

Entre Belo Horizonte e Palmas

O *des-sertanejar* do Brasil pela fundação de cidades novas no século XX

Ricardo Trevisan*

Resumo Por uma abordagem renovada, o artigo investiga o processo de interiorização e urbanização do Brasil no século XX por meio da tipologia urbanística Cidades Novas, tendo como marcos a fundação de Belo Horizonte (1893) e Palmas (1989). Nesse intervalo, mais de 330 cidades projetadas foram criadas, configurando um movimento sistemático de ocupação do interior. Tal dinâmica constituiu um mosaico de camadas históricas, sociais e espaciais, com o Sertão como território paradigmático. Tradicional objeto de interesse da literatura e dos estudos brasilianistas, o Sertão experimentou transformações significativas decorrentes da modernização e da ampliação de infraestrutura, resultando na redefinição de sua paisagem. Com base em dados coletados nos últimos quinze anos e ancorado em referencial teórico-operacional, o estudo historiciza essa urbanização e propõe o conceito de *des-sertanejar*. Nesse processo, coexistem a expansão do progresso e da modernidade com a reconfiguração demográfica, o apagamento de culturas e a emergência de um novo interior.

Palavras-chave: território, sertão, interiorização, urbanização, cidades novas.

Entre Belo Horizonte y Palmas La desinteriorización de Brasil por la fundación de nuevas ciudades en el siglo XX

Resumen Con un enfoque renovado, el artículo investiga el proceso de interiorización y urbanización de Brasil en el siglo XX a través de la tipología urbanística Cidades Novas, tomando como hitos la fundación de Belo Horizonte (1893) y Palmas (1989). En ese intervalo, se crearon más de 330 ciudades proyectadas, lo que configuró un movimiento sistemático de ocupación del interior. Esta dinámica constituyó un mosaico de capas históricas, sociales y espaciales, con el Sertón como territorio paradigmático. Objeto tradicional de interés de la literatura y los estudios brasilianistas, el Sertón experimentó transformaciones significativas derivadas de la modernización y la ampliación de la infraestructura, lo que resultó en la redefinición de su paisaje. Basándose en datos recopilados en los últimos quince años y anclado en un marco teórico-operativo, el estudio historiciza esta urbanización y propone el concepto de “desinteriorizar”. En este proceso, coexisten la expansión del progreso y la modernidad con la reconfiguración demográfica, el borrado de culturas y el surgimiento de un nuevo interior.

Palabras clave: territorio, interior, internalización, urbanización, nuevas ciudades.

Between Belo Horizonte and Palmas The de-wilding of Brazil through the founding of new cities in the 20th Century

Abstract From a new perspective, this article investigates the process of interiorization and urbanization in Brazil in the 20th century through the urban typology of Cidades Novas (New Cities), using the founding of Belo Horizonte (1893) and Palmas (1989) as milestones. During this period, more than 330 planned cities were created, constituting a systematic movement of occupation of the interior. This dynamic constituted a mosaic of historical, social, and spatial layers, with the Sertão as a paradigmatic territory. A traditional object of interest in Brazilian literature and studies, the Sertão underwent significant transformations resulting from modernization and infrastructure expansion, leading to a redefinition of its landscape. Based on data collected over the last fifteen years and anchored in a theoretical-operational framework, the study historicizes this urbanization and proposes the concept of “de-wilding”. In this process, the expansion of progress and modernity coexists with demographic reconfiguration, the erasure of cultures, and the emergence of a new interior.

Keywords: territory; hinterland, internalization, urbanization, new cities.

Em um país de dimensões continentais como o Brasil, abordar sua urbanização – especialmente no intervalo de cem anos que separa a criação da capital do estado de Minas Gerais, Belo Horizonte (Figura 1), em 1893, e a fundação de Palmas (Figura 2), capital do estado do Tocantins, em 1989 – envolve lançar luz sobre questões cruciais que favorecem uma compreensão mais ampla de seu processo de ocupação e transformação. Desde a Proclamação da República, em 1889, o Brasil testemunhou uma reconfiguração de seu território, que, a partir de um novo paradigma, não mais se organizava ao redor das vastas plantações monocultoras e da exploração de recursos naturais, mas passava a ser modelado pela construção de infraestruturas essenciais à modernização e industrialização: ferrovias, rodovias, portos, aeroportos, barragens, hidrelétricas, usinas extrativistas, eclusas, linhões de alta tensão e, não menos importante, cidades (Singer, 1973; Oliveira, 1982; Santos, 1994; Cano, 1998; Leme, 1999; Villaça, 1999; Prado Júnior, 2000). Cidades estas pensadas como pilares do desenvolvimento econômico e social, sustentadas por ideologias progressistas e desenvolvimentistas que visavam não apenas à criação de espaços urbanos, mas também à acomodação de uma população que, em 1889, era de cerca de 14,3 milhões de habitantes e que, em 1989, atingia 146 milhões (aumento de 920% em 100 anos).

Nesse acelerado crescimento demográfico, o sertão brasileiro, ou seu interior, foi o território escolhido para abrigar esse influxo populacional, movendo o foco de ocupação, antes concentrada nas regiões litorâneas e portuárias, para a hinterlândia. Este processo não apenas deslocou a perspectiva colonial, que privilegiava o litoral (Prado Júnior, 1947), mas se deu sobre terras que, já anteriormente, haviam sido habitadas por povos originários (indígenas de várias etnias) ou ocupadas por comunidades tradicionais (quilombolas, caboclos, ribeirinhos etc.). Assim, compreender as práticas de construir espaços, neste caso, implica necessariamente analisar a forma como o “Brasil profundo” se urbanizou, refletindo as políticas públicas e as ações de setores privados, as quais foram decisivas na reconfiguração do território.

As criações de Belo Horizonte (1893) e Palmas (1989), duas capitais que representaram marcos em seus respectivos períodos, permitem-nos delimitar uma cronologia de cidades novas,¹ selecionando dos mais de 330 exemplares (Figura 3) aqueles qualificados para melhor compreender os processos de urbanização do interior do território brasileiro neste leque temporal. A propósito, entende-se por cidades novas (Trevisan, 2020) os núcleos urbanos: 1) empreendidos pelo desejo do poder público e/ou da iniciativa privada e concretizados em ações específicas; 2) que buscam atender, ao menos de início, a uma ou mais funções dominantes; 3) implantados num sítio previamente escolhido; 4) a partir de um projeto urbanístico; 5) elaborados e/ou desenvolvidos por agente definido – eventualmente profissional habilitado; e 6) em um limite temporal determinado, implicando inclusive um momento de fundação razoavelmente preciso. Esses são seis atributos que definem o *DNA* de uma cidade nova, utilizados para identificar os exemplares produzidos ao longo do tempo. Uma delimitação conceitual em consonância com o exposto por Jean-Louis Huot ao tratar do surgimento de cidades.

* Ricardo Trevisan é Arquiteto e Urbanista, Professor Associado IV no Departamento de Teoria e História da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília e em seu Programa de Pós-Graduação, ORCID: <<https://orcid.org/0000-0002-5591-0349>>.

¹ A Pesquisa “Atlas de Cidades Novas do Brasil Republicano” (FAU-UnB; CNPq), ao longo dos últimos quinze anos já identificou mais de 330 exemplares (site: <<https://atlascladecidadesnovas.com.br/>>).

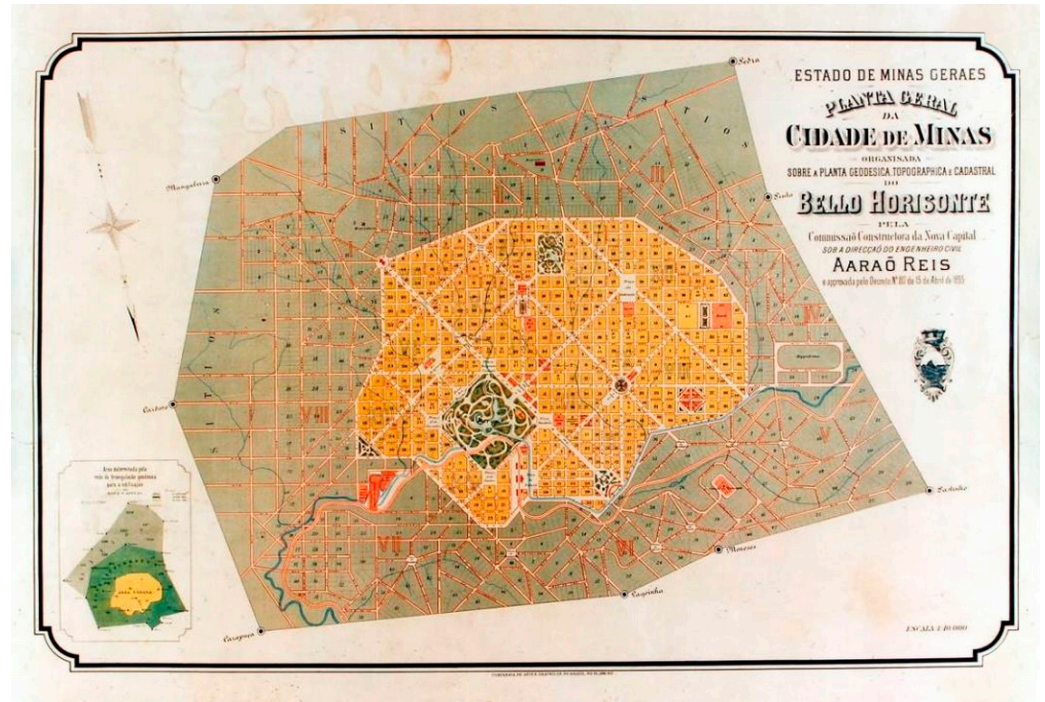


Figura 1: Plano urbanístico para a nova capital Belo Horizonte (1893), do engenheiro Aarão Reis. Fonte: arquivo pessoal do autor.

Figura 2: Perspectiva do projeto urbanístico para a nova capital Palmas (1989), do escritório GrupoQuatro. Fonte: <<https://grupoquatro.com.br/>>.

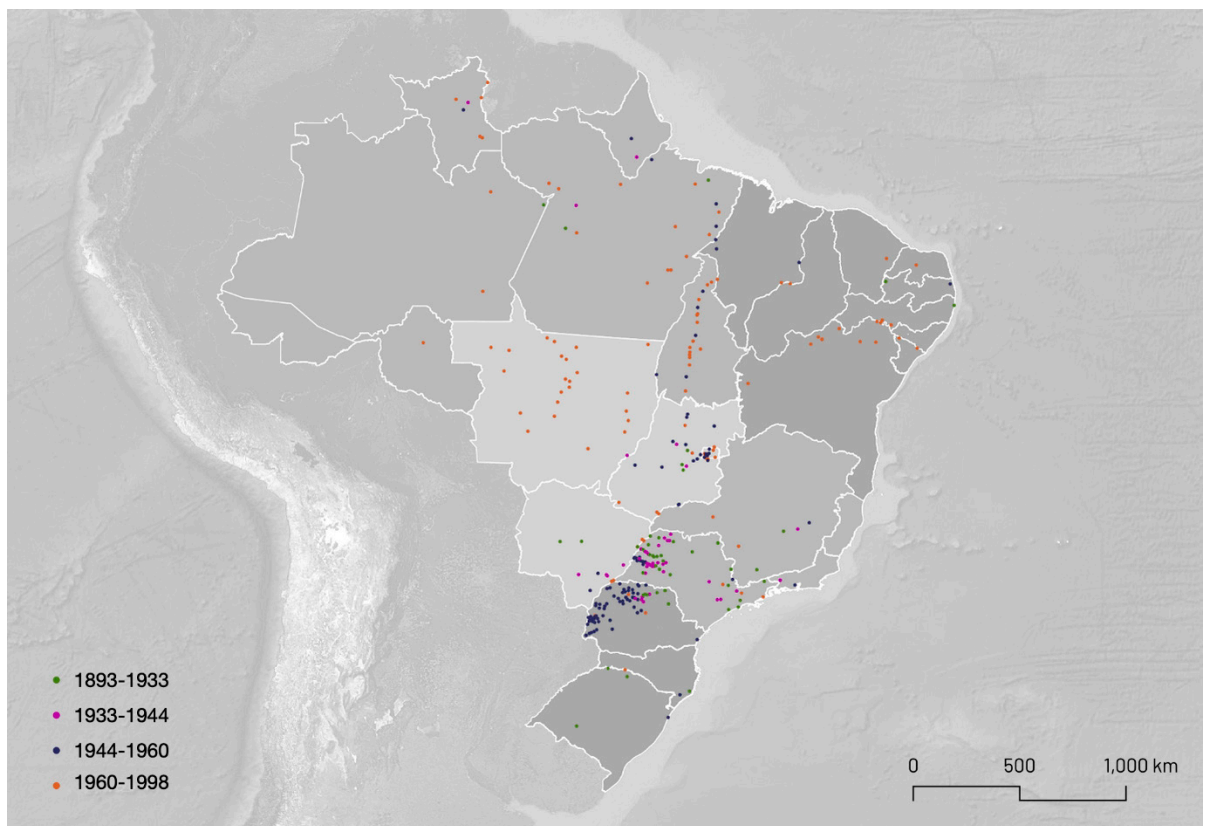
² Cabe mencionar que a recorrência a essa tipologia urbanística no território nacional não se restringe ao século XX, tendo sido também observada nos períodos Colonial (1500-1822) e Imperial (1822-1889). O trabalho seminal de Nestor Goulart Reis Filho (2000) traz não somente os desenhos pré-concebidos para as capitais de São Luís (MA) e João Pessoa (PB), no século XVII, como também apresenta inúmeros projetos para vilas pombalinas, concebidas por engenheiros militares no século XVIII e implantadas ao longo da fronteira ocidental. Destacam-se, ainda, a fundação das novas capitais Teresina (PI) e Aracaju (SE), em meados do século XIX, como evidência da continuidade da tradição de criação de cidades planejadas no Brasil.

Figura 3: Localização das 330 cidades novas, identificadas a partir de 1889. Fonte: Autor e Julyana Morais dos Santos, 2025

Certas [cidades] nascem pelo crescimento sobre um elemento não urbano (castelo), outras pelo desenvolvimento espontâneo a partir de uma vila, outras, enfim, nascem pela vontade do homem num local onde não havia nada, ou somente poucas habitações. Quando o plano da cidade é antecipadamente pensado e prevendo a localização dos órgãos fundamentais, a aglomeração urbana é desenvolvida num quadro artificial, seguindo um plano imposto pela vontade do homem. Este tipo de aglomeração é frequentemente chamado de cidade criada. (Huot, 1988, p. 8; tradução livre)

Assim, entender as “cidades criadas” ou cidades novas, para o autor francês, é ir além da data de sua fundação, é regressar para o período anterior e verificar as circunstâncias e as ações a elas atreladas. Deslocamento que nos permite separar as cidades espontâneas das cidades novas, as quais foram, no momento anterior ao seu surgimento, concebidas, formuladas, idealizadas, intencionadas, inventadas, pensadas, planejadas, premeditadas, programadas, projetadas... como aquelas fundadas em território brasileiro.²

Particularmente, o século XX foi um período de efervescente atividade no interior do Brasil, tornando-se campo fértil para planos e experimentações voltadas ao desenvolvimento, à modernização e à integração nacional, como revelam a “Marcha para o Oeste”, nos anos 1940, a criação de Brasília, em 1957, e a Operação Amazônia, nos anos 1970, todos processos impulsionados por iniciativas do Estado atreladas a setores privados.



Para isso, este ensaio assume como suporte de investigação o território, base para a concretização dessas dinâmicas. Ao compreendê-lo como um palimpsesto, termo que denota uma sobrecarga de vestígios e camadas históricas (Corboz, 2001), percebe-se como o *território* se constitui como um dispositivo de leitura dos fenômenos humanos, carregado de processos, projetos, fluxos e práticas sociais que o transformam em um espaço dinâmico e multifacetado. Ao ganhar forma e significado, ele se torna a base sobre a qual se erguem as ações de planejamento espacial, amalgamando o natural, o rural e o urbano e todos os seus componentes e agentes. Mas a que território este estudo se referirá? Estratégica e metodologicamente: ao sertão brasileiro.

Ao resgatar, na literatura e em estudos brasilianistas o conceito de *sertão*, busca-se ampliar aqui o seu entendimento, abarcando uma compreensão para além das condições geográficas e climáticas que influenciam a vida e a cultura das populações locais, características estas associadas quase sempre ao agreste nordestino. O sertão pode ser visto como uma região “desabitada”, uma terra fronteira ou uma nova zona de colonização; é um território marcado por condições de vida extremamente desafiadoras, caracterizado pela falta de recursos e infraestrutura e pela exploração das populações rurais, das grandes propriedades latifundiárias e das desigualdades sociais. O sertão, além disso, configura-se como um espaço de cultura própria, sertaneja (caipira), que mantém relações sociais mais informais em comparação às cidades litorâneas. Em termos geográficos, o sertão pode ser entendido também como uma “ideologia geográfica” (Moraes, 2003), que transcende as fronteiras do semiárido nordestino, atingindo e moldando outras regiões do país, como o interior do Sudeste, Centro-Oeste e Norte do Brasil.

Sinônimo de hinterlândia, este território sertanejo, no século passado, passou por medidas modernizadoras e experimentais: ao receber a implementação de mega infraestruturas; ao presenciar a expansão das pequenas e médias cidades; ao ver nascer novas cidades, ao receber migrantes oriundos de diversas regiões do Brasil e de outros países. Sob regimes autocráticos ou autoritários, e de forte intervenção estatal, como os de Getúlio Vargas (1930-1945), Juscelino Kubitschek (1955-1961) e a Ditadura Militar (1964-1985), a modernização do sertão foi consolidada por ações políticas que buscavam suprimir as características rústicas, provincianas e selvagens do interior, em nome da civilização, da urbanização e do progresso. Assim, surge o conceito *des-sertanejar* como uma ação, um movimento, um processo de apagamento e transformação, no qual os traços e a identidade do sertão foram substituídos por estruturas urbanas, dinâmicas econômicas mais modernas e por uma nova concepção de desenvolvimento.

Neste contexto, a fundação de cidades novas tornou-se, ao longo do século XX, uma ação estratégica e recorrente para a urbanização da hinterlândia brasileira. Essas cidades foram concebidas a partir de uma visão idealizada do progresso, sendo implementadas tanto pelo setor público quanto pelo setor privado. O presente estudo, então, visa realizar uma análise de casos representativos de cidades novas no território brasileiro, utilizando fontes primárias e secundárias para contextualizar as práticas de produção do espaço e as implicações do processo de *des-sertanejar*.

Este artigo, estruturado em três partes, inicia com uma abordagem do conceito de sertão, revelando interpretações cabíveis e pertinentes. A segunda parte apresenta,

em ordem cronológica, as ações e eventos que promoveram a urbanização do sertão brasileiro, e a terceira parte dedica-se a entender o processo de *des-sertanejar* o território, suas consequências e legados. Ao fim e ao cabo, ter-se-á uma análise da produção espacial do território brasileiro no século XX a partir da perspectiva das cidades novas.

Interpretar o *Sertão*

Por ser de lá

Do sertão, lá do cerrado

Lá do interior do mato

Da caatinga do roçado

Eu quase não saio

Eu quase não tenho amigos

Eu quase que não consigo

Ficar na cidade sem viver contrariado

Por ser de lá

Na certa por isso mesmo

Não gosto de cama mole

Não sei comer sem torresmo

Eu quase não falo

Eu quase não sei de nada

Sou como rês desgarrada

Nessa multidão boiada caminhando a esmo.

Canção "Lamento Sertanejo", Gilberto Gil e Dominginhos, 1975 (grifo do autor).

Cerrado, interior, mato, caatinga, roçado... Seja qual for a materialização assumida pelo sertão, sabe-se que tal conceito pode ser apreendido enquanto um território. Mas, distinto de mero dado geográfico, mera forma no mapa, o sertão carrega em si os fenômenos humanos, uma entidade resultante de processos, projetos e produtos que se constroem a partir de fluxos, eixos, nós e das práticas sociais que os acompanham. Para além das fronteiras do agreste nordestino, o sertão aqui vaza para o interior do território brasileiro, alcançando regiões centrais e ocidentais do país, de norte a sul.

Ao buscar decifrar *sertão*, é possível perceber várias camadas de interpretação. O termo está frequentemente associado a uma região árida e semiárida do interior do Brasil, marcada por vegetação seca, clima quente e escassez de água. Sua origem remonta ao latim *sertanicus*, que significa "região desabitada". Embora frequentemente associado a condições de vida difíceis, como seca e pobreza, também é importante reconhecer sua rica diversidade cultural e sua contribuição para a formação da identidade nacional brasileira.

Para aprofundar essa compreensão, este estudo recorre a obras literárias clássicas e pesquisas que tratam do sertão, seja retratando o cotidiano dos habitantes dessa região, seja problematizando o conceito de forma mais atual. Por exemplo, o clássico

Os Sertões (1902), de Euclides da Cunha, oferece uma interpretação do sertão nordestino por meio da narrativa da Guerra de Canudos (1896-1897). Na obra, o sertão é descrito como um ambiente desafiador, onde a dureza das condições de vida influenciou a cultura e a mentalidade dos habitantes, gerando formas particulares de resistência e resiliência.

Em *Vidas Secas* (1938), o escritor Graciliano Ramos apresenta uma visão realista e crua do sertão, composto por paisagens áridas, abordando a luta de uma família de retirantes imersa na seca e na pobreza extrema, ao mesmo tempo em que denuncia as desigualdades sociais e a exploração do trabalho rural. Já em *Grande sertão: veredas* (1956), João Guimarães Rosa propõe uma interpretação que ultrapassa o espaço físico do sertão, explorando-o como um estado de espírito e uma paisagem interior da alma humana. O sertão, neste caso, torna-se um local de travessias – tanto físicas quanto espirituais –, um espaço selvagem e hostil, mas também de beleza, mistério e autodescoberta.

Da literatura aos brasilianistas, em *Raízes do Brasil* (1936), o historiador e sociólogo Sérgio Buarque de Holanda insere o sertão em um contexto histórico e sociocultural mais amplo, destacando-o como uma região de fronteira e colonização, onde as relações sociais são mais informais e desestruturadas em comparação às áreas urbanas litorâneas. O autor destaca a importância da economia agropecuária e da figura do latifundiário na organização social do sertão, bem como a influência das condições geográficas e climáticas na vida e na cultura das populações sertanejas.

Por sua vez, o antropólogo, historiador e sociólogo Darcy Ribeiro, em *O povo brasileiro: a formação e o sentido do Brasil* (1995), vê o sertão como um espaço de resistência, moldado pelas adversidades geográficas e climáticas, onde a luta pela sobrevivência gera uma cultura peculiar de resistência e identidade. Para o estudioso, o sertão é muito mais do que apenas uma região geográfica árida e semiárida; é um espaço de identidade, resistência e diversidade cultural que desempenha um papel fundamental na formação e no sentido do Brasil.

No livro *Sertão, Sertões – Repensando contradições, construindo veredas* (2019), organizado por Joana Barros *et al.*, o geógrafo Clímaco César Siqueira Dias amplia o entendimento sobre o termo, afirmando que “sertão” é historicamente usado para se referir a um lugar não colonizado, afastado da modernidade, caracterizado pela seca, resistência ou miséria, sem se restringir a uma região geográfica específica (Dias, 2019, p.58-59). Outro geógrafo, Antônio Carlos Robert de Moraes, no artigo *O Sertão: um ‘outro’ geográfico* (2003), aponta que o sertão não é um lugar físico – “uma materialidade da superfície terrestre”, mas uma construção simbólica, “uma ideologia geográfica” que atribui certas qualidades a determinados espaços (Moraes, 2003, p.2). É, portanto, um símbolo imposto a determinadas condições locais, atuando como um qualificativo local básico no processo de sua valorização.

Complementarmente, a socióloga Nísia Trindade Lima, na premiada obra *Um sertão chamado Brasil* (2013), afirma que o sertão é muitas vezes visto como um local que resiste à mudança social, um espaço onde o tempo parece suspenso, e onde as tensões entre progresso e modernidade são evidentes. Para a autora, “[...] mais do que a espaço, os significados atribuídos ao sertão e ao contraste enunciado no par sertão/litoral, referem-se fundamentalmente a temporalidades distintas e coetâneas.” (Lima, 2013, p.18-19).

Além de literários e pesquisadores, alguns políticos e entusiastas ao movimento de interiorização também problematizaram o sertão. O getulista Cassiano Ricardo Leite, em *Marcha para oeste: a influência da bandeira na formação social e política do Brasil* (1940), faz uma narrativa sobre a busca da conquista do Oeste brasileiro mediante um único objetivo “juntar o litoral e o sertão, juntar corpo e alma da nação” (Oliveira, 2008, p.16). Na prática, a “Marcha para o Oeste” foi uma política de desenvolvimento e expansão territorial desenvolvida na Era Vargas (1930-1945), principalmente no Estado Novo (1937-1945), com o propósito de promover a integração econômica e o desenvolvimento do interior, principalmente das regiões Centro-Oeste e Norte do país – o Brasil Central.

Nesta toada, os empreendedores Jeronymo e Abelardo Coimbra Bueno, construtores da nova capital de Goiás, Goiânia (1933), em seu “Manifesto por uma Civilização Sertaneja”, de 1956, elaborado no âmbito da Fundação Coimbra Bueno pela Nova Capital do Brasil, pontuaram:

Os ideais que nos animam na campanha da Capital Federal, têm, como objetivo, uma civilização no interior do Brasil, para a qual a mudança é uma etapa preliminar indispensável. A Nova Capital representa uma base de operações para a conquista da civilização mediterrânea brasileira, a única via estável para o progresso do País, como um todo, e que, sem a Interiorização do Governo, só seria possível em muitos séculos. (FCB, 1956, p.13)

Em termos mais amplos, o conceito de *sertão* também dialoga com o de *hinterlândia*, termo de origem alemã que se refere a áreas remotas e interiores, distantes dos centros urbanos e com condições naturais desafiadoras. A *hinterlândia* brasileira, muitas vezes caracterizada por dificuldades socioeconômicas e geográficas, pode incluir desde o sertão nordestino até áreas remotas e ermas da Amazônia. Embora essas regiões enfrentem grandes desafios, elas desempenharam, ao longo do século XX, um papel fundamental na exploração de recursos naturais e na produção de *commodities*, muitas das vezes acompanhadas por questões de fortes impactos ambientais (desmatamento do Cerrado, da Floresta Amazônica, do Pantanal) e sociais (conflitos agrários e pela posse de terras).

Assim, para os objetivos deste estudo, o termo *sertão* é compreendido do modo mais abrangente possível, não se restringindo ao agreste nordestino, mas estendendo-se a diversas áreas interiores do Brasil. O sertão é uma região de colonização e fronteira, marcada por condições geográficas e climáticas que influenciam profundamente a vida e a cultura das populações locais e tradicionais (sertanejas). Trata-se de território da vida difícil, extremamente desafiadora, selvagem e hostil em comparação às áreas litorâneas e mais urbanizadas; território marcado pela falta de recursos e de infraestrutura frente a uma constante ação de domar a natureza – a conquista da terra indomável –; território caracterizado por relações sociais mais informais e pela exploração do trabalho rural, pela concentração de terras e pela desigualdade social; território símbolo de resistência, resiliência e uma cultura única – sertaneja, caipira, interiorana, provinciana. Portanto, o sertão carrega em si múltiplos significados e diversas características, que o fazem um território único e rico a ser investigado.

Frente a esta multifacetada definição de *sertão* no Brasil, a questão que se impõe, portanto, é: como esse território-palimpsesto, com sua forte carga simbólica e histórica,

foi progressivamente “desfeito” em processos de urbanização que associaram modernização ao desenvolvimento e ao progresso? Na busca por uma resposta, na próxima seção, explora-se como a fundação de novas cidades no sertão brasileiro ocorreu na temporalidade de um século.

Uma cronologia de Cidades Novas rumo ao Sertão

Existem diversas possibilidades interpretativas do *des-sertanejar* o território brasileiro. Uma delas consiste em analisar de que forma a fundação de cidades novas impulsionou a urbanização do país ao longo do século XX, reconfigurando a ocupação da hinterlândia. Esse processo, fortemente marcado pela atuação de um Estado centralizado – como o regime autoritário de Getúlio Vargas (1930-1945), o governo desenvolvimentista de Juscelino Kubitschek (1955-1961) e a Ditadura militar (1964-1985) –, também reflete a busca incessante pela modernidade, a integração nacional de um país de dimensões continentais e o desenvolvimento econômico que visava posicionar o Brasil entre as nações centrais (por exemplo, Europa, Estados Unidos da América, Japão).

A ocupação das vastas regiões consideradas despovoadas ou pouco produtivas economicamente foi acompanhada por estratégias de imigração – com ênfase inicial no embranquecimento da população, por meio da vinda de imigrantes europeus, asiáticos, judeus e árabes –; de migração interna, notadamente dos flagelados da seca nordestina; de proteção das fronteiras ocidentais; e de garantia da soberania nacional sobre a Floresta Amazônica.

Além das práticas historicamente consolidadas, como a expansão das fronteiras agrícolas e a exploração de recursos minerais, o processo de *des-sertanejar* o território brasileiro contou com uma robusta atuação conjunta entre o Estado e o capital privado, especialmente no que tange à infraestrutura territorial. Essa ação não se limitou à construção de sistemas de transporte – como ferrovias, rodovias, aeroportos e portos fluviais –, tampouco às redes de telecomunicação ou à implantação de usinas hidrelétricas. Ela também incluiu, de maneira decisiva, a fundação de cidades novas com o propósito de acolher populações deslocadas e operacionalizar os fluxos econômicos desejados.

O governo brasileiro, em seus diferentes níveis de atuação, assumiu papel central nesse processo, com objetivos múltiplos e interligados (Oliveira, 1982). Entre eles, destacam-se a promoção de uma ocupação direcionada do território nacional e a consequente colonização de áreas consideradas “vazias” ou “subutilizadas”, independentemente da presença de populações originárias ou tradicionais. Tratava-se de consolidar o controle social e político sobre o território, sobretudo em regiões distantes do litoral, uma vez que, até a década de 1930, aproximadamente 90% da população brasileira ainda se concentrava nas faixas litorâneas (Santos, 1994). A interiorização da ocupação, portanto, não era apenas uma estratégia de povoamento, mas um instrumento de afirmação do poder estatal sobre espaços até então marginalizados na lógica econômica e política nacional.

Paralelamente, havia o interesse estratégico de expandir o mercado interno, promover a industrialização e fomentar novas bases de consumo para os produtos manufaturados, especialmente nas regiões onde se pretendia implementar um modelo de desenvolvimento

agroindustrial (Singer, 1973). Nesse contexto, a formação de uma rede urbana interiorana não era uma decorrência espontânea, mas uma diretriz deliberada do planejamento estatal. As novas cidades desempenhavam funções específicas: polos industriais, entrepostos comerciais, centros de abastecimento agrícola e núcleos de integração da população ao projeto nacional de modernização.

O capital privado, por sua vez, não apenas acompanhou, mas também protagonizou parte significativa da expansão urbana nas regiões interioranas. Empresários, industriais, banqueiros, companhias privadas, cooperativas e incorporadoras atuaram como agentes diretos na apropriação e parcelamento das terras abertas pela ação estatal ou pelas frentes de colonização. Em muitos casos, esses agentes desempenharam o papel de “retalhadores” de glebas extensas, transformando-as em propriedades menores e estruturando a localização de possíveis núcleos urbanos. Seu objetivo não se limitava à exploração agropecuária tradicional, como a lavoura e a criação de gado, mas incluía, sobretudo, a especulação fundiária como forma privilegiada de acumulação de capital. A especulação com terras – tanto rurais quanto urbanas – tornou-se, assim, um vetor decisivo da lógica de formação de cidades nesse contexto. O lucro obtido com a valorização imobiliária e a comercialização de lotes superava, em muitos casos, os ganhos provenientes das atividades produtivas diretas.

Em um recorte temporal de um século, que vai da criação da capital Belo Horizonte, em 1893 – marco de um novo paradigma ideológico em contraste com os quatro séculos de domínio colonial português –, até a fundação de Palmas, última capital projetada do Brasil, em 1989, mais de 330 cidades novas foram identificadas (ver lista em Anexo), com algumas delas sendo analisadas, na sequência, como vestígios significativos da urbanização interiorana do país.

Esses dois marcos, não por acaso, coincidem com momentos de inflexão na história político-institucional do Brasil. A criação de Belo Horizonte insere-se no início da República Velha (1889-1930), período em que se buscava afirmar a nova ordem republicana por meio de projetos de modernização urbana e ruptura simbólica com o passado. Já a fundação de Palmas, ao final da década de 1980, ocorre no contexto da redemocratização pós-ditadura militar (1964-1985), simbolizando não apenas a consolidação de um novo ente federativo – o estado do Tocantins –, mas também a retomada de ideais desenvolvimentistas sob uma ótica neoliberal, descentralizadora e integradora.

Entre esses dois extremos temporais, a criação de novas capitais e cidades planejadas acompanha e expressa os projetos políticos e econômicos de cada fase histórica: durante a Era Vargas (1930-1945), a urbanização foi mobilizada como instrumento de integração territorial, industrialização e controle social, como se vê na fundação de Goiânia (1933), concebida para substituir a antiga capital colonial de Goiás e simbolizar a modernização do interior. No período democrático pós II Guerra Mundial (1945-1964), a urbanização adquire novos contornos com a implementação de projetos desenvolvimentistas de escala nacional, culminando na construção de Brasília, inaugurada em 1960 como emblema da interiorização do poder e da ocupação do território central. Por sua vez, no contexto autoritário da ditadura militar (1964-1985), a criação de novas cidades – muitas vezes vinculadas a projetos de infraestrutura e expansão da fronteira agrícola e energética – articulava-se a um modelo de desenvolvimento centrado na

integração nacional forçada, que via na urbanização planejada um instrumento de controle territorial e geopolítico.

Dessa forma, optou-se, neste estudo, por dividir o intervalo de quase cem anos em quatro períodos políticos – ou, mais precisamente, em quatro recortes urbanísticos –, definidos a partir da fundação de novas capitais brasileiras, a saber:

1º. período: Belo Horizonte (1893) - Goiânia (1933), na República Velha;

2º. período: Goiânia (1933) - Boa Vista (1944), durante a Era Vargas;

3º. período: Boa Vista (1944) - Brasília (1960), no período democrático-mudancista;

4º. período: Brasília (1960) - Palmas (1989), sob a Ditadura Militar.

Assim, a fundação dessas cidades-capitais não apenas reflete diferentes estratégias de ocupação e planejamento territorial, mas também serve como expressão concreta das ideologias de Estado e de suas investidas em setores da economia – agricultura, indústria, extração mineral etc. – em cada momento histórico. A escolha deliberada de fundar novas sedes administrativas e organizá-las segundo modelos modernos de urbanismo revela o papel das cidades como instrumentos político-econômicos e simbólicos de afirmação do projeto nacional.

De uma perspectiva territorial mais ampla, a análise se aprofunda nas realidades regionais, como nos casos das redes de cidades novas implantadas no Oeste paulista e Noroeste paranaense nas primeiras décadas do século XX; no eixo centro-norte a partir da “Marcha para o Oeste” nos anos 1940; na transferência da capital federal para Brasília em 1960 e seus desdobramentos; nas políticas integralistas e desenvolvimentistas dos militares nas regiões Centro-Oeste e Norte do país a partir dos anos 1960. São algumas das diversas narrativas que podem ser construídas para compreender o *des-sertanejar* pela urbanização dessas regiões, considerando tanto a configuração de redes urbanas quanto a estruturação de hierarquias e a formação de novas paisagens.

Primeiro período: Belo Horizonte (1893) - Goiânia (1933), ou República Velha (1889-1930)

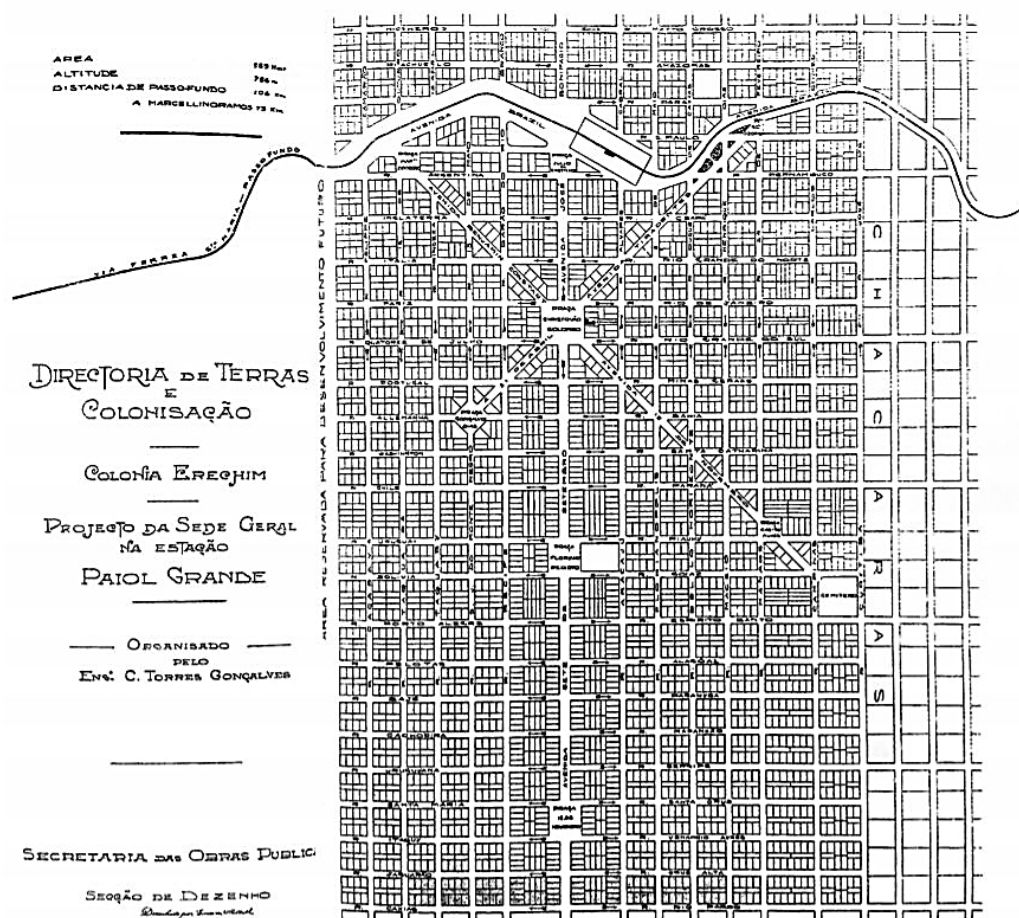
Com a Proclamação da República, em 1889, os processos de modernização urbana foram incorporados à agenda política sob diferentes paradigmas, tais como ordem, progresso, civilidade, sanitarismo, higienismo, melhoramento e embelezamento (Villaça, 1999). Esses conceitos visavam romper com as amarras do passado colonial e conferir ao país uma nova identidade. Para além das transformações político-econômicas e sociais, a materialização desse novo período ocorreu no espaço urbano – seja por meio de intervenções e operações de melhoramento e embelezamento, como os planos reformadores aplicados às regiões centrais dos principais centros urbanos da época (Rio de Janeiro, São Paulo, Salvador, Belém, Porto Alegre e outras capitais); seja pelos processos de expansão de vilas e cidades pré-existentes, que passaram a apresentar uma nova paisagem urbana; ou, ainda, pela criação *ex nihilo* de novas cidades.

As mais conhecidas dentre essas novas fundações são as capitais Belo Horizonte, no estado de Minas Gerais (Angotti-Salgueiro, 2020), e Goiânia, no estado de Goiás

(Trevisan; Ficher; Mattos, 2017), que dão continuidade a um processo iniciado ainda no Império – com as novas capitais Teresina (1852) e Aracaju (1855). A estratégia de fundar uma nova sede administrativa no interior buscava integrar essas localidades ao mapa político-econômico do país, por meio de uma ruptura com os vínculos históricos das antigas capitais coloniais. Essas novas capitais estaduais, localizadas no interior, foram apenas os primeiros indícios de um fenômeno que se intensificaria nas décadas seguintes: a urbanização sistemática do território brasileiro.

Nas quatro décadas que compõem esse primeiro período, o Brasil passou a ser adensado por novos núcleos urbanos, orientados tanto pelas diretrizes políticas quanto pelas dinâmicas econômicas vigentes. Os projetos de cidades novas tornaram-se mais frequentes, impulsionados por ações de colonização e ocupação territorial, bem como pelo fortalecimento de economias agrárias regionais. No Sul do país, destacavam-se os modelos baseados na pequena propriedade, enquanto, no Sudeste, a cultura cafeeira impulsionava a formação de cidades como lócus de beneficiamento e circulação de mercadorias (Cano, 1998). No Rio Grande do Sul, a cidade de Erechim (Figura 4), fundada em 1908, destacou-se como um dos principais exemplos de colonização dirigida voltada, sobretudo, a imigrantes europeus – notadamente alemães, italianos e judeus. Já em São Paulo e no norte do Paraná, esse processo de urbanização foi ainda mais intenso e representativo (Figura 5).

Figura 4: Plano urbanístico da colônia de Erechim (1908), de autoria do engenheiro Carlos Torres Gonçalves. Fonte: Lemos, 2023, p. 8.



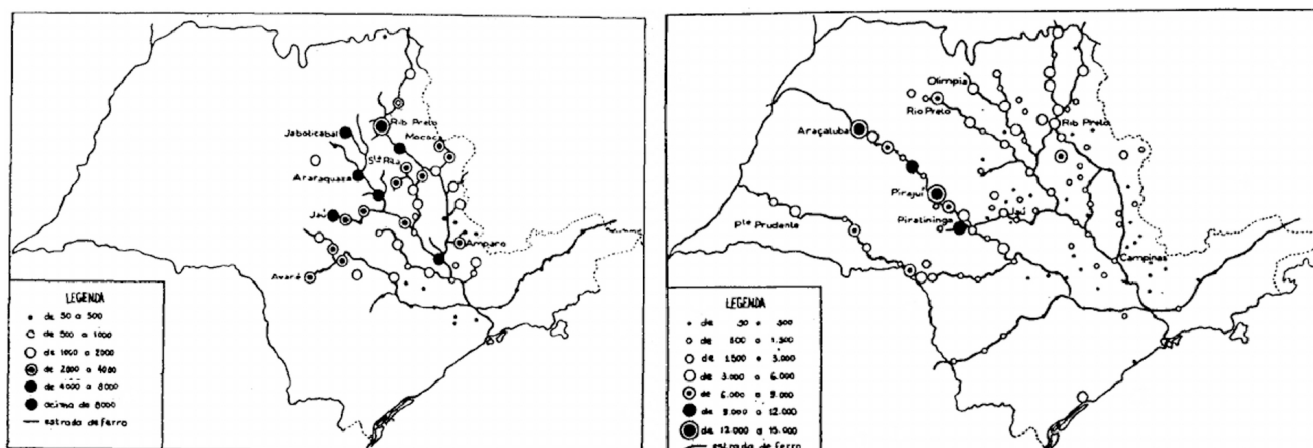


Figura 5: Expansão das linhas férreas e a criação de novas cidades no interior do estado de São Paulo, entre 1902 e 1930. Fonte: Hospedaria de Imigrantes de São Paulo (Arquivo pessoal).

3 Ideologia “[...] é um conjunto lógico, sistemático e coerente de representações (ideias e valores) e de normas ou regras (de conduta) que indicam e prescrevem aos membros da sociedade o que devem pensar e como devem pensar, o que devem valorizar e como devem valorizar, o que devem sentir e como devem sentir, o que devem fazer e como devem fazer. Ela é, portanto, um corpo explicativo, de representações e práticas (normas, regras e preceitos) de caráter prescritivo, normativo, regulador, cuja função é dar aos membros de uma sociedade dividida em classes uma explicação racional para as diferenças sociais, políticas e culturais, sem atribuir tais diferenças à divisão da sociedade em classes. Pelo contrário, **a função da ideologia é a de apagar as diferenças, como as de classes, e de fornecer aos membros da sociedade o sentimento de identidade social**, encontrando certos referenciais identificadores de todos e para todos, como, por exemplo, a humanidade, a liberdade, a igualdade, a nação, ou o Estado.” (Chauí, 2008, p.108-109, grifo do autor).

Implantadas ao longo das ferrovias – especificamente a partir de cada estação ferroviária inaugurada durante a expansão das linhas rumo ao Oeste, Centro-Oeste e Sul do país –, tais cidades, denominadas “bocas de sertão”, foram fruto de iniciativas individuais ou de grupos privados (cooperativas, companhias loteadoras e urbanizadoras, sociedades imobiliárias), com o objetivo de especular sobre terras agrícolas e loteamentos urbanos. Exemplos notáveis incluem os empreendimentos da Companhia de Terras Norte do Paraná, de capital inglês (Rego, 2009). Essas fundações também visavam absorver as levas de imigrantes – italianos, alemães, turcos, sírios, judeus, japoneses, espanhóis, portugueses, poloneses, ucranianos, entre outros – que chegavam aos milhares pelo porto de Santos (SP), atraídos por políticas promovidas pelo Estado brasileiro em seus países de origem, oferecendo promessas de trabalho, acesso à terra e melhores condições de vida.

Na prática, esse movimento configurou-se como uma solução estratégica do governo para substituir a mão de obra escravizada africana – após a abolição da escravidão em 1888 – nas lavouras de café, algodão e na pecuária. Simultaneamente, tratou-se de uma artimanha ideológica³ vinculada ao projeto de embranquecimento da população brasileira, uma vez que cerca de 50% da população se autodeclarava parda ou negra no Censo Demográfico de 1890.

A ocupação de vastas áreas ainda recobertas pela Mata Atlântica – habitat de povos originários, comunidades quilombolas e populações caboclas – coincidiu com o avanço da lavoura cafeeira, da pecuária e da expansão ferroviária (Monbeig, 1984). Esse processo, de natureza multifacetada, atendeu não apenas aos interesses do Estado, que buscava proteger as fronteiras ocidentais e integrar regiões consideradas “pouco desenvolvidas” por meio da infraestrutura, mas também aos anseios da oligarquia rural, que necessitava de mão de obra para suas propriedades e de mecanismos eficientes de escoamento da produção. Ademais, respondia aos interesses das companhias loteadoras, que, ao atrair os chamados “pioneiros” para ocupar terras devolutas, lucravam com sua posterior comercialização.

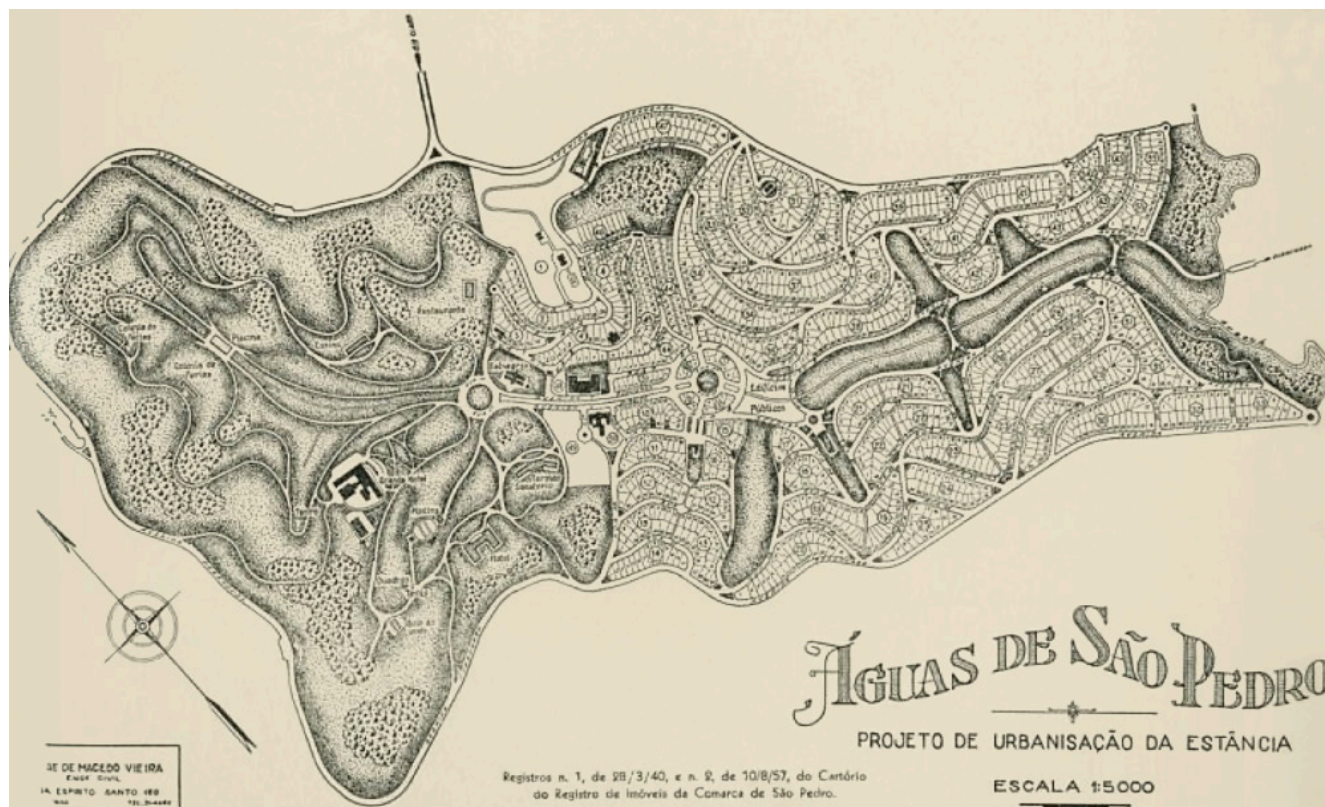


Figura 6: Plano urbanístico da estância balneária de Águas de São Pedro (1936), de autoria do engenheiro Jorge de Macedo Vieira. Fonte: Arquivo pessoal.

As ferrovias, nesse contexto, desenharam uma verdadeira franja urbana sobre os territórios de São Paulo, Paraná, Mato Grosso, Minas Gerais e Goiás, dando origem a uma malha de núcleos urbanos sustentados por centros ferroviários (Marx, 1980), mimetizando um processo inédito de urbanização da hinterlândia brasileira.

Além de apoiar o surgimento de novas zonas agrícolas e impulsionar a incipiente industrialização nacional, diversas vilas e cidades empresariais foram fundadas para atender a complexos fabris específicos. Entre os exemplos emblemáticos estão: Paranapiacaba (1874, SP), Cruzeiro (1891, SP), Fordlândia (1920, PA), Paulista (1928, PE), Belterra (1934, PA) e João Monlevade (1934, MG). Em contraste, também surgiram cidades voltadas ao lazer e à vilegiatura, como a cidade litorânea do Guarujá (1892, SP) e as estâncias hidrominerais de Iraí (1916, RS), Águas da Prata (1923, SP) e Águas de São Pedro (1936, SP) (Figura 6), expressões de um urbanismo pitoresco, característico dos balneários daquele período.

Segundo período: Goiânia (1933) - Boa Vista (1944), ou Era Vargas (1930-1945)

A partir da década de 1930, com Getúlio Vargas na Presidência da República, a penetração no território nacional ganha novo fôlego, impulsionada pela campanha federal conhecida como "Marcha para o Oeste" (1938). Embora esse movimento tenha se intensificado no período varguista, suas raízes remontam à etapa anterior, ainda

sob a égide da economia cafeeira. Durante esse intervalo, a criação de cidades novas nos estados de São Paulo, Paraná, Mato Grosso, Minas Gerais e Goiás ultrapassou a marca de duas centenas (Andrade, 2005), evidenciando uma intensificação da ocupação e estruturação do interior do país.

Essa dinâmica territorial, além de impulsionar o desenvolvimento econômico e expandir a fronteira agrícola, buscava atenuar as crescentes tensões e conflitos sociais nas grandes cidades, especialmente nas capitais estaduais, por meio do redirecionamento do fluxo migratório em direção ao interior. Tratava-se, portanto, de uma estratégia deliberada de redistribuição populacional e de integração nacional, articulada em torno da ocupação planejada de áreas então classificadas como “vazias” ou subutilizadas – desconsiderando, muitas vezes, a presença de populações originárias, quilombolas e comunidades tradicionais.

Ainda que parte da historiografia critique a padronização e a simplicidade dos traçados urbanísticos dessas novas cidades – a exemplo de Franca (1921, SP), Nova Veneza (1924, GO), Jales (1928, SP), Andradina (1932, SP), Adamantina (1939, SP), Dracena (1945, SP) e Marechal Cândido Rondon (1951, PR) –, estudos mais aprofundados sobre os processos de urbanização no interior paulista e paranaense revelam experiências de maior sofisticação. Cidades como Pereira Barreto (1929), Votuporanga (1937), Luiziânia (1941) e Panorama (1946), no estado de São Paulo, bem como Londrina (1929), Arapongas (1935) e Paranacity (1949), no estado do Paraná, evidenciam traçados urbanos cuidadosamente planejados, com atenção à topografia local, arborização, zoneamento funcional e infraestrutura básica (Figura 7). Tais experiências demonstram que, apesar da prevalência de modelos replicáveis, houve também espaço para práticas urbanísticas mais complexas, adaptadas às especificidades regionais e ambientais.

A esse processo de interiorização somaram-se os desdobramentos da II Guerra Mundial sobre o contexto interno brasileiro. Em um cenário geopolítico marcado pela ascensão do regime nazista e pela difusão da doutrina do *Lebensraum* (espaço vital) – teoria segundo a qual seria legítima a redistribuição de territórios em favor de civilizações consideradas “superiores” –, o Brasil alinhou-se aos interesses das potências aliadas, especialmente aos dos Estados Unidos, a partir dos Acordos de Washington (1942). Essa reconfiguração diplomática e estratégica reforçou a adoção de políticas de ocupação voltadas para o centro-norte do território nacional, resultando em uma guinada geoespacial significativa no planejamento territorial brasileiro.

Nesse contexto, o Estado brasileiro passou a fomentar o progresso e a integração das regiões centrais por meio da mobilização de “trabalhadores nacionais” (Vargas, 1938, p. 166), promovendo a ocupação de áreas distantes e pouco desenvolvidas, o aproveitamento das potencialidades econômicas regionais e a exploração de recursos naturais. Esse “corredor central” (Figura 8) passou a desempenhar uma função estratégica, não apenas econômica, mas também militar e logística. Infraestruturas como pistas de pouso, redes telegráficas e sistemas de transporte foram instaladas para garantir a conectividade entre os principais centros urbanos do país, especialmente São Paulo e Rio de Janeiro, e as capitais nortistas de Belém e Manaus, estas últimas geograficamente mais próximas ao território norte-americano.

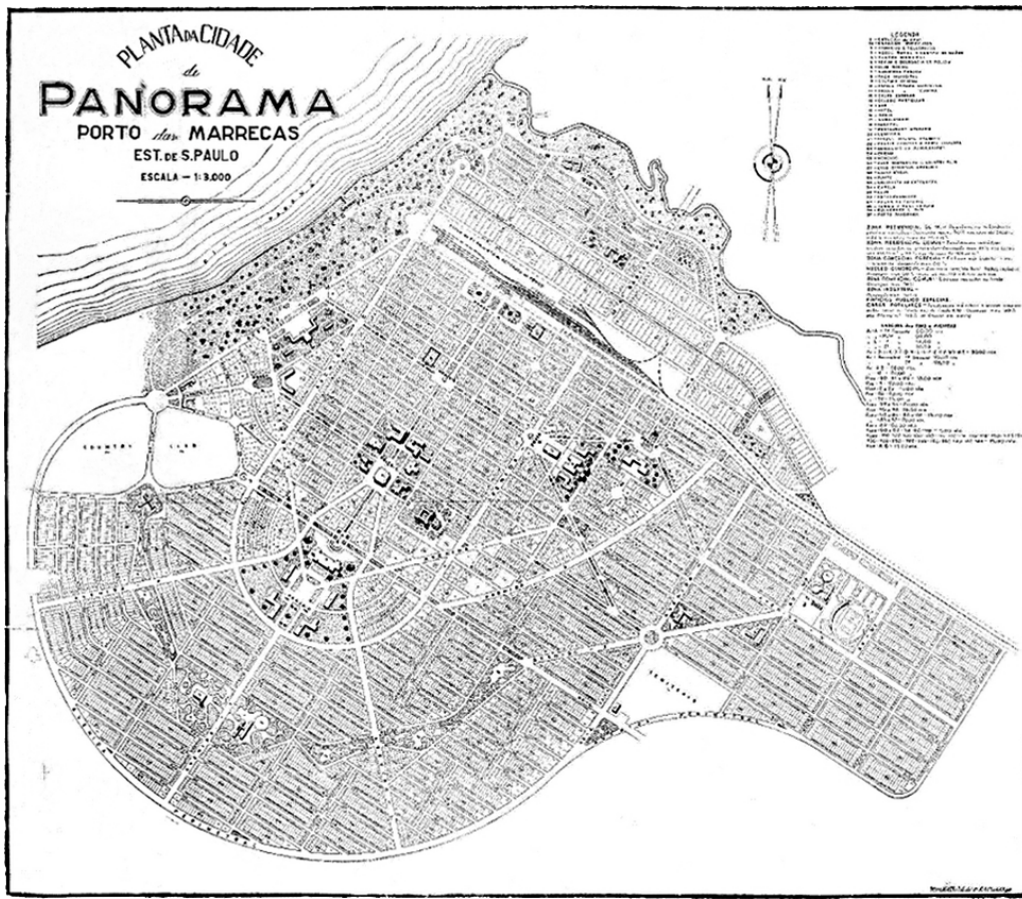


Figura 7: Plano urbanístico de Panorama (1946), de autoria do engenheiro Francisco Prestes Maia. Fonte: Silva, 2020, p. 237.



Figura 8: Rota efetiva da "Marcha para o Oeste", rumo ao centro-norte do Brasil. Fonte: Arquivo pessoal.

Esse programa nacionalista resultou na criação de diversas instituições e normativas que reforçaram o papel central do Estado na ocupação e infraestruturação do território. Dentre elas, destacam-se a criação da Divisão de Terras e Colonização (DTC), em 1940; o Decreto-Lei nº 3.059, de 14 de fevereiro de 1941, que instituiu as Colônias Agrícolas Nacionais; a fundação da Fundação Brasil Central (FBC) e a organização da Expedição Roncador-Xingu, ambas em 1943; além do alistamento dos chamados Soldados da Borracha, entre 1943 e 1945, para a reativação da exploração dos seringais na Amazônia. Esses esforços foram acompanhados por projetos significativos de infraestrutura, como a abertura de rodovias e ferrovias, cujos impactos se estenderiam para além do período varguista – culminando, por exemplo, na decisão de transferir a capital federal para o Planalto Central nas décadas seguintes.

A criação das colônias agrícolas e a ocupação de vastas porções do território nacional materializaram uma estratégia estatal de povoamento planejado, que, além de atender a objetivos geopolíticos e produtivos, visava promover uma racionalidade urbana no interior do país. Exemplo paradigmático desse modelo foi a Colônia Agrícola Nacional de Goiás (CANG), fundada em 1941, cujo projeto urbanístico foi concebido pelo engenheiro agrônomo Bernardo Sayão. A cidade resultante, Ceres, tornou-se referência como núcleo urbano agrícola planejado e passou a servir de protótipo para a replicação desse modelo em outras regiões.

As Colônias Agrícolas Nacionais tinham como objetivos principais transformar áreas até então classificadas como “inóspitas” ou “subutilizadas” em polos produtivos capazes de abastecer as regiões mais densamente habitadas do país, como o Sul e o Sudeste, além de funcionar como novos mercados consumidores para os produtos manufaturados oriundos dessas regiões. Nesse sentido, a lógica territorial era duplamente funcional: consolidava a ocupação de fronteiras e ampliava a lógica econômica de integração vertical entre o interior produtor e o litoral industrializado.

Em 1943, a criação da Fundação Brasil Central (FBC), com sede em Aragarças, no estado de Goiás, reafirmou essa diretriz. A cidade, também planejada, foi concebida como base administrativa e operacional de um projeto de colonização que visava expandir a ocupação e o aproveitamento econômico do centro-norte brasileiro, especialmente através da prospecção mineral, do mapeamento de solos e da implantação de novas frentes agrícolas (Maciel, 2006).

No plano estadual, a atuação do governo Vargas foi igualmente decisiva. A transferência da capital de Goiás para Goiânia, no início dos anos 1930, expressou simbolicamente esse compromisso com a modernização e a interiorização do poder político-administrativo. Já em âmbito federal, a criação, em 1943, de novos territórios federais – como Amapá, Rio Branco (atual Roraima), Guaporé (atual Rondônia), Ponta Porã e Iguazu – refletia uma estratégia de proteção das fronteiras nacionais, por meio da institucionalização de áreas até então pouco integradas à lógica estatal.



Figura 9: Plano urbanístico de Boa Vista, capital de Roraima (1944), de autoria do engenheiro Darcy Aleixo Derenusson. Fonte: Arquivo pessoal.

Terceiro período: Boa Vista (1945) - Brasília (1960), ou período democrático-mudancista (anos 1950)

Embora não diretamente vinculado a um governo específico, este período reflete o conjunto de ações que culminaram na transferência da capital federal do Rio de Janeiro para Brasília, em 21 de abril de 1960 – um processo que, embora iniciado ainda no século XVIII, durante o período colonial, só se efetivou na metade do século XX (Penna, 2002; Schlee e Fischer, 2006; Vidal, 2009).

Na campanha presidencial de 1955, Juscelino Kubitschek de Oliveira assumiu o compromisso que marcaria a tônica de seu governo: a concretização da diretriz constitucional que previa a transferência da capital para o Planalto Central. Tal meta não se restringia ao desenvolvimento de uma nova cidade, mas constituía uma reconfiguração geopolítica e econômica fundamental para o país, ao promover a descentralização populacional e fortalecer a presença do Estado em seu vasto território. Assim, a transferência da capital transcendeu o âmbito do projeto urbanístico – Plano Piloto de Lucio Costa – para se inserir em uma visão mais ampla de integração nacional e de fomento ao desenvolvimento das regiões centrais e mais isoladas do Brasil (Figura 10).

Figura 10: Distâncias (km) entre a nova capital Brasília e as demais capitais estaduais – centralização geopolítica. Fonte: Arquivo pessoal.



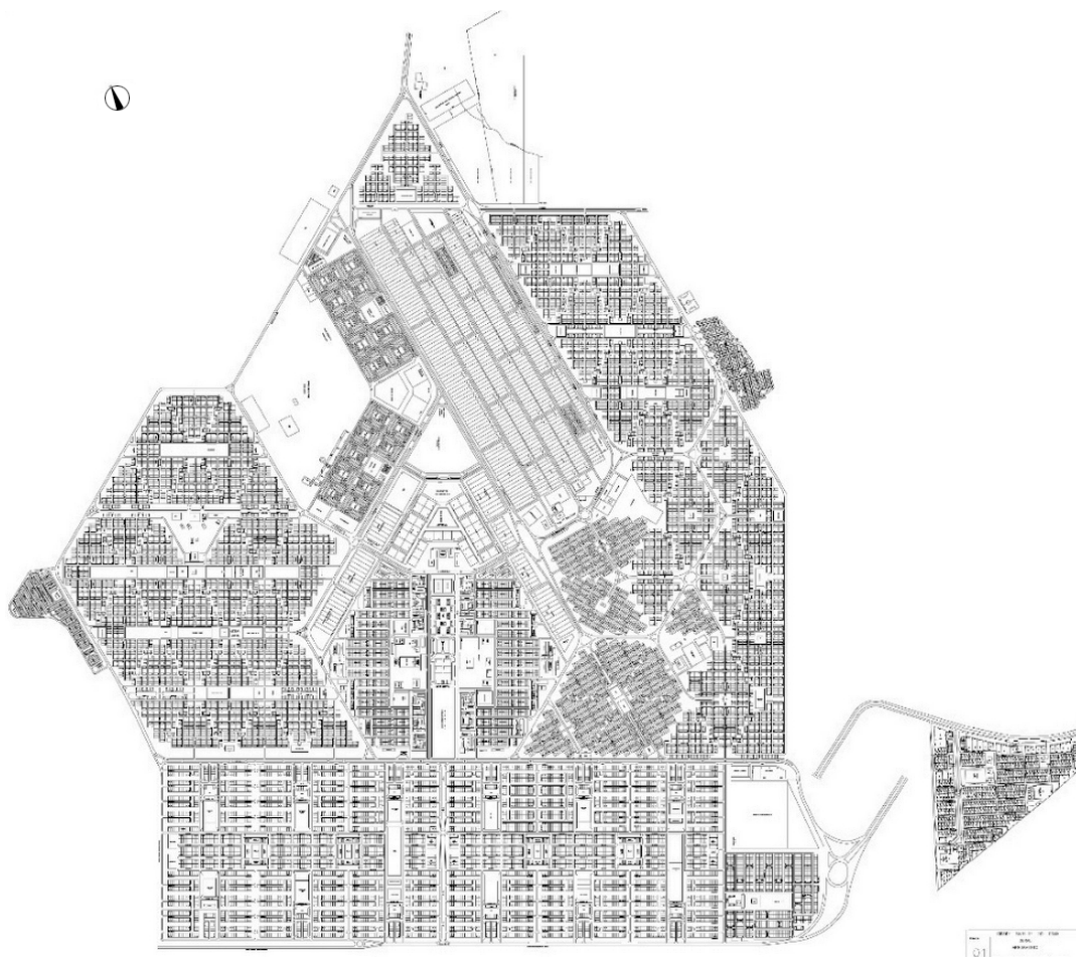


Figura 11: Plano urbanístico da cidade-satélite do Gama (1960), de autoria dos arquitetos arquitetos Paulo Eduardo Hungria da Silva Machado e Gladson da Rocha Pimentel. Fonte: Arquivo pessoal

A construção de Brasília, realizada de forma excepcionalmente célere entre 1957 e 1960, foi viabilizada por um conjunto de medidas logísticas que vinham sendo preparadas desde a década de 1940. Esse processo incluiu a construção de ferrovias e rodovias que conectassem o Planalto Central às regiões mais desenvolvidas do país, facilitando o acesso à nova capital. Ademais, desde 1954, avançados estudos de fotointerpretação foram conduzidos para avaliar o terreno, apoiados por levantamentos aerofotogramétricos de alta sofisticação para a época. Tais estudos permitiram uma análise minuciosa do território, culminando, em 1955, na escolha definitiva do local destinado à nova cidade: um extenso chapadão cercado, ao norte, pelos vales do Rio Torto e do Córrego Bananal, e, ao sudeste, pelo Ribeirão do Gama e o Riacho Fundo. Vale destacar que essa localização já havia sido previamente indicada, mais de meio século antes, pela Missão Cruls, que, em 1892, mapeou o território visando sua viabilidade para abrigar a futura capital.

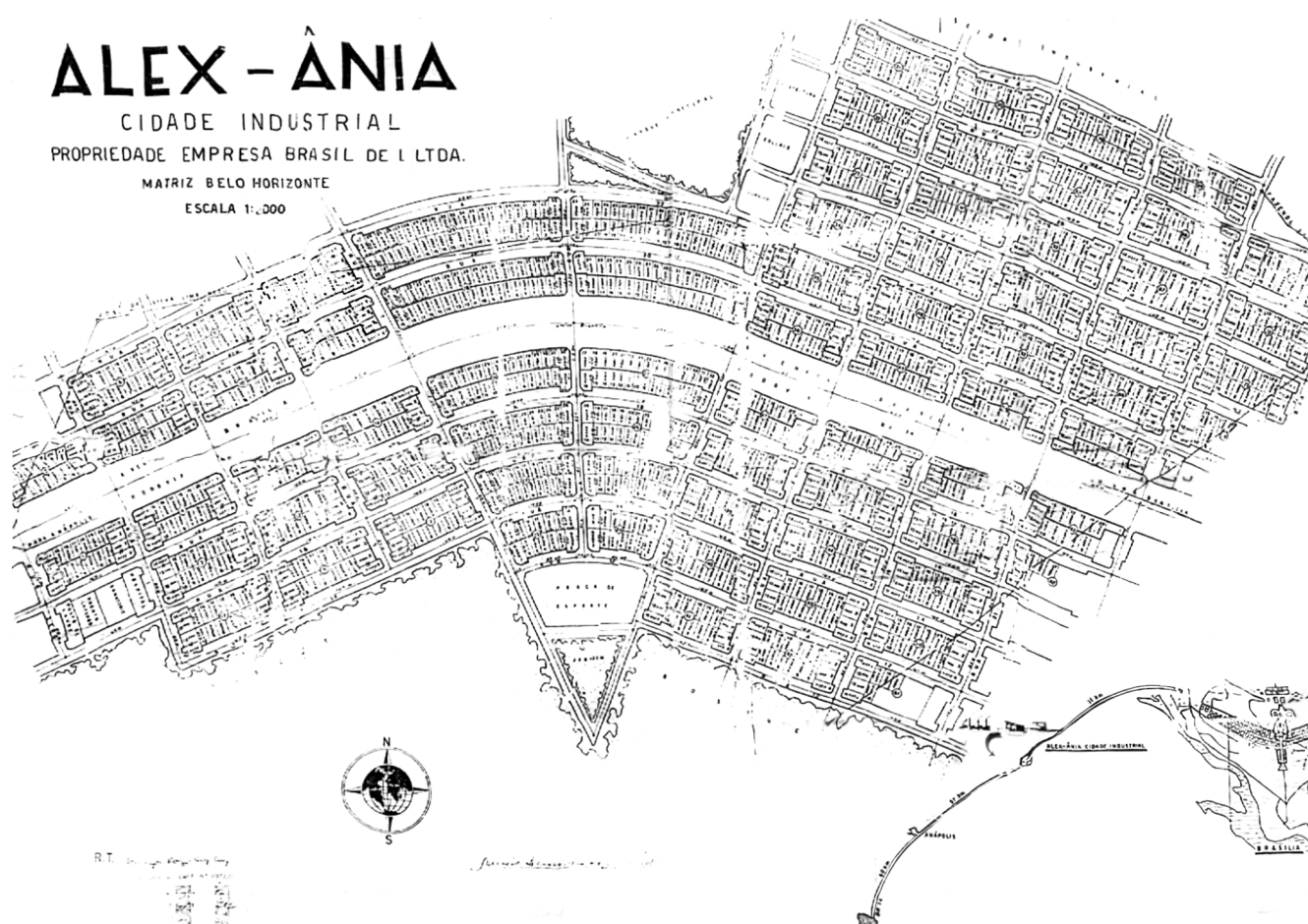
Com a posse de Juscelino Kubitschek em 1956, deu-se início à implementação desse compromisso, por meio da obtenção das garantias políticas necessárias e da criação da Companhia Urbanizadora da Nova Capital (NOVACAP), órgão que assumiu a responsabilidade executiva pelo empreendimento.

Para além do emblemático Plano Piloto de Brasília, concebido pelo arquiteto Lucio Costa, a nova capital desencadeou processos urbanizadores no interior do Distrito

Federal, com a implantação de dezenas de cidades-satélites, tais como Taguatinga (1958), Gama (1960) (Figura 11), Sobradinho (1960), Guará I (1967), Guará II (1969), Ceilândia (1971), Águas Claras (1984) e Samambaia (1985), entre outras. Paralelamente, novas cidades foram fundadas no entorno do Distrito Federal, entre elas Rubiataba (1948, GO), Goianésia (1953, GO), Cidade Marina (1956; não construída, MG), Luziânia (1956; expansão, GO), Alexânia (1957, GO), Abadiânia (1961, GO), Cocalzinho de Goiás (1961, GO), Planaltina de Goiás (1967, GO), Cidade Ocidental (1975, GO), Novo Gama (1978, GO) e Valparaíso de Goiás (1979, GO).

Em uma perspectiva mais ampla, a transferência da capital para o centro do país impulsionou a criação de cidades ao longo da principal infraestrutura de transporte da época: as rodovias. A rodovia Belém-Brasília, construída a partir da década de 1950, exemplifica essa dinâmica, ao dar origem a dezenas de cidades rodoviárias, planejadas do zero ou reestruturadas nos estados de Goiás, Tocantins, Maranhão e Pará. Dentre elas destacam-se Alexânia (1957, GO) (Figura 12), Araguaína (1958, TO), Miranorte (1959, TO), Abadiânia (1960, GO), Paragominas (1965, PA), Estreito (1982, MA) e Pugmil (1997, TO). Cumpre mencionar que os projetos urbanos dessas cidades nem sempre foram elaborados com rigor detalhado (Brasil, 1972), o que reflete uma complexidade e diversidade na conformação dessas novas urbanidades.

Figura 12: Plano urbanístico da cidade nova rodoviária de Alexânia (1957), de autoria do engenheiro Fritz Quezitisck. Fonte: Arquivo pessoal.



Quarto período: Brasília (1960) - Palmas (1989), ou Ditadura Militar (1964-1985)

O lema “Amazônia, integrar para não entregar”, proferido pelo presidente Humberto Castello Branco (1964-1967) durante o regime militar, sintetiza a diretriz geopolítica do período quanto à exploração e ocupação econômica da região amazônica. Embora a atenção do Estado à Amazônia remonte aos primeiros anos do século XX, é sob o governo autoritário instaurado a partir de 1964 que a hileia deixa de ser percebida como um território de reserva ambiental e passa a ser concebida como um espaço estratégico a ser explorado economicamente, por meio de políticas de integração nacional.

Nesse contexto, ganha destaque a chamada “Operação Amazônia”, lançada em 1966, cujo objetivo central era estimular o desenvolvimento regional por meio de incentivos fiscais, grandes projetos de infraestrutura e a criação de órgãos de gestão e fomento. Entre as instituições criadas nesse período, sobressaem-se a Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM) e o Banco da Amazônia, que passaram a coordenar políticas públicas de estímulo à colonização e ao investimento privado. Como parte desse processo, o governo federalizou vastas porções de terras situadas na Amazônia Legal, centralizando as decisões relativas à sua exploração e transformando a região em objeto direto da intervenção estatal.

Entre as décadas de 1960 e 1980, as ações voltadas à integração territorial foram ainda mais fortalecidas por uma política nacional de planejamento urbano altamente centralizada. A estrutura organizacional desse planejamento incluía o Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (SERFHAU), a Comissão Nacional de Regiões Metropolitanas e Política Urbana (CNPU), além das superintendências regionais de desenvolvimento – SUDENE, SUDECO, SUDAM e SUDESUL –, e do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA). Nesse arranjo institucional, as cidades novas passaram a ser concebidas como ferramentas estratégicas de desenvolvimento regional, servindo aos propósitos de expansão das fronteiras agrícolas, colonização dirigida e controle político sobre áreas consideradas periféricas ou pouco integradas à lógica nacional.

Projetos de grande escala para incremento da infraestrutura – como rodovias, usinas hidrelétricas, refinarias e portos – impulsionaram a criação de novos núcleos urbanos ou motivaram a relocação de sedes municipais. Um exemplo emblemático foi o processo de aproveitamento do potencial energético da bacia do rio São Francisco, liderado pela Companhia Hidrelétrica do São Francisco (CHESF). A implantação de barragens para a geração de energia elétrica resultou na inundação de cidades inteiras, cujas populações foram transferidas para sedes projetadas, como Remanso (1976, BA), Sobradinho (1976, BA), Canindé do São Francisco (1987, SE) e Petrolândia (1988, PE), entre outras.

Postura semelhante foi adotada na expansão das fronteiras agrícolas no Centro-Oeste e na Amazônia. Sob o comando do SERFHAU, a região amazônica foi reconfigurada como zona de colonização prioritária, articulando interesses de segurança nacional, ocupação territorial e integração econômica. Como expressão material desse esforço, destaca-se a construção de importantes rodovias federais – tais como a BR-319 (Cuiabá-Porto Velho), a BR-163 (Cuiabá-Santarém), a Perimetral Norte (BR-210) e a Transamazônica (BR-230) (Figura 13) – que não apenas conectaram a região Norte ao

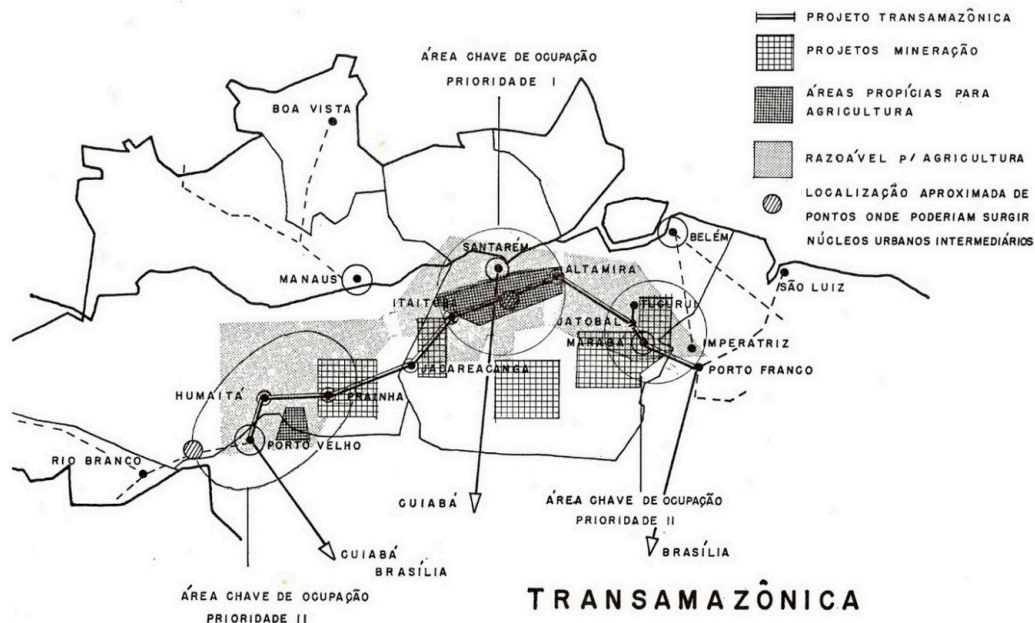


Figura 13: Plano de ocupação da rodovia Transamazônica, com fundação de cidades novas. Fonte: Arquivo pessoal.

restante do país e à América do Sul, como também serviram de eixo estruturador para o surgimento ou fortalecimento de centros urbanos locais. Esses centros funcionavam como base de apoio logístico e produtivo às atividades agropecuárias e extrativistas planejadas para essas áreas, contribuindo, assim, para a constituição de uma nova lógica de urbanização na floresta tropical.

Nesse contexto, foram implementados programas de colonização voltados para áreas consideradas ermas, entre os quais se destacam o “Polamazônia” e o “Projeto Aripuanã-Humboldt”. Em ambos, a implantação de cidades novas configurou-se como uma estratégia deliberada para consolidar a presença do Estado e incentivar a exploração econômica de regiões selecionadas da Amazônia, inicialmente por seu potencial mineral, e, posteriormente, pelas possibilidades de uso agropecuário após o esgotamento das jazidas.

Como experiência emblemática, destaca-se a região de Aripuanã, no estado de Mato Grosso, que passou a receber atenção especial dos Ministérios do Planejamento, do Interior e da Educação e Cultura, além do governo estadual, por meio de um contrato específico firmado em 1973. Intitulado “Projeto Aripuanã-Humboldt”, o plano previa a implantação do núcleo pioneiro de Humboldt, a construção da estrada Humboldt–Vilhena (com extensão de aproximadamente 470 km), além de um programa de pesquisas sobre florestas, solos e demais recursos naturais da região, envolvendo interesses científicos, econômicos e geopolíticos.

O projeto rapidamente se tornou atrativo tanto para o capital privado quanto para os fluxos migratórios internos, especialmente de colonizadores oriundos da região Sul do país. Estima-se que aproximadamente dois milhões de hectares de terra, compreendidos entre Aripuanã (fundada em 1966) e Juruena (1975), tenham sido comercializados com indivíduos ou sociedades organizadas. Tal movimento favoreceu o surgimento de

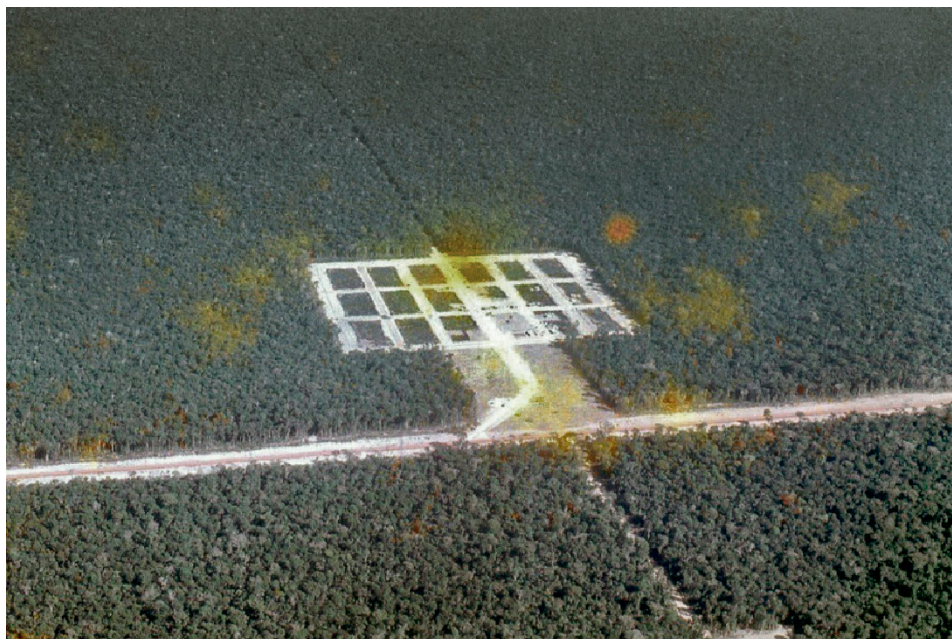


Figura 14: Vista da cidade nova de Sinop (1974, MT) em meio à floresta Amazônica, de autoria do engenheiro civil Roberto Brandão. Fonte: Acervo fotográfico Tenente Coronel Jaime Ribeiro.

uma série de cidades planejadas ou espontaneamente consolidadas, entre as quais se destacam: Vera (1972, MT), Sinop (1974, MT) (Figura 14), Alta Floresta (1975, MT), Juína (1977, MT), Paranaíta (1978, MT), Primavera do Leste (1979, MT), Sorriso (1980, MT), Matupá (1983, MT), Nova Mutum (1989, MT) e Lucas do Rio Verde (1989, MT) – municípios que hoje figuram entre os maiores polos de produção agrícola do país, com ênfase na cultura da soja.

No encerramento deste período, destaca-se a fundação da nova capital Palmas, no recém-criado estado do Tocantins, situado na região Norte do Brasil. Embora a proposta de desmembramento da porção setentrional do estado de Goiás para a criação de uma nova unidade federativa remonte ao ano de 1821, sua concretização somente se deu com a promulgação da Constituição Federal de 1988, em um contexto de redemocratização política iniciado em 1985, impulsionado pelos esforços do então deputado federal José Wilson Siqueira Campos (Cerqueira, 1998).

A escolha da localização da capital estadual no centro geográfico do território tocaninense – em posição estratégica nas imediações da rodovia Belém-Brasília (BR-153), eixo de ligação entre as regiões Norte e Sul do país – foi uma decisão política que caberia ao próprio Siqueira Campos, que, após sua posse como primeiro governador do estado, determinou a desapropriação de terras na região da Serra do Carmo. Assim como ocorrera na construção de Brasília, a responsabilidade pela implantação da nova capital recaiu sobre uma comissão específica, inspirada no modelo da NOVACAP.

Em 20 de maio de 1989, foi lançada a pedra fundamental da cidade de Palmas, planejada e erguida *ex nihilo* com o propósito exclusivo de sediar a administração do

novo estado. A capital foi oficialmente instalada em 1º de janeiro de 1990, tornando-se, assim, a mais jovem cidade brasileira concebida, projetada e construída para cumprir funções político-administrativas estaduais – símbolo do prosseguimento da tradição de planejamento urbano enquanto instrumento de consolidação territorial e modernização nacional.

O *des-sertanejar* e suas implicações

A criação de cidades novas transcende sua função instrumental no processo de ocupação territorial, configurando-se igualmente como uma expressão simbólica do poder estatal sobre o espaço geográfico. Conforme a análise de Michaël Safier (1977), tais empreendimentos integram quatro eixos fundamentais do planejamento: rural, regional, industrial e urbano. No âmbito rural, as cidades novas desempenham papel estratégico ao distribuir serviços essenciais que fortalecem a agricultura e promovem a fixação populacional em áreas até então pouco estruturadas. No plano regional, assumem a função de pontos logísticos para grandes projetos de exploração mineral e energética, como hidrelétricas, jazidas e complexos agroindustriais. No contexto industrial, contribuem para a distribuição da produção e do emprego pelo território, mitigando a concentração excessiva nas metrópoles. Por fim, na esfera urbana, essas cidades são concebidas como instrumentos de racionalização da rede urbana nacional, promovendo a descentralização das atividades econômicas e sociais tradicionalmente concentradas nos grandes centros.

Entretanto, a concretização das cidades novas depende da atuação de uma autoridade ou organização dotada de poder suficiente para assegurar o controle do local de implantação – inclusive por meio de desapropriações –, coordenar o planejamento técnico, mobilizar recursos financeiros e manter a governança do processo até sua plena consolidação urbana. Trata-se de uma operação de alta complexidade, que demanda a articulação contínua entre as fases de concepção, execução e monitoramento, assim como a previsão orçamentária e mecanismos adequados de financiamento. Dessa forma, as cidades novas emergem como representações espaciais dos projetos estatais e das visões sociais que os orientam. Mais que produtos meramente técnicos, elas materializam ideologias dominantes e refletem os interesses dos protagonistas desses projetos – sejam chefes de Estado, elites políticas, grupos organizados ou mesmo iniciativas utópicas ou contingenciais. Cada cidade nova carrega, portanto, a marca temporal, política e ideológica de seu nascimento, constituindo-se em testemunho concreto das estratégias e intenções do poder constituído.

Ao longo do século XX, desde a fundação das capitais Belo Horizonte (1893) até Palmas (1989), o Brasil experimentou uma transformação urbana profunda, visível ao longo dos quatro períodos históricos analisados (Figura 15).⁴ O país tornou-se substancialmente mais urbano não apenas pelo crescimento espontâneo das cidades existentes, mas sobretudo pela significativa criação de cidades planejadas e projetadas, fenômeno que Pierre Monbeig (1949) resumiu ao afirmar que o Brasil, em poucas décadas, condensava um processo urbano que levou milênios para se concretizar na Europa. Segundo o geógrafo francês, “nascimento e formação da paisagem rural, fundação e crescimento das cidades, construção de uma rede de comunicações, mistura de raças, elaboração de uma mentalidade regional” ocorreram no Brasil em um ritmo acelerado (Monbeig, 1984, p. 23).

⁴Segundo o censo demográfico de 2022, a população urbana brasileira corresponde a 87,4%, muito superior aos 56,9% da população urbana mundial no mesmo ano.

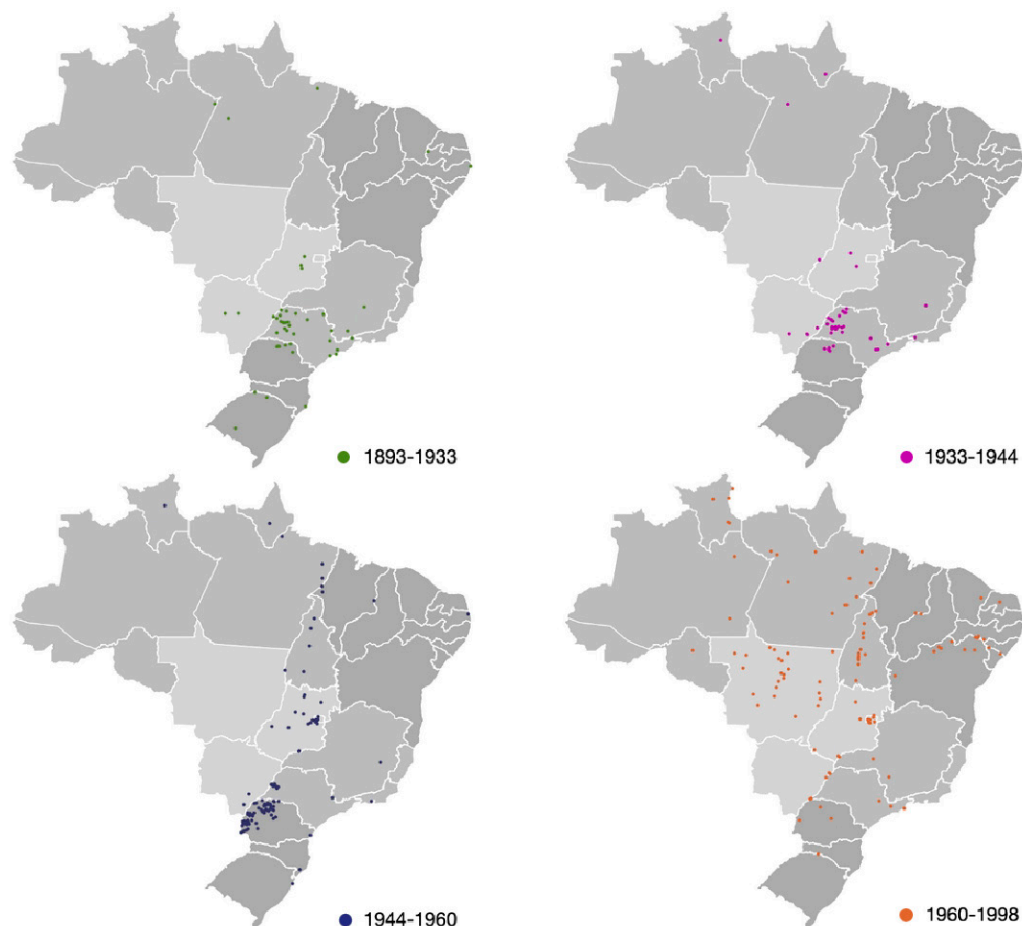


Figura 15: Avanço das cidades novas no sertão ao longo do século XX. Fonte: Autor e Julyana Moraes dos Santos, 2025.

Esse panorama, ainda que sintético, abarca os elementos essenciais do fenômeno das cidades novas brasileiras, revelando suas origens históricas e sua difusão em todo o território nacional, especialmente no período republicano (1889 até os dias atuais). A análise desse fenômeno proporciona um entendimento mais aprofundado das características, significados e aplicações das cidades novas em variados contextos político-econômicos, geográficos e sociais. De fato, diversos autores defendem que as cidades novas configuram um verdadeiro “campo de experimentação” na história do urbanismo brasileiro, em especial se considerarmos o sertão como território privilegiado para essa investigação.

O conceito de sertão, carregado de forte simbolismo e conteúdo emocional desde o período colonial, permanece enraizado no imaginário das elites nacionais e é frequentemente mobilizado como válvula de escape diante dos desafios sociais enfrentados pelo país. Conforme Victor Leonardi (2016, p. 340), esse sentimento de “sertão” permeia as políticas de colonização e ocupação de fronteiras, sendo notável, desde as vilas ferroviárias paulistas e paraenses do início do século XX às agrovilas da Transamazônica dos anos 1970. Esse vínculo com o interior transcende a retórica ufanista estatal, configurando-se como uma manifestação histórica, cultural e visceral – de corpo e alma – do povo brasileiro. Consciente disso, o Estado instrumentaliza tais crenças para impulsionar processos de ocupação e integração territorial. É nesse embate entre sertão e desenvolvimento, sertão e progresso, sertão e modernidade, sertão e urbanização, que emerge o fenômeno do *des-sertanejar*.

O *des-sertanejar* pode ser compreendido como um conjunto de transformações destinadas a modificar, apagar ou extinguir as memórias ancestrais e os vestígios de uma cultura secular associada à rusticidade do interior, convertendo o espaço rural em um ambiente urbano, civilizado, moderno e integrado às dinâmicas nacionais e aos saberes tecnificados. O *des-sertanejar* promove uma reconfiguração demográfica e territorial que dá origem a um novo interior, tanto em termos materiais quanto simbólicos. Tal processo envolve a ocupação da hinterlândia e a superação da percepção de determinadas regiões como primitivas, selvagens ou indomáveis, traduzindo-se na implementação de lógicas produtivas e estratificações sociais típicas do capitalismo urbano. O *des-sertanejar* implica, portanto, na urbanização do campo e na promoção da colonização e do progresso, com profundas implicações para a geografia física e para a sociabilidade das regiões afetadas.

Assim, a fundação de cidades novas, muitas vezes concebidas como infraestruturas estratégicas para o suporte das atividades socioeconômicas, emerge no sertão com a finalidade explícita de descaracterizá-lo, apagando sua identidade e reconfigurando tanto o território quanto a paisagem. Nesse *des-sertanejar* o “Brasil profundo” por cidades novas, correm sérios riscos nossas raízes, memórias, costumes, povos, fauna e flora. Talvez o *des-sertanejar*, mais do que um mero processo, seja um alerta – um gatilho para que possamos atentar e compreender a urbanização contemporânea em sua complexidade, avaliando suas implicações presentes e futuras.

Referências bibliográficas

- ANDRADE, Carlos Roberto Monteiro de. A construção historiográfica da cidade e do urbanismo no Brasil: o caso das cidades novas planejadas. In: PINHEIRO, Eloísa Petti; GOMES, Marco Aurélio Andrade de Filgueiras (org.). *A cidade como história: os arquitetos e a historiografia da cidade e do urbanismo*. Salvador: EDUFBA, 2005. p. 73-90.
- ANGOTTI-SALGUEIRO, Heliana. *A Casaca do Arlequim*. Belo Horizonte, uma capital eclética do século XIX. São Paulo: EdUSP, 2020.
- BONINI, Isabelle.; PESSOA, Marcos José Gomes; SEABRA JÚNIOR, Santino. 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, jun. 2013. p. 173-190.
- BRASIL. Ministério do Interior. Serviço Federal de Habitação e Urbanismo. *Planejamento urbano e local e o desenvolvimento das faixas pioneiras*. Brasília: SERFHAU, 1972.
- CANO, Wilson. *Raízes da concentração industrial em São Paulo*. Campinas: Instituto de Economia da UNICAMP / Cromosete Gráfica e Editora, 1998.
- CERQUEIRA, Humberto. *O plano e prática na construção de Palmas*. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1998.
- CHAUÍ, Marilena. *O que é ideologia*. São Paulo: Brasiliense, 2008.
- CORBOZ, André. Le territoire comme palimpseste (1983). In: *Le Territoire comme palimpseste et autres essais*. Besançon: Ed. de l’Imprimeur, 2001. p. 209-229.
- CUNHA, Euclides da. *Os Sertões* (1902). São Paulo: Martin Claret, 2017.
- DIAS, Clímaco César Siqueira. Os sertões, a ideia de Nordeste e a Bahia. In: BARROS, Joana. PRIETO, Gustavo. MARINHO, Caio. *Sertão, Sertões: repensando contradições, reconstruindo veredas*. São Paulo: Elefante, 2020. p. 57-66.

- FUNDAÇÃO COIMBRA BUENO PELA NOVA CAPITAL DO BRASIL – FCB. Manifesto por uma Civilização Sertaneja (Doc. nº 3) (1956). In: BRASIL. PODER EXECUTIVO. *Decreto nº 49.873, de 11 de janeiro de 1961* – Ementa: Declara de utilidade pública a “Fundação Coimbra Bueno Pela Nova Capital do Brasil”. Brasília: Departamento de Imprensa Nacional, 1961. p.13.
- HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Raízes do Brasil* (1936). São Paulo: Companhia das Letras, 2015.
- HUOT, Jean-Louis (Dir.). *La ville neuve, une idée de l'antiquité?* Paris: Errance, 1988.
- LEME, Maria Cristina da Silva (Org.). *Urbanismo no Brasil, 1895-1965*. São Paulo: Studio Nobel / FAUUSP / FUPAM, 1999.
- LEMOS, Clarissa de Melo e. *Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil e o Alto Uruguai Gaúcho: Ocupação e urbanização a partir das ferrovias*. Projeto de Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília, 2023.
- LEONARDI, Victor. *Entre árvores e esquecimentos: a modernidade e os povos indígenas no Brasil - História social dos sertões*. Brasília: EdUnB, 2016.
- LIMA, Nísia Trindade. *Um sertão chamado Brasil*. São Paulo: Hucitec, 2013.
- MACIEL, Dulce Portilho. Aragarças (1943-1968): a moderna urbe na rota para o oeste. *Revista Plurais*, Anápolis, v. 1, n. 4, 2006. p. 47-68.
- MARX, Murillo. *Cidade brasileira*. São Paulo: Melhoramentos: EDUSP, 1980.
- MONBEIG, Pierre. *Pioneiros e fazendeiros de São Paulo* (1949). São Paulo: Hucitec, 1984.
- MORAES, Antonio Carlos Robert Moraes. O Sertão: um “outro” geográfico. *Terra Brasilis: Revista da Rede Brasileira de História da Geografia e Geografia Histórica*, Primeira Série, n. 4-5, 2003. Link: <<https://journals.openedition.org/terrabrasilis/230>> Acesso em: 10 de março de 2024.
- OLIVEIRA, Francisco de. O estado e o urbano no Brasil. *Revista Espaço & Debates - Estudos Regionais e Urbanos*. São Paulo, n. 6, jun./set. 1982. p. 36-54.
- OLIVEIRA, Lucia Lippi. Estado Novo e a conquista de espaços territoriais e simbólicos. *Política & Sociedade*, n. 12, abr. 2008. p. 13-21.
- PENNA, José Osvaldo de Meira. *Quando mudam as capitais*. Rio de Janeiro: IBGE, 2002.
- PRADO JÚNIOR, Caio. *Evolução política do Brasil*. Ensaio de interpretação dialética da história brasileira. São Paulo: Editora Brasiliense, 1947.
- PRADO JÚNIOR, Caio. *Formação do Brasil contemporâneo*. São Paulo: Brasiliense; Publifolha, 2000.
- RAMOS, Graciliano. *Vidas Secas* (1938). Rio de Janeiro: Record, 2019.
- REGO, Renato Leão. *As cidades plantadas: os britânicos e a construção da paisagem do norte do Paraná*. Londrina: Humanidades, 2009.
- REIS FILHO, Nestor Goulart. *Imagens de vilas e cidades do Brasil colonial*. São Paulo: CNPq / FAPESP / IPHAN, 2000.
- RIBEIRO, Darcy. *O povo brasileiro: a formação e o sentido do Brasil* (1995). São Paulo: Global Editora, 2023.
- RICARDO LEITE, Cassiano. *Marcha para oeste: a influência da bandeira na formação social e política do Brasil* (1940). São Paulo: EdUSP, 1970.

- ROSA, João Guimarães. *Grande sertão: veredas* (1956). São Paulo: Companhia das Letras, 2019.
- SAFIER, Michaël. Le rôle des villes nouvelles dans l'urbanisation. *Planification habitat information*, France, n. 89, nov. 1977. p. 3-12.
- SANTOS, Milton. *A urbanização brasileira*. São Paulo: Hucitec, 1994.
- SCHLEE, Andrey Rosenthal; FICHER, Sylvia. Vera Cruz, futura capital do Brasil, 1955. In: *Anais do IX Seminário de História da Cidade e do Urbanismo*. São Paulo: FAU-USP, 2006.
- SILVA, Magdiel. *Francisco Prestes Maia e o projeto urbano para Panorama, 1945-1949*. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2020.
- SINGER, Paul. *Economia política da urbanização*. São Paulo: Brasiliense / CEBRAP, 1973.
- SUPERINTENDÊNCIA DE DESENVOLVIMENTO DA AMAZÔNIA (Sudam). *O novo sistema de ação do governo federal na Amazônia: legislação básica*. Rio de Janeiro: Spencer, 1967.
- TREVISAN, Ricardo. *Cidades Novas*. Brasília: EdUnB, 2020.
- TREVISAN, Ricardo; FICHER, Sylvia; MATTOS, Frederico Maranhão de. Brasil: um século, cinco cidades novas administrativas. In: *Anais do XVII Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional*. São Paulo: ANPUR, 2017.
- VARGAS, Getúlio. *Problemas e realizações do Estado Novo*. Rio de Janeiro: Departamento Nacional de Propaganda - DNP, 1938.
- VIDAL, Laurent. *De Nova Lisboa a Brasília: a invenção de uma capital (séculos XIX-XX)*. Brasília: EdUnB, 2009.
- VILLAÇA, Flávio. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. In: DEÁK, Csaba; SCHIFFER, Sueli Terezinha Ramos (org.). *O processo de urbanização no Brasil*. São Paulo: EDUSP, 1999. p. 169-244.

Recebido [Mar. 29, 2025]

Aprovado [Set. 29, 2025]

Anexo “Lista de Cidades Novas no Brasil, de 1889 a 2025

Nome da cidade	U.F.	Função original	Data (1ª. menção)	Nome da cidade	U.F.	Função original	Data (1ª. menção)
1. Cruzeiro	São Paulo	Empresarial / Ferroviária	1891	28. Jales	São Paulo	Colonização / Ferroviária	1928
2. Aquidauana	Mato Grosso do Sul	Colonização	1892	29. Paulista	Pernambuco	Empresarial	1928
3. Guarujá	São Paulo	Lazer e Saúde	1892	30. Lavínia	São Paulo	Colonização / Ferroviária	1929
4. Belo Horizonte	Minas Gerais	Administrativa	1893	31. Londrina	Paraná	Colonização / Ferroviária	1929
5. Jaguariúna	São Paulo	Colonização / Ferroviária	1894	32. Pereira Barreto	São Paulo	Colonização / Ferroviária	1929
6. Santos	São Paulo	Expansão / Portuária	1905 (1543)	33. Tupã	São Paulo	Colonização / Ferroviária	1929
7. Erechim	Rio Grande do Sul	Colonização / Ferroviária	1908	34. Rubinéia	São Paulo	Colonização / Ferroviária	1930
8. Araçatuba	São Paulo	Colonização / Ferroviária	1908	35. Vila Amazônia (Parintins)	Amazonas	Colonização	1930
9. Campo Grande	Mato Grosso do Sul	Colonização / Administrativa	1909	36. Cosmorama	São Paulo	Colonização / Ferroviária	1931
10. Três Lagoas	Mato Grosso do Sul	Colonização	1909	37. Andradina	São Paulo	Colonização / Ferroviária	1932
11. Braúna	São Paulo	Colonização	1910	38. Cambé	Paraná	Colonização	1932
12. Iraí	Rio Grande do Sul	Lazer e Saúde	1916-1923	39. Castanhal	Pará	Ferroviária	1932
13. Presidente Prudente	São Paulo	Colonização	1917	40. Pinhalão	Paraná	Colonização / Ferroviária	1932
14. Santo Ângelo	São Paulo	Leprosária	1918	41. Rolândia	Paraná	Colonização	1932
15. Fordlândia	Pará	Empresarial	1920	42. Brejo das Freiras	Paraíba	Lazer e Saúde	1933
16. Franca	São Paulo	Colonização / Ferroviária	1921	43. Goiânia	Goiás	Administrativa	1933
17. Águas da Prata	São Paulo	Lazer e Saúde	1942 (1923)	44. Lambari	Minas Gerais	Lazer e Saúde	1933
18. Marília	São Paulo	Colonização / Ferroviária	1923	45. Paraíso	São Paulo	Realocação	1933 (1865)
19. Lagolândia (distrito- Pirenópolis)	Goiás	Religiosa	1924	46. Alto Alegre	São Paulo	Colonização	1934
20. Nova Veneza	Goiás	Colonização	1924	47. Belterra	Pará	Empresarial	1934
21. Bento de Abreu	São Paulo	Colonização / Ferroviária	1926	48. João Monlevade	Minas Gerais	Empresarial	1934
22. Cornélio Procópio	Paraná	Colonização	1926	49. Mirandópolis	São Paulo	Colonização / Ferroviária	1934
23. Andirá	Paraná	Colonização / Ferroviária	1927	50. Parapuã	São Paulo	Colonização / Ferroviária	1934
24. Rinópolis	São Paulo	Colonização	1927	51. Araongas	Paraná	Colonização	1935
25. Valparaíso	São Paulo	Colonização / Ferroviária	1927	52. Ibiporã	Paraná	Colonização / Ferroviária	1935
26. Rosário	Rio Grande do Sul	Expansão	1927	53. Águas de São Pedro	São Paulo	Lazer e Saúde	1936
27. Guararapes	São Paulo	Colonização / Ferroviária	1928	54. Guaraçai	São Paulo	Colonização / Ferroviária	1936
				55. Quintana	São Paulo	Colonização / Ferroviária	1936
				56. Auriflama	São Paulo	Colonização / Ferroviária	1937

Nome da cidade	U.F.	Função original	Data (1ª. menção)	Nome da cidade	U.F.	Função original	Data (1ª. menção)
57. Cardoso	São Paulo	Colonização	1937	87. Piacatu	São Paulo	Colonização	1944
58. Castilho	São Paulo	Colonização / Ferroviária	1937	88. Valentim Gentil	São Paulo	Colonização / Ferroviária	1944
59. Murutinga do Sul	São Paulo	Colonização / Ferroviária	1937	89. Centenário do Sul	Paraná	Colonização	1945
60. Votuporanga	São Paulo	Colonização	1937	90. Cidade dos Motores	Rio de Janeiro	Empresarial	1945
61. Apucarana	Paraná	Colonização / Ferroviária	1938	91. Dracena	São Paulo	Colonização / Ferroviária	1945
62. Nova Andradina	Mato Grosso do Sul	Colonização	1938	92. Junqueirópolis	São Paulo	Colonização / Ferroviária	1945
63. Adamantina	São Paulo	Colonização / Ferroviária	1939	93. Maringá	Paraná	Colonização	1945
64. Lucélia	São Paulo	Colonização / Ferroviária	1939	94. Ângulo	Paraná	Colonização	1946
65. Atafona (São João da Barra)	Rio de Janeiro	Lazer e Saúde	1940	95. Astorga	Paraná	Colonização / Ferroviária	1946
66. Batatuba (Piracaia)	São Paulo	Empresarial	1940	96. Flora Rica	São Paulo	Colonização / Ferroviária	1946
67. Marialva	Paraná	Colonização	1940	97. Mandaguari	Paraná	Colonização / Ferroviária	1946
68. Osvaldo Cruz	São Paulo	Colonização / Ferroviária	1940	98. Medianeira	Paraná	Colonização	1946
69. Terezópolis de Goiás	Goiás	Rodoviária	1940	99. Ouro Verde	São Paulo	Colonização / Ferroviária	1946
70. Vila CIMA (atual Indiana)	São Paulo	Empresarial	1940	100. Toledo	Paraná	Colonização	1946
71. Votorantim	São Paulo	Empresarial	1940 (1679)	101. São Jorge do Ivaí	Paraná	Colonização	1946
72. Alumínio	São Paulo	Colonização / Ferroviária	1941	102. Alvorada do Sul	Paraná	Colonização	1947
73. Ceres	Goiás	Colonização / Rodoviária	1941	103. Monte Castelo	São Paulo	Colonização	1947
74. Cidade do Aço (atual Volta Redonda)	Rio de Janeiro	Empresarial	1941 (1874)	104. Paulicéia	São Paulo	Colonização / Ferroviária	1947
75. Flórida Paulista	São Paulo	Colonização / Ferroviária	1941	105. Tamboara	Paraná	Colonização	1947
76. Luiziana	São Paulo	Colonização	1941	106. Alto Paraná	Paraná	Colonização / Ferroviária	1948
77. Tupi Paulista	São Paulo	Colonização / Ferroviária	1941	107. Irapuru	São Paulo	Colonização / Ferroviária	1948
78. Califórnia	Paraná	Colonização	1942	108. Pacaembu	São Paulo	Colonização / Ferroviária	1948
79. Mariápolis	São Paulo	Colonização / Empresarial	1942	109. Parnarama	Maranhão	Realocação	1948
80. Salmourão	São Paulo	Colonização	1942	110. Piranhas	Goiás	Colonização / Rodoviária	1948
81. Dourados	Mato Grosso do Sul	Colonização	1943	111. Rubiataba	Goiás	Colonização	1948
82. Aragarças	Goiás	Colonização	1943	112. Santa Fé do Sul	São Paulo	Colonização / Ferroviária	1948
83. Bataguassu	Mato Grosso do Sul	Colonização / Empresarial	1943	113. Santa Mercedes	São Paulo	Colonização / Ferroviária	1948
84. Batayporã	Mato Grosso do Sul	Colonização / Empresarial	1943	114. Paranacity	Paraná	Colonização	1949
85. Fernandópolis	São Paulo	Colonização / Ferroviária	1943	115. Anahy	Paraná	Colonização	1950
86. Boa Vista	Roraima	Expansão / Administrativa	1944 (1830)	116. Céu Azul	Paraná	Colonização	1950
				117. Jussara	Paraná	Colonização	1950
				118. Lobato	Paraná	Colonização / Ferroviária	1950
				119. Perobal	Paraná	Colonização	1950

Nome da cidade	U.F.	Função original	Data (1ª. menção)	Nome da cidade	U.F.	Função original	Data (1ª. menção)
120. São Miguel do Guaçu	Paraná	Colonização	1950	157. Santa Teresinha de Itaipú	Paraná	Colonização	1954
121. Terra Rica	Paraná	Colonização	1950	158. São Roque (distrito - M.C.Rondon)	Paraná	Colonização	1954
122. Uniflor	Paraná	Colonização	1950	159. Cachoeira Dourada	Goiás	Realocação	1954
123. Doutor Camargo	Paraná	Colonização	1951	160. Cachoeira Dourada	Minas Gerais	Realocação	1954
124. Floresta	Paraná	Colonização	1951	161. Cianorte	Paraná	Colonização	1955
125. Grandes Rios	Paraná	Colonização	1951	162. Pérola	Paraná	Colonização	1955
126. Lupionópolis	Paraná	Colonização	1951	163. Serra do Navio	Amapá	Empresarial	1955
127. Marechal Cândido Rondon	Paraná	Colonização	1951	164. Umuarama	Paraná	Colonização / Ferroviária	1955
128. Matelândia	Paraná	Colonização	1951	165. Águas de Lindóia	São Paulo	Lazer e Saúde	1956
129. Mucajaí	Roraima	Colonização	1951	166. Angélica	Mato Grosso do Sul	Colonização	1956
130. Nova Sarandi	Paraná	Colonização	1951	167. Candangolândia	Distrito Federal	Cidade-satélite	1956
131. Pontal do Paraná	Paraná	Lazer e Saúde	1951	168. Cidade Eclética (distrito - S.A. Descoberto)	Goiás	Religiosa	1956
132. Quatro Pontes	Paraná	Colonização	1951	169. Ibema	Paraná	Empresarial / Colonização	1956
133. Santa Cruz de Monte Castelo	Paraná	Colonização	1951	170. Ipatinga	Minas Gerais	Empresarial	1956
134. Terra Boa	Paraná	Colonização	1951	171. Iporã	Paraná	Colonização	1956
135. Margarida (distrito - M.C.Rondon)	Paraná	Colonização	1952	172. Luziânia	Goiás	Expansão / Cidade-satélite	1956
136. Atlântida (Xangri-lá)	Rio Grande do Sul	Lazer e Saúde	1952 (1939)	173. Marina	Minas Gerais	Colonização	1956 (não construída)
137. Cidade Gaúcha	Paraná	Colonização	1952	174. Núcleo Bandeirante (Cidade Livre)	Distrito Federal	Cidade-satélite	1956
138. Estrela do Norte	Goiás	Rodoviária	1952	175. Rio Tinto	Paraíba	Empresarial	1956
139. Mercedes	Paraná	Colonização	1952	176. Sumaré (distrito - Paranavaí)	Paraná	Colonização	1956
140. Naviraí	Mato Grosso do Sul	Colonização	1952	177. Alexânia	Goiás	Realocação / Rodoviária	1957
141. Nova Santa Rosa	Paraná	Colonização	1952	178. Brasília	Distrito Federal	Administrativa	1957
142. Novo Três Passos (distrito - M.C.Rondon)	Paraná	Colonização	1952	179. Porto Mendes (distrito - M.C.Rondon)	Paraná	Colonização	1957
143. Panorama	São Paulo	Colonização / Ferroviária	1952	180. Açailândia	Maranhão	Rodoviária	1958
144. Santa Helena	Paraná	Portuária	1952	181. Araguaína	Tocantins	Rodoviária	1958
145. Vila Nova (distrito - Toledo)	Paraná	Colonização	1952	182. Assis Chateaubriand	Paraná	Colonização	1958
146. Altônia	Paraná	Colonização	1953	183. Cidade da Fraternidade	Goiás	Religiosa	1958 (não construída)
147. Indianópolis	Paraná	Colonização	1953	184. Gurupi	Tocantins	Rodoviária	1958
148. Ivaiporã	Paraná	Colonização	1953	185. Ipixuna do Pará	Pará	Rodoviária	1958
149. Maripá	Paraná	Colonização	1953	186. Siderópolis	Santa Catarina	Empresarial	1958 (1891)
150. Goianésia	Goiás	Colonização	1953	187. Taguatinga	Distrito Federal	Cidade-satélite	1958
151. Loanda	Paraná	Colonização	1953				
152. São João do Ivaí	Paraná	Colonização	1953				
153. São Luís dos Montes Belos	Goiás	Colonização	1953				
154. Pato Bragado	Paraná	Colonização	1954				
155. Alto Piquiri	Paraná	Colonização	1954				
156. Santa Tereza de Goiás	Goiás	Rodoviária	1954				

Nome da cidade	U.F.	Função original	Data (1ª. menção)	Nome da cidade	U.F.	Função original	Data (1ª. menção)
188. Ulianópolis	Pará	Rodoviária	1958	219. Planaltina de Goiás	Goiás	Cidade-satélite	1967
189. Entre Rios do Oeste	Paraná	Colonização	1959	220. Ilha Solteira	São Paulo	Empresarial	1967
190. Itinga do Maranhão	Maranhão	Rodoviária	1959	221. Jari (Almeirim)	Pará	Empresarial	1967
191. Miranorte	Tocantins	Rodoviária	1959	222. Rosário do Ivaí	Paraná	Colonização	1967
192. Abadiânia	Goiás	Realocação / Rodoviária	1960	223. Guaraf	Tocantins	Rodoviária	1968
193. Colinas do Tocantins	Tocantins	Rodoviária	1960	224. Guará II	Distrito Federal	Cidade-satélite	1969
194. Gama	Distrito Federal	Cidade-satélite	1960	225. Igaratá	São Paulo	Realocação	1969
195. Ilha do Bananal (São Félix do Araguaia)	Mato Grosso	Lazer e Saúde	1960 (não construída)	226. Paulínia	São Paulo	Empresarial / Ferroviária	1969 (1899)
196. São Jorge do Patrocínio	Paraná	Colonização	1960	227. Marajoara	Pará	Rodoviária	1970s (não construída)
197. Sobradinho	Distrito Federal	Cidade-satélite	1960	228. Ceilândia	Distrito Federal	Cidade-satélite	1971
198. Cocalzinho de Goiás	Goiás	Empresarial	1961	229. Canarana	Mato Grosso	Colonização	1972
199. Jupiá (Três Lagoas)	Mato Grosso do Sul	Empresarial	1961	230. Cláudia	Mato Grosso	Colonização	1972
200. Alto Santa Fé (distrito - Nova Santa Rosa)	Paraná	Colonização	1961	231. Nova Rosalândia	Tocantins	Rodoviária	1972
201. Dom Eliseu	Pará	Rodoviária	1961	232. Oliveira de Fátima	Tocantins	Rodoviária	1972
202. Kennedyba	Mato Grosso do Sul	Colonização / Empresarial	1962 (não construída)	233. Santa Carmem	Mato Grosso	Colonização	1972
203. Alvorada	Tocantins	Rodoviária	1963	234. Sinop	Mato Grosso	Colonização	1972
204. Campinorte	Goiás	Rodoviária	1963	235. Vera	Mato Grosso	Colonização	1972
205. Guadalupe	Piauí	Realocação	1963 (1929)	236. Carajás (Paraupebas)	Pará	Empresarial	1973
206. Paraíso do Tocantins	Tocantins	Rodoviária	1963	237. Colíder	Mato Grosso	Colonização	1973
207. Selvíria	Mato Grosso do Sul	Colonização	1963	238. Marabá (Nova Marabá)	Pará	Expansão / Rodoviária	1973
208. Água Boa	Mato Grosso	Colonização / Empresarial	1964	239. Camurupim (Propriá)	Sergipe	Colonização	1974-1977
209. Paranoá	Distrito Federal	Cidade-satélite	1989 (1964)	240. Rurópolis	Pará	Rodoviária	1974
210. Presidente Castelo Branco (antiga Iróí)	Paraná	Colonização	1964	241. Pilão Arcado	Bahia	Realocação	1974 (1810)
211. Presidente Kennedy	Tocantins	Rodoviária	1964	242. Porto de Trombetas (distrito - Oriximiná)	Pará	Empresarial	1974
212. Rosana	São Paulo	Empresarial	1964	243. Alta Floresta	Mato Grosso	Colonização	1975
213. Itamambuca (Ubatuba)	São Paulo	Lazer e Saúde	1965	244. Ariquemes	Rondônia	Colonização	1975
214. Paragominas	Pará	Rodoviária	1965	245. Cidade Ocidental	Goiás	Cidade-satélite	1975
215. Aripuanã	Mato Grosso	Realocação	1966 (1908)	246. Itaipu	Paraná	Empresarial	1975
216. Nova Iorque	Maranhão	Realocação	1966 (1871)	247. Juruena	Mato Grosso	Colonização	1975
217. Planaltina	Distrito Federal	Cidade-satélite	1966 (1790)	248. Liqueilândia	Mato Grosso	Colonização / Empresarial	1975 (não construída)
218. Guará I	Distrito Federal	Cidade-satélite	1967	249. Nova Xavantina	Mato Grosso	Colonização	1975

Nome da cidade	U.F.	Função original	Data (1ª. menção)	Nome da cidade	U.F.	Função original	Data (1ª. menção)
250. São Bento da Lagoa	Rio de Janeiro	Lazer e Saúde	1975 (não construída)	278. Sorriso	Mato Grosso	Colonização	1980
251. Caraíba (Pilar, distrito - Jaguarari)	Bahia	Empresarial	1976	279. Parauapebas	Pará	Empresarial / Rodoviária	1981
252. Casa Nova	Bahia	Realocação	1976 (1879)	280. Tucumã	Pará	Colonização	1981
253. Nova Canaã do Norte	Mato Grosso	Colonização	1976	281. Alto Alegre	Roraima	Colonização	1982
254. Remanso	Bahia	Realocação	1976 (1857)	282. Bonfim	Roraima	Colonização	1982
255. Sento Sé	Bahia	Realocação	1976 (1832)	283. Chapadão do Céu	Goiás	Colonização / Empresarial	1982
256. Sobradinho	Bahia	Realocação	1976	284. Estreito	Maranhão	Rodoviária	1982
257. Paranaiguara	Goiás	Realocação	1976	285. Normandia	Roraima	Colonização	1982
258. Tangará da Serra	Mato Grosso	Colonização	1976	286. Nova Ponte	Minas Gerais	Realocação	1982
259. Dassópolis	Pará	Colonização / Rodoviária	1977 (não construída)	287. Matupá	Mato Grosso	Empresarial / Rodoviária	1983
260. Juína	Mato Grosso	Colonização	1977	288. Águas Claras	Distrito Federal	Cidade-satélite	1984
261. São Simão	Goiás	Realocação	1977 (1930)	289. Luís Eduardo Magalhães (Mimoso do Oeste)	Bahia	Colonização	1984
262. Novo Gama	Goiás	Cidade-satélite	1978	290. Canudos	Bahia	Realocação	1985
263. Vila Rica	Mato Grosso	Colonização / Rodoviária	1978	291. Querência	Mato Grosso	Colonização	1985
264. Paranaíta	Mato Grosso	Colonização	1978	292. Samambaia	Distrito Federal	Cidade-satélite	1985
265. Barcarena (Vila de Cabanos)	Pará	Empresarial	1979	293. Apuí	Amazonas	Colonização / Rodoviária	1987
266. Cidade Sistemática Urb. Fabril Agro Florestal	Rondônia	Colonização	1979 (não construída)	294. Canindé do São Francisco	Sergipe	Realocação	1987 (1629)
267. Primavera do Leste	Mato Grosso	Colonização	1979	295. Barra do Tarrachil (distrito - Chorrochó)	Bahia	Realocação	1988
268. Tucuruí (Vila Permanente)	Pará	Empresarial	1979	296. Campo Novo do Parecis	Mato Grosso	Colonização	1988
269. Trombetas (Oriximiná)	Pará	Portuária	1979	297. Itacuruba	Pernambuco	Realocação	1988
270. Valparaíso de Goiás	Goiás	Cidade-satélite	1979	298. Petrolândia	Pernambuco	Realocação	1988
271. Cidade do Tietê	São Paulo	Administrativa	1980 (não construída)	299. Rodelas	Bahia	Realocação	1988
272. Crixás do Tocantins	Tocantins	Rodoviária	1980	300. Balbina (distrito - Presidente Figueiredo)	Amazonas	Empresarial	1989
273. Primavera (distrito - Rosana)	São Paulo	Empresarial	1980	301. Barrolândia	Tocantins	Rodoviária	1989
274. Nova Olinda	Tocantins	Rodoviária	1980	302. Lucas do Rio Verde	Mato Grosso	Colonização	1989
275. São João da Baliza	Roraima	Colonização / Rodoviária	1980	303. Nova Mutum	Mato Grosso	Colonização	1989
276. São Luís	Roraima	Colonização / Rodoviária	1980	304. Palmas	Tocantins	Administrativa	1989
277. São Rafael	Rio Grande do Norte	Realocação	1980	305. Wanderlândia	Tocantins	Rodoviária	1989
				306. Riacho Fundo I	Distrito Federal	Cidade-satélite	1990
				307. São José da Barra	Minas Gerais	Realocação	1990

Nome da cidade	U.F.	Função original	Data (1ª menção)
308. Brasilândia do Tocantins	Tocantins	Rodoviária	1993
309. Darcinópolis	Tocantins	Rodoviária	1993
310. Recanto das Emas	Distrito Federal	Cidade-satélite	1993
311. Santa Maria	Distrito Federal	Cidade-satélite	1993
312. Riacho Fundo II	Distrito Federal	Cidade-satélite	1994
313. Itá	Santa Catarina	Realocação	1996 (1919)
314. Jaguaribara	Ceará	Realocação	1997 (1694)
315. Pugmil	Tocantins	Rodoviária	1997
316. Boa Esperança do Norte	Mato Grosso	Colonização	2000
317. Itueta	Minas Gerais	Realocação	2001
318. Cidade X (Porto do Açú)	Espírito Santo	Portuária	2008 (não construída)
319. Ivinhema	Mato Grosso do Sul	Colonização	2013
320. Santiago do Norte (distrito - Paranatinga)	Mato Grosso	Colonização	2013
321. Smart City Laguna (distrito – S. G. Amarante)	Ceará	Portuária	2015
322. Urbitá	Distrito Federal	Cidade-satélite	2018