



COMUNICAÇÃO: As cidades novas e as novas cidades da UHE-Tucuruí.

SIMPÓSIO: E1_05 Infraestruturas hídricas, urbanização e interescalaridade: planejamento regional na América Latina do século XX.

AUTORES:

Jacqueline Romaro.

Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Pará (PPGAU/UFPA), Brasil, jacquelineromaro@gmail.com.

Raul Ventura Neto.

Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Pará (PPGAU/UFPA), Brasil, netoventuraraul@gmail.com.

PALAVRAS-CHAVE: Cidades Novas, Infraestruturas Hídricas, Company Town, Tucuruí, Projeto Grande Carajás.

RESUMO SIMPLES (300 palavras):

Na Amazônia, o termo *Company Towns* se refere a cidades planejadas para dar apoio aos grandes projetos de exploração dos recursos minerais, agrícolas e energéticos da região. Capitaneados tanto por grandes empresas estatais quanto por grandes empresas do capital privado, as cidades-empresa construídas na Amazônia ao longo do século XX contavam com um padrão de infraestrutura urbana e inserção territorial que as diferenciava do contexto urbano imediato em que eram inseridas, notadamente mais precário em termos de infraestrutura. Durante a construção Usina Hidroelétrica de Tucuruí (UHE-Tucuruí), entre 1975 e 1985, dois processos distintos de criação de Cidades Novas são estruturados. O primeiro, mais documentado e pesquisado, diz respeito às Vilas Permanente I e II e Vila Temporária da cidade de Tucuruí, *Company Towns* construídas para dar suporte aos trabalhadores responsáveis pela construção e operação da usina e suas famílias. Contavam com amenidades urbanas (clubes, hospitais, escolas, além de infraestrutura de água e esgoto) que a diferenciavam da cidade de Tucuruí, originalmente uma cidade ribeirinha e vinculada à dinâmica de exploração do látex e da castanha, na região do Baixo Tocantins, Pará. O segundo processo diz respeito à criação das Cidades Novas a partir do reassentamento de populações inteiras, antigos habitantes de vilas ribeirinhas inundadas

pelo lago da UHE-Tucuruí. Esse processo de reassentamento produziu as Cidades Novas de: Nova Ipixuna, Nova Jacundá, Novo Repartimento e Breu Branco. Em comparação com as Vilas construídas para os funcionários da Eletronorte em Tucuruí, as cidades que brotam do reassentamento de populações ribeirinhas são polos diametralmente opostos, em termos de padrão urbanístico e qualidade ambiental. Neste artigo busca-se recuperar os registros do projeto urbanístico previsto essas cidades, além de caracterizar as contradições presentes com a evolução desses espaços urbanos conforme avançam as dinâmicas de urbanização nessa região da Amazônia, durante os anos 1990 e 2000.

RESUMO EXPANDIDO (3276 palavras):

A cidade de Tucuruí adveio da necessidade de interligação e ocupação do território referente ao baixo Tocantins no Pará, principalmente pelo fato de se localizar às margens do rio de mesmo nome. A origem de Tucuruí remete a Alcobaça, ligada à cidade de Baião, que entre outras localidades do baixo Tocantins surge como uma vila ribeirinha, possuindo articulação favorável ao rio. Alcobaça teve sua trajetória impactada em diversos momentos, praticamente todos pautados no grande interesse do fluxo de ligação entre as regiões do baixo e médio Tocantins, onde o interesse por exploração deste rio marcou e atravessou épocas.

A Vila de Alcobaça, fundada em 1782, se tornou um importante eixo para o transporte de mercadorias e pessoas, de modo a escoar os recursos naturais da floresta, impactando diretamente a economia da região através da exploração em diálogo direto com outros centros comerciais (Corrêa, 1987). Analisando os processos de exploração através dos rios, principalmente no que envolve a formação das cidades e intervenções urbanas decorrentes de exploração, destacam-se alguns impactos para a formação urbana do que hoje é a cidade de Tucuruí, como os estudos da Estrada de Ferro Tocantins (EFT) a partir de 1890.

As obras para a EFT demoraram quatro décadas para serem concluídas, entre 1908 e 1940 (Pimentel, Ravena e Trindade, 2022), e outras 3 décadas de pleno funcionamento até seu encerramento em 1973 (Castro et al., 2010). A ferrovia deixou importantes marcas no crescimento da população do baixo Tocantins, além do primeiro grande impacto para a economia local.

O fim da EFT não reverberou em grandes impactos além de uma instabilidade econômica momentânea por conta da “incapacidade de autogestão local e a corrupção administrativo-financeira que não sustentaram a massa de capital fixo imóvel que foi a ferrovia” (Pimentel, Ravena e Trindade, 2022). Ainda na década de 1970 por meio de incentivos do governo militar em integrar a Amazônia com a execução dos grandes projetos, ocorre a integração do município as rodovias PA-263 e BR-422, fazendo com que Tucuruí se voltasse para a estrada e suas ligações com o restante da Amazônia passassem a ser também pela via rodoviária.

O próximo momento histórico que transformaria a região, ocorreu a partir da construção da Usina Hidrelétrica de Tucuruí (UHE-Tucuruí) em 1975. Localizada em um ponto de aproveitamento da Bacia do Rio Tocantins, a região apresentava potencialidades quanto aos diversos recursos naturais. Pimentel, Ravena e Trindade (2022) salientam a

justificativa daquele território receber a UHE-Tucuruí por possuir altos níveis pluviométricos, em média de 500 mm e com potencialidade hídrica com vazão aproximada em 13.999 m³/s e disponibilidade de 5.447 m³/s, representando 8% do país e caracterizando o potencial da bacia que corresponde aos rios Tocantins/Araguaia.

Nesse interim, as transformações na cidade de Tucuruí ultrapassaram as dinâmicas naturais, modificando vários indicadores sociais a partir da formação da região do lago de Tucuruí e caracterizando-a como palco da obra de infraestrutura da “maior hidrelétrica do Brasil” – utilizando este termo como propagação dos ideais de progresso alinhados aos interesses do governo vigente. As obras das etapas da UHE trouxeram mudanças significativas para a geografia, economia e definição do espaço urbano aos moldes do que se registra até hoje.

Um dos principais frutos da construção da UHE - Tucuruí foi a criação de Cidades Novas (CNs). A categoria de Cidades Novas é baseada em Trevisan (2010; 2013; 2020), que consiste na designação para territórios que surgiram de forma não espontânea e com significado diretamente ligado a ideias utópicas quanto ao funcionamento e desenvolvimento de uma cidade. Afirma-se então que as CNs atuam como um tipo de urbanismo, aplicado entre diversos fatores “como estratégia política para descongestionar as grandes cidades” (p. 124).

Ao pautar os tipos de CNs em relação as cidades que foram resultado da configuração urbana da região, nos deparamos com diferentes conceitos, aplicados ao que Trevisan (2020, p. 99) caracteriza como “um DNA comum” também relacionados ao “tempo de longa duração” de Braudel (1969). Amparado em Trevisan (2013), percebe-se a aplicação na criação de CNs como busca de realização de ideais do que seriam condições melhores, porém totalmente inerentes a um controle premeditado.

Nesse aspecto, entende-se os objetos deste artigo como laboratórios socioespaciais, com a aplicações de ações inovadoras e condições socioespaciais diferentes do que se aplicava para a região em questão. Nós termos de Trevisan, “essas cidades-laboratório saíram do campo virtual, da utopia, para se tornarem parte do nosso cotidiano, realidades urbanas” (Trevisan, 2013, p. 16).

As obras da UHE-Tucuruí produziram, além da CN's do tipo Company Towns, a Vila Permanente (1984), que decorrem diretamente das obras para operacionalização da usina, outras CN's que nascem da necessidade de realocação da população diretamente afetada pela criação do Lago de Tucuruí. Essas CN's correspondem atualmente às cidades de Novo Repartimento (1984), Jacundá (1980), Nova Ipixuna (1977) e Breu Branco (1980).

As Vilas da Eletronorte em Tucuruí caracterizam-se como CN por necessidade, pois surgiram para atender alguns requisitos coincidentes como: administração, colonização e realocação – nesse último aspecto, entram como resultado as cidades de Breu Branco, Novo Repartimento, Nova Ipixuna, Jacundá. Contudo, é possível enxergar todos os outros motivos inseridos e direcionados para as Vilas da Eletronorte, uma vez que dialogam também com o desejo, lugar, profissional, projeto e tempo.

As outras cidades componentes da região e sinalizadas como CNs a partir da UHE-Tucuruí, também surgem pela necessidade – de realocação –, porém incorporando dinâmicas e pontos de interesses diferentes, adotando para Breu Branco, Novo Repartimento, Nova Ipixuna e Jacundá critérios e requintes divergentes ao que foi adotado para a Vila Permanente. Uma das primeiras questões levantadas cerca a realocação ocorrer para sítios (lugar) não tão próximos do rio Tocantins como era antes da UHE. Entretanto, todas as cidades citadas passaram a se voltar para a estrada, com dinâmicas que convergem para as rodovias BR 230, BR 422, PA 263 e PA 150.

Observa-se nesse contexto alguns pontos, iniciando sobre os modos dos processos de implantação da UHE-Tucuruí como ponto de modificação dos territórios da região do lago, assim como a estrutura urbana tradicional frente as dinâmicas de vida dos moradores dessa região. As maneiras que os discursos oficiais e projetos institucionais dialogaram com as experiências reais da população atingida por essa grande obra. E como as relações podem ser direcionadas quanto a experiência de projeto e ocupação das CNs com a construção do Lago de Tucuruí.

Desse modo o objetivo geral do artigo corresponde a uma caracterização das contradições presentes no processo de construção das cidades novas da UHE de Tucuruí, no período de 1979 – 1985, tomando como estudo de caso as Vilas da Eletronorte em Tucuruí e a sede do município de Breu Branco, colocando em paralelo as relações com a Eletronorte, as reais necessidades dos moradores remanejados para essa localidade e as transformações ao decorrer do tempo. Especificamente buscou-se: analisar a concepção das Company Towns na Amazônia dentro do contexto do Programa Grande Carajás. Examinar as condições de moradia e as dinâmicas sociais dentro das Vilas da Eletronorte. Investigar o processo de ocupação e desenvolvimento urbano da Cidade Nova de Breu Branco.

O artigo contribui ainda para preencher lacunas que existem em estudos sobre a produção de Cidades Novas na Amazônia Legal, sobretudo em relação à forma como esse tipo de Urbanismo delineou boa parte da rede urbana de uma área do estado do Pará fortemente explorada por conta de seus potenciais econômicos. Seja a partir de produções primárias, potencial energético ou pelo discurso de necessidade de integração nacional, intensificado e financiado pelos governos militares e outros que vieram a seguir, a luz do que foi escrito por Vicentini (2004) tinha-se a ideia de que a Amazônia Brasileira era iminentemente uma fronteira urbana.

As lacunas a serem preenchidas se devem quanto as observações que diferenciam dois produtos de cidades projetados pela mesma empresa, com finalidades e potenciais distintos, mas que no princípio apresentava direcionamentos parecidos: vilas residenciais comandadas pela cidade de Tucuruí com o objetivo de abrigar pessoas ligadas direta ou indiretamente com a construção da UHE.

Enquanto metodologia, este artigo se baseia na pesquisa histórica semiestruturada, a partir de uma abordagem qualitativa, que entrelaça as análises documentais, iconográficas e história oral. A estratégia adotada dessa maneira permite observações mais aprofundadas das contradições e transformações urbanas entre as cidades novas que surgiram como

reassentamentos e as vilas de operários projetadas e executadas durante a construção da UHE-Tucuruí, entre 1975 e 1989.

A análise comparativa, no contexto deste artigo, se define a partir da apresentação de diferentes modelos urbanísticos com objetivos semelhantes por parte da empresa. As Vilas Permanente e Temporárias mostram padrões corporativos, com controle espacial rígido e infraestrutura fechada, separada e diferenciada da sede municipal. Já as cidades de reassentamento, como o caso de Breu Branco, foram realizadas com estruturas básicas, mas prevendo uma certa expansão urbana.

Tal dualidade demonstra uma lógica de segregação socioespacial, conforme Cardoso (2021) esclarece, comum aos grandes projetos para a Amazônia: trabalhadores qualificados recebem melhores condições e as populações tradicionais eram dadas a sorte de áreas precárias, subaproveitadas, porém com um forte interesse de integração rodoviária.

Essas disparidades reforçam a importância de investigações que cruzem métodos tradicionais e conhecidos (análise documental) com abordagens participativas (história oral). A partir de Gil (2019) é possível compreender que as pesquisas sobre a urbanização na Amazônia caminham para além da descrição de projetos e comunicação de legados sociais.

Como parte dos resultados deste trabalho, compreende-se como indissociável o surgimento da UHE-Tucuruí do Programa Grande Carajás (PGC), que foi um projeto governamental com objetivos econômicos voltados para a Amazônia, executado pela Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) na década de 1970, sendo extinto em 1991. Este projeto abrangeu outros grandes projetos de integração regional, infraestrutura para atividades minero-metalúrgicos, como: Ferro Carajás, UHE-Tucuruí e Estrada de Ferro Carajás (EFC) (Rodrigues, 2002). O PGC se diferenciou por possuir várias frentes de investimentos para a execução dos projetos relacionados: financiamentos público/privados, capital nacional e internacional, e uma grande pretensão territorial, voltando o desenvolvimento da região amazônica para os setores industriais (Castro, 1994).

A grande frente do PGC foi o projeto Ferro Carajás, conectando outros projetos de infraestruturas e integração. Os projetos integrados ao PGC passam por três estados e três importantes bacias hidrográficas – estados do Pará, Maranhão e Tocantins e os rios Xingu, Araguaia e Tocantins. Tratava-se do escoamento eficaz de minério para exportação, seguindo linhas (terrestre, férrea e portuária) entre a serra dos Carajás no estado do Pará até o Terminal Ponta da Madeira no Maranhão (Ferreira e Lima, 2025).

Estudos e obras de viabilidade tiveram início entre as décadas de 1960 e 1970 a partir da descoberta das jazidas de ferro em Carajás pelo geólogo Breno dos Santos. Dando seguimento, outras obras de infraestrutura e mineração ocorreram paralelamente entre as décadas de 70 e 80: EFC iniciada em 1982 e inaugurada 1985, UHE-Tucuruí com as obras e estudos datados de 1975 e também inaugurada em 1985 e o Terminal Ponta de Madeira com início das operações em 1986, como consta na cronologia adaptada do Projeto Ferro Carajás presente no trabalho de Ferreira e Lima (2025, p. 12 apud Andrade, 2015).

Rocha (2008) evidencia que resultante dos atravessamentos temporais pela busca pelo desenvolvimento nacional e amazônico, a UHE-Tucuruí associou-se diretamente ao Projeto Ferro Carajás, já que as atividades minerais constam como indústrias eletrointensivas, tempos depois a associação direta foi aos projetos metalúrgicos do Completo Albrás-Alunorte na década de 80 dadas as “vantagens construídas” (Pires do Rio, 1996). Remontando todo o percurso histórico do PGC desde 1974, o autor reforça a importância da UHE-Tucuruí para o Projeto Ferro Carajás, caracterizando a fonte energética da usina como “indispensável à operação do complexo.” que já apontava ser “o maior complexo de alumínio primário do mundo” contando com toda infraestrutura construída “(porto, malha viária e núcleos urbanos)” (p. 75).

Intrínseco as adaptações e obras de integração para a execução das obras do PGC como um todo e para a UHE-Tucuruí como objeto deste trabalho, o ordenamento territorial é um dos principais produtos das novas articulações de infraestrutura da Amazônia. O que se percebe a partir das áreas limítrofes dos projetos relacionados a PGC é a formação de núcleos urbanos característicos para cada tipo de produção, diversas company towns (denominadas também de cidade-empresa ou vilas operárias) passaram a ser projetadas e executadas pelas empresas participantes, alterando a rede urbana regional, como descreve Trindade Júnior e Rocha (2002).

Rocha (2008, p. 120 e 121) a respeito da produção do espaço urbano lista uma série de características comuns das company towns na Amazônia, antecipando que “a urbanização do território se institui como uma condição especial”. São núcleos totalmente novos e contrários ao surgimento espontâneo da região, caracterizando principalmente por suas características básicas totalmente ligada e codependentes do empreendimento para a existência.

São planejadas e já surgem com seus equipamentos urbanos pré-concebidos – água, saneamento, comércio, serviços – diferenciados dos padrões regionais. Possuem autonomia econômica e política, por conta do perfil administrativo que dispõem os próprios recursos. E exprimem caráter urbanístico fechado, demonstrando certa “segurança” ao mesmo tempo que demonstra o total controle de tempo e espaço dos trabalhadores durante as obras em questão.

Exemplificando a Vila Permanente em Tucuruí, observa-se a partir da linha temporal de Rocha (2008) características de uma produção programada, porém que sofreu diante das nuances que esse projeto necessitava, o que levou a novas configurações urbanas não apenas para a company town, como também resultou em novas dinâmicas definitivas para a sede de Tucuruí.

Dado o exposto, compreende-se a articulação ao projeto da UHE de Tucuruí para a execução pela Eletronorte algumas Vilas para trabalhadores da usina, doravante nomeadas de Vilas da Eletronorte. O projeto previa a instalação casas e infraestrutura urbana para 22 mil habitantes para a Vila Permanente em uma área de 383ha, 10 mil habitantes para a Vila Temporária I com 77ha e 15 mil na Vila Temporária II (Eletronorte, 1989).

De acordo com Rocha (2008), as temporalidades de existência e funcionamento para as Vilas da Eletronorte seguem: a) Vila Pioneira e a chegada dos primeiros técnicos; b) Vila Permanente e Temporárias I e II diante do grande fluxo de trabalhadores para a fase mais intensa da construção da UHE e c) desmonte das Vilas Temporárias I e II em virtude da finalização da obra, diminuindo drasticamente o fluxo migratório observado outrora.

Ainda sob a luz de Rocha (2008) percebe-se a contradição entre os núcleos urbanos da cidade de Tucuruí e a Vila Permanente, alterando profundamente a vida local conhecida até então, porém, mesmo com essa clara diferença e uma certa distância física, os dois núcleos passaram a conviver de maneira “livre” ao decorrer do tempo.

Quanto ao total de unidades habitacionais, de acordo com levantamentos feitos pela Eletronorte e informações recentes da prefeitura de Tucuruí, para a Vila Permanente sugere-se que seja entre 2567 e 2564 casas subdivididas entre tipos A, B, C, D e variações para 7 zonas referidas a este núcleo original semelhante a divisão por bairros de uma cidade: Vila Marabá, Vila Alta, Oceano, Aquário, Área Baixa, Península e Vila Tropical.

Além das suas vilas, a Eletronorte e o consórcio Engevix-Themag foram responsáveis por outras quatro Cidades Novas, construídas no entorno do Lago de Tucuruí para receber a população reassentada: Nova Ipixuna, Jacundá, Breu Branco, Novo Repartimento, cada uma com projeto urbano específico diante da necessidade dos reassentamentos, dotados de diagnósticos socioeconômicos pré-concebidos das “vilas” que atualmente compreendem os municípios citados com mais de 50 mil habitantes cada, de acordo com o senso de IBGE de 2010 (Pereira, 2022).

Voltando-se para as cidades afetadas e originadas do reservatório da UHE-Tucuruí, as realocações urbanas e rurais modificaram profundamente a região do Médio Tocantins. Esse impacto ocorreu em fases: desde os estudos iniciais até os confrontos políticos dos expropriados e o enchimento prático do reservatório, que destruiu territórios, memórias e ecossistemas, causando um choque cultural e readequação compulsória. Rocha (2008) aponta que o contingente exato a ser atingido era incerto. A área de inundação envolvia sete tipos de terras, incluindo reservas indígenas (Parakanã e Pucuruí), terras devolutas e áreas privadas.

Os estudos de indenização e ressarcimento previam inicialmente entre 25.000 e 55.000 habitantes atingidos, mas os surtos migratórios posteriores elevaram a população estimada para entre 95 mil e 115 mil habitantes na região até 1981 (Rocha, 2008). A princípio, a Eletronorte optou por indenizar apenas financeiramente a população e impedir práticas agrícolas (Pereira, 2022). Esse posicionamento, aliado ao planejamento de apenas dois núcleos urbanos próximos ao reservatório (Jacundá e Repartimento), gerou grandes descontentamentos e resultou em mobilizações políticas.

A população afetada organizou a “Comissão dos Atingidos pela Barragem de Tucuruí”, exigindo uma política de realocação eficaz para locais com condições iguais ou melhores do que os de origem, que permitissem a continuidade de atividades extrativistas e agrícolas (Rocha, 2008). As solicitações eram diretas: “a) terra por terra; b) vila por vila; c) indenização justa e d) recuperação dos prejuízos” (Rocha, 2008 apud Arca, 1982). Essa série de mobilizações exigiu melhorias nos loteamentos e nas construções, representando

também a população atingida pela interrupção de rodovias (Transamazônica) e pelo fluxo migratório na PA – 150.

Após intensas negociações com órgãos como GETAT, ITERPA e CONTAG, e o envolvimento da Diocese de Cametá, a Eletronorte firmou o compromisso, em 1982, de realocar a população do PIC-Marabá, da reserva indígena Parakanã e de construir os núcleos urbanos de Novo Repartimento, Novo Breu Branco, Nova Ipixuna e conjuntos habitacionais até 1985 (Rocha, 2008). No entanto, a transferência dos atingidos para os novos núcleos em 1983 ocorreu antes da finalização das obras, gerando novas mobilizações devido à incompletude das ações: déficit habitacional e falta de saneamento, gestão pública e vias de acesso. Esse quadro levou a novos acordos, sob ameaça de bloqueio da EFC, com o objetivo de "esvaziar a tensão" (Rocha, 2008).

Ao longo do tempo, as novas ocupações geraram conflitos entre as comunidades reassentadas e frentes de poder local (empresários, fazendeiros), já que Breu Branco e Novo Repartimento se tornaram territórios de interesse industrial e agropecuário. A autonomia e a gestão econômica, incluindo o recebimento de royalties pela UHE, motivaram a emancipação de Breu Branco e Novo Repartimento na década de 1990 (Rocha, 2008).

A cidade de Breu Branco, objeto central desta análise, surgiu por conquista popular e foi tratada pela Eletronorte de forma simplória, como mera resolução de um problema. Seu planejamento, mesmo à revelia da empresa, culminou em características urbanas de modernização e consolidação municipal (Rocha, 2008). Isso diverge substancialmente das práticas e logísticas aplicadas para as Vilas da Eletronorte, que contavam com infraestrutura completa e controle espacial integral, inviabilizando movimentos por expansão ou independência.

O contraponto é claro: a Vila Permanente (*Company Town*) foi uma cidade corporativa e fechada, com benfeitorias urbanísticas e padrão hierarquizado. Em contraste, as CNs de realocação tiveram projetos mais simples e malha urbana rudimentar, porém com previsão de expansão urbana e autonomia municipal (Trevisan, 2013). Breu Branco, ao contrário da Vila Permanente (que se mantém sob limitação e controle espacial), dinamizou sua independência e potencial industrial.

Em síntese, este artigo investigou o papel das Cidades Novas, frutos da UHE-Tucuruí e do PGC, que foram cruciais para a expansão urbana da Amazônia. O trabalho aplicou contrapontos entre o projeto das Vilas da Eletronorte (*Company Town*) e os projetos de reassentamento para as cidades destacadas, em especial (Novo) Breu Branco. O estudo demonstrou que o padrão de urbanismo e investimento adotado para os núcleos criados não se alinhava em qualidade. Os projetos corporativos contrastavam com a forma simplória e subdesenvolvida das cidades de reassentamento, cuja construção e realocação se deu mediante intensa reivindicação popular. Essa disparidade evidencia a real importância aplicada a cada território e reforça a necessidade de investigações que cruzem a análise documental com a história oral, para desvelar os legados sociais da urbanização forçada na Amazônia.

REFERÊNCIAS:

CARDOSO, Ana Cláudia Duarte. Que contribuições virão da Amazônia brasileira para o urbanismo do século XXI? *Revista Thésis*, Rio de Janeiro, v. 6, n. 11, p. 36–53, 2021. DOI: <https://doi.org/10.51924/revthesis.2021.v6.266>.

CASTRO, Edna Maria Ramos de. Industrialização, transformações sociais e mercado de trabalho. *Papers do NAEA*, Belém, n. 23, p. 1–24, maio 1994. Disponível em: <https://www.periodicos.ufpa.br/index.php/pnaea/article/view/11972/8283>. Acesso em maio de 2025.

_____. et al. Estudo socioeconômico dos municípios da região de Tucuruí, Pará. *Papers do NAEA*, 1(1), 2010.

CORRÊA, R. L. “A periodização da rede urbana na Amazônia”. *Revista Brasileira de Geografia*, vol. 49, n. 3, 1987.

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

FERREIRA, Sebastião Gabriel Guimarães; LIMA, José Júlio Ferreira. Morfologia do ferro(viário) em Carajás: a influência da Estrada de Ferro Carajás na forma urbana das cidades. *Amazônia Moderna*, Palmas, v. 1, n. 1, p. 1–20, fev. 2025. DOI: <https://doi.org/10.20873/uft.am.2594-7494.dossie.pnum.fev2025-2>.

GIL, A. C. Métodos e técnicas de pesquisa social. 7ª ed. São Paulo: Atlas, 2019.

PEREIRA, J. C. M. Cidade e hidrelétrica na Amazônia brasileira: espaço e memória entre o “velho” e o “novo” Repartimento (Pará). *NOVOS CADERNOS NAEA*, v. 25, p. 297–321, 2022.

PIMENTEL, Cleyton Alves Candeira; RAVENA, Nirvia; TRINDADE, José Raimundo Barreto. Da estrada de ferro Tocantins à hidrelétrica de Tucuruí: uma leitura baseada no conceito de ambiente construído. *Papers do NAEA*, Belém, v. 1, n. 1, 2022.

ROCHA, Gilberto de Miranda. Todos convergem para o lago: hidrelétrica Tucuruí, municípios e territórios na Amazônia. Belém: NUMA/UFPA, 2008.

_____. Desvendando formas e conteúdos: o núcleo urbano de Carajás. In: TRINDADE JÚNIOR, Saint-Clair Cordeiro da; ROCHA, Gilberto de Miranda (Org.). *Cidade e empresa na Amazônia: gestão do território e desenvolvimento local*. Belém: Paka-Tatu, 2002. p. 113–136.

TREVISAN, Ricardo. Cidades novas: laboratórios socioespaciais. *Universitas: Arquitetura e Comunicação Social*, 10(2), 11–21, 2013. Disponível em: <https://doi.org/10.5102/uc.v10i2.2569> Acesso em abril de 2025.

_____. Cidades Novas. Brasília: EdUnB, 2020.

_____. Complexo Carajás, Amazônia: infraestrutura e urbanização de um território. In: III Congresso Ibero-americano de História Urbana, 2022, Lisboa. *Anais [...]*. Lisboa: [s.n.], 2022. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/366917555_Complexo_Carajas_Amazonia_infraestrutura_e_urbanizacao_de_um_territorio. Acesso em maio de 2025.

TRINDADE JÚNIOR, Saint-Clair Cordeiro da; ROCHA, Gilberto de Miranda. Cidade e empresa na Amazônia: uma apresentação do tema. In: TRINDADE JÚNIOR, Saint-Clair Cordeiro da; ROCHA, Gilberto de Miranda (Orgs.). Cidade e empresa na Amazônia: gestão do território e desenvolvimento local. Belém: Paka-Tatu, 2002. p. 13–23.

VICENTINI, Yara. Cidade e história na Amazônia. Curitiba: EDUFPR, 2004.