



UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ

INSTITUTO DE TECNOLOGIA

FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO

MATEUS MORAES DIAS

A CIDADE DA BARRAGEM: CONSTRUÇÃO DA USINA HIDRELÉTRICA DE TUCURUÍ E
PRODUÇÃO DA CIDADE NOVA DE NOVO REPARTIMENTO

BELÉM-PA

2025

MATEUS MORAES DIAS

**A CIDADE DA BARRAGEM: CONSTRUÇÃO DA USINA HIDRELÉTRICA DE TUCURUÍ E
PRODUÇÃO DA CIDADE NOVA DE NOVO REPARTIMENTO**

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado à Faculdade de Arquitetura
e Urbanismo da Universidade Federal do
Pará, como requisito para a obtenção do
título de Bacharel em Arquitetura e
Urbanismo

Orientador: Prof. Dr. Raul da Silva
Ventura Neto.

BELÉM-PA

2025

MATEUS MORAES DIAS

**A CIDADE DA BARRAGEM: CONSTRUÇÃO DA USINA HIDRELÉTRICA DE TUCURUÍ E
PRODUÇÃO DA CIDADE NOVA DE NOVO REPARTIMENTO**

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado à Faculdade de Arquitetura
e Urbanismo da Universidade Federal do
Pará, como requisito para a obtenção do
título de Bacharel em Arquitetura e
Urbanismo

Orientador: Prof. Dr. Raul da Silva
Ventura Neto.

Data de aprovação: __/__/____

Conceito:

Banca Examinadora:

Prof. Dr. Raul da Silva Ventura Neto

Orientador. Universidade Federal do Pará

Prof. Dr. José Júlio Ferreira Lima

Avaliador. Universidade Federal do Pará

Profa. Me. Kamila Diniz Oliveira

Avaliadora. Universidade do Estado do Pará

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP) de acordo com ISBD
Sistema de Bibliotecas da Universidade Federal do Pará
Gerada automaticamente pelo módulo Ficat, mediante os dados fornecidos pelo(a)
autor(a)

M827c Moraes Dias, Mateus.
A CIDADE DA BARRAGEM : CONSTRUÇÃO DA USINA
HIDRELÉTRICA DE TUCURUÍ E PRODUÇÃO DA CIDADE
NOVA DE NOVO REPARTIMENTO / Mateus Moraes Dias. —
2025.
vii, 35 f. : il. color.

Orientador(a): Prof. Dr. Raul da Silva Ventura Neto
Trabalho de Conclusão (Graduação) - Universidade
Federal do Pará, Instituto de Tecnologia, Faculdade de
Arquitetura e Urbanismo, Belém, 2025.

1. Novo Repartimento. 2. Cidades Novas. 3. Usina
Hidrelétrica de Tucuruí. 4. Reassentamento. I. Título.

CDD 711.09

Agradecimentos

Eu dedico esse trabalho:

À minha mãe, que foi e sempre será meu colo;

Ao meu pai, que foi e sempre será meu porto seguro;

À Juliana, minha irmã que eu sempre posso contar;

À Carol, minha inspiração em tudo;

Aos meus amigos Camila, Jéssica, Ananda, Laís, Felipe, Pedro, Laura, Giovanna, Carol e Cauê que sempre me deram compreensão e a melhor companhia;

E à Tatiana, que não me deixou sozinho nessa jornada.

RESUMO

No período da ditadura militar brasileira (1964-1985), grandes projetos desenvolvimentistas modificaram a rede urbana e o modo de produzir cidades na região amazônica. Neste período foram criadas diversas cidades novas que serviram para viabilizar esses projetos. Diante disto, este trabalho busca estudar estas questões a partir do caso de Novo Repartimento, criada para o reassentamento de parte da população impactada pela construção da Usina Hidrelétrica de Tucuruí. Partindo dos seis atributos preconizados por Trevisan (2020), foi analisado o projeto da cidade que consta na memória técnica deste empreendimento. Este estudo demonstrou que o projeto dessa cidade nova é marcado pela padronização típica da urbanística moderna desconsiderando a diversidade dos modos de vida dos reassentados. Considera-se que o caso representa um modo de ocupação planejada típico da ditadura militar na Amazônia.

Palavras chaves: Novo Repartimento, Cidades Novas, Usina Hidrelétrica de Tucuruí, Reassentamento

ABSTRACT

During the Brazilian military dictatorship (1964–1985), large developmental projects transformed the urban network and the way cities were produced in the Amazon region. During this period, several new cities were created to support these projects. In this context, this study examines these issues through the case of Novo Repartimento, a city established to resettle part of the population affected by the construction of the Tucuruí Hydroelectric Plant. Based on the six attributes proposed by Trevisan (2020), the city's project, as presented in the project's technical documentation, was analyzed. The study revealed that the plan for this new city is characterized by the standardization typical of modern town planning, disregarding the diversity of lifestyles among the resettled population. It is considered that this case represents a form of planned occupation typical of the military dictatorship period in the Amazon.

Key words: Novo Repartimento, New Cities, Tucuruí Hydroelectric Plant, Resettle.

Lista de Figuras

Figura 01 - Localização de Novo Repartimento.....	08
Figura 02 - Mapa da área afetada pelo lago da UHE-Tucuruí.....	15
Figura 03 - Cidades novas na região de Tucuruí.....	17
Figura 04- Mapa de locação da Vila Tucuruí.....	22
Figura 05 - Projeto de Novo Repartimento.....	24
Figura 06 - Hierarquização da malha viária do projeto.....	26
Figura 07 - Mapa de bairros de Novo Repartimento.....	27
Figura 08 - Vista aérea de Novo Repartimento durante a construção (1989).....	28
Figura 09 - Mapa de equipamentos projetados.....	30
Figura 10 - Vista aérea de Novo Repartimento durante a construção (1989). Destaque para a praça principal e ao fundo o bairro Parque Morumbi.....	31
Figura 11 - Casas de Novo Repartimento durante a construção (1989).....	32

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	7
2 GRANDES PROJETOS, COMPANY TOWNS E CIDADES NOVAS NA AMAZÔNIA.....	10
3 DE REPARTIMENTO AO NOVO REPARTIMENTO.....	18
4 O PROJETO DE NOVO REPARTIMENTO.....	23
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	32
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	34

1 INTRODUÇÃO

As cidades não surgem ao acaso e, na história da ocupação da Amazônia na segunda metade do século XX, muitas surgem em um contexto de suporte da colonização, vinculadas a grandes projetos desenvolvimentistas. Durante a ditadura militar (1964-1985), as iniciativas de ocupação da Amazônia reconfiguraram a rede urbana da região. As grandes obras de engenharia serviram para aliviar tensões crescentes, realocar o excedente populacional de partes do Brasil e captar capital estrangeiro. Nesse sentido, a criação de cidades novas foi uma das estratégias para viabilizar essas atividades. (Lobato Corrêa, 1982; Trevisan, 2024).

Como Trevisan (2021) explica, as cidades novas (CNs) nascem de necessidades específicas. No contexto amazônico, algumas destas CN's surgiram como suporte para grandes obras de infraestrutura, em especial para realocação de pessoas afetadas por estas, que é o caso de Novo Repartimento no Estado do Pará. As cidades que foram construídas nesse período apresentam padrões de segregação, exclusão e rupturas com a forma de viver tradicional da Amazônia (Trindade Júnior; Rocha, 2002). Ao mesmo tempo, nas bordas das ocupações projetadas, áreas foram ocupadas sem os mesmos níveis de planejamento e infraestrutura desses novos centros urbanos.

Diante disso, torna-se relevante estudar os projetos dessas cidades novas, tema ainda pouco explorado no campo da Arquitetura e Urbanismo da região. Muitos estudos exploram os conflitos sócio-ambientais que foram deixados pela construção da usina hidrelétrica (UHE) de Tucuruí e como estes se relacionam com o processo de produção das Cidades Novas. Junto a isso, é bastante estudado como a produção dessas cidades criou periferias excluídas dos benefícios que estes projetos poderiam proporcionar. Embora existam estudos acerca da produção de cidades novas e seu vínculo com grandes projetos na região, o caso de Novo Repartimento, por exemplo, ainda é pouco explorado na dimensão do projeto.

Os grandes projetos da ditadura militar (1964 - 1985) implementaram novas lógicas de produzir cidades na região que reconfiguraram as desigualdades sociais, impactaram negativamente ao modificar radicalmente modos de vida e agravaram

problemas ambientais (Trevisan, 2021). Estudar o projeto de uma cidade nova pode evidenciar como esses impactos têm origem nas decisões projetuais iniciais e como estas têm ajudado a perpetuá-los ao longo do tempo.

É pertinente entender as heranças que os grandes projetos trouxeram para a Amazônia, visto que essas práticas permanecem, reconfiguradas, mesmo com a redemocratização. Casos de construções de UHE mais recentes como Belo Monte no rio Xingu (Pará) e Jirau e Santo Antônio no rio Madeira (Rondônia) evidenciam que os projetos de reassentamento ainda provocam conflitos sócio-ambientais relacionados às decisões projetuais. Mesmo que os produtos destes não tenham sido CNs de reassentamento, extensas quantidades de tecido urbano foram produzidos para reassentar a população deslocada.

Figura 01 - Localização de Novo Repartimento.



Fonte: Produzido pelo autor.

A Cidade Nova de Novo Repartimento se localiza no sudeste do Pará, entre as rodovias Transamazônica (BR 422) e BR 230, nas proximidades do rio Tocantins (ver figura 01). Sua origem está relacionada ao reassentamento da antiga ocupação de Repartimento ou Velha Repartimento, atualmente inundada pela barragem da UHE de Tucuruí. Segundo os dados do censo demográfico de 2022, o município conta com uma área de 15.398,736 km² e uma população estimada de 63.796 pessoas.

Dessa forma, como **objetivo principal** este trabalho busca estudar o projeto de Novo Repartimento como uma cidade nova criada na Amazônia pelo regime militar (1964-1985) para viabilizar a construção da UHE de Tucuruí. Como **objetivos específicos**: i) Investigar como as cidades novas — *company towns* e CNs de reassentamento — serviram de base necessária para a viabilização dos grandes projetos da ditadura militar; ii) Analisar os condicionantes políticos, econômicos e sociais do processo de formação de Novo Repartimento e como se deu seu reassentamento; e iii) Analisar o projeto de Novo Repartimento e suas proposições.

Para cumprir esses objetivos, este trabalho de conclusão de curso usou como metodologia uma revisão bibliográfica acerca do conceito de cidades novas, grandes projetos na Amazônia e o processo de reassentamento de Novo Repartimento em decorrência das obras da usina hidrelétrica de Tucuruí. Junto a isso, foi empreendido o levantamento e análise documental relativa ao projeto urbanístico de Novo Repartimento para subsidiar análises das propostas urbanísticas a partir da produção de cartografias.

Este trabalho se encontra organizado em cinco tópicos contando com essa introdução. No segundo tópico foram discutidos aspectos teórico-metodológicos acerca do conceito de cidades novas a partir das reflexões de Trevisan (2020; 2021), da história dos grandes projetos desenvolvimentistas na Amazônia e sua relação entre as *company towns* e os outros tipos de cidades novas como aportes necessários para a sua execução. No terceiro tópico, foram discutidos os condicionantes políticos, econômicos e sociais do processo de formação de Novo Repartimento. Já no quarto tópico foi realizada a análise do projeto à luz dos

atributos preconizados por Trevisan (2020). Por fim, no quinto tópico foram tecidas considerações finais.

2 GRANDES PROJETOS, COMPANY TOWNS E CIDADES NOVAS NA AMAZÔNIA

Nenhuma cidade surge sem motivações. Para Trevisan (2020) o que difere cidades novas (CNs) de cidades espontâneas é a forma como a ocupação se dá. As CNs diferenciam-se por serem projetadas previamente. Para o autor as CNs podem ser definidas através de seus atributos necessários:

1. desejo: vontade do poder público e/ou da iniciativa privada em concretizar essas ações específicas;
2. necessidade: busca em atender, ao menos de início, a uma ou mais funções dominantes (administrativa, de colonização, ferroviária, de realocação, balneária, satélite etc.);
3. lugar: implantação num sítio previamente escolhido;
4. profissional: envolvimento de agente(s) definido(s) – eventualmente profissional(is) habilitado(s) – na sua elaboração física;
5. projeto: existência de um projeto urbanístico; e
6. tempo: presença de um limite temporal determinado, implicando, inclusive, um momento de fundação razoavelmente preciso. (TREVISAN, 2020, p.99)

Em relação ao primeiro atributo, Trevisan (2020, p. 112) marca que o desejo está na mão dos seus detentores, aqueles que têm a intenção de as criar, enquanto os seus projetistas são os coadjuvantes na criação. O autor revela a possibilidade da pluridiversidade de atores na qual o setor privado, apoiado por iniciativa do setor público, também pode ser um dos principais construtores das CNs na primeira categoria. Nesse sentido, esses novos assentamentos são materializações dos anseios de seus criadores, seja de ordem econômica, para viabilizar o lucro, ou utópica, para resolver os problemas sociais. Junto a isso, o autor mostra que a simbologia do poder nas CNs pode ser dividida entre duas categorias: de domínio, com a ocupação do território, ou administrativa com a criação de novas sedes administrativas de Estados.

Ao falarmos do segundo atributo, Trevisan (2020, p. 133) fala como a necessidade está ligada ao apoio às atividades esperadas pelos seus empreendedores. Isto é,

esses novos assentamentos surgem da necessidade de suporte que esses novos empreendimentos oferecem para seus investidores e da necessidade de acolher os trabalhadores que os viabilizem. Nesse sentido, é possível classificar as CNs de acordo com a sua função motivadora, a necessidade pela qual ela foi produzida, mesmo que essa já não seja sua função atual.

Essas funções gravitam em torno do tipo de empreendimento para qual ela foi construída. Trevisan (2020) cria doze possíveis classificações, deixando aberto para mais tipos. Nesse trabalho discutiremos o modelo de CN de realocação no contexto dos grandes projetos. O autor delimita que estas são ligadas a movimentos populacionais, como cidades de reinstalação em casos de desastres naturais ou exploração de recursos naturais em grande escala, sendo esse último exemplo o caso estudado neste trabalho.

Em relação ao terceiro atributo, Trevisan (2020) discorre sobre como as CNs surgem. A cidade “natural” nasce no local, entretanto, a cidade “artificial” nasce no projeto e o local é o pilar material onde a cidade será construída. O terreno para a sua implantação é estudado e planejado para poder atingir os resultados necessários. Ademais, o autor também mostra que a escolha do sítio é condicionado ao saber fazer cidades, que varia ao longo do tempo, das técnicas e dos agentes em diálogo com a função dominante do novo assentamento.

Em relação ao quarto atributo, Trevisan (2020) discorre sobre como os projetistas são os profissionais que possuem a capacidade técnica necessária para a confecção do projeto. Estes possuem em sua formação a cultura e tendências da sua época que influenciam o quinto atributo, o projeto. Segundo o autor (p. 194), no século XX, no Brasil, os projetistas incluíam as correntes urbanísticas de duas formas: incorporando grandes partes dos princípios, os adequando à realidade nacional, ou de forma superficial como uma fachada para utilizar o nome do movimento. Características normalmente presentes nesses projetos são: a relação dimensão e população, zoneamento e especificação de vias.

Para analisar a forma urbana nesses projetos, Trevisan (2020, p. 214) dispõe de duas variáveis: o traçado, entendido como a delimitação de vias e lotes; e o tecido,

que contempla o traçado junto com as edificações. O autor afirma que todo projeto de CN tem o seu traçado definido, porém, apenas projetos mais complexos, que necessitam de sua ocupação rápida, ou tem como base uma volumetria mais fechada, possuem seu tecido projetado.

Criando um parâmetro delimitador, Trevisan (2020, p. 218) diferencia as CNs em relação ao traçado em duas: CNs fechadas, essas com uma divisão clara - que pode ser natural ou artificial - entre a zona urbana e rural; CNs abertas, com traçados elaborados para o crescimento previsto pelos projetistas. Já em relação ao tecido, o autor discorre em como as edificações preenchem os espaços urbanos segundo as tendências em voga na sua inauguração.

Por fim, o último atributo, o tempo das CNs, se diferencia das cidades “espontâneas”, por apresentar um limite temporal delimitado. Trevisan (2020) divide o tempo em três aspectos: gestão, tempo em que os outros cinco aspectos são pensados; nascimento, em que a cidade está apta para ser ocupada; desenvolvimento, quando os habitantes chegam e os arremates finais e adaptações necessárias são concluídas. O autor ainda destaca que as CNs são museus de seus tempos, colecionando nelas as suas características.

O período da década de 1950 caracterizou-se pela retomada da expansão capitalista que mudou as dinâmicas espaciais dos países em desenvolvimento (Lobato Corrêa, 1982). Segundo o autor, na segunda metade da década de 1950 a industrialização em massa do sudeste incorporou a região Norte como “fronteira de capital” de forma a explorar seus recursos naturais e potencial agropecuário. Nesse contexto, durante a ditadura militar (1964-1985) foram fomentados os grandes projetos desenvolvimentistas, também chamados de projetos de grande escala. Estes necessitaram da criação de CNs para seu suporte como *company towns*¹, ou CNs empresariais, e CNs de reassentamento para os atingidos pelos seus impactos sócio-ambientais.

¹ As *company towns* surgiram, a partir da segunda metade do século XVIII, da criação de CNs por empresas privadas na revolução industrial. Entretanto, a partir da metade do século XIX, as *company towns* se tornaram mais expressivas com projetos relacionadas a indústrias em áreas não ocupadas que possuíam recursos naturais. Essas cidades tinham como ideal a produção, melhoria da qualidade de vida dos seus funcionários e disciplinamento dos mesmos (Trevisan, 2020).

Este período foi marcado por “insatisfação social e estagnação econômica, restabelecer o apoio popular pelo nacionalismo e promover o progresso pelo desenvolvimentismo tornaram-se metas prioritárias” (Trevisan; Oliveira, p. 9, 2024). O slogan “integrar para não entregar” se tornou um farol para o governo ditatorial que desenvolveu diversas intervenções no contexto amazônico. Esses foram feitos de forma a atrair capital nacional e internacional ligados principalmente às atividades mineradoras e de produção de energia.

Lobato Corrêa (1982) destaca que as políticas públicas empreendidas nesse período objetivavam cumprir três propósitos: i) controle de excedente populacional criando um fluxo migratório de contingentes populacionais do Nordeste e do Centro-Sul para a Amazônia. Nesse caso, a população migrante poderia ser usada como força de trabalho para os investimentos que estavam se estabelecendo na região.; ii) “incorporação da Amazônia ao mercado de consumo de produtos industrializados e de matérias-primas” com obras de infraestrutura logística, sobretudo rodoviárias, para aumentar a conectividade do Sudeste com a Amazônia; e iii) controle capitalista dos recursos naturais através da implementação de grandes projetos de exploração de recursos minerais e florestais além da atividade agropecuária.

Para cumprir os dois primeiros propósitos, o Governo criou, em 1970, o primeiro Plano de Integração Nacional (PIN) que possibilitou a construção das obras de infraestrutura logística do sistema rodoviário. Concomitantemente, o Estado instituiu o Programa de Redistribuição de Terras e de Estímulo à Agroindústria do Norte e Nordeste (PROTERRA) e o Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA). Estes auxiliaram o fluxo populacional necessário para o programa de colonização e ocupação dos eixos rodoviários criados. (Ventura Neto, 2017)

Posteriormente ao primeiro PIN, após a crise financeira instaurada pela crise do petróleo de 1973, o segundo Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND) foi proposto como forma de superar a crise financeira subsequente. Este plano serviria para “corrigir os desequilíbrios da estrutura industrial brasileira e no setor externo deixados” (Ventura Neto, p. 201, 2017) por esta crise. A forma de inserção da Amazônia neste plano seria a de exploração do potencial mineral no sudeste

paraense, a partir de dados recém aferidos pelo projeto RADAM², para gerar divisas.

Neste cenário, foi instituído o Projeto Grande Carajás (PGC) para viabilizar a exploração do potencial mineral descoberto na região. Este contou com quase todo o investimento do II PND no programa de indústria e serviço (Ventura Neto, 2017). Ribeiro (2014, p. 153) indica que a província mineral de Carajás era rica em minério de ferro *sinter-feed*, de bauxita (matéria prima para a produção de alumínio) e de cobre, níquel e manganês (matérias primas para a produção de aço).

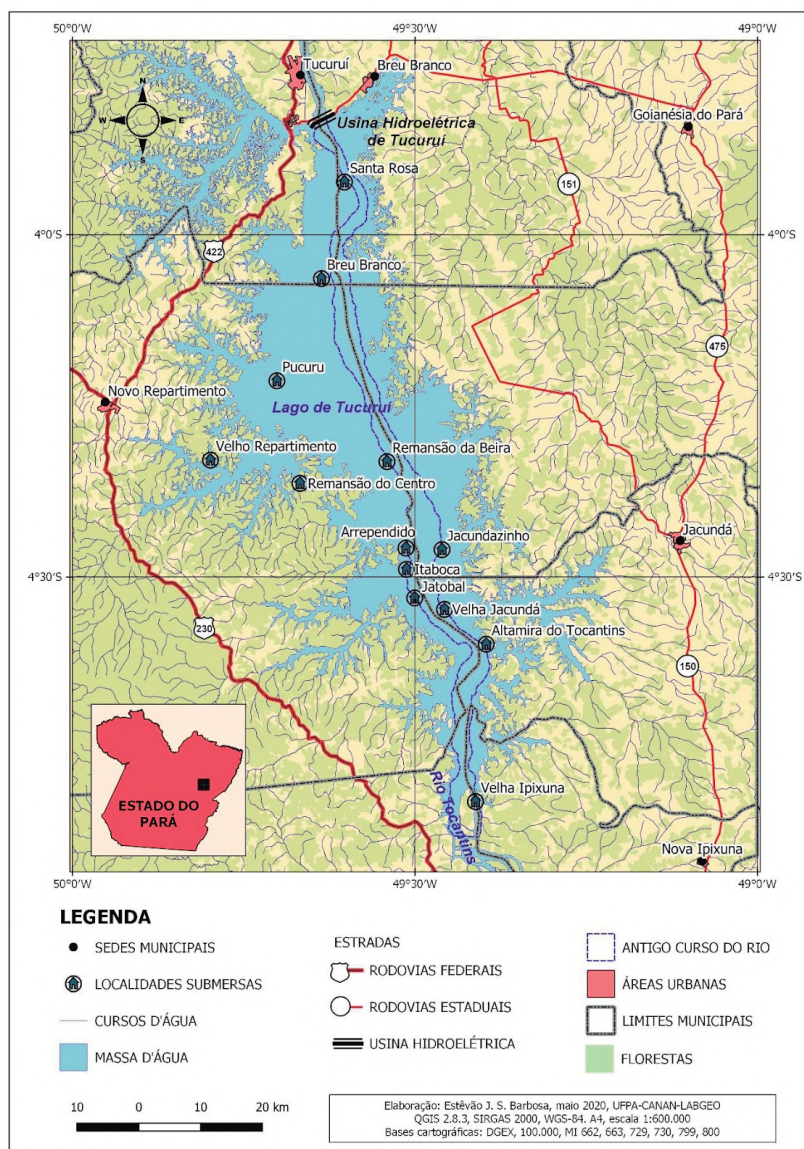
Trevisan (2022) aponta que o PGC não se limitou à exploração mineral e criou, dentro dele, subprojetos que fomentaram a criação de uma rede de infraestrutura logística com ferrovias, portos, aeroportos, CNs e a implantação da hidrelétrica de Tucuruí. Junto a isso, a exploração florestal e agropecuária é apontada pelo autor como previamente pensada no projeto, especificamente a de matérias primas não manufaturadas como commodities. Desta forma, o PGC criou obras de infraestrutura indispensáveis para a exploração mineral: a estrada de ferro que liga Carajás a São Luís; portos para o escoamento da produção em São Luís (MA) e Barcarena (PA); a UHE de Tucuruí (Ribeiro, 2014).

A UHE de Tucuruí foi construída para atender a demanda energética que o PGC fomentou em diversos pontos. Entre estes estão o Projeto Ferro Carajás, encabeçado pela Companhia Vale do Rio Doce, onde o minério era extraído, e as companhias minero metalúrgicos que surgiram dentro do PGC como a Alunorte (Alumina do Norte do Brasil S.A) e Albras (Alumínio Brasileiro S.A.).

Projetada pela Engevix-Themag e construída pela Construtora Camargo Corrêa, a implementação da hidrelétrica criou um lago de área de 2.430 km² criando uma disrupção nas dinâmicas econômicas do seu entorno. Antes, a região que servia como entreposto para a comercialização da atividade extrativista da castanha-do-pará, passou a desenvolver atividades de produção agrícola, pecuária, carvoejamento, atividades industriais (metalurgia e serraria) e produção energética.

² O projeto RADAM (1970-1985) foi um levantamento cartográfico realizado por captações de áreas de radar feitas por imagens de avião com o intuito de mapear recursos renováveis e potenciais da terra. Este foi importante para verificar a dimensão e localização das reservas minerais e potencial hídrico das bacias da região. (Ventura Neto, p. 200, 2017).

Figura 02 - Mapa da área afetada pelo lago da UHE-Tucuruí.



Fonte: Barbosa, 2020³

Outro impacto relevante da UHE de Tucuruí foi o remanejamento das populações que viviam no território que foi alagado. Ribeiro (2014) destaca que dados de janeiro de 1986 apontavam um quantitativo de 4.300 famílias desapropriadas, sendo 1.000 remanejadas para área urbana e 1.800 para áreas rurais. O restante ficou desabrigado.

³ Mapa presente em Pereira (2022, p. 299).

Entretanto, Fearnside (2015) mostra como os dados eram imprecisos sobre o número de desabrigados. As estimativas que antecedem a construção eram de 9.500 pessoas em 13 povoados desapropriados. Número que aumentou após a barragem para 17.319 pessoas. Posteriormente houve um novo cálculo para 23.871 pessoas. A Eletronorte calculou depois que, excluindo a população indígena, foram 32.871 pessoas deslocadas. O autor também explica que a estimativa foi subnotificada pois não levou em questão a população que morava perto da área alagada e usava a várzea para a subsistência. Ribeiro (2014) também fala sobre uma mudança do contingente populacional na região, com um aumento de 517%, a população foi de 9.936 habitantes, em 1970, para 61.319 habitantes em 1980.

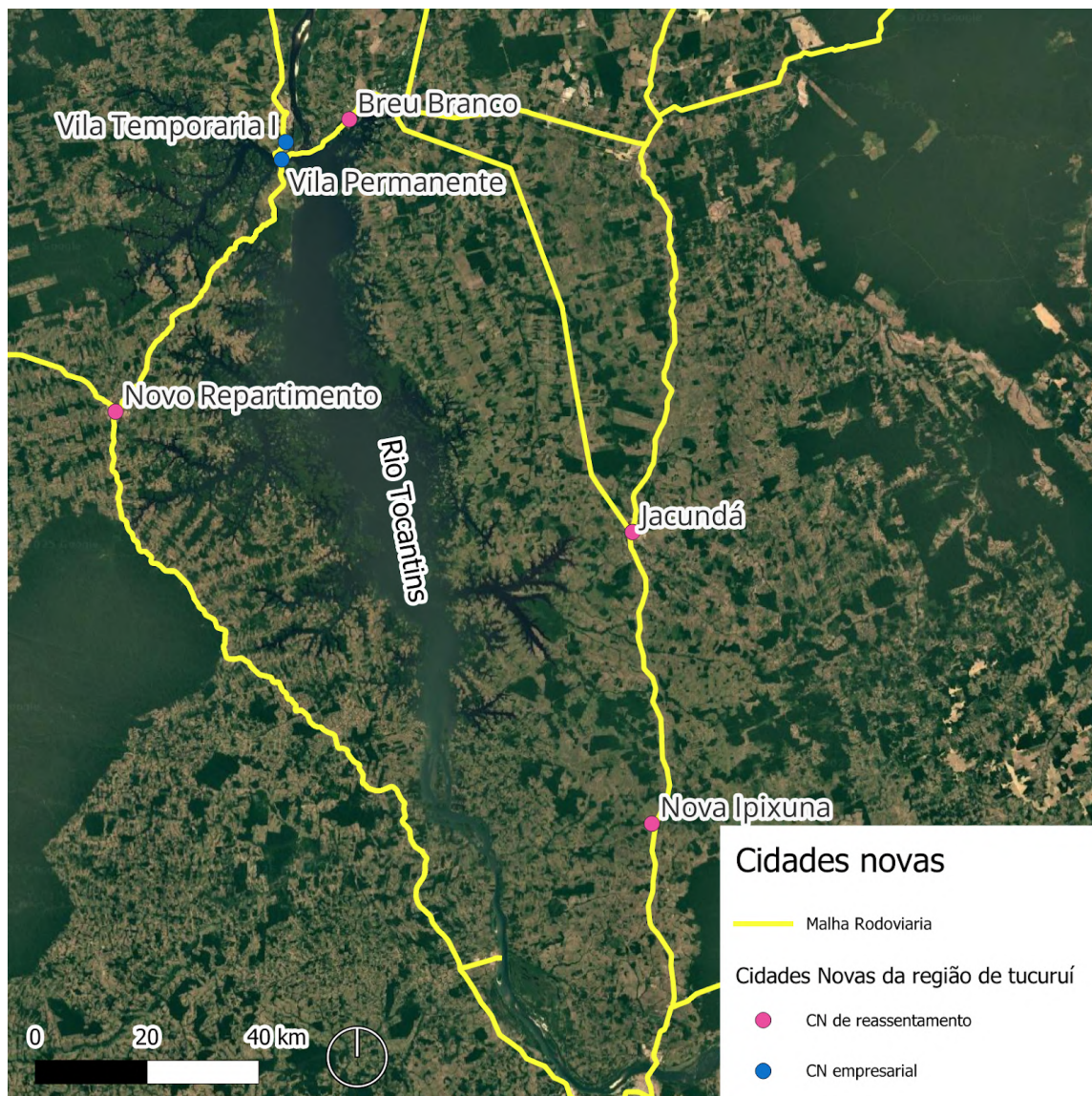
Entre as estratégias de reparação dos danos causados pelo alagamento, Fearnside (2015) aponta que um dos grandes problemas foi que a Eletronorte se apoiou excessivamente no pagamento de indenizações em espécie.

O objetivo da ELETRONORTE em se livrar de responsabilidades legais subseqüentes pode ter sido realizado, mas o resultado social foi que a maioria da população deslocada foi reduzida à indigência, e efetivamente tinha que se virar por conta própria. Os valores de indenização eram pequenos, e o pagamento foi sujeito a demoras repetidas (que, no contexto de correção monetária inadequada para a inflação no Brasil naquela época, implicava em perdas substanciais de valor). Mais importante é o fato que, independente do valor monetário pago, o dinheiro evapora rapidamente nas mãos de pessoas inexperientes em lidar com finanças, deixando a maioria das famílias sem nada poucos meses depois. (Fearnside, 2015, p.40).

Neste contexto, dois movimentos aconteciam na produção de CNs: a criação das CNs empresariais, ou company towns, e a produção de CNs de realocação ou reassentamento para a população afetada pelo alagamento da barragem. Estas duas foram afetadas pelo contingente habitacional migratório que chegava na região. Em relação ao primeiro tipo, há exemplos como o de Vila Permanente e Vila Temporária I e II⁴. Em relação ao segundo tipo, há exemplos como de Breu Branco, Jacundá, Nova Ipixuna e Novo Repartimento (ver figura 03).

⁴ As vilas temporárias I e II não foram dotadas de equipamentos públicos pois seriam desmontadas após a construção da UHE (Trevisan, 2022).

Figura 03 - Cidades novas na região de Tucuruí.



Fonte: Produzido pelo autor.

Na literatura sobre a criação de CNs no contexto amazônico, é comum a menção às *company towns*. Estas se tornaram marcantes a partir da década de 1960⁵ com as políticas desenvolvimentistas, visando acomodar a população que vinha trabalhar na construção e na manutenção dos grandes empreendimentos.

Para definir o que seriam *company towns*, Lobato Corrêa (1982) destaca que se tratam de “uma criação planejada, dotada de moderna infra-estrutura e dos serviços essenciais, e onde tudo está sob o controle, direto ou indireto, da empresa que a

⁵ Já existiam experiências em solos amazônicos antes disso, como o caso da Fordlândia que foi empreendida para a exploração de borracha na época da Segunda Guerra Mundial.

criou e a administra”. Já Becker (apud Trindade Júnior; Rocha, 2002) acrescenta que se trata de franjas urbanas avançadas, ou seja, formas urbanas que trazem consigo uma densidade técnica que as diferencia das cidades ao redor. Os autores citados também concordam que as *company towns* são investimentos necessários para a viabilidade da exploração, criando enclaves urbanos dotados de infra-estrutura, equipamentos urbanos e redes de telecomunicação.

Geralmente, as *company towns* eram feitas para atender às necessidades habitacionais dos contingentes de mão de obra mais especializados envolvidos na operacionalização dos projetos. Por outro lado, na sua periferia, surgiam outros tipos de ocupação, feitas pela chegada da mão de obra menos qualificada, o que incluía também os trabalhadores envolvidos temporariamente na construção e por migrantes atraídos por esses investimentos (Trindade Júnior; Rocha, 2002). Estes últimos deram origem aos assentamentos marcados pela precariedade de vida mais típicos das cidades amazônicas.

Trindade Júnior e Rocha (2002), então, definem quatro atributos que diferenciam as *company towns* de outras cidades: i) a extensão da lógica empresarial que a constrói; ii) a natureza e densidade técnica que a acompanha, diferenciando das demais cidades amazônicas; iii) a forma de gestão do espaço que, centralizada na empresa e na maioria da população qualificada, possui certa autonomia política; iv) a concepção urbanística, que mesmo quando apresentada como “cidade aberta”, se torna um enclave urbano capaz de assegurar o controle da força de trabalho.

Assim, Trindade Júnior e Rocha (2002) apontam a importância de analisar as *company towns* sob os seguintes aspectos: a concepção urbanística e seus contrapontos, ou seja, o que surgiu ao redor delas; a relação das *company towns* com o seu entorno; os desafios de gestão e desenvolvimento em relação ao contexto regional.

3 DE REPARTIMENTO AO NOVO REPARTIMENTO

Para entender o surgimento de Novo Repartimento é necessário entender o surgimento da Velha Repartimento, ou apenas Repartimento como era chamada. Segundo Pereira (2022), a ocupação nasceu na década de 1970 com os trabalhos

de terraplanagem para a construção da BR-422, rodovia que liga a Transamazônica com a Hidrelétrica de Tucuruí. Com o fim das obras muitos dos trabalhadores ficaram no local e receberam, em um loteamento feito pelo Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA), casa construída de madeira, ajuda de salário por um ano, esse convertido em alimentos fornecidos pela COBAL (Companhia Brasileira de Alimentação), e ferramentas.

Conforme relatos orais colhidos por Pereira (2022), a origem do nome Repartimento pode ter diversos motivos. Um deles seria o de um rio que se reparte dando o nome a ocupação. Outro seria que a área do vilarejo fazia fronteira com terras indígenas. O último possível motivo seria que o povoado se situava no local onde os mariscadores de gato comercializavam por aviamento as peles de animais silvestres.

O vilarejo então se consolidou e, depois de 12 anos, já possuía equipamentos públicos como “delegacia, posto de saúde, colégios, igrejas, comércios dormitórios, farmácia, padaria, empresas madeireiras” (Pereira, P. 308, 2022). Junto a isso, também contava com uma malha viária pequena de chão batido, casas de pau a pique ou palha e chegando a atingir mais de 5 mil habitantes.

Tudo isso se modificou após o decreto nº 78.659 de 1º de Novembro de 1976 assinado pelo então presidente Ernesto Geisel. Neste foi demarcado o polígono com área de 8.184,3749 km² que seria desapropriado para a implantação da UHE de Tucuruí. No mesmo, foi autorizado à ELETRONORTE promover a desapropriação com os seus próprios recursos. Isto foi apontado por Mougeot (1986) como o início oficial dos procedimentos de desapropriação.

Por volta de 1978, segundo relatos colhidos por Pereira (2022), dois funcionários terceirizados da Eletronorte fizeram um censo econômico dos habitantes de Repartimento. Logo após a coleta, os seus moradores foram informados de que estavam proibidos de plantar cultura de ciclo permanente, situação que foi arrastada por três anos sem intervenção do governo federal. Foi apenas em 1982, com as obras de Hidrelétrica já em curso, que começaram a ser pagas indenizações

irrisórias, sem qualquer proposta de reassentamento da população tanto urbana quanto rural (Pereira, 2022).

Com o apoio da Igreja Católica, cedendo espaço para as reuniões, e apoio de uma assessora da Confederação Nacional dos Trabalhadores da Agricultura, começaram as mobilizações que culminaram na primeira assembleia dos atingidos. Essa experiência, somada aos acampamentos e atos públicos de protesto, foram o embrião para o Movimento dos Atingidos pela Hidrelétrica de Tucuruí, que se tornou o porta-voz da luta contra a desapropriação. Pereira (2022, p. 312) discorre sobre como essas lutas, reprimidas duramente pelo Estado, podem ter levado ao surgimento das CNs de reassentamento.

Existiam, então, nos planos de desapropriações dois casos diferentes: os que tinham a propriedade dos lotes e os não proprietários. Os que não possuíam propriedade tiveram compensação apenas das benfeitorias de seus imóveis e de alguns bens que conseguiam provar. Aos proprietários foram dadas duas opções, além da compensação financeira pelas benfeitorias de suas residências. A primeira, uma nova casa e um número variável de lotes no sítio de realocamento, a segunda, uma indenização maior pela perda do lote sem direito a área no reassentamento (Mougeot, 1986). Os que tinham os lotes regularizados começaram então a sair com mais facilidade dos seus lugares, enquanto os que não tinham resistiram a remoção.

Rocha (2005) fala que a situação fundiária do local onde seria o alagamento poderia ser dividida em sete aspectos:

- i).terras que abrigavam as reservas indígenas Parakanã e Pucuruí, que se estendiam desde o interior do território até as margens do rio Tocantins;
- ii).terras pertencentes ao Ministério da Aeronáutica: gleba Alcobaça nos municípios de Moju e São Domingos do Capim, a leste da cidade de Tucuruí;
- iii).terras devolutas da União, pertencentes desde a publicação do decreto lei n ° 1164/71, arrecadadas e matriculadas em nome do Incra para fins de regularização fundiária e terras destinadas ao Projeto Integrado de Colonização (Pic – Marabá), ambas ao longo da Rodovia Transamazônica;
- iv).terras de propriedade da Eletronorte (67.500 ha), antes pertencentes ao acervo da Cia Estrada de Ferro Tocantins, às margens do rio Tocantins e da ferrovia, conforme decreto-lei nº 77.030 de 15/01/76 terras, onde habitava a maioria da população da área;
- v).terras com título de aforamento perpétuo expedidos pelo estado do Pará, ligadas à atividade extrativista da castanha, principalmente às margens do rio e afluentes que compõem a bacia hidrográfica do rio Itacaiúnas e Tocantins;
- vi).terras matriculadas a particulares até o limite de 3.000 ha, através da regularização fundiária,

dispersas ao longo das rodovias transamazônica e Br – 422; vii).terras devolutas da União ocupadas sob regime de posse (Rocha, 2005).

No entanto, isso gerou uma subnotificação dos casos de famílias que seriam afetadas pela criação da barragem. Rocha (2005) afirma que a empresa não indenizou a população ribeirinha que utilizava o rio como forma de sustento. Junto a isso, houve uma paralisação que desencadeou tensões políticas. Isso se caracterizou em “dessintonia entre os mecanismos e os procedimentos de implantação das redes técnicas e das estratégias que se nutriam de uma razão global e das condições econômicas, sociais e culturais locais.” (Rocha, p. 125, 2005).

Pereira (2022) discorre sobre como estas tensões se revelavam em preocupações levantadas por parte da Comissão dos Expropriados. Isto levou a formulação de alguns critérios por parte desta comissão como manutenção das relações de vizinhança já estabelecida, proximidade perto da Rodovia Transamazônica, transparência na distribuição dos lotes, entrega da casa com escritura pública e tempo suficiente para a mudança. Isto está em concordância com a memória técnica da Usina Hidrelétrica de Tucuruí da Eletronorte (1989) que mostra que houve um plebiscito para a escolha do local onde seria implantada a CN.

Para satisfazer essas exigências, a Eletronorte adquiriu lotes, perfazendo 968.000 m², para onde se destinariam a área de reassentamento das famílias afetadas por obras de grande porte - hidrelétrica, terraplanagem e sistema viário. Desta forma, Novo Repartimento foi instalada no cruzamento entre o novo traçado da Transamazônica com a BR 422.

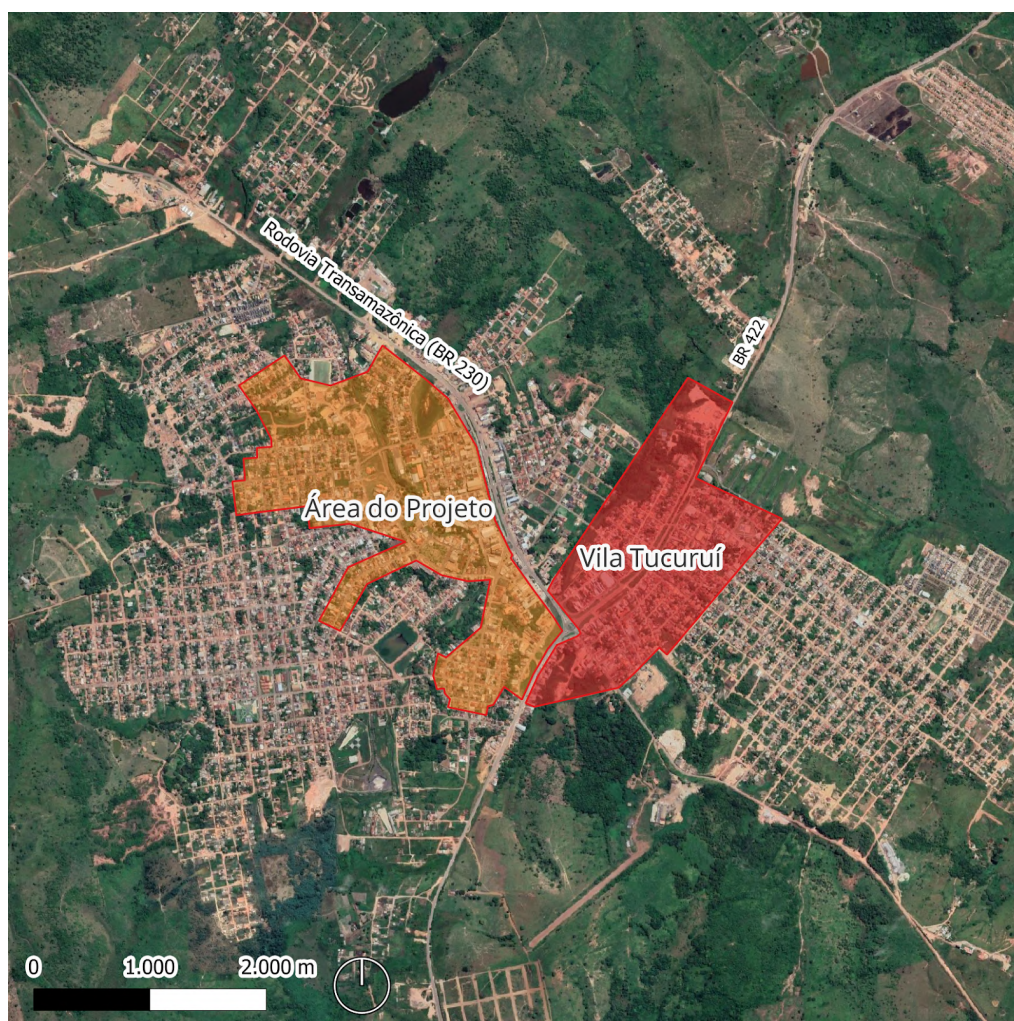
Com as moradias concluídas, as famílias dos expropriados encontravam dificuldades como “a falta de água, luz, drenagem, pavimentação de vias e os equipamentos coletivos acordados em mesas de negociações.” (Pereira, p. 314, 2022). Apesar desses problemas, a Cidade Nova foi dotada de equipamentos públicos de saúde, segurança, educação, infraestrutura e lazer para receber os novos habitantes.

Entretanto, em meados de 1984, somente 186 dos mais de 600 beneficiários de Velho Repartimento foram contemplados com casas novas. Em relação ao

loteamento, nessa mesma época, somente 582 lotes urbanos foram disponibilizados dos 1200 prometidos (Mougeot, 1984).

Antes mesmo da entrega de Novo Repartimento, já se percebia que o número de casas projetadas não daria conta da demanda populacional dando origem a ocupação no Trevo ou “Vila Tucuruí” (Ver Figura 04). Este local gerou o primeiro centro comercial que serviu de pólo atrativo para um fluxo migratório de outras cidades do sudeste paraense (Pereira, 2022). Junto a isso, podemos ver que esses grandes empreendimentos também alimentam o surgimento de uma periferia, onde os grupos marginalizados que migraram não são absorvidos no seu projeto (Rocha, 2005).

Figura 04- Mapa de locação da Vila Tucuruí.



Fonte: Produzido pelo autor

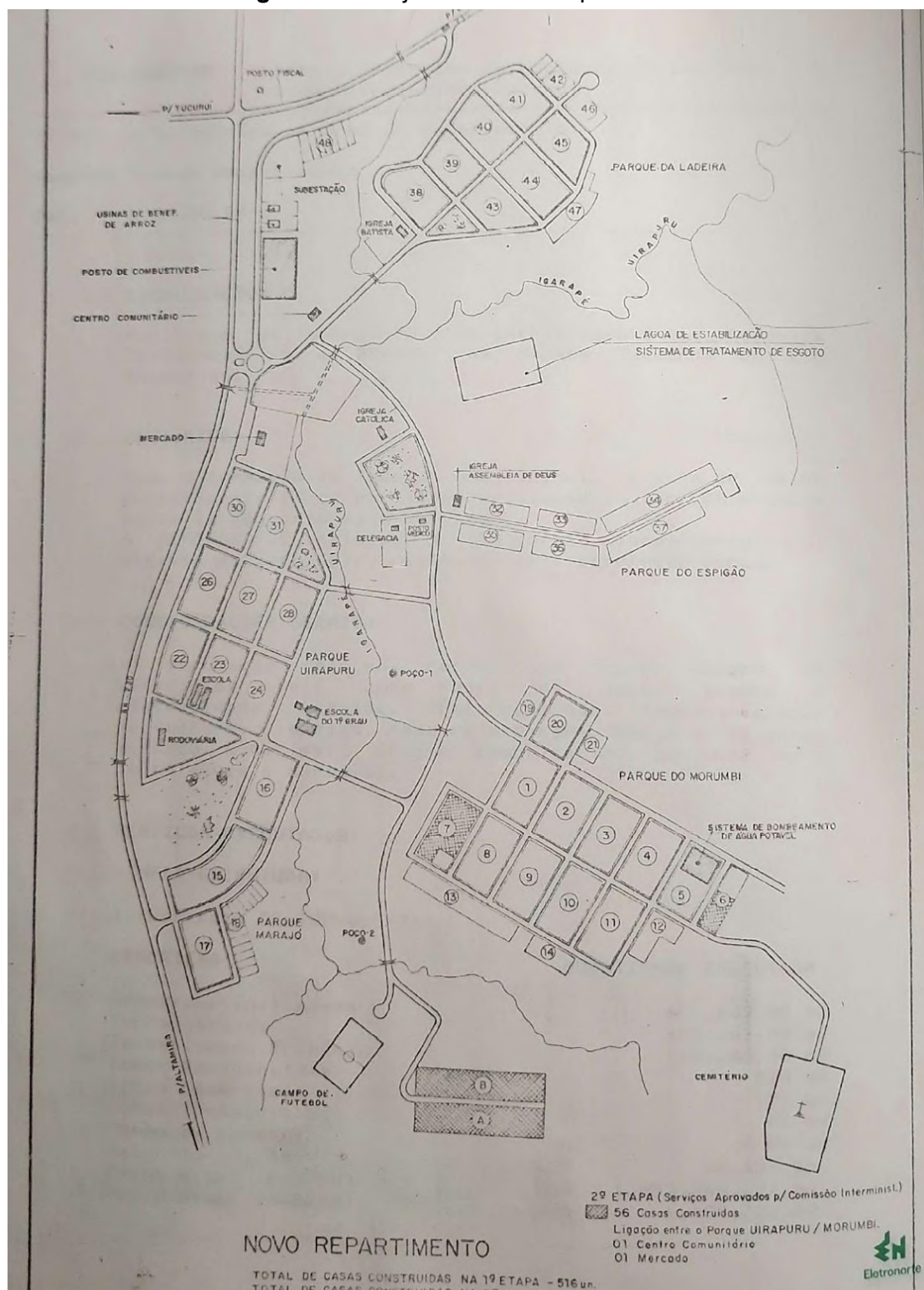
Dessa forma, Pereira (2022) fala sobre como a cidade é resultado de dois movimentos simultâneos: a realocação das pessoas atingidas pela hidrelétrica de Tucuruí e a migração de outras pessoas de cidades vizinhas ou outras regiões do Brasil. A presença de migrantes de fora da região foi importante para a questão política da emancipação de Tucuruí. Atualmente, os atingidos são minoritários numericamente em relação à população total da cidade. Isto cria conflitos entre os dois grupos principalmente em relação a aplicação do repasse das verbas da Eletronorte para as cidades atingidas pela barragem, mas também em relação à trajetória do movimento dos desapropriados na história da construção da cidade que, segundo a narrativa dos atingidos, tende a ser apagada pelo segundo grupo (Pereira, 2022).

4 O PROJETO DE NOVO REPARTIMENTO

É possível, de acordo com o histórico analisado anteriormente, entender o surgimento de Novo Repartimento através dos seis atributos pontuados por Trevisan (2020) para a análise das CNs. Em relação ao primeiro atributo, pode-se delimitar o desejo de exploração econômica do potencial hídrico da região por parte do Estado, em consonância com o II PND, e o de ocupação das beiras das novas rodovias preconizada pelo primeiro PIN. Para isto, diversos atores tiveram diferentes tipos de participação na criação da nova ocupação. Entre eles podemos citar: agentes estatais como a Eletronorte; atores privados como a Engevix-Themag e a Construtora Camargo Corrêa; além da população impactada organizada em movimentos sociais.

Em relação ao segundo atributo, pode-se notar como a cidade de Novo Repartimento surgiu da necessidade de reassentamento da população impactada pela construção da barragem da UHE de Tucuruí. O conflito pelo uso do solo que esta fomentou criou a necessidade de uma CN para o reassentamento da população atingida. Isso a faz ser caracterizada como CN de reassentamento ou de realocação em decorrência da exploração de recursos naturais em grande escala.

Figura 05 - Projeto de Novo Repartimento.



Fonte: Eletronorte, 1989

Em relação aos demais atributos, foi necessário analisar o projeto de Novo Repartimento. Este contém delimitado sistema viário, quadras, casas padronizadas,

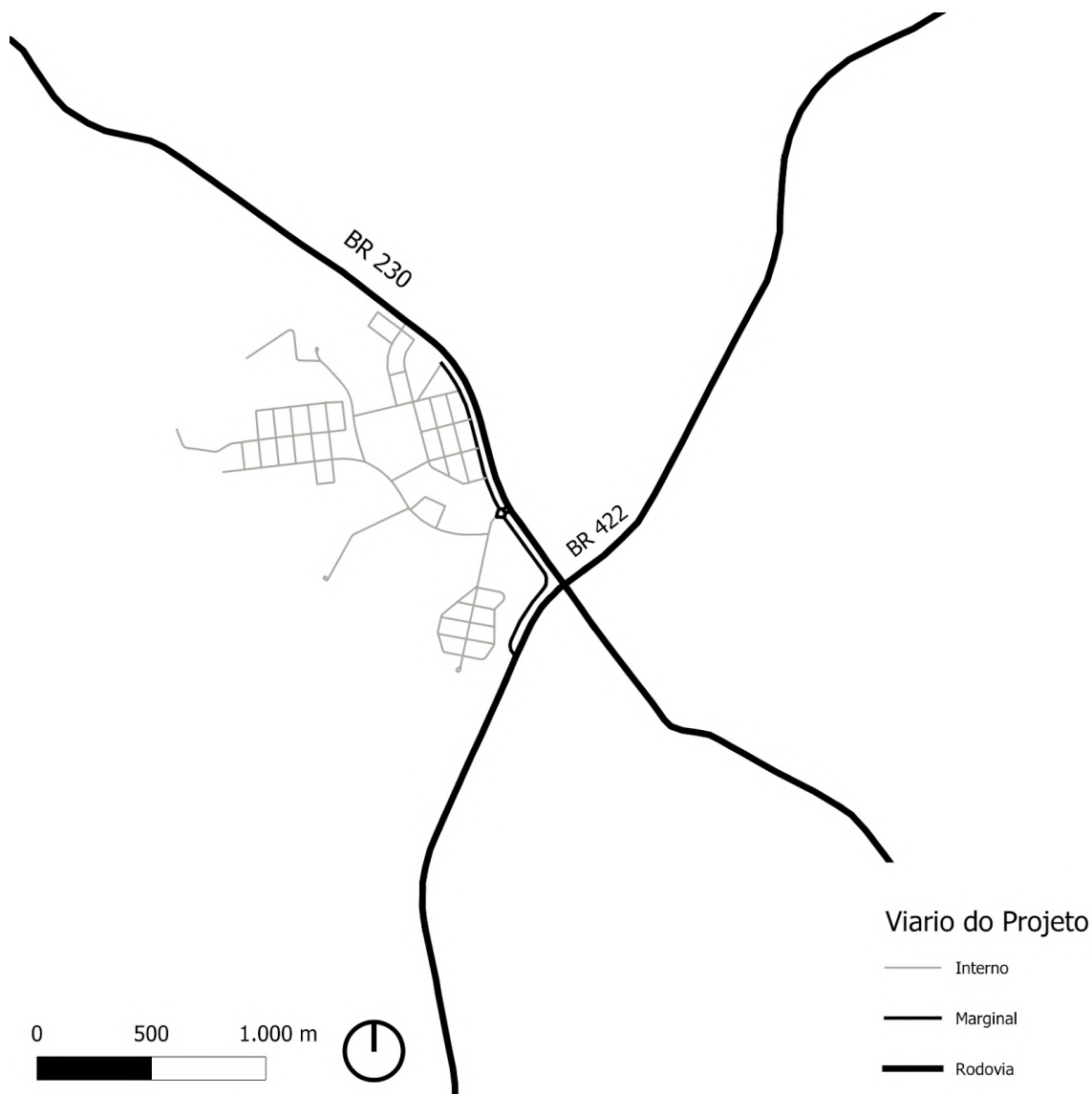
equipamentos públicos -como escolas, posto de saúde e praças- e equipamentos produtivos. Ademais, o projeto especifica as obras de infraestrutura como saneamento básico e drenagem. Tudo isto é quantificado e orçado no projeto. Além disto, o histórico de formação da cidade com o alagamento da barragem e reassentamento da vila de Velho Repartimento, local escolhido através de plebiscito realizado pela população, está presente no documento. Este foi obtido a partir da memória técnica da Usina Hidrelétrica de Tucuruí da Eletronorte (1989) (Figura 05).

O terceiro atributo de análise das CNs de Trevisan é o local, que nasce de forma artificial no projeto. O sítio do projeto de Novo Repartimento foi escolhido por uma reivindicação do Movimento dos Atingidos da barragem para ser perto da rodovia Transamazônica. Desta forma, o projeto de Novo Repartimento foi implantado na confluência entre o novo traçado da Rodovia Transamazônica (BR-230) e a rodovia BR-422.

Foi proposto um sistema viário independente das rodovias, segregando os fluxos internos da cidade dos de passagem. Essa estratégia se materializa na construção de uma via marginal ,medindo aproximadamente 1,6 km, à Transamazônica permitindo o acesso à malha urbana . Além desta, o projeto possui sete vias que se pressupõe coletoras que conectam os bairros percorrendo por volta de 5 km e vinte e três vias que se pressupõe locais que fazem a conexão por dentro dos bairros perfazendo em torno de 7,1 km (ver figura 06). O projeto não tem uma hierarquização viária e essa hierarquização feita foi com base nas conectividades que essas vias possuem.

Em relação a caixa das vias, o desenho do projeto não possui escala ou cortes das vias para poder aferir. Entretanto, essas foram construídas e podemos verificar através de imagens de satélite. A via marginal possui atualmente uma caixa de via de 12,5 metros. A dimensão da caixa de via das coletoras e das locais, no presente momento, variam em torno de 8,5 a 7 metros de caixa de via, não possuindo muita distinção entre as duas hierarquias levantadas.

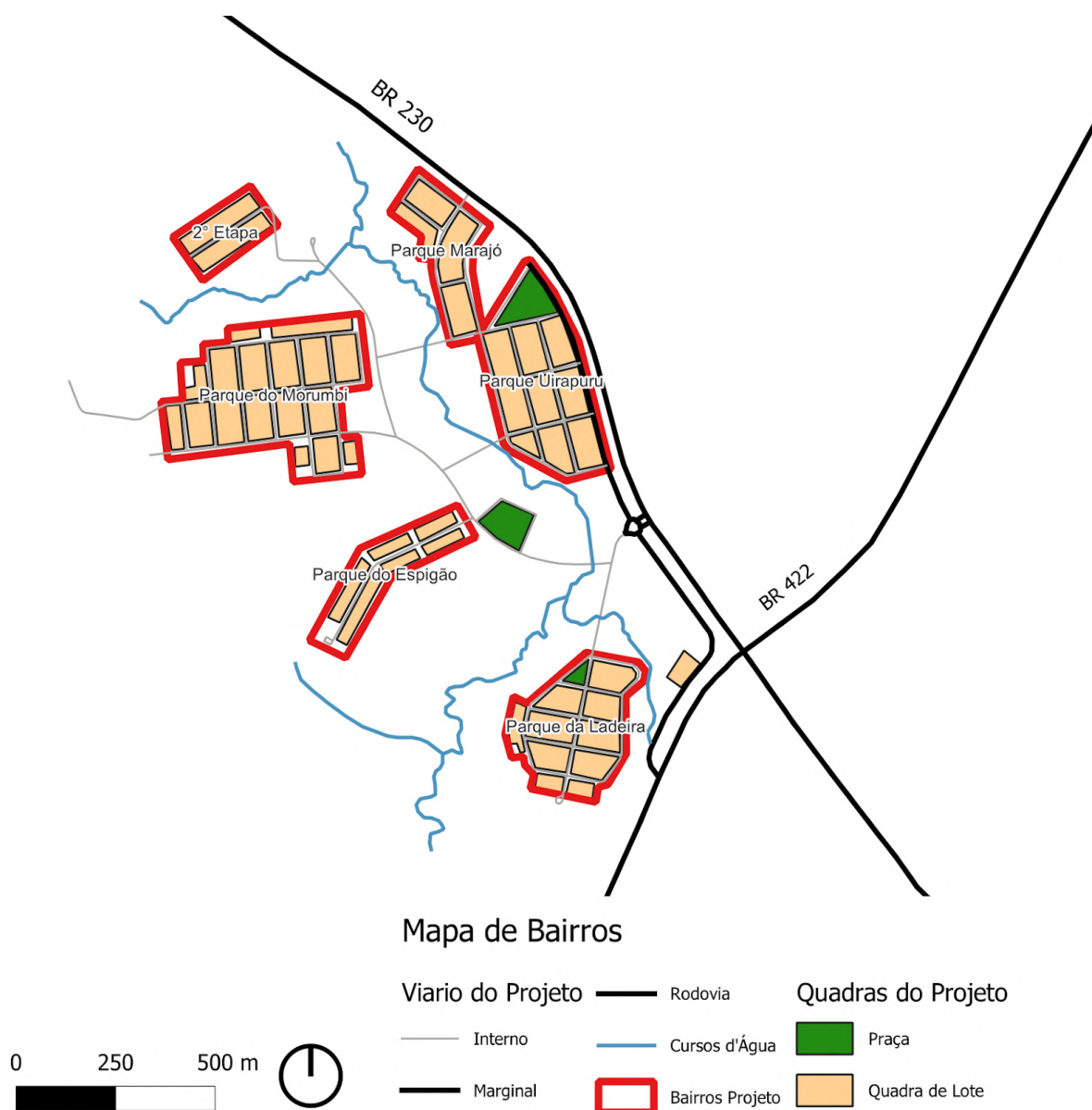
Figura 06 - Hierarquização da malha viária do projeto.



Fonte: Produzido pelo autor.

O projeto evidencia influências da urbanística moderna por parte dos profissionais envolvidos. A principal característica que demonstra isso é o seu desenho simplificado e padronizado. O traçado urbano era aberto, sem divisão clara entre o urbano e rural, reforçando uma concepção estática da cidade.

Figura 07 - Mapa de bairros de Novo Repartimento.



Fonte: Produzido pelo autor.

O tecido urbano, meio de análise do quinto atributo de Trevisan (2020), é organizado em cinco bairros iniciais que constavam no projeto da cidade: Parque da Ladeira, Parque Uirapuru, Parque do Espigão, Parque do Morumbi e Parque do Marajó. Estes foram projetados de forma isolada e conectados por vias coletoras. Essa subdivisão foi condicionada à hidrografia e ao relevo do sítio, reservando espaços livres sem uso definidos ao longo dos cursos d'água. Isso determinou a forma do traçado urbano, que era predominante ortogonal com suaves adaptações

perto dos cursos d'água. Diante dessa forma de organização resulta uma malha urbana mais espalhada. Além disso, foi prevista a construção de uma segunda etapa, sem denominação, contando com 56 casas (ver figura 07 e 08).

Figura 08 - Vista aérea de Novo Repartimento durante a construção (1989).



Fonte: Eletronorte, 1989, editado pelo autor

O mesmo possuía um tecido delimitado, com as suas habitações e equipamentos previamente projetados, criando uma volumetria predominantemente horizontal, com lotes pequenos e sem previsão de espaço para expansão. O sistema construtivo dos equipamentos projetados era padronizado. Feitos em alvenaria, com lajes em viga pré-moldadas, cobertura em telhas de fibrocimento, esquadria e estrutura em madeira de lei.

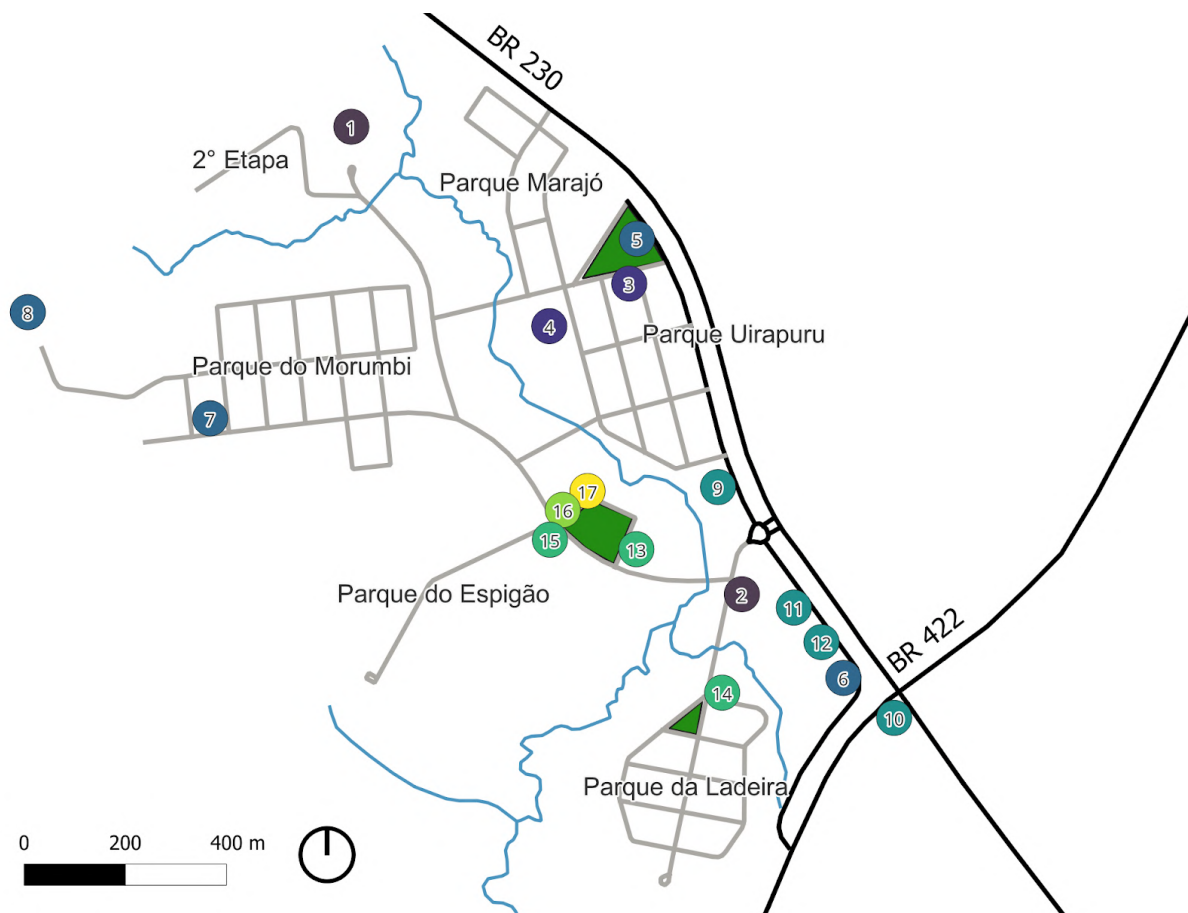
Em relação aos espaços livres de uso público, é possível notar o projeto de quatro praças: uma principal na entrada do Parque Espigão; duas praças triangulares, uma no Parque da Ladeira e outra no Parque Uirapuru; e outra próxima à rodoviária, entre o Parque Marajó e o Parque Uirapuru. Junto a isso, ao afastar a ocupação dos cursos d'água, o projeto criou espaços livres sem uso definido perto dos cursos

d'água. Apesar da criação desses afastamentos, em alguns trechos no Parque Uirapuru e no Parque Marajó não foram respeitados a reserva de Área de Preservação Permanente (APP) de 30 metros prevista pelo código florestal vigente na época (Lei Federal nº 4.771, de 15 de setembro de 1965).

Com relação aos equipamentos públicos, é possível perceber diferentes arranjos de organização destes em relação com o sistema viário e aos espaços livres de uso público propostos. São três tipos de agenciamento: i) os que se organizam em volta de praças; ii) ao longo da via marginal; e iii) os de localização dispersa.

Na praça principal foram locadas a delegacia com 170 m², o posto médico com 195 m² e uma Igreja Católica com 352 m². Estes equipamentos encontram-se posicionados de forma mais equidistante em relação ao bairros sugerindo uma centralidade (Ver Figura 09). Já as escolas foram alocadas nas imediações da praça entre o Parque Marajó e o Parque Uirapuru, próximo à rodoviária. Em relação a dimensão, o projeto não especifica a dimensão de uma das escolas e a outra consta com 1.639 m². Essa locação não centralizada criou distâncias maiores de acesso para a população residente de bairros mais distantes como o Parque da Ladeira e o Parque Espigão.

Os equipamentos urbanos de maior porte (rodoviária com 563 m² e o mercado com 141 m²) e os equipamentos produtivos (posto de gasolina e usinas de beneficiamento de arroz sem dimensão especificados) foram localizados na via marginal à Transamazônica. Além disso, foi previsto um posto fiscal com 83 m² no cruzamento da BR 230 e da BR 422. Presume-se que o posicionamento destes usos esteja relacionado ao seu funcionamento que depende mais da rodovia do que das áreas residenciais e provavelmente por isso foram posicionados neste local.

Figura 09 - Mapa de equipamentos projetados.

Mapa de Equipamentos

Viário Projeto	Equipamentos Públicos	Infraestrutura	Religioso
— Interno	Comunitário	5 - Rodoviária	13 - Igreja Católica
— Marginal	1 - Campo de Futebol	6 - Subestação	14 - Igreja Batista
— Rodovia	2 - Centro Comunitário	7 - Sistema de Bombeamento de Água	15 - Igreja Assembleia de Deus
— Cursos d'Água	Educação	8 - Cemitério	Saúde
	3 - Escola	Produtivo	16 - Posto Médico
	4 - Escola de 1º Grau	9 - Mercado	Segurança
		10 - Posto Fiscal	17 - Delegacia
		11 - Posto Gasolina	
		12 - Usina de Beneficiamento de Arroz	

Fonte: produzido pelo autor

Por fim, o projeto contou com alguns equipamentos com localização diferenciada. O campo de futebol e o cemitério, não dimensionados no projeto, ficaram mais deslocados situados nas bordas da ocupação, sendo o primeiro nas imediações da segunda etapa e o segundo depois do Parque Morumbi. Como esses usos são incômodos, presume-se que o afastamento foi proposital. Com relação aos templos protestantes é possível notar que a localização destes foi pensada nas entradas dos bairros Parque do Espigão, com uma Igreja Assembleia de Deus com 366 m², e

Parque da Ladeira, com uma Igreja Batista com 392 m². Por fim, a previsão de um Centro Comunitário de 200 m² próximo à rotatória de acesso principal da cidade.

Com relação ao sistema de infraestrutura urbana foi previsto: com uma rede de drenagem de águas pluviais através de caixas e boca de lobo; sistema de coleta e tratamento de esgoto domiciliar com uma lagoa de estabilização entre o Parque do Espigão e o Parque da Ladeira; um sistema de captação de distribuição de água potável com dois poços semi artesianos e um sistema de bombeamento de água potável no Parque do Morumbi; e um sistema de rede elétrica com iluminação pública e uma subestação localizada na via que margeia as rodovias.

Figura 10 - Vista aérea de Novo Repartimento durante a construção (1989).
Destaque para a praça principal e ao fundo o bairro Parque Morumbi.



Fonte: Eletronorte, 1989, editado pelo autor

Por fim, as unidades habitacionais foram executadas em duas etapas, inicialmente 516 unidades e posteriormente 56 unidades. Estas seguiam um padrão único, térreo e unifamiliar com planta de 47 m². Em relação à materialidade, o padrão seguia com a construção em madeira de lei serrada, pisos de cimento e telhas de fibrocimento.

Figura 11 - Casas de Novo Repartimento durante a construção (1989).



Fonte: Eletronorte, 1989

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao longo deste trabalho buscou-se entender o processo do surgimento de Novo Repartimento à luz do conceito de Cidades Novas de Trevisan (2020), relacionar este com os grandes projetos desenvolvimentistas, em especial a UHE de Tucuruí, explicar quais foram os fatores históricos para a criação do povoamento e analisar o projeto da CN.

Este trabalho demonstrou que Novo Repartimento se enquadra como um cidade de realocação ou reassentamento criada com o intuito de mitigar os impactos sociais diretos da construção da UHE de Tucuruí. O projeto adotou padronizações típicas da urbanística moderna e, na sua racionalização técnica, privilegiou uma padronização em detrimento da diversidade de modos de vida dos reassentados. O fato de não haver diversidade tipológica demonstra falta de consideração com os

diversos modos de vida dos reassentados ao não contemplar as especificidades dos habitats rurais, urbanos e de pessoas que viviam em função do rio.

Padronização na forma de projetar não é exclusiva de Novo Repartimento. Trindade Júnior e Rocha (2002) já apontavam como esse modo de construir padronizado foi utilizado em projetos menos complexos da mesma época nas vilas temporárias I e II, atualmente desativadas. Esses aspectos mostram que a cidade de Novo Repartimento é um museu a céu aberto de seu tempo, evidenciando uma época em que a ditadura criou formas padronizadas de ocupar a Amazônia sem levar em questão outras formas de habitar pré-existentes.

Por fim, é possível notar que a cidade não se manteve estática. As áreas projetadas tiveram significativas alterações e o tecido urbano se expandiu não só para além do que foi desenhado, mas entre as áreas livres que separavam os bairros projetados. A ocupação da Vila Tucuruí demonstra que o projeto não conseguiria, desde o início da sua construção, abarcar o contingente populacional que estaria migrando para a região. Atualmente, é possível ver em imagens de satélite que há loteamentos com sistema viário construído, porém sem casas. Isso pode evidenciar que o crescimento da CN não está estagnado e o seu tecido urbano ainda está em expansão.

Diante da diversidade de novas morfologias que surgiram, sugere-se que investigações futuras estudem como se deram e continuam se dando essas transformações para uma compreensão mais aprofundada sobre os atuais impactos dos grandes projetos da ditadura na cidade e na região. Dessa forma, poderemos entender como se deu a transformação deste tecido urbano ao longo dos anos, em quais direções a mancha urbana cresceu e em quanto tempo se deu a consolidação de algumas áreas urbanizadas.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

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.

BRASIL. Decreto-lei nº 78.658, de 1 de novembro de 1976. Lex: Coleção das leis do Brasil, Brasília, DF, página 134 v. 8, 1976.

Corrêa, Roberto Lobato. A periodização da rede urbana na Amazônia. Revista Brasileira de Geografia, Rio de Janeiro, v. 44, n. 4, p. 471-493, out./dez. 1982.

ELETRONORTE. Usina Hidrelétrica Tucuruí: memória técnica. Brasília, DF: Eletronorte, 1989. 681 p. (Projeto Memória Eletronorte). ISBN 85-85212-10-1.

Fearnside, P. M. Hidrelétricas na Amazônia: impactos ambientais e sociais na tomada de decisões sobre grandes obras. Vol. 1. Manaus: Editora do INPA, 2015

Feitosa, A. C. O PROGRAMA GRANDE CARAJAS NO CONTEXTO DA AMAZÔNIA. Boletim de Geografia, v. 6, n. 1, p. 05-18, 11.

Mougeot, LUC. A. A. Aménagements hydroélectriques et reinstallation de populations en Amazonie les premieres lecons de Tucurui, Para. Cahiers des Sciences Humaines, v. 22, n. 3/4, p. 401-417, 1986.

Pereira, Edir Augusto Dias; da Silva, Michelle Sena; Ferreira, Torquato Maia. Cidade e empresa na Amazônia: Vila Permanente: Recortes e retratos de uma company town na Amazônia. Belém: NAEA/UFGA, 2002. Pereira, J. C. M. Cidade e hidrelétrica na Amazônia brasileira: espaço e memória entre o “velho” e o “novo” Repartimento (Pará). Novos Cadernos NAEA, Belém, v. 25, n. 2, p. 297-321, 2022. ISSN 1516-6481 / 2179-7536.

Ribeiro, Alexandre de Freitas. Cidade e hidrelétrica na Amazônia brasileira: espaço e memória entre o “velho” e o “novo” Repartimento (Pará). Novos Cadernos NAEA, Belém, v. 25, n. 2, p. 197–221, 2022. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.18542/ncn.v25i2.10535>. Acesso em: 9 abr. 2025.

Ribeiro, B. G. Amazônia urgente. Brasília: UnB, 2014.

Trindade Júnior, Saint-Clair Cordeiro da; Rocha, Gilberto de Miranda. Cidade e empresa na Amazônia: apresentação do tema. Belém: NAEA/UFPA, 2002.

Rocha, Gilberto de Miranda; Gomes, Claudemir Brito. Cidade e empresa na Amazônia: A construção da usina hidrelétrica e as transformações espaciais da região de Tucuruí. Belém: NAEA/UFPA, 2002.

Rocha, Gilberto de Miranda. Cidade e empresa na Amazônia: Gestão local e municipalização do território. A cidade e o reordenamento político-territorial na área de influência da Usina Hidrelétrica de Tucuruí. Belém: NAEA/UFPA, 2002.

Rocha, Gilberto de Miranda. Reordenamento territorial e político-institucional e desenvolvimento local na Amazônia: o caso de Tucuruí (PA). In: Encontro de Geógrafos da América Latina, 10., 2005, São Paulo. Anais... São Paulo: Universidade de São Paulo, 2005.

Trevisan, Ricardo. Cidades novas. São Paulo: Romano Guerra, 2021.

Trevisan, Ricardo. Complexo Carajás, Amazônia: infraestrutura e urbanização de um território. In: CONGRESSO IBERO-AMERICANO DE HISTÓRIA URBANA, 3., 2022, Madrid. Anais... Madrid: [Editora ou Instituição Organizadora], 2022.

Trevisan, R.; Oliveira, M. M. L. P. de. Ex nihilo nihil fit – Cidades novas como infraestruturas territoriais no Brasil e em Portugal . Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, [S. l.], v. 26, n. 1, 2024. DOI: 10.22296/2317-1529.rbeur.202428pt. Disponível em:

<https://rbeur.anpur.org.br/rbeur/article/view/7579>. Acesso em: 1 abr. 2025.

Ventura Neto, Raul da Silva. A (trans) formação socioespacial da Amazônia: floresta, rentismo e periferia. 2017. 1 recurso online (297 p.) Tese (doutorado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Economia, Campinas, SP. Disponível em: 20.500.12733/1633047. Acesso em: 10 out. 2025.