona de Conservação de Sines, e a sociedade local, que já sente o aumento vertiginoso nos preços de compra e locação de moradia (Matos, 2023).

Não ao acaso, esses fatos são mencionados nesta introdução. Justificam-se como portas de entrada ao passado, quando, há cinquenta anos, os territórios abordados, isto é, o centro-sul amazônico – sul do Pará, norte do Mato Grosso e Rondônia – e a região dos concelhos de Sines e de Santiago do Cacém, foram alvos de políticas e ações estatais e privadas com o intuito de inserir ambas as realidades no contexto capitalista vigente. Detentoras de fontes de recursos naturais (renováveis e não renováveis), baixas taxas demográficas, condições geográficas excepcionais, entre outros fatores, essas localidades atraíram a atenção do Estado ditatorial brasileiro (militares) e do português (estado-novismo de Marcello Caetano) no início dos anos 1970 como sítios-potência ao desenvolvimento econômico e ao regramento social.

Guardadas as devidas proporções e diferenças escalares entre os países em tela – trata-se de um estudo aproximativo, não comparativo –, os processos de ocupação, colonização, infraestruturação e exploração de bens naturais perfazem ambos os territórios. Com altos índices de migração campo-cidade e indicativos de abertura econômica ao mercado global, à época, criar políticas de colonização direcionada a áreas ermas atreladas a ações de capitalização e acumulação em regiões pouco desenvolvidas se tornou pauta do dia para governantes brasileiros e portugueses. Para isso, investimentos públicos de grande monta foram direcionados à capacitação do território a partir de infraestruturas de base (rodovias, ferrovias, portos, aeroportos, hidrelétricas, termoelétricas, represas, canais, gasodutos,

oleodutos, redes de alta tensão, empresas mineradoras, refinarias etc.), que, somadas à participação privada na estruturação industrial, financeira e urbanizadora do território, modificaram em definitivo suas paisagens, sem atender as qualidades próprias e endógenas (Figuras 1 e 2). As “descontinuidades graves”, mencionadas por Haraway (2016, p. 140), foram assim traçadas e, aos “terranos”, humanos e não humanos (Latour, 2016), restou a atual crise climático-ambiental.



Figura 1. Implantação da cidade nova de Sinop (Mato Grosso) às margens da BR-163, em plena Floresta Amazônica (julho de 1973)

Fonte: Acervo fotográfico Tenente Coronel Jaime Ribeiro.



Figura 2. Construção do porto de Sines, Portugal (anos 1970)

Fonte: Acervo Gabinete da Área de Sines, Arquivo Distrital de Setúbal – ADSTB (Portugal).

Operacionalmente, este estudo detém-se em um duplo episódio de planejamento urbano e regional ocorrido há cinquenta anos no Brasil e em Portugal. Durante a infraestruturação do centro-sul amazônico e da região de Sines, no Alentejo, deparou-se com processos de urbanização dessas regiões pela criação de cidades novas (Trevisan, 2020).⁴ São exemplos de cidades fundadas como dispositivos de ocupação e ativação territorial, no Brasil: Rurópolis, Nova Marabá e Tucumã, no estado do Pará; Sinop, Sorriso, Nova Mutum, Lucas do Rio Verde, Primavera do Leste e Alta Floresta, no Mato Grosso; Ariquemes, em Rondônia – cidades novas de colonização ou cidades de fronteira –, além de Vila de Tucuruí (Pará), Carajás (Parauapebas, Pará), Vila dos Cabanos (Barcarena, Pará), Porto Trombetas (Oriximiná, Pará) – cidades novas empresariais ou *company towns* (Trindade Jr., 2010; Rocha, 2008).⁵ Em Portugal, o exemplo é dado por Santo André, classificada tanto como cidade nova de ocupação territorial como também como cidade-satélite de Sines, para abrigar trabalhadores do novo porto e do complexo industrial que surgia. Mais que produtos-fim de uma dinâmica político-econômico-espacial, podem essas cidades ser compreendidas como engrenagens intermediárias a atividades produtivistas e extrativistas? Seriam elas de fato “cidades *ex nihilo*” (cidades criadas a partir do nada) ou cabe nelas a representação das condicionantes que levaram a seu nascimento? Na busca por respostas, acredita-se que, no universo da urbanização territorial do século XX, as cidades novas foram simultaneamente causa e consequência do processo de tecnificação e ocupação territorial. Portanto, este artigo busca, como objetivo central, compreender processos de planejamento e ordenamento territorial brasileiro e lusitano nos anos 1970 a fim de revelar outro papel das cidades com base na escala territorial.

Como método, este trabalho permeia, complementarmente, os campos do Urbanismo e do Planejamento Urbano e Regional, extraíndo de cada um os elementos necessários para a compreensão dos objetos em foco e articulando-os em nebulosas (Pereira, 2018) (Figura 3). Perscrutar esses campos por meio da História permite-nos ingressar no contexto dos fatos ocorridos; permite-nos entender a

4. O conceito de *Cidades Novas* é particularmente definido como núcleos urbanos: (i) criados pelo desejo do poder público ou da iniciativa privada e concretizado em ações específicas; (ii) que buscam atender, ao menos de início, a uma ou mais funções dominantes (administrativa, de colonização, empresarial, ferroviária, de relocação, balneária, satélite etc.); (iii) implantados num sítio previamente escolhido; (iv) baseados em um projeto urbanístico; (v) elaborados e/ou desenvolvidos por agente(s) definido(s) – eventualmente profissional(is) habilitado(s); e (vi) em um limite temporal determinado, implicando inclusive um momento de fundação razoavelmente preciso.

5. Uma cidade nova empresarial ou “cidade-empresa” pode ser definida por uma extensão da linha de produção do empreendimento (função dominante), com certa autonomia político-administrativa a partir da empresa que a fundou, possuidora de aspectos de urbanidade distintos daqueles apresentados pelas cidades e vilas da região e materializada num núcleo urbano fechado, delimitado, a fim de assegurar a funcionalidade de suas atividades e o controle de seus funcionários.

2. Desenvolvimentismo cá e lá, aproximações operativas

Num panorama de instabilidade política, insatisfação social e estagnação econômica, restabelecer o apoio popular pelo nacionalismo e promover o progresso pelo desenvolvimentismo tornaram-se metas prioritárias dos governos ditatoriais brasileiro e português em fins dos anos 1960. Em busca da legitimação dos poderes estabelecidos, o golpe cívico-militar de 1964 no Brasil e a chegada de Marcello José das Neves Alves Caetano (1906-1980) ao posto de presidente do Conselho de Ministros em 1968, em continuidade ao regime salazarista (1933-1974), trouxeram consigo seus moldes operacionais: a centralização do poder, o domínio sobre a formulação de leis e respectivas aplicações, o aparelhamento tecnocrático de instituições e órgãos públicos, além da busca por apoio dos principais setores empresariais e financeiros de cada país (Lobato, 2020; Fernandes, 2018). Cenário favorável instalado, ambos os governos miraram na abertura de suas economias às demandas internacionais e na reformulação das bases produtivas para alavancar financeiramente seus países e inseri-los na ordem global daquele momento. Nos dois casos, a economia tornou-se alvo principal da ação estatal e tudo aquilo relacionado a essa pasta foi planejado e estruturado de modo a avançar rumo à consecução dos objetivos desenvolvimentistas traçados.

Mas a que desenvolvimentismo nos referimos aqui? O filósofo marroquino Mohammed Allal Sinaceur (1941-), em seu artigo *Development – to what end?* (1983), aborda as noções de crescimento, desenvolvimento e progresso. Conhecedor das transposições de tais termos feitas da Biologia para a Economia e para a Sociologia, Sinaceur confronta crescimento e desenvolvimento, com o primeiro sendo apenas o aumento de tamanho, enquanto aproxima o segundo do conceito de progresso difundido por Auguste Comte (1798-1857), Herbert Spencer (1820-1903) e seguidores do positivismo oitocentista (Sinaceur, 1983). Para esses pensadores, o desenvolvimento estaria necessariamente ligado ao progresso social amparado nos avanços acumulados pela Ciência e respectivas produções tecnológicas. Assim, o desenvolvimento econômico se daria pela engenharia cultural e a social, capazes de cumprir em escala mundial as promessas de um modelo específico de governança e experiência humana.

Após a Segunda Guerra Mundial, a medição do progresso de um país era feita pela conjunção de sistemas de contabilidade nacional, por estudos estatísticos de longo prazo, pelas representações estáticas de crescimento equilibrado e pela participação de grandes indústrias de escala global. Como política de Estado, o desenvolvimento assume versão ideológica e doutrinária – *desenvolvimentismo* –, assim definido pelo economista e pesquisador Pedro Cezar Dutra Fonseca (2014, p. 59):

[...] a política econômica formulada e/ou executada, de forma deliberada, por governos (nacionais ou subnacionais) para, através do crescimento da produção e da produtividade, sob a liderança do setor industrial, transformar a sociedade com vistas a alcançar fins desejáveis, destacadamente a superação de seus problemas econômicos e sociais, dentro dos marcos institucionais do sistema capitalista.

Desse modo, o desenvolvimentismo é incorporado nas agendas governamentais de países periféricos como artifício político visando ao progresso econômico e à participação na estrutura hierárquica do capitalismo, mesmo que na condição de economias coadjuvantes. Nesse sistema organizacional, os papéis desempenhados eram bem claros. De um lado, os países altamente industrializados – centrais, como Estados Unidos da América, da Europa ocidental e Japão – concentravam o capital, diversificavam seus serviços e conhecimentos, fomentavam as atividades produtivas, necessitando para isso matéria-prima (recursos naturais renováveis e não renováveis), sem objeção aos impactos predatórios decorrentes da obtenção de tais recursos. De outro, os demais países – periféricos – assumiam a posição de doadores dos recursos e se tornavam mercados consumidores dos produtos manufaturados vindos das centralidades econômicas.

Para países à margem, como é o caso de Brasil e Portugal, podemos afirmar que o Estado assumiu funções de condutor do processo ao redor de um projeto nacional, articulando alianças com classes e grupos sociais compostos da burguesia industrial, comercial e financeira, de grandes proprietários rurais e empreendedores da terra e da burocracia estatal (Furtado, 1985; Fernandes, 2018; Lobato, 2020). A ideia de um Estado forte, controlador e atuante é descrito nesta passagem:

O traço mais característico do capitalismo na sua fase evolutiva atual [1972-74] está em que ele prescinde de um Estado, nacional ou multinacional, com a pretensão de estabelecer critérios de interesse geral disciplinadores do conjunto das atividades econômicas. Não que os Estados se preocupem menos, hoje em dia, com o interesse coletivo. Na medida em que as economias ganharam em estabilidade, a ação do Estado no plano social pode-se ampliar. Mas, como tanto a estabilidade e a expansão dessas economias dependem, fundamentalmente, das transações internacionais, e estas estão sob o controle de grandes empresas, as relações dos Estados nacionais com estas últimas tenderam a ser relações de poder. Em primeiro lugar, a grande empresa controla a inovação – a introdução de novos processos e novos produtos – dentro das economias nacionais, certamente o principal instrumento de expansão internacional. Em segundo lugar, elas são responsáveis por grande parte das transações internacionais e detêm praticamente a iniciativa nesse terreno; em terceiro lugar,

operam internacionalmente sob orientação que escapa em grande parte à ação isolada de qualquer governo, e, em quarto, mantêm uma grande liquidez fora do controle dos bancos centrais e têm fácil acesso ao mercado financeiro internacional (Furtado, 1985, p. 33).⁶

Na via do *laissez-faire*, países onde as operações governamentais se organizavam ao redor de regimes autocráticos, cujo poder opressor e discurso patriótico nebulavam as reais intenções, tornou-se recorrente menorizar a política de bem-estar social e priorizar incentivos aos setores privados, devidamente guiados pela doutrina neoliberal. O aparelhamento estatal operava em prol dos interesses e ações do capital privado, o qual se apropriava de investimentos e obras públicas para subsidiar e promover suas ações e atividades. O Estado brasileiro e o português, articulados a grandes empresas de capital nacional e multinacional, adotaram, portanto, o desenvolvimentismo como percurso econômico, guiados por transformações da cadeia produtiva e da apropriação do território.

Agindo no interior desses governos, identifica-se um corpo técnico responsável por transformar tais ideias e metas em planos e ações (Figuras 4 e 5). Subordinados a ministérios estratégicos (Economia e Finanças, do Interior, Planejamento etc.) e inseridos em órgãos públicos especializados – Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (Serfhou), Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (Incra), Superintendências de Desenvolvimento regionais, Comissão Nacional de Regiões Metropolitanas e Políticas Urbanas (CNPUR), no Brasil, e Gabinete da Área de Sines (GAS), em Portugal –, esses profissionais assumiam a postura tecnocrática na qual apenas as informações de interesse estatal entravam como condicionantes do projeto, deixando-se muitas vezes de lado as condicionantes socioambientais locais. Embora assumissem uma posição tecnicista, composta de saberes eruditos de profissionais de várias áreas (equipes multidisciplinares), na realidade eles acabavam enredados pela estrutura hierárquica estabelecida e presente nas altas cúpulas de ambos os governos, em que as ordens superiores deviam ser acatadas pelos escalões mais baixos, definindo, dessa forma, o *modus operandi* das decisões e ações.

6. Esse texto foi escrito pelo economista Celso Furtado entre 1972 e 1974, quando atuou como professor visitante na American University (Washington, D.C.) e na Cambridge University (Inglaterra), e remete, portanto, ao recorte temporal deste artigo.

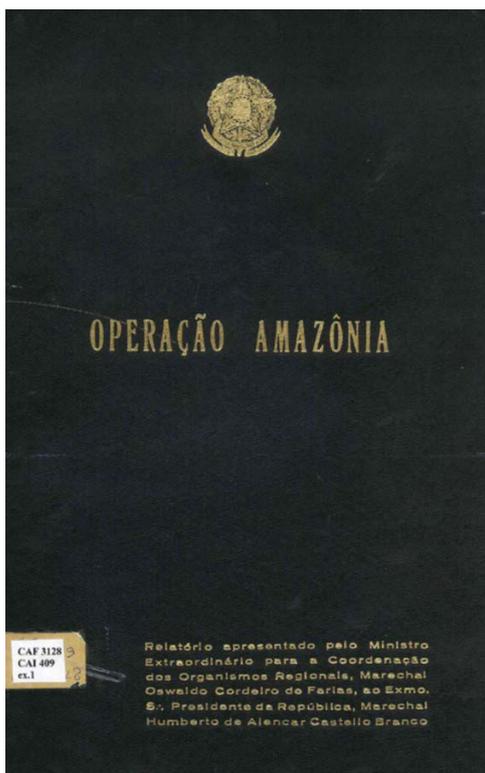


Figura 4. Capa do Relatório Operação Amazônia (1966)

Fonte: Sudam (1966); Acervo Sudam, Biblioteca Inocêncio Machado Coelho.



Figura 5. Capa do Plano Geral da Área de Sines, coordenado pelo engenheiro António da Silva Martins (1973)

Fonte: GAS (1973).

No caso brasileiro, a dimensão do projeto desenvolvimentista foi de grandes proporções, direcionado sobretudo a um plano de ocupação e exploração econômica da Amazônia Legal (Sudam, 1967).⁷ Iniciado pela Operação Amazônia (1966), o governo militar tratou logo de desqualificar todas as ações anteriormente praticadas, em especial aquelas efetuadas pela Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA) (1953-1966), e investiu em ações voltadas ao que se acreditava ser as verdadeiras potencialidades da Amazônia: terras devolutas a baixo custo e possibilidades infinitas de exploração de seus recursos minerais, madeireiro, agropecuário etc. (Sudam, 1966; 1967). Couberam ao Estado o macroprojeto territorial, desde o zoneamento das áreas a serem exploradas, previsto no I Plano Nacional de Desenvolvimento (1972-1974) (Brasil, 1971) e no II Plano Nacional de Desenvolvimento (1974-1979) (Brasil, 1974), e os incentivos aos interessados (capital nacional, internacional e misto) na capacitação infraestrutural do território a partir de rodovias (Belém-Brasília, Transamazônica, Cuiabá-Santarém, Cuiabá-Porto Velho), ferrovias, portos, aeroportos, usinas hidrelétricas, áreas de exploração mineral, siderurgias, entre outros (Becker, 2015 [1982]; Miranda, 1987; Leme, 2019; Tavares, 2023). Portanto, sob viés liberal, o Estado militarizado assumiu o duplo papel de mecenas e regente. Por um lado, foi provedor, ao investir recursos públicos na capacitação territorial; por outro, foi articulador, ao dispor inúmeros atrativos lucrativos ao capital privado.

Grandes incorporadoras, empresas e sociedades anônimas, nacionais e internacionais, bem como cooperativas, companhias colonizadoras e grupos corporativos aproveitaram essa oportunidade para se estabelecerem e obterem lucros excepcionais. Com isenções fiscais na aquisição de terras e descontos no imposto de renda (Sudam, 1968), tais agentes podiam ter seu percentual lucrativo expandido, tendo em vista o retalhamento das glebas adquiridas em dezenas e centenas de propriedades rurais ou, ainda mais, na criação de cidades e na comercialização dos lotes urbanos (65 anos, 2013). Tucumã e Paragominas, no Pará; Vera, Cláudia, Sinop, Santa Carmem, Feliz Natal, Sorriso, Nova Mutum, Colíder, Juína, Nova Ubiratã, Brasnorte, Lucas do Rio Verde, Primavera do Leste, Alta Floresta, Matupá e Água Boa, no Mato Grosso; assim como Ariquemes, em Rondônia, são alguns dos vários

7. A área da Amazônia Legal foi convencionada pela SPVEA e compreende os estados do “Acre, Pará e Amazonas, e territórios do Amapá, Roraima e Rondônia e ainda pelas áreas do estado do Mato Grosso, ao norte do paralelo de 16º, do estado de Goiás, ao norte do paralelo de 13º [território que é hoje o Tocantins], e do estado do Maranhão, a oeste do meridiano de 44º” (Sudam, 1967, p. 14). Isso contabilizava uma área total de 5.057.490 km². Hoje em dia, segundo Bonini, Pessoa e Seabra Júnior, (2013), a Amazônia Legal já corresponde a uma área de 5.217.423 km², cerca de 61% do território brasileiro. BONINI, I.; PESSOA, M. J. G.; SEABRA JÚNIOR, S. Faces da produção agrícola na Amazônia mato-grossense: tipos de formação, origem dos agricultores e impactos na conservação ambiental em Alta Floresta (MT). *Novos Cadernos NAEA*, Belém, v. 16, n. 1, p. 173-190, jun. 2013.

exemplos de cidades novas de colonização e ocupação territorial – as “cidades de fronteiras” de Becker (2015 [1982]) – fundadas com base em uma lógica estabelecida pela parceria de militares com empreendedores privados, a qual conformou um núcleo hegemônico capaz de “orquestrar meios para azeitar as engrenagens de reprodução ampliada do capital” (Lobato, 2020, p. 110).

Somam-se a estas as cidades novas atreladas a grandes empreendimentos logísticos (rodovia Transamazônica),⁸ como Rurópolis, Medicilândia e o projeto de H. J. Cole + Associados para Nova Marabá, todas no Pará (Oliveira et al., 2023), além daquelas voltadas a atividades exploratórias dos recursos naturais: os núcleos operários surgidos como resultado da construção da Usina Hidrelétrica de Tucuruí,⁹ a *company town* de Carajás (Parauapebas) e a Vila dos Cabanos (Barcarena), no estado do Pará, no esteio do Projeto Grande Carajás.¹⁰ Quer como cidades fronteiriças, quer como cidades-empresas, elas impactaram diretamente as dinâmicas socioeconômicas, territoriais e políticas da Mesorregião do Sudeste paraense. Qualquer outra tentativa que desviasse dessa estratégia capitalista, numa perspectiva de preservação do meio ambiente ou algo do gênero, como a Cidade Laboratório de Humboldt,¹¹ estava fadada ao fracasso (Gaspar, 1976; Machado; Trevisan, 2023).

8. A rodovia Transamazônica (BR-230) surgiu no início dos anos 1970 como um dos empreendimentos militares para dinamizar áreas economicamente pouco integradas e ativas do país mediante programas de migração e colonização direcionadas e a implantação de uma rede urbana hierarquizada às suas margens, conforme o estudo *Urbanismo rural* (1973), do urbanista carioca José Geraldo da Cunha Camargo. Com seus 5.500 km previstos, a estrada interligaria as regiões Nordeste (a partir dos estados de Pernambuco e Paraíba) e Norte (Acre), com a intenção de cruzar a fronteira e chegar ao oceano Pacífico pelo Peru. CAMARGO, J. G. da C. *Urbanismo rural*. Brasília, DF: Ministério da Agricultura; Ingra, 1973.

9. A Usina Hidrelétrica de Tucuruí (UHE Tucuruí) surgiu nos anos 1970 para atender às demandas energéticas da região de Marabá (Pará), sobretudo de empresas como Alunorte – Alumina do Norte do Brasil S.A., Albras – Alumínio Brasileiro S.A., Usina Alumar e Companhia Vale do Rio Doce. Projetada pela Engevix-Themag e construída pela Construtora Camargo Corrêa, resultou na formação de um grande lago, com área de 2.430 km², e na desapropriação de 4.300 famílias. Parte delas foi reassentada nos novos núcleos de Novo Repartimento e Breu Branco. Os operários para sua construção e os funcionários da UHE foram assentados em vilas operárias, a saber Vila Permanente e Vilas Temporárias I e II.

10. A institucionalização do Programa Grande Carajás (PGC) ocorreu pelo Decreto-lei nº 1.813, de 21 de novembro de 1980 (Brasil, 1980), concedendo à Companhia Vale do Rio Doce, à época uma estatal, o direito de exploração das diferentes reservas minerais de Salobo (cobre), próxima a Parauapebas, Azul (manganês) e Sossego (cobre), perfazendo áreas de 218 municípios nos estados do Pará, Maranhão e Tocantins. Essa amplitude vai desde o Núcleo Urbano de Carajás, ou Vila Carajás, projetado em 1984 no município de Parauapebas, até Vila dos Cabanos, no município de Barcarena, núcleo urbano projetado pelo arquiteto Joaquim Guedes em 1980, próximo à capital, Belém (Pará). BRASIL. Decreto-lei nº 1.813, de 21 de novembro de 1980. Institui regime especial de incentivos para os empreendimentos integrantes do Programa Grande Carajás e dá outras providências. *Diário Oficial da União*: Brasília, DF, 24 nov. 1980.

11. Inserida no Projeto Especial Aripuanã-Humboldt, de 1972, a proposta de criar uma cidade nova científica na Amazônia mato-grossense, a Cidade Laboratório de Humboldt, foi elaborada pelo professor, economista e ambientalista Pedro Paulo Lomba, a pedido do governo federal. O intuito original era utilizar a ciência como modo de desenvolvimento sustentável da região, pautando-se no entendimento e na criação de estratégias mitigadoras de impactos econômicos, sociais e, principalmente, ambientais,

No caso lusitano, as investidas desenvolvimentistas do governo de Marcello Caetano começaram antes mesmo de sua posse, em 27 de setembro de 1968. As incursões de abertura, internacionalização e modernização da economia portuguesa, diante da autarcia salazarista, foram iniciadas pelo I Plano de Fomento (1953-1958) (Portugal, 1953), coordenado por Caetano quando ministro da Presidência. Mesmo assim, ao longo dos anos 1960, predominavam em Portugal atividades do setor primário, com um parque industrial incipiente e restrito às demandas externas, alimentado por uma população pobre e sem instrução (mais de um quarto dos portugueses eram iletrados à época). Ao assumir o posto de presidente do Conselho, Caetano propõe o III Plano de Fomento (1968-1973) (Portugal, 1968),¹² que consolida uma nova política econômica do Estado Novo, centrada na internacionalização da economia portuguesa e no desenvolvimento da indústria privada como setor dominante (Portugal, 1953; 1959; 1965; 1968; 1971; 1973). Uma das ações do III Plano foi desconcentrar as regiões metropolitanas de Lisboa-Setúbal e Porto durante período de forte êxodo rural, criando um polo de crescimento logístico e industrial no sul do país, produtivo e atrativo socialmente.

A localização do polo na região dos Concelhos de Sines e Santiago do Cacém, no litoral alentejano, após estudos referendados por equipe multidisciplinar liderada pelo engenheiro António da Silva Martins (GAS, 1971), foi tida como a mais favorável. A criação de um novo porto graneleiro em condições apropriadas para receber navios de grande porte, articulado com redes de captação, refino e distribuição de derivados do petróleo e minérios, capacitaria o território e poderia promover o progresso de uma região estagnada ou dominada pelas atividades latifundiárias e por práticas oligárquicas. Ao instaurar o GAS, pelo Decreto-lei no 270, em 1971 (Portugal, 1971), o governo central detinha controle absoluto sobre as decisões a serem tomadas.

Com base nas condicionantes do estudo preliminar – (i) ordenamento do território, (ii) infraestruturas portuárias, (iii) transportes terrestres, (iv) urbanização e infraestruturas sociais, (v) poluição do meio ambiente, (vi) economia de exploração e (vii) planejamento e coordenação –, a região recebeu investimentos público e privado para a construção do porto e de uma nova rede viária, bem como para

assegurando a manutenção de reservas naturais importantes do país. A cidade para 1.000 habitantes foi criada em 1973, porém, por falta de investimentos públicos, não prosperou e o projeto foi encerrado em 1975.

12. Entre 1958 e 1968, Portugal teve o II Plano de Fomento (1959-1964) (Portugal, 1959) e o Plano Intercalar de Fomento (1965-1967) (Portugal, 1965), que revelam a integração econômica com a Europa e o restante dos países capitalistas. Em 1960, Portugal integra-se à Associação Europeia de Comércio Livre (EFTA), aproxima-se do Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento (BIRD) e do Fundo Monetário Internacional (FMI).

a expansão da linha férrea, para a criação de uma barragem (Morgavel) e dos canais de abastecimento provenientes da barragem de Alqueva (Évora), da usina termoeleétrica, da refinaria, do gasoduto e do oleoduto, da zona industrial e até mesmo de uma cidade nova: Santo André, situada no Concelho de Santiago do Cacém, a abrigar até 100 mil habitantes.

Porém, o polo de crescimento não prosperou. A grande crise mundial do petróleo em 1973, a Revolução dos Cravos em 25 de abril de 1974, com a destituição de Marcello Caetano e a instauração da democracia, a independência das colônias a partir de 1975 (Guiné-Bissau, Angola, Moçambique, Cabo Verde, São Tomé e Príncipe, Timor-Leste) e a falta de projeções eficazes à dinâmica de atividades portuárias em Sines foram alguns dos fatores que levaram a proposta à estagnação. Ademais, embora originária das transformações logístico-industriais ocorridas no Concelho de Sines e em seu novo porto, a administração e a gestão da Vila Nova de Santo André cabem, até os dias atuais, ao Concelho de Santiago do Cacém (município vizinho), o que permite afirmar que a cidade nova ainda perfaz características de um dispositivo, de uma infraestrutura territorial típicos de cidades-empresas (Trindade Jr.; Rocha, 2002; Rocha, 2008), e não de uma unidade urbana autônoma, independente e em pleno desenvolvimento. Hoje, após cinquenta anos, a Vila Nova de Santo André, segundo sua plataforma oficial, registra cerca de 9 mil habitantes.

Fosse pela intenção de integrar a região Norte do país, mais especificamente a Amazônia, às partes mais industrializadas, notadamente o centro-sul brasileiro, e incluí-la na cadeia produtiva nacional e internacional; fosse pela motivação de desconcentrar as regiões metropolitanas de Lisboa e Porto durante período de forte êxodo rural, criando um novo polo de crescimento logístico-industrial, ambos os governos engendraram políticas de cunho desenvolvimentista e articuladas às dinâmicas capitalistas e neoliberais em voga à época em países centrais (altamente industrializados). Mas os processos relatados de desenvolvimento regional e a respectiva urbanização mediante a criação de cidades novas só se tornaram possíveis pela estruturação do território por meio de infraestruturas de grande porte. O avanço urbano sobre o território, estudado por investigadores do planejamento regional a partir dos anos 1970 (Lefebvre, 2008 [1970]; Monte-Mór, 1994; Brenner, 2018), em parte deve-se ao aparelhamento e à tecnificação do território; mas, como podemos caracterizar tais infraestruturas?

3. Infraestruturas territoriais: fluxos, eixos e nós

Para compreender as infraestruturas territoriais enquanto elementos de regulação, promoção e condução da ocupação humana e produção capitalista, é prudente qualificar conceitual e metodologicamente o espaço que as recebe – neste caso, aquele que se prolonga para muito além dos limites dos grandes centros

urbanos existentes. Sítio, espaço, região, território, paisagem permeiam o léxico de diversas disciplinas (Geografia, História, Sociologia, Antropologia, Economia, Arquitetura e Urbanismo etc.), cada uma com interpretações próprias, alinhadas aos propósitos e às especificidades que as definem como ciência e campos de saberes. Este trabalho apoia-se, com base em seleções deliberadas, em conceituações e métodos que favoreçam um entendimento amplo e circunstanciado das dinâmicas que permearam os cenários brasileiro e português em análise.

Ao reconhecer o centro-sul amazônico, assim como Sines e suas redondezas, como palco para um “acontecer hierárquico” (Santos, 2005, p. 257), cujos feitos ali empreendidos ao longo dos anos 1960, 1970 e 1980 tiveram ações regradas por um poder distante, externo àquela realidade, mas em contato direto com informações privilegiadas e contemplado por decisões políticas estratégicas, entende-se que a dupla de casos foi regida pelos moldes abstratos e generalistas da ideologia do desenvolvimentismo. Se, aparentemente, o Estado assume a figura de provedor geral, ou seja, com a pretensa posição de atender demandas de todos os setores da sociedade, na realidade o sistema revela que apenas a parte mais forte e poderosa dela se beneficia da apropriação econômica do território (Chauí, 1980).

Pelo caráter explorativo dado por empresas privadas, com participação direta de um Estado autocrático, o território assume aqui o sentido de recurso, em oposição ao “materialismo banal” do economista francês François Perroux (1983, p. 17, tradução nossa) ou ao “território normado” de Milton Santos – aqueles definidos como um espaço de todos, com sentido de nacionalidade e pertencimento (Santos, 2005, p. 252). Se o território deveria ser visto como uma unidade integradora entre o externo e o interno, entre o mundo e o lugar (o seu ecossistema sociogeográfico e econômico), nesse caso tal relação é dele extirpada, impondo sobre o local as demandas e as exigências do global e de seus processos exploradores. O lugar deixa de ser espaço de existência e da coexistência dos “terranos” autóctones latourianos e passa a ser espaço disponibilizado ao mundo, dos interesses e das demandas de atores alheios e indiferentes, senão *hostis* àquela realidade.¹³ Se na modernidade

13. Em ambos os territórios, são registrados impactos no modo de vida dos povos e comunidades locais. No Brasil, a tomada da Amazônia pelos grandes empreendimentos, em decorrência de narrativas colonizadoras e civilizatórias, promoveu mudanças estruturais na vida cotidiana de povos originários, ribeirinhos, extrativistas locais, caboclos, quilombolas, como aponta Sônia Magalhães Santos em sua tese de doutoramento: *Lamento e dor: uma análise socioantropológica do deslocamento compulsório provocado pela construção de barragens*, de 2007. Em Portugal, o advento do novo porto e seu complexo industrial causou desequilíbrios ambientais, de flora e fauna, afetando a vida de pescadores e pequenos agricultores – fato que levou à Greve Verde, entre maio e junho de 1982, primeiro protesto contra poluição ambiental promovido por pescadores e moradores de Sines, considerado marco fundador de consciência ecológica, conforme descrito em placa-homenagem presente naquela cidade. SANTOS, S. M. S. B. M. *Lamento e dor: uma análise socioantropológica do deslocamento compulsório provocado pela construção de barragens*. 2007. 278 f. Tese (Doutorado) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-graduação em Ciências Sociais, Universidade Federal do Pará, Belém, 2007.

o território delimitava e moldava o Estado-Nação, com a economia neoliberal e globalizada da segunda metade do século XX, esse conceito perpassa os limites político-administrativos, fazendo dele um conceito transnacional, não restrito a um povo, a um Estado, a um país, enfim, a um limite administrativo. A fluidez entre essas escalas, do local ao global, do global ao local, comandada por relações econômicas de produção e competitividade, faz do território simultaneamente objeto e ação, forma e agente, recurso indispensável e passível de ser canibalizado.

Portanto, o território é um conceito complexo, de muitas facetas, e, por isso, merece ser esmiuçado e averiguado, com especial atenção a seu uso em estudos de história do urbanismo e do planejamento urbano e regional. Para auxiliar nesse trajeto, para além das elucubrações miltonianas, recorre-se às atribuições do historiador suíço André Corboz em *Le territoire comme palimpseste* (1983), o qual tem no território uma grande entidade com propriedades específicas, uma espécie de panaceia, a unidade de medida dos fenômenos humanos e, por isso, resultado de vários processos. Corboz (2001, p. 209-210) sugere que:

Há, de fato, tantas definições de território quanto há disciplinas relacionadas a ele: por um lado, a definição dos juristas quase não toca na soberania e nas competências que dela resultam; por outro, a definição do território pelos planejadores leva em conta fatores tão diversos como geologia, topografia, hidrografia, clima, cobertura florestal e culturas agrícolas, populações, infraestruturas técnicas, capacidade de produção, ordenamento jurídico, divisão administrativa, contabilidade nacional, redes de serviços, questões políticas e assim por diante, não apenas na totalidade de suas interferências, mas também de forma dinâmica, em virtude de um projeto de intervenção. [...] a palavra “território” às vezes se refere à unidade da nação ou do Estado, às vezes à extensão de terras agrícolas e às vezes a paisagens que conotam lazer. [tradução nossa]

Quando ocorrem expansão, espraiamento, difusão da mancha urbana, a partir da segunda metade do século XX, diluindo-se os limites entre o urbano e o rural e superando a oposição entre cidade e campo, a leitura sobre território merece um novo olhar. Há um rompimento com sua antiga amarra de marco físico-político-administrativo e assume-se um caráter movediço conforme as forças e atribuições a ele atribuídas, tanto em escala local como transnacional. Se, antes, o território era compreendido pelas mudanças espontâneas da natureza e da morfologia da Terra, no Capitaloceno ele passou a estar sujeito à intervenção humana e ao constante remodelamento por suas atividades: irrigação, construção de estradas e de barragens hidrelétricas, pontes, escavação de canais, perfuração de túneis, terraplenagem, cultivo de terras, reflorestamento, infraestruturação, urbanização.

Nesse direcionamento, para Corboz (2001) o território é complementarmente *produto e projeto*. É produto quando se torna lócus de ocupação social para nele desempenhar atividades de menor (subsistência) ou maior impacto (mais-valia), ambas relacionadas ao desenvolvimento e ao planejamento do espaço. Pois, sendo um objeto construído, o território se faz artefato. E é projeto quando assume em si o dinamismo dos fenômenos de formação e produção, tendo em perspectiva a melhoria contínua dos resultados, integrando o aproveitamento mais eficiente das possibilidades, da distribuição mais criteriosa de bens e serviços, da gestão mais adequada, da inovação nas instituições. Com essa noção de território, permite-se estimar projeções e fazer prognósticos, planejar um espaço, uma região.

Um adendo, antes de prosseguirmos. Assume-se nesta pesquisa o conceito de território, e não o de região, por acreditarmos que este último se arrefeceu na interpretação da contemporaneidade. A região, ao ser compreendida em face das especificidades que a tornam distinta de outras áreas circunvizinhas, perdeu sua razão de ser ante a flexibilidade conceitual atribuída ao território (Lencioni, 2005). No esgarçamento das ações transformadoras e produtivas das atividades do capital no espaço, a territorialização fez das particularidades da região um elemento subalterno, refém dos propósitos previamente definidos. O onde se tornou “opaco” (id., *ibid.*, p. 197), desfazendo o entendimento das particularidades da natureza que compõe uma região – ensimesmada, autoevidente –, e passou a evidenciar apenas a dimensão político-econômica – a região não existe por si mesma, mas sim o território –, em que o foco de interesse se concentra no *até onde*, no máximo de proveito, no consumo e no lucro como prioridade inquestionável.

Pela lógica do universo capitalista moderno, o território adquire feições de suporte a uma atuação disciplinar de pequenas parcelas detentoras do poder político e econômico visando à utilização racional e eficaz do capital e do espaço (Weber, 2004). Territórios deixam de ser “lugares contíguos” (Santos, 2005, p. 256), com suas relações horizontais intracomunitárias, numa continuidade espacial, para assumir a posição de lugares táticos, compostos de pontos distantes entre si e hierarquizados segundo lógicas das estruturas de produção capitalista.

O território, portanto, assume maior efetividade na denominação espacial a ser adotada neste trabalho, diante das limitações do sentido de região, mesmo que a expressão “planejamento regional” tenha sido utilizada pelos planos de ocupação e ordenamento territorial dos anos 1970, no Brasil e em Portugal. Os Estados, articulados com interesses de setores privados, embutiram no espaço (região amazônica e região alentejana) as metas desenvolvimentistas de suas economias, buscando repercussões para muito além de seus limites físicos. Empresas estrangeiras, corredores logísticos de exportação e importação de *commodities*, processos

migratórios, capacitação infraestrutural são algumas das evidências a revelar que as ações nessas regiões não se limitaram a elas, mas se expandiram por territorialidades distantes e intercontinentais (Figuras 6 e 7).

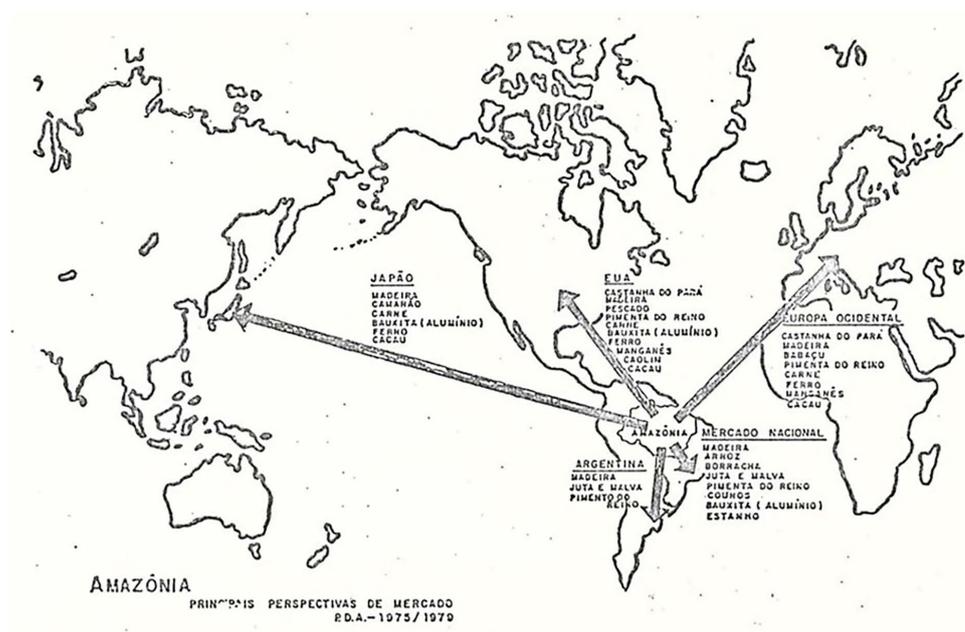


Figura 6. Mercados consumidores de commodities exportados da Amazônia (1975-1979)

Fonte: Kayath (1989, p. 10).

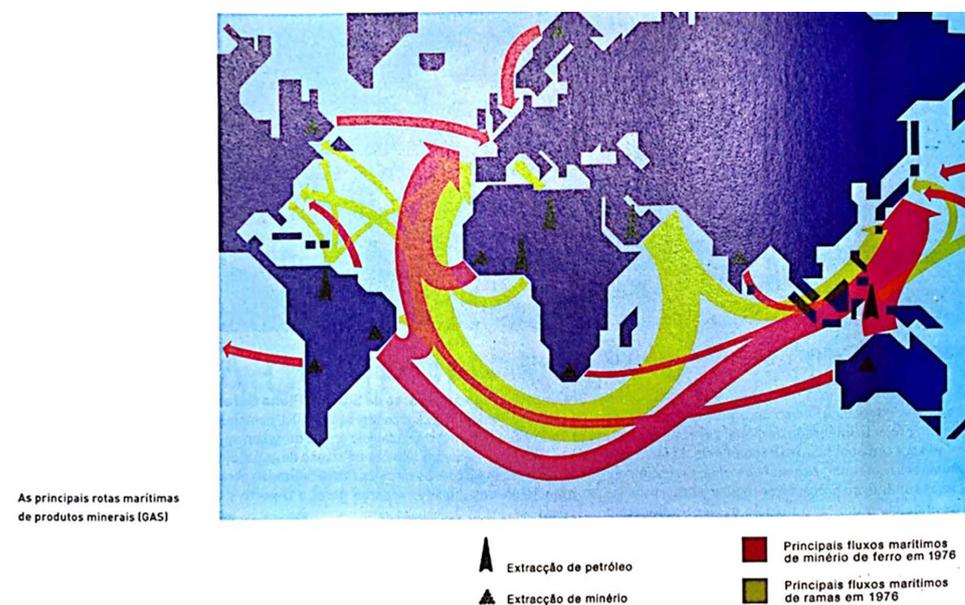


Figura 7. Rotas marítimas de produtos minerais com destino à Europa (1976)

Fonte: Martins; Dias (2007, p. 70).

Ao criar impulsos a atividades econômicas, Brasil e Portugal se lançaram para partes de seu território e definiram, cada um a seu modo, aquele que melhor serviria a seus propósitos. No caso brasileiro, a aposta recaiu na ocupação e na exploração da Amazônia, distante dos grandes centros urbanos costeiros, tida pelos militares como o “inferno verde”; enquanto, no caso lusitano, a criação de uma nova zona portuária e industrial no Alentejo, caracterizado até então por atividades pesqueiras e agrícolas, seria a chave para a porta de entrada à Comunidade Econômica Europeia (CEE). Porém, era necessário conquistar esses territórios; era premente capacitar essas localidades; era preciso domar a natureza; e, para isso, o caminho encontrado foi a adoção de técnicas modernas e a instalação de artefatos tecnológicos.

Segundo o economista francês Pierre Pottier, em sua Teoria dos Eixos de Comunicação e Desenvolvimento Econômico, de 1963, a criação de infraestruturas pode impulsionar o desenvolvimento por meio das grandes obras que elas exigem, com a contratação de enorme contingente de mão de obra, e pelas oportunidades de expansão que elas geram, resultantes dos lucros obtidos e reinvestidos pelos beneficiários. Para o autor, as obras públicas que possibilitam a criação de infraestruturas são propulsoras de novos investimentos, públicos e privados, que favorecem a multiplicação e a expansão da economia em distintos segmentos, mas com reflexos imediatos ao redor delas. Os investimentos, que podem se estender por vários anos, são um fator de crescimento porque, além de seus efeitos multiplicadores, abrem caminho para a promoção dos setores ligados às tecnologias e às técnicas pertinentes a cada infraestrutura, por meio da interação de complementaridade.

Embora focada na infraestrutura de transporte rodoviário, entende-se que a formulação teórica de Pottier (1963) possa ser adaptada a outras infraestruturas, como ferrovias, portos, aeroportos, usinas hidrelétricas, usinas termelétricas, redes de alta tensão, refinarias, mineradoras etc. Desse modo, o impulso dado pelos governos brasileiro e português à instalação de grandes infraestruturas territoriais possibilitaria a reversão do atraso econômico e a conexão dessas economias periféricas a uma rede maior e mais ampla de relações.

Ao incentivar tais dispositivos de desenvolvimento territorial – o sistema BIPE de François Ascher (2010), que articula pessoas, inovação, bens e energia –, gerar-se-ia a transformação acelerada e profunda da paisagem local, com repercussões na forma de ocupação, não mais pontual e isolada, mas diversa, difusa, conectada em termos de infraestrutura, urbanizando-se, assim, o território. Como apontou o geógrafo português Álvaro Domingues (2010, p. 60): “A cidade perdeu o monopólio da infraestrutura (água, saneamento, energia, telecomunicações) que hoje irriga territórios imensos [...]”. O que era ermo e distante, empecilho e obstáculo

ao desenvolvimento, com a implantação precisa de técnicas e tecnologias, fez do território um espaço de fluxos, eixos e nós (Corboz, 2001). Os espaços contíguos miltonianos e os lugares táticos do processo produtivo capitalista contemporâneo, então, se sobrepõem, adquirindo simultaneamente feições funcionais diferentes, divergentes ou opostas.

Assim, as infraestruturas necessárias à produção de capital, relacionadas a transporte, comunicação, extração mineral, geração de energia, produção rural, provisão de habitabilidade, promovem o despertar de determinados territórios ao acondicionamento das atividades corporativas, agropecuárias, comerciais, explorativas, lucrativas e colonizadoras. Detentoras em si da representação de domínio territorial e da dependência daquilo nele produzido, impondo-lhe uma relação hierárquica de poder e controle, de regramento e subserviência, de existência e manutenção, as infraestruturas territoriais assumem inicialmente uma posição de alienação ao contexto local, de indiferença para com o que está em volta. Com o passar do tempo, tais tecnologias se apropriam da posição estratégica imposta a elas e estabelecem com o território uma relação recíproca de poder e dependência, de passagem ou permanência, de dispersão ou concentração.

Ademais, esses artefatos tornam-se marcos na paisagem, definindo sobre o território as relações de causa e consequência de seu surgimento. Sob a forma de silos, estruturas portuárias e aeroportuárias, reservatórios de petróleo, gás e derivados, barragens e eclusas, termoelétricas, redes de alta tensão, terminais multimodais, complexos siderúrgicos, aparatos extrativistas de minério, hélices e turbinas eólicas, parques solares, gemasolares, grandes frigoríficos, gasodutos e oleodutos, postos de gasolina e conveniência, assumem, de fato, funções estratégicas para que as operacionalidades econômico-produtivas se efetivem (Figuras 8 e 9). Ao transformar o território em “paisagens transgênicas” (Domingues, 2021, p. 65-72), tais dispositivos extraem dele sua identidade e suas particularidades locais e originais – processo de alienação dos espaços e dos homens (Santos, 2005) –, tecnicizando-o física e visualmente e especializando as funções ao redor.

Isso fica evidente nos casos da Amazônia e de Sines na década de 1970, quando um planejamento tecnocrático, pautado em discursos modernizadores, e de promoção à ocupação demográfica, atraindo migrantes de outras regiões, tira partido da instalação dessas infraestruturas. Empreendidas e financiadas pelo Estado, e, posteriormente, capitalizadas e complementadas por setores privados, elas promovem na Floresta Amazônica a exploração econômica de seus recursos e o doutrinamento sociocultural de seus habitantes, originários, tradicionais e migrantes, segundo lógicas colonizadoras e civilizatórias (Becker, 2015 [1982]; Tavares, 2020; Cardoso, 2023); enquanto, em Sines, o novo porto graneleiro, o polo

industrial, a mineração (pirite), a siderurgia de cobre, a termoelétrica, os gasodutos e oleodutos e a cidade nova de Santo André favorecem a alteração substantiva de uma paisagem rural – entre dunas, pinheirais e mar – em um polo de crescimento urbano-industrial.



Figura 8. Silos e armazém de sementes de soja na cidade de Sinop (MT), Brasil

Fonte: NovaAgri – Toyota Tsusho Group. Disponível em: <https://novaagri.com.br/ativos/sinop-mt>.



Figura 9. Termoelétrica (primeiro plano) e refinaria (plano posterior) em construção no Concelho de Sines, Portugal (anos 1970)

Fonte: Arquivo Distrital de Setúbal (digital).

Em ambos os casos, a tomada da natureza, sua infraestruturação e respectiva ocupação tornaram-na mero recurso, objeto manipulável, submetida a um ordenamento territorial definido por equipamentos que induzissem ao progresso e a uma vida – dita – civilizada, desestabilizando a “tétrade cidade-río-floresta-campo”

presente há séculos na região (Cardoso, 2023, p. 58).¹⁴ Mas como situar as cidades originadas ou influenciadas por essa capacitação do território? Seriam elas o produto-fim, ou seja, o resultado dessa cadeia produtiva? Ou é possível posicioná-las como suportes indispensáveis às atividades econômicas ali desenvolvidas?

4. Cidades novas como dispositivos infraestruturais do território

As cidades novas podem ser interpretadas de inúmeras formas. No caso de sua função dominante – o motivo de seu surgimento –, pode-se intuir que sua origem está diretamente associada às atividades-fins para as quais ela surgiu. Quer como nova sede administrativa de um estado federativo ou país, quer com o intuito de colonização e ocupação territorial, quer ainda para propósitos empresariais ou recreativos, a atividade principal permanece, de algum modo, registrada em sua origem e possibilita um entendimento melhor de sua gênese. Como apontam alguns autores (Boyer, 1983; Boumaza et al., 2006), as cidades novas trazem consigo a ideia de serem programadas, planejadas segundo a capacidade política, financeira, técnica e material empregada. Mas seriam elas o produto-fim de todo esse processo, da idealização à fundação, ou é possível compreendê-las apenas como mais uma engrenagem dentro de um sistema produtivo mais alargado? Não seria a cidade nova mais uma infraestrutura de apoio, um dispositivo, a dar vazão às atividades econômicas exploratórias pretendidas? Quando a ideologia do desenvolvimentismo assume forma urbana, incluindo as apropriações da terra e da paisagem para explorar o lucro apoiando-se em inúmeras atividades (mineração, agropecuária, apoio logístico etc.), cabe indagar: qual é a real função dessas cidades de raiz?

Ao serem empreendidas, tanto pelo interesse e investimentos do Estado como pela empreitada do setor privado (companhias colonizadoras, pioneiros, empresas multinacionais extrativistas, especuladores de terra), as cidades assumem a posição de suporte às demandas e trocas entre esse território periférico e as regiões centrais. Num contexto mais próximo, da região, busca atender e servir como *habitat* à mão de obra que atua diretamente nas atividades para as quais a cidade surgiu, além de abrigar e dar suporte a seus familiares. Numa relação mais estendida, cada cidade nova assume o papel de mais uma peça no sistema produtivo capitalista, comandada por agentes privados sediados a milhares de quilômetros dali. Ao passo que oferecem suporte às trocas entre territórios transnacionais, elas

14. A autora apropria-se desse atributo musical para referenciar um modo de pensar a ocupação territorial na Amazônia. Contudo, pelas atividades em curso, sobretudo a partir do século XX, tal combinação tem sido pensada de maneira separada. Segundo Cardoso (2023, p. 69), “a floresta foi transformada em campo [...] entrecortado pelo tecido urbano extensivo em que estão baseadas as atividades extrativas industriais [...] ou fazendas de alta tecnologia ligadas ao setor agropecuário [...]. Já os rios passaram a ser vistos como hidrovias para escoamento de *commodities* [...]”.

e as demais infraestruturas de apoio permitiram a origem local de complexos industriais e operacionais, aceleraram o desenvolvimento de zonas agrícolas, favoreceram a exploração de jazidas e determinaram o nascimento e a expansão de centros urbanos.

A “dilatação dos territórios” (Ascher, 2010, p. 63), favorecida pelos meios de transportes, de comunicação e de abastecimento energético, imprime suas marcas na paisagem local. Cidades novas e existentes esforçam-se para se conectar da melhor maneira possível às grandes aglomerações a fim de se beneficiar ao máximo de sua urbanidade. O espaço urbano se constrói, então, pela articulação de diferentes tipos de dominação resultantes da ocupação territorial, atribuindo às cidades um papel decisivo no desenvolvimento econômico do território e, por conseguinte, nas transformações sociais com o advento de ondas migratórias para colonização e sustento do processo produtivo instaurado. Foi assim no Brasil e foi assim em Portugal nos anos 1970.

No centro-sul amazônico, dentre as inúmeras ações investidas pelo governo militar, temos a implantação, em 1971, da rodovia BR-163 (Figura 10), interligando a capital mato-grossense Cuiabá a um dos principais portos da bacia amazônica, na cidade paraense de Santarém (Passos, 2011). Essa intervenção possibilitou a companhias privadas e a empreendedores perspicazes a compra de terras lindeiras à estrada a baixo custo, onde – à semelhança de processos de colonização praticados desde a Antiguidade – logo promoveram o retalhamento das glebas em lotes rurais, para serem comercializados, e a criação de novas cidades. Fundadas na égide de planos, programas e projetos instituídos por órgãos e instituições do governo federal dos anos 1970 (Minter, 1984; Minter; Sudam, 1975), essas cidades rodoviárias – materializadas em função desse eixo – tiveram suas atividades voltadas a fins agropecuários, recebendo migrantes do Sul e do Nordeste do país, os quais buscavam na região novas oportunidades de vida.

Conhecidas na atualidade como “cidades do agronegócio”, Sinop, Nova Mutum, Sorriso, Lucas do Rio Verde, Matupá, entre outras, sediam atividades conexas, como, nomeadamente, as indústrias ligadas à produção de soja, aos frigoríficos de aves, suínos e bovinos, às lojas de agrotóxicos e máquinas agrícolas, aos bancos especializados em crédito rural, às empresas de pesquisa agropecuária etc. (Elias, 2022). A Sociedade Imobiliária Noroeste do Paraná (Sinop), por exemplo, surgiu do desejo dos empreendedores Ênio Pipino e João Pedro de Moreira de Carvalho, quando adquiriram 198 mil hectares de terras de Jorge Martins Phillip, em 1971. A Gleba Celeste, como era conhecida, serviu de base para um projeto de colonização, composto de uma estrutura mista pautada por atividade agropecuária e indústria de transformação.

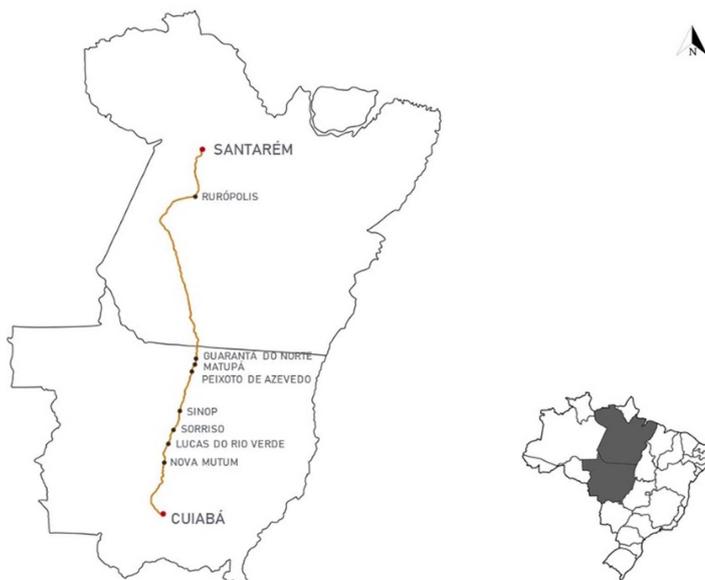


Figura 10. Cidades novas às margens da rodovia BR-163 (Cuiabá-Santarém)

Fonte: Vilela; Trevisan (2022, p. 6).

Sócio-proprietário da Sinop Colonizadora S.A., fundada em agosto de 1948, Ênio Pipino (1917-1995) era conhecido como “semeador de cidades” (65 anos, 2013), por sua experiência em criar cidades no oeste do estado do Paraná, no sul do país. Ao chegar a Mato Grosso, além de Sinop, fundou as cidades novas de Vera, Santa Carmem e Cláudia, todas na Gleba Celeste. Ao redor de cada um desses núcleos urbanos, projetou-se um cinturão verde de chácaras, seguido por propriedades rurais de maior dimensão. Sinop, a maior delas, foi concebida para ser um polo geoeconômico e geopolítico da região (Ferreira, 2017), tendo sido fundada em setembro de 1974 (Figura 11). Desenhada pelo engenheiro civil Roberto Brandão, a capacidade prevista para a nova cidade era de 120 mil habitantes, tendo como equipamentos regionais a sede de órgãos públicos, da Companhia Brasileira de Alimentos (Cobal) e da Cooperativa Agroindustrial de Soja (C. Vale), além de agências bancárias, indústrias energéticas e químicas (Sinop Agroquímica, usina de etanol), hospital (erigido em convênio com a Alemanha), aeroporto, *campus* universitário (aos moldes da Universidade Estadual de Maringá), filial da Rádio Nacional e rede de telefonia – um modelo de colonização, segundo os militares, a ser seguido por outros polos regionais da Amazônia. Sua ocupação foi direcionada a colonos nordestinos, pelas mazelas que estes enfrentavam nas constantes e prolongadas secas, e a migrantes sulistas, pelos conflitos gerados em razão da falta de terras nos estados do sul do país. No entanto, fazia-se presente a exclusão a indígenas e garimpeiros, os quais não eram bem-vindos (controle sociocultural de acordo com padrões civilizatórios).

Hoje, Sinop é uma cidade-polo no norte mato-grossense, com 196 mil habitantes e influência direta sobre vinte municípios (IBGE, 2018).

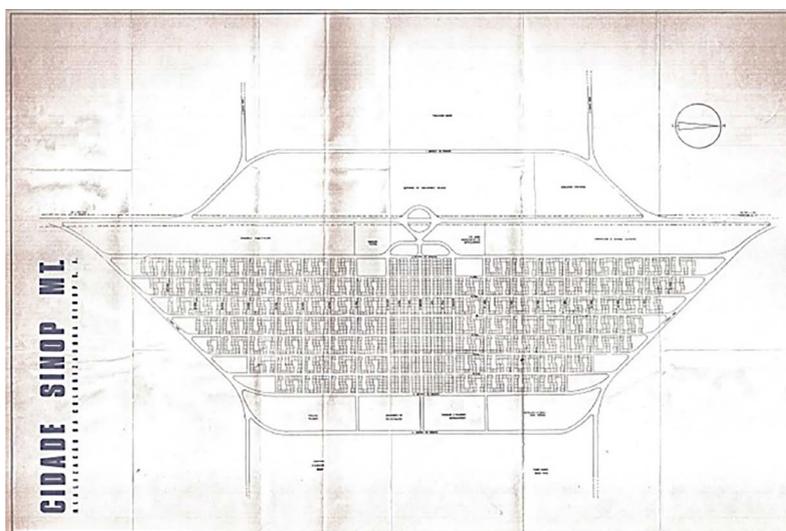


Figura 11. Plano urbanístico original de Sinop (1971)

Fonte: Ferreira (2017), p. 347.

Por sua vez, a busca por um novo polo de crescimento em Portugal, distante dos grandes centros à época (Lisboa, Setúbal, Porto), fez com que o governo de Marcello Caetano direcionasse ações de ocupação da costa alentejana no início dos anos 1970. Embasado nos “Planos de Fomento” dos anos 1950 e 1960,¹⁵ o plano de ordenamento territorial foi iniciado depois de estudos realizados por equipe multidisciplinar no intuito de escolher a melhor região para implantação de uma Área Concentrada de Indústrias de Base. A decisão por Sines (Figura 12), no litoral, com seu porto de águas profundas e capacidade de aportar navios de grande calado, foi recebida com bons olhos pelo governo e por importantes incorporações do país, como a Sociedade Nacional de Petróleos (Sonap), a Companhia União Fabril (CUF) e o Grupo Champalimaud (Fernandes, 2018), que logo viram nessa oportunidade os meios para alavancar as atividades industriais e comerciais de maior escala e, por conseguinte, os avanços econômicos delas decorrentes.

15. O I Plano de Fomento (Lei nº 2.058/52) (Portugal, 1952), em vigor entre 1953 e 1958, teve raízes no modelo salazarista de autarcia, priorizando atividades nacionais, incluindo processos de colonização de áreas rurais e florestais. Contudo, esse, assim como o II Plano de Fomento (1959-1964), já sinalizava medidas de incentivo à indústria transformadora de base (siderurgias, refinação de petróleo, adubos, químicos etc.), bem como à capacitação de grandes infraestruturas. Em 1962, o país assina o Protocolo do Acordo Geral de Tarifas e Comércio (GATT), demonstrando inversão da política econômica de autossuficiência (Portugal, 1953; 1959; 1965; 1968; 1971; 1973). PORTUGAL. Lei nº 2.058, de 29 de dezembro [de 1952]. Promulga as bases para a execução do Plano de Fomento nos anos econômicos de 1953 a 1958. *Diário da República*: Lisboa, 29 dez. 1952.

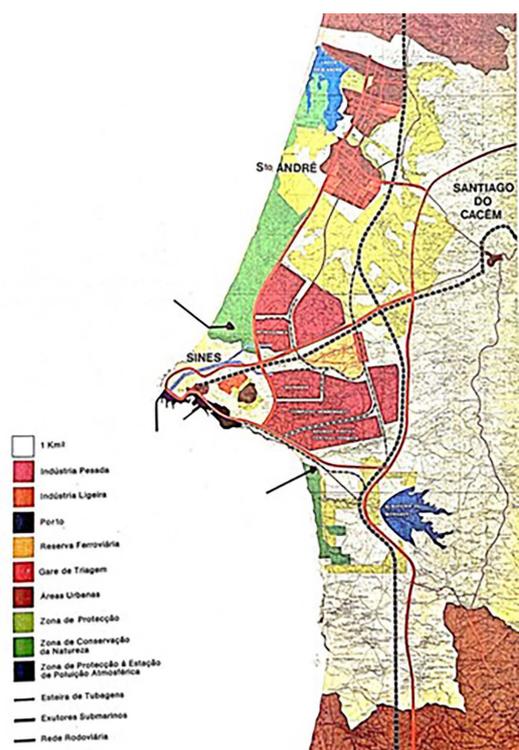


Figura 12. Plano geral de ordenamento do território de Sines, com a cidade nova de Santo André ao norte

Fonte: Martins; Dias (2007, p. 73).

Em 19 de junho de 1971, é criado o Gabinete do Plano de Desenvolvimento da Área de Sines, conhecido como GAS, dependente do presidente do Conselho, com o propósito de promover o desenvolvimento urbano-industrial dessa zona (Portugal, 1971; GAS, 1973). Caberiam ainda ao GAS, sob a direção do engenheiro António da Silva Martins, a criação de novo núcleo populacional (Figura 13); a construção, a reconstrução e a ampliação de edificações; a instalação de explorações; as alterações da geografia local por meio de aterros e o desflorestamento maciço da região (Portugal, 1971; Oliveira, 2020).

Para receber a mão de obra migrante, foi proposta a criação de uma nova cidade, Vila Nova de Santo André, como núcleo-satélite de Sines, implantada entre o mar e as dunas, no Concelho de Santiago do Cacém.¹⁶ Prevista para abrigar 100 mil

16. Nota-se aqui um imbróglgio instaurado. Até a formação do GAS, Sines era uma vila de pescadores, com aspectos culturais mais embrutecidos, enquanto Santiago do Cacém se voltava a atividades agrárias, composta de uma sociedade burguesa conservadora. Acreditar que regras e normas vindas de decisões abstratas e tecnocráticas superiores seriam prontamente atendidas pela administração local demonstra o caráter autoritário do governo central à época. Criada para atender às demandas do Complexo de Sines, porém sob administração de Santiago, o núcleo urbano de Santo André convive com dissidências e rivalidades administrativas existentes até os dias atuais.

habitantes, a nova cidade foi construída em três fases (Martins; Dias, 2007), como descrito a seguir.

1. 1971 a 1974: esboço urbanístico inicial baseado em uma matriz matemática e projeto dos primeiros bairros, coordenado pelo arquiteto Guilherme Câncio Martins (1938-);
2. 1974 a 1981: aproximação do plano urbano às referências das *new towns* inglesas, feita pelo arquiteto Francisco David Carvalho da Silva Dias (1930-);
3. 1981 a 1984: concretização da cidade empreendida, dada pelo arquiteto Luís Vassalo Rosa (1935-2018).



Figura 13. Construção do centro urbano de Santo André, com centro escolar em destaque (1973)

Fonte: Acervo GAS, Arquivo Distrital de Setúbal (Portugal).

Além dos arquitetos-chefe, a equipe contou, entre outros profissionais, com a colaboração de outros arquitetos, engenheiros e topógrafos (Cidade Nova, 1996; Mendes, 2020). O novo centro urbano passou à categoria de vila em 16 de agosto de 1991, pela Lei nº 74/91 (Portugal, 1991), sob a jurisprudência do Concelho de Santiago do Cacém. Trata-se da única cidade totalmente de raiz em Portugal no século XX. Mas tudo isso não avançou como se esperava, conforme relato exposto anteriormente.

Assim, tanto no caso de Sinop (Brasil) como em Santo André (Portugal), cidades foram intencionalmente fundadas com o propósito de subsidiar as atividades econômicas prioritárias para governantes e setores privados. Ao se posicionarem em segundo plano, elas assumem o caráter de dispositivos ou engrenagens

infraestruturais no território, incorporando a função de suporte às atividades produtivas. Ao favorecer a ocupação e fornecer urbanidade à mão de obra em ofício naquele território, Sinop e Santo André também agregam em si as demandas econômicas regionais, nacionais e globais. Unidas às demais infraestruturas territoriais, estabelecem redes, eixos e nós que permitem compreender sua inserção naquele sítio. A depender das variáveis postas, tal nó (cidade) assume maior ou menor protagonismo na hierarquia da rede urbana estabelecida.

Isso posto, ambos os casos demonstram efetivamente o papel das cidades no sistema produtivo, integrando-se como um elemento essencial na engrenagem que moveria e move o capital nesses territórios, com suas estruturas a serviço das *commodities* e sob força de trabalho migrante. De modo geral, Sinop, Santo André e demais cidades novas com mesmas características apresentam níveis distintos de urbanização, entretanto são espaços urbanos não metropolitanos (cidades de médio e pequeno porte) nos quais ocorre a gestão local e regional de suas atividades. Esses locais oferecem respostas imediatas às necessidades técnicas, financeiras, logísticas, científicas e de mão de obra para determinada atividade-fim, ou seja, são pontos intermediários (não finais), mas fundamentais no processo produtivo e explorativo de tais territórios. Além de tudo, essas infraestruturas territoriais, incluindo as cidades novas, são a materialização antropocênica em seu auge cultural, quando a preocupação com questões ambientais era restrita a grupos muito reduzidos nas áreas da ciência e da contracultura.

5. Considerações finais: *ex nihilo nihil fit*

Ao entender que “nada nasce do nada”, este estudo qualifica cada cidade nova como representação das condicionantes que levaram a seu nascimento e a seu posicionamento estratégico no sistema político-econômico-sociocultural vigente. A expressão latina *ex nihilo nihil fit* é aqui utilizada justamente para expressar que, mesmo tendo sido traçada do zero, de raiz, uma cidade nova tem sua origem atrelada a algo maior, com intenções bem delimitadas e posicionamento espacial estratégico, apesar de diferentes circunstâncias geográficas e escala, como são os dois casos aqui estudados. Ora, não se trata da fundação pela fundação, como um marco heroico e dominador, mas de processos meticulosamente alinhavados, como a ocupação e a colonização dirigida, a provisão de condições para exploração econômica, o suporte logístico, o subsídio à vida de seus futuros habitantes etc., que perpassam a escala local e chegam à escala nacional e transnacional.

Imbuídas da roupagem de *tabula rasa*, sob um discurso modernizador, essas cidades incorporam do meio escolhido os elementos de interesse à sua existência original, à sua concepção preliminar. Assim como os preceitos presentes em

Gênesis, capítulo 1, versículos 26 a 28, do livro sagrado cristão, quando Deus prega a seus filhos que vão e dominem a Terra e tudo o que há sobre ela, as cidades novas apropriam-se do território, dominando-o, explorando-o, considerando-o apenas como um recurso e um mero suporte a suas intenções. À medida que tais processos urbanizadores ampliaram sua escala de abrangência, rumo à ocupação territorial, o impacto sobre a natureza, seus povos originários, suas comunidades, sua fauna e sua flora foi igualmente proporcional. Vastas regiões, antes denominadas “Vazios”, “Terra de ninguém”, “Inferno verde”, foram alvos de políticas desenvolvimentistas e de integração nacional, engendradas por governos autoritários tanto no Brasil como em Portugal.

Com foco na exploração extrativista e produtivista, inúmeras infraestruturas (portos, rodovias, campos de exploração mineral, hidrelétricas, redes de serviço, campos de pastagem, lavouras intensivas e extensivas, até cidades) foram incrustadas na superfície, gravando seu solo e remodelando a paisagem, deliberadamente indiferentes aos ecossistemas geográficos e sociais que habitavam essa terra em equilíbrios laboriosamente construídos no tempo longo. Territórios antes apreendidos por suas extensões e seus obstáculos tornaram-se mapeados por fluxos, eixos e nós. Terras sabidamente ocupadas foram apropriadas como bens e convertidas em capital. Novas cidades planejadas surgiram tal qual alegorias fantasmagóricas benjaminianas ao demonstrarem verdadeiro descaso e opressão à fauna, à flora e ao gentio da terra. Ao alterarem a “ordem” estabelecida a favor de benefício próprio, exclusivo e egoístico, essas cidades romperam os “lugares contíguos” e promoveram indiscriminadamente a ordem vertical por lugares táticos, imposta por rígidas normativas tecnocráticas.

Será possível reverter tais processos? Ao se compreender a visão de mundo dos homens pobres e lentos miltonianos, o território se faz ativo e acaba por impor uma revanche. Corboz diria que, “[n]as civilizações tradicionais, preocupadas em não perturbar a ordem do mundo, ou mesmo em ajudar a mantê-la, o território é um corpo vivo, de natureza divina, ao qual se adora e se pagam oferendas” (2001, p. 215, tradução nossa). Ao entender território como uma entidade, um corpo carregado de vestígios e moldado por memórias passadas, como um palimpsesto, devemos creditar a base do planejamento – uma saída possível – não mais à cidade, mas ao território, nesse seu sentido amplificado, assim entendido como cúmplice, não mais como objeto disponível.

Nasce-se cidade, e estas se tornam (ou se tornarão) partes de uma urbanização territorial. Se as cidades novas, num estágio preliminar, apresentam delimitações precisas e totalizantes, com o passar do tempo, em conjunto com outros novos núcleos urbanos ou assentamentos existentes, atrelados a elementos infraestruturais,

elas adquirem feições de uma urbanização dispersa, de ocupação territorial. Uma vez realidade posta, como proceder? Talvez, dentro de uma proposta especulativa, trabalhar o território em suas diversas escalas e atores (“terrano”), numa visão de proximidade, atenta às condicionantes socioambientais locais, e agindo, sobretudo, com radicalidade no sentido de evitar novos avanços desenvolvimentistas no Capitaloceno.

Não se devem predar mais espaços, não se deve extrair mais, não se deve construir – exceto o estritamente indispensável –, não se deve impermeabilizar mais solo... Pelo contrário, é fundamental amplificar a permeabilidade e a porosidade. É preciso quebrar as “barreiras de Lúcifer” (Secchi; Viganò, 2009, p. 35), tirando partido das infraestruturas territoriais nessa tarefa, dando-lhes a qualidade de membranas diáfanas. Isso implicaria – em termos profissionais e políticos – uma reflexão e uma ação simultânea (por meio do desenho e dos planos) sobre a forma como habitamos: não necessariamente densificar a cidade existente, mas olhar o parque edificado existente como um enorme potencial a explorar, desde que de perspectivas diferenciadas de habitar e ser *urbano*.

Significaria, esse posicionamento, não mais criar cidades? Supõe-se que não, porém o princípio talvez fosse esse, o da não construção; a edificação de cidades novas seria absolutamente excepcional, mediante critérios muito finos e muito exigentes. Talvez agora – em plena emergência ambiental – a questão esteja em trabalhar em proximidade sobre as “cidades novas” (que já não são novas) pelos critérios aqui apresentados, inclusive os da sua história e objetivo inicial, e em rever o seu enquadramento sócio-urbano-ambiental na paridade desses três eixos (como se fosse uma palavra única), desmantelando a hierarquização vigente, que considera sucesso apenas a resultante econômico-financeira, nessa perspectiva diretamente condicionada pelo domínio e pelo controle da espécie humana sobre o meio em que se instala.

Ao se refutar a ideia de natureza como externa e independente, como mero suporte à disposição da humanidade – menosprezando-a –, devemos nos apoiar na ideia de natureza como sujeito, um campo de nossa imaginação, um ser mítico em constante diálogo com a humanidade. É cada vez mais claro, de uma evidência irrecusável em face da crise climática que decorre da exploração descomedida e licenciosa dos recursos naturais e humanos, que o futuro da espécie apenas será possível na Terra se nela soubermos coexistir, humanos e natureza, alimentando-nos recíproca e virtuosamente, e fazendo com que nossas pegadas sobre ela sejam cada vez mais leves e curtas (Krenak, 2019), simbióticas ao ponto de se tornarem invisíveis para as próximas gerações. Nesse sentido, parece indispensável que as aproximações científicas e projetuais ao planejamento estratégico e focalizado do

território, no seu cruzamento multidisciplinar, percam a sua acepção puramente tecnocrática – característica do universo desenvolvimentista neoliberal – e se deixem imbuir, como fator basilar da sua orientação, por considerações de caráter filosófico e holístico que ressignifiquem o sentido do ecúmeno, tal como se tem vindo a definir ao longo do Antropoceno.

Invocando algo similar ao proposto por Corboz (2001), raspemos com o maior cuidado o texto antigo que os homens inscreveram na matéria insubstituível do solo, antes de ele ser revogado de todo. Que nossas paisagens futuras se (re)construam a partir dessa ética de coexistência e respeito mútuo, e não por arrogantes pegadas urbanizadoras *ex nihilo*!

Referências

- 65 ANOS: o passado nos orgulha e o futuro nos inspira. Direção: Daniel Ludwig. Roteiro: Luciano Vendrame. Sinop: Grupo Sinop; Colonizadora Sinop; L8 Filmes, 2013. (72 min). Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=x4-5nmooYXw&t=264s>. Acesso em: 12 jun. 2023.
- AMATO, G. Porto de Sines é alternativa de Portugal para levar gás de outros países à Europa. Portal Giro; *O Globo*, 9 mar. 2022. Disponível em: <https://blogs.oglobo.globo.com/portugal-giro/post/porto-de-sines-e-alternativa-de-portugal-para-levar-gas-de-outros-paises-europa.html>. Acesso em: 20 fev. 2023.
- ASCHER, F. *Os novos princípios do urbanismo*. São Paulo: Romano Guerra, 2010.
- BECKER, B. K. Geopolítica da Amazônia – A nova fronteira de recursos. In: VIEIRA, I. (org.). *As Amazônias de Bertha K. Becker: ensaios sobre geografia e sociedade*. Rio de Janeiro: Garamond, 2015 [1982]. v. 1.
- BOUMAZA, N. et al. *Villes réelles, villes projetées: fabrication de la ville au Maghreb*. Paris: Maisonneuve & Larose, 2006.
- BOYER, J.-M. *La programmation urbaine et architecturale: L'Expérience des villes nouvelles*. Paris: École des Hautes Études en Sciences Sociales, 1983.
- BRASIL. *I Plano Nacional de Desenvolvimento (PND): 1972/74*. Rio de Janeiro: IBGE, 1971.
- _____. *II Plano Nacional de Desenvolvimento (1975-1979)*. Rio de Janeiro: IBGE, 1974.
- BRENNER, N. *Espaços da urbanização: o urbano a partir da teoria crítica*. Rio de Janeiro: Letra Capital; Observatório das Metrópoles, 2018. p. 311-322.
- CAETANO, M. A. L. Political activity in social media induces forest fires in the Brazilian Amazon. *Technological Forecasting and Social Change*, v. 167, jun. 2021. Disponível em: <https://doi.org/10.1016/j.techfore.2021.120676>. Acesso em: 8 out. 2021.
- CARDOSO, A. C. D. A trama dos povos da floresta: Amazônia para além do verde. *Revista da UFMG*, Belo Horizonte, v. 28, n. 3, p. 57-87, 2023. Disponível em: <https://periodicos.ufmg.br/index.php/revistadaufmg/article/view/46237>. Acesso em: 8 fev. 2024.

- CHAUÍ, M. *O que é ideologia*. São Paulo: Brasiliense, 1980.
- CIDADE NOVA de Santo André: desenho urbano. Parte 1. Autor: Manuel da Graça Dias. Realizador: Edgar Feldman. Série: Ver Artes. Sines: RTP 2, 1996. (23'29"), som mono, color. 4:3 PAL. Disponível em: <https://arquivos.rtp.pt/conteudos/cidade-nova-de-santo-andre-parte-i/>. Acesso em: 10 mar. 2023.
- _____. Parte 2. Autor: Manuel da Graça Dias. Realizador: Edgar Feldman. Série: Ver Artes. Sines: RTP 2, 1996. (24'25"), som mono, color. 4:3 PAL. Disponível em: <https://arquivos.rtp.pt/conteudos/cidade-nova-de-santo-andre-parte-ii/>. Acesso em: 10 mar. 2023.
- COHEN, P. Portugal Could Hold an Answer for a Europe Captive to Russian Gas. *The New York Times*. New York, 1 set. 2022. Disponível em: <https://www.nytimes.com/2022/09/01/business/economy/portugal-russia-natural-gas.html>. Acesso em: 12 jul. 2023.
- CORBOZ, A. Le territoire comme palimpseste. In: CORBOZ, A. *Le Territoire comme palimpseste et autres essais*. Besançon: Ed. de l'Imprimeur, 2001 [1983]. p.209-229.
- COSTA, W. et al. Amazônia do futuro: o que esperar dos impactos socioambientais da Ferrogrão? *Policy Brief – CSR*. Belo Horizonte: UFMG; Centro de Sensoriamento Remoto, nov. 2020.
- DAVIS, C. et al. Social media are fuelling the Amazon's destruction. *Nature*, v. 580, n. 7803, p. 321. DOI: 10.1038/d41586-020-01078, 14/04/2020. Disponível em: <https://www.nature.com/articles/d41586-020-01078-1>. Acesso em: 14 nov. 2020.
- DOMINGUES, A. A Rua da Estrada. *Cidades, Comunidades e Territórios*, n. 20/21, p. 59-67, dez. 2010.
- _____. *Paisagens transgênicas*. Lisboa: Museu da Paisagem, 2021.
- ELIAS, D. Uma radiografia das “cidades do agronegócio”. *Outras palavras*. 6 jun. 2022. Disponível em: <https://outraspalavras.net/cidadesemtranse/uma-radiografia-das-cidades-do-agronegocio/>. Acesso em: 25 jul. 2022.
- FERNANDES, A. Decifra-me ou te devoro: Urbanismo corporativo, cidade-fragmento e dilemas da prática do Urbanismo no Brasil. In: GONZALES, S. F. N.; FRANCISCONI, J. G.; PAVIANI, A. *Planejamento e Urbanismo na atualidade brasileira: objeto teoria prática*. São Paulo; Rio de Janeiro: Livre Expressão, 2013. p. 83-107.
- FERNANDES, F. S. *Os empresários de Marcello Caetano: Os grandes anos de investimento público e privado, entre 1968-1974, e as guerras empresariais*. Lisboa: Casa das Letras, 2018.
- FERREIRA, S. B. de S. *A cultura técnica e profissional de projetistas de cidades de colonização no norte do Paraná e no norte de Mato Grosso, 1950-1978*. 2017. Tese (Doutorado em Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo) – Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2017.
- FONSECA, P. C. D. Desenvolvimentismo: a construção do conceito. In: CALIXTRE, A. B.; BIANCARELLI, A. M.; CINTRA, M. A. M. (ed.). *Presente e futuro do desenvolvimento brasileiro*. Brasília, DF: Ipea, 2014. p. 29-78.
- FURTADO, C. *O mito de desenvolvimento econômico*. São Paulo: Círculo do Livro, 1985.

- GAS. Gabinete da Área de Sines. *Estudo para localização de uma área concentrada de indústrias de base*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1971.
- _____. *Plano Geral da Área de Sines*. Lisboa: Imprensa Nacional; Casa da Moeda, 1973.
- GASPAR, O. R. A cidade científica perdida no meio da mata. *Jornal O Estado de S. Paulo*. São Paulo, 25 jul. 1976.
- GRANDES, A. Despolítica. *Jornal El País*, 26 set. 2011. Disponível em: https://elpais.com/diario/2011/09/26/ultima/1316988001_850215.html. Acesso em: 12 jun. 2023.
- HARAWAY, D. Antropoceno, Capitaloceno, Plantationoceno, Chthuluceno: fazendo parentes. *ClimaCom Cultura Científica – pesquisa, jornalismo e arte*, ano 3, n. 5, p. 139-146, abr. 2016.
- IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Regiões de Influência das Cidades – REGIC*. Rio de Janeiro: IBGE, 2018.
- KAYATH, H. C. *O desenvolvimento da Amazônia*. Brasília, DF: Ministério do Interior: Sudam, 1989.
- KRENAK, A. *Ideias para adiar o fim do mundo*. São Paulo: Companhia das Letras, 2019.
- LATOURETTE, B. *Cogitamus: seis cartas sobre as humanidades científicas*. São Paulo: Editora 34, 2016.
- LEFEBVRE, H. *A revolução urbana*. Belo Horizonte: EdUFMG, 2008 [1970].
- LEME, M. C. da S. (org.). *Urbanismo e política no Brasil nos anos 1960*. São Paulo: Annablume, 2019.
- LENCIONI, S. Região e Geografia. A noção de região no pensamento geográfico. In: CARLOS, A. F. A. (org.). *Novos caminhos da geografia*. São Paulo: Contexto, 2005. p.187-204.
- LOBATO, S. Os empresários e a Amazônia: Planejamento regional e protagonismo empresarial no início da Ditadura Militar (1964-1966). In: REIS, T. S. et al. (org.). *Coleção História do Tempo Presente*. Boa Vista: Editora da UFRR, 2020. v. III, p. 92-115.
- MACHADO, A. de A.; TREVISAN, R. Programas Especiais do II PND e a urbanização do centro-norte brasileiro. CONGRESSO DE INICIAÇÃO CIENTÍFICA DA UnB, 29., e CONGRESSO DE INICIAÇÃO CIENTÍFICA DO DF, 20., 2023, Brasília, DF. *Anais [...]*. Brasília, DF: UnB, 2023.
- MARTINS, G. C.; DIAS, F. S. A componente urbana de Sines. *Arquitetura e Vida*, Lisboa, n. 79, p. 68-73, fev. 2007.
- MATOS, F. G. de. Entrevista cedida aos autores, em 12 de setembro de 2023. Sines: Edifício Técnico São Marcos, 2023.
- MENDES, R. A arquitetura como “invenção” do território: Brasília (1960), Cidade Nova de Santo André (Sines 1970) e Montijo Cidade Parque (2020). In: ALBANO, A. L.; GARCIA, C. da C.; PEIXOTO, E. R. (org.). *Café com Europa: Brasília 60*. Brasília, DF: FAU-UnB, 2020. p.126-171.
- MINTER. Ministério do Interior. *Programas Especiais de Desenvolvimento Regional das Regiões Amazônica e Centro-Oeste: Síntese das realizações no período 1979-1983*. Brasília, DF: Minter, 1984.

- MINTER; SUDAM. Ministério do Interior; Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia. *Amazônia: novo universo*. Belém: Sudam, 1975.
- MIRANDA, M. H. S. P. de. Amazônia: Organização do espaço urbano e regional. *Revista Geográfica*, v. 105, p. 107-118, 1987.
- MONTE-MÓR, R. L. de M. Urbanização extensiva e lógicas de povoamento: um olhar ambiental. In: SANTOS, M. et. al. (org.). *Território, globalização e fragmentação*. São Paulo: Hucitec: Anpur, 1994. p. 169-181.
- NOVAAGRI – TOYOTA TSUSHO GROUP. *Home*. Disponível em: <https://novaagri.com.br/ativos/sinop-mt>. Acesso em: 10 nov. 2023.
- OLIVEIRA, A. F. de B. S. C. *Cidade Nova – a construção social de uma cidade. Estudo de caso de um projeto de políticas públicas de desenvolvimento regional*. 2020. Tese (Doutoramento em Sociologia) – Instituto de Investigação e Formação Avançada, Universidade de Évora, Évora, 2020.
- OLIVEIRA, K. D.; CARDOSO, A. C. D.; LIMA, A. P. C.; CASTRO L. O modelo de cidade moderna: análise da forma dos planos da Nova Marabá/PA. *Revista Paisagens Híbridas*. Rio de Janeiro, v. 3, n. 1, p. 64-91, jan./mar. 2023.
- PASSOS, M. M. dos. A Cuiabá-Santarém (BR-163) no contexto da ocupação da Amazônia brasileira. *Revista Geográfica de América Central*, Costa Rica, n. esp. EGAL, p. 1-28, 2011.
- PEREIRA, M. da S. Pensar por nebulosas. In: JACQUES, P. B.; PEREIRA, M. da S. (org.). *Nebulosas do pensamento urbanístico: tomo I – modos de pensar*. Salvador: EDUFBA, 2018. p. 236-261.
- PERROUX, F. *A new concept of development: Basic Tenets*. London; Canberra; Paris: Croom Helm; Unesco, 1983.
- PORTUGAL. Assembleia Nacional. *Plano Intercalar de fomento para 1965-1967*. Lisboa: Imprensa Nacional; Casa da Moeda, 1965.
- _____. Decreto-Lei n.º 270/71, de 19 de junho [de 1971]. Cria o Gabinete do Plano de Desenvolvimento da Área de Sines, destinado a promover o desenvolvimento urbano-industrial da respectiva zona. *Diário da República*: Lisboa, 19 jun. 1971.
- _____. Lei n.º 74/91, de 9 de fevereiro [de 1991]. Elevação do Centro Urbano de Santo André à categoria de vila. *Diário da República*: Lisboa, 16 ago. 1991.
- _____. Ministério da Economia. *Plano de Fomento*. Lisboa: MEU, 1953. v. 1 e 2.
- _____. Presidência do Conselho de Ministros. *Plano de Fomento para 1959-64*. Lisboa: Imprensa Nacional; Casa da Moeda, 1959.
- _____. Presidência do Conselho. *III Plano de Fomento para 1968-73*. Lisboa: Imprensa Nacional de Lisboa, 1968. v. 1, 2 e 3.
- _____. Presidência do Conselho. *III Plano de Fomento: programa para execução para 1971*. Lisboa: Imprensa Nacional; Casa da Moeda, 1971.
- _____. Presidência do Conselho. *III Plano de Fomento: programa para execução para 1973*. Lisboa: Imprensa Nacional; Casa da Moeda, 1973.

- POTTIER, P. Axes de communication et développement économique. *Revue économique*, v. 14, n. 1, p. 58-132, 1963.
- PREITE SOBRINHO, W. Novo trem na Amazônia ignora 4 ferrovias e pode devastar um estado do Rio. *Portal UOL – Meio Ambiente*, 3 jul. 2023. Disponível em: <https://noticias.uol.com.br/meio-ambiente/ultimas-noticias/redacao/2023/07/03/ferrograo-amazonia-ferrovia.htm>. Acesso em: 13 jul. 2023.
- RAISG. Rede Amazônica de Informação Socioambiental Georreferenciada. *Amazônia sob pressão*. São Paulo: Instituto Socioambiental, 2021.
- ROCHA, G. de M. Vilas e cidades e a Usina Hidrelétrica Tucuruí. In: CASTRO, E. (org.). *Cidades na Floresta*. São Paulo: Annablume, 2008. p. 283-307.
- SANTOS, M. *O retorno do território*. OSAL: Observatorio Social de América Latina, Buenos Aires, CLACSO, ano 6, n. 16, p. 251-261, jun. 2005 [1994].
- SECCHI, B.; VIGANO, P. *Le Diagnostic prospectif de l'agglomération parisienne*. Milan: Studio 09, 2009.
- SINACEUR, M. A. Development – to what end? In: PERROUX, F. *A new concept of development: Basic Tenets*. London; Canberra; Paris: Croom Helm; Unesco, 1983 [1981]. p. 1-11.
- SUDAM. Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia. *Operação Amazônia – Relatório Ministerial*. Belém: Sudam. Ministério Extraordinário para a Coordenação dos Organismos Regionais, 1966.
- _____. *O novo sistema de ação do governo federal na Amazônia: legislação básica*. Rio de Janeiro: Spencer, 1967.
- _____. *Operação Amazônia (Discursos)*. Belém: Serviço de Documentação e Divulgação, 1968.
- TAVARES, J. C. Infraestrutura na construção do território nacional, décadas de 1930 a 1970: arquitetura, urbanismo e as redes. *Oculum Ensaios*, Campinas, v. 17, e204319, p. 1-19, 2020.
- _____. Planejamento federal dos anos 1930 aos anos 1970: funções regionais das cidades e a organização do território nacional. In: FELDMAN, S. (org.). *Instituições de urbanismo no Brasil: 1930-1979*. São Paulo; São Carlos: Annablume; IAU/USP, 2023. p. 143-184.
- TREVISAN, R. *Cidades Novas*. Brasília, DF: EdUNB, 2020.
- TRINDADE JR., S.-C. da. Cidades na floresta: os “grandes objetos” como expressões do meio técnico-científico informacional no espaço amazônico. *Revista IEB, São Paulo*, n. 30, p. 113-137, set. 2009/mar. 2010.
- TRINDADE JR., S.; ROCHA, G. Cidade e empresa na Amazônia: uma apresentação do tema. In: TRINDADE JR., S., ROCHA, G. (org.). *Cidade e empresa na Amazônia: gestão do território e desenvolvimento local*. Belém: Paka-Tatu, 2002. p. 13-23.
- ULLOA, A. A Era do Ser Humano: Vivemos no Capitaloceno? *Humboldt – Revista de Cultura. América do Sul e Alemanha*, abr. 2019. Disponível em: <https://www.goethe.de/prj/hum/pt/dos/kos/21539326.html>. Acesso em: 14 ago. 2023.

VILELA, N. B. T.; TREVISAN, R. Infraestrutura e território: Cidades novas à margem da BR-163. ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR, 19., 2022, Blumenau. *Anais [...]*. Blumenau: Fundação Universidade Regional de Blumenau, 2022. Tema: Planejando o urbano e o regional – Organizando a esperança.

WEBER, M. *A ética protestante e o “espírito” do capitalismo*. São Paulo: Companhia das Letras, 2004.

Acervos consultados

Acervo digital da Sudam – Biblioteca Prof. Inocêncio Machado Coelho. Disponível em: <http://biblioteca.sudam.gov.br/Biblivre4/>.

Acervo fotográfico Tenente Coronel Jaime Ribeiro.

Arquivo Distrital de Setúbal (acervo digital do GAS – Gabinete da Área de Sines). Disponível em: <https://digitarq.adstb.arquivos.pt/>

Ricardo Trevisan

Arquiteto e urbanista, formado pela Escola de Engenharia de São Carlos da Universidade de São Paulo (1998); mestre em Engenharia Urbana pela Universidade Federal de São Carlos (2003); doutor em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de Brasília (2009), com estágio doutoral na École d'Architecture Paris-Malaquais (2007-2008) e no Istituto Universitario di Architettura di Venezia (2008), laureado com o prêmio Capes de Teses 2010. Possui pós-doutorados na Columbia University (2014-2015) e na Universidade do Minho (2023-2024). É especialista em Arquivos de Arquitetura pela Universidade Autónoma de Lisboa (2023-2024). Atualmente, é professor associado III no Departamento de Teoria e História da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília e em seu Programa de Pós-graduação. Coordena o curso de graduação na mesma instituição. Pesquisador membro do Laboratório de Estudos da Urbe (Labeurbe-FAU/UnB), do grupo de pesquisa Topos – Paisagem, Projeto, Planejamento e do grupo de pesquisa LEU – Laboratório de Experiências Urbanísticas (IAU-USP). Coordenador local do projeto Cronologia do Pensamento Urbanístico. Pesquisador CNPq com o projeto Coimbra Bueno e Cia. Ltda. – Construtora de cidades (Atlas de Cidades Novas no Brasil Republicano) e coordenador do projeto de ensino Habitação Contemporânea: Ensino e Pesquisa. Presidente da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo (Anparq) (gestão 2021-2022), Diretor da Anparq (gestão 2019-2020). Coordenador-geral do VI Enanparq [Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo] 2020 (Brasília, DF). Membro da Associação Ibero-americana de História Urbana (AIHU). Autor do site <https://atlasidadesnovas.com.br/>.

Email: prof.trevisan@gmail.com

ORCID: 0000-0002-5591-0349

Contribuição de autoria: Conceituação; Curadoria de Dados; Análise Formal; Obtenção de Financiamento; Investigação/Pesquisa; Metodologia; Administração do Projeto; Recursos; Validação; Visualização; Escrita – Primeira Redação; Escrita – Revisão e Edição.

Maria Manuel Oliveira

Arquiteta pela Escola Superior de Belas-Artes do Porto (1985), é professora associada com agregação na Escola de Arquitetura, Arte e Design | EAAD da Universidade do Minho, onde leciona desde 1997 e se doutorou, com a tese *In memoriam*, na cidade (2007). Na EAAD, a par com a docência e atividades de gestão, desenvolve projetos de arquitetura e desenho urbano no âmbito do seu Centro de Estudos, que fundou em 2009. Anteriormente, exerceu profissão liberal como arquiteta em ateliê próprio, trabalhou para instituições públicas na área do urbanismo e lecionou no Departamento de Arquitetura da Universidade de Angola e na Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto, tendo também integrado o seu Centro de Estudos, sob orientação de Nuno Portas. É investigadora integrada no Laboratório de Paisagens, Património e Território | Lab2PT – IN2PAST. Tem participado, entre outros, em projetos centrados no estudo da Arquitetura Moderna produzida em territórios lusófonos e publicado nos campos da história da cidade, do desenho urbano e da intervenção em património arquitetónico. Recentemente, tem estado envolvida em projetos de investigação relacionados com a reabilitação de espaços públicos e edifícios cujo contexto se revela crítico para a construção da memória urbana coletiva.

Email: mmoliv@ead.uminho.pt

ORCID: 0000-0002-1198-7491

Contribuição de autoria: Supervisão/Orientação; Validação; Visualização; Escrita – Primeira Redação.

Submissão: 12 de dezembro de 2023.

Aprovação: 20 de março de 2024.

Como citar: TREVISAN, R.; OLIVEIRA, M. M. *Ex nihilo nihil fit* – Cidades novas como infraestruturas territoriais no Brasil e em Portugal. *Revista brasileira de estudos urbanos e regionais*. V. 26, E202428pt, 2024. <https://doi.org/10.22296/2317-1529.rbeur.202428pt>.

Artigo licenciado sob Licença Creative Commons (CC-BY)

<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>