



XVIII ENANPUR
NATAL 2019
27 a 31 maio

BR-163 COMO ELEMENTO ESTRUTURADOR DA CIDADE DE TERRA NOVA DO NORTE - MT

Autores:

Caio Cesar Tomaz de Oliveira - UNEMAT - caiocesartga1@gmail.com

Orlando Rodrigues Ds Campos Junior - UNEMAT - rodriguesorlando@outlook.com

Gisele Carignani - UNEMAT - carignani@hotmail.com

Resumo:

O norte do Estado de Mato Grosso teve sua ocupação muito recente dentro do cenário urbano brasileiro. A partir da década de 1970, apoiadas em planos do Governo Federal para integração da região Centro-Oeste às demais regiões do Brasil, novas cidades foram implantadas no percurso da BR 163, que liga Cuiabá-MT a Santarém-PA. A BR-163 fez parte desse processo e se mantém protagonista da formação de novas cidades e ocupam o cenário dos planos urbanísticos originais e seus desdobramentos atuais. Sendo assim, esta rodovia atua como elemento estruturador dessas cidades, a exemplo de Terra Nova do Norte, uma cidade que teve seu traçado vinculado à esta rodovia e já tem seu desenho e expansão modificados em função desses e diversos elementos morfológicos.

BR-163 COMO ELEMENTO ESTRUTURADOR DA CIDADE DE TERRA NOVA DO NORTE - MT

INTRODUÇÃO

A Morfologia urbana se dedica ao estudo da forma urbana, dos métodos e dos indivíduos que a compõem. Essa análise constitui um instrumento hábil na assimilação e planejamento urbano das cidades, e ainda é capaz de interagir com campos multidisciplinares do saber. No Desenho Urbano, um estudo dessa natureza aparece principalmente como um método de análise, chave para se detectar princípios, regras e tipos inerentes ao traçado da cidade, o que seria fundamental para futuras intervenções urbanas (DEL RIO, 2000). Já no caso da Geografia, este estudo permite compreender características físicas e espaciais de toda a estrutura urbana (JONES; LARKHAM, 1991).

No que tange à História da Cidade, tal campo de estudo é capaz de analisar de forma crítica a configuração urbana, desde a sua origem até as mais recentes alterações, apontando e esmiuçando seus elementos edificantes, métodos e os atores envolvidos diretamente. Os estudos morfológicos expõem uma adição relativamente boa se for levado em conta a compreensão dos aspectos de um bairro, uma cidade ou de uma paisagem urbana, também a análise da sua origem e alterações ocorridas ao longo do tempo, por meio de elementos comuns de pesquisa.

Nesse aspecto, o alicerce da morfologia urbana é o conceito de que a organização do tecido urbano em diferentes épocas e o seu crescimento não são efeitos do acaso, mas seguem uma norma que a morfologia urbana pretende manter. Contudo, a formação física da cidade apresenta um desenvolvimento próprio, mesmo que atrelada à condicionantes culturais, econômicos, sociais e políticos. (GAUTHIER; GILLILAND, 2006).

Gauthier e Gilliland (2006) afirmam que estudos sobre morfologia urbana sempre serão classificados à luz de 2 aspectos, o primeiro engloba estudos que tem um enfoque na explicação para a origem da forma urbana e o segundo se encarregará de analisar como as cidades deveriam ter sido planejadas ou ideias de cidades construídas no futuro. Esses estudos a cada dia têm se voltado mais sobre a realidade de determinadas localidades que antes não eram o foco de pesquisas.

É perceptível uma grande quantidade de brechas existentes no que tange os estudos do surgimento de cidades brasileiras. Há diversos motivos para isso, dentre os quais, sempre se beneficiam desses estudos cidades de origem colonial, as grandes metrópoles brasileiras ou até mesmo cidades criadas durante o movimento modernista brasileiro, e isso cria uma

disparidade na compreensão da evolução urbana brasileira. A investigação de cidades que surgiram por meio de cooperativas, mineradoras ou até mesmo de necessidade de migração pode ter um efeito benéfico para compreensão das diversas modalidades das formações urbanas brasileiras.

Para Schaefer (1985), o fluxo migratório visto no Brasil na década de 70 exemplifica o desenvolvimento da região Centro-Oeste juntamente com interesses econômicos como fatores determinantes, devido ao fato de os processos migratórios estarem ligados diretamente ao modelo de desenvolvimento adotado pelo governo e pela iniciativa privada do país nos anos 70. No âmbito de Mato Grosso, houve um forte incentivo por parte do Governo Federal em colonizar as terras do Centro-Oeste para promover uma ocupação mais adequada do território. É nesse ponto que as colonizadoras (especialmente do Sul) entram, pois tiveram papel importa no pioneirismo da criação de diversas cidades de MT.

A cidade de Terra Nova do Norte é criada por meio de um projeto entre a Cooperativa Agropecuária Mista de Canarana Ltda. – (COOPERCANA) e o Instituto de Colonização e Reforma Agrária (INCRA), que foi denominado Terranova, no ano de 1978. Um dos motivos para levar o projeto adiante foi a expulsão de diversos trabalhadores rurais que moravam em terras indígenas Kaingang e cultivavam milho, soja e trigo na fronteira com o Uruguai, no Rio Grande do Sul.

Ademais, fica evidenciada a necessidade de analisar a rodovia BR-163 como um elemento estruturador de cidades no norte de Mato Grosso e tentar entender até que ponto a rodovia teve relevância na criação dessas cidades e principalmente Terra Nova do Norte e ainda na definição de sua forma, além da identificação de quais aspectos foram preponderantes na sua formação e como os desdobramentos de seus desenhos originais se configuram no decorrer do tempo em função da rodovia.

Para a pesquisa do tema foi necessário o uso de diversos procedimentos metodológicos a partir de uma pesquisa empírica com acesso a revisão bibliográfica de material já produzido, análise de documentos e publicações cedidas pelos órgãos públicos locais, leituras e interpretação de desenhos e formação urbanos a partir de captação de imagens de satélite, ferramentas que estão disponíveis para a coleta de dados e possíveis interpretações desses dados. Além disso, documentos cedidos pela prefeitura da cidade de Terra Nova do Norte, consulta a bibliografia pertinente, plano diretor e mapas cartográficos foram utilizados.

ORIGEM DA BR-163

Com a iniciativa do Governo do presidente Getúlio Vargas, houve um incentivo à colonização de terras no Centro-oeste brasileiro, e isso acarretou num aumento populacional escalonado dando origem a várias cidades do interior de Mato Grosso. Tais cidades tinham a rodovia como elemento essencial para suas existências e determinante na estruturação e desdobramentos de seus desenhos, já que a rodovia foi criada inicialmente para garantir o transporte da produção e instalação de núcleos urbanos de suporte as áreas

rurais. Dentre as mais relevantes para o estado de Mato Grosso está a rodovia federal BR-163 que liga Cuiabá até Santarém no Pará.

“A região norte mato-grossense, que nunca fora antes penetrada, é importante aos espaços produtivos, durante a década de 70, seu surgimento como a área produtiva, fundamenta-se na importância que representa os eixos rodoviários – BR 163 (Cuiabá - Santarém) e BR 364 (Cuiabá - Porto Velho)” (BORTONCELLO, 2003, pag. 50).

Siqueira (2002) salienta que a construção da BR-163 foi iniciada através do convênio PG 15/17, celebrado entre o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) e o Ministério do Exército, tendo o 9º BEC (Batalhão de Engenharia de Construção) como órgão executor. A BR-163 foi inaugurada oficialmente dia 20 de outubro de 1976 no km 877 nas imediações da cachoeira Curuá e contou com a participação de ilustres figuras nacionais, como o presidente em exercício Ernesto Geisel. Atualmente ela conta com 1777 km de extensão, onde cerca de 950 km ainda carecem de pavimentação asfáltica, onde 50 km estão localizados no estado de Mato Grosso e o restante no estado do Pará (Figura 1).

Figura 1 – Implantação da BR-163



Fonte: Acervo do 9º BEC.

Na década de 70 houve uma melhora no acesso ao interior do estado de Mato Grosso com a abertura da BR-163, o que propiciou o surgimento de várias cidades ao longo do traçado da rodovia e que começaram a ser implantadas em localidades estratégicas para atender a demanda de quem trafegava pelo local, como atender ao futuro escoamento de grãos que se tornaria a cada dia mais pujante. É evidente como as cidades do norte de Mato Grosso apresentam atualmente um perfil econômico agrícola, já que boa parte da população

advinda da região sul para colonizar essa área era constituída por agricultores e assim conseguiram transformar essa região graças à rodovia (SIQUEIRA, 2002, p. 42).

Siqueira (2002) afirma que a rodovia foi responsável pela criação de novos núcleos e expansão de cidades que se localizavam no traçado da rodovia, onde muitas dessas cidades apresentavam um projeto inicial de criação e expansão, algumas comandadas por colonizadores privadas, outras cidades tentavam sanar problemas de assentamentos agrários da região sul do país que não se desenvolveram de forma plena e os moradores tiveram que optar por outra solução, como é o caso da cidade de Terra Nova do Norte (Figura 2).

Figura 2 – Divulgação de Terra Nova do Norte



Fonte: Acervo do 9º BEC.

Terra Nova do Norte ainda conta com características que estão presentes em boa parte das cidades que foram criadas na região por meio de colonizadoras privadas e tiveram que comportar um número considerável de pessoas que vieram da região sul do país.

ABORDAGEM HISTÓRICA DE TERRA NOVA DO NORTE

A compreensão das razões que levaram à criação do programa Terra Nova pode ser entendida como uma reação aos acontecimentos no estado do Rio Grande do Sul, envolvendo os trabalhadores rurais da região nordeste do estado que cultivavam alimentos como arrendatários em terras de índios da tribo Kaingang do Alto Uruguai.

Esses arrendatários anteriormente eram moradores das novas colônias do Rio Grande do Sul em uma época onde havia uma certa facilidade no financiamento de imóveis rurais. Essa condição começou a mudar com o tempo:

“Distinguem, depois, um período de mudanças: o estabelecimento dos produtores mecanizados do trigo e de soja, em meados dos anos 50. O conseqüente aumento do preço da terra impediu-os então de comprar mais terra. Por causa dessa alta e por causa do aumento do número de filhos que tornava insuficientes as parcelas, esses colonos começaram na mesma época, a penetrar nas reservas dos *Kaingang* do Alto Uruguai, através de acordos de arrendamento feitos com os responsáveis pelas reservas” (SANTOS, 1993, p.122).

O período de arrendamento das terras até o conflito, seguido da expulsão aconteceu num intervalo de mais de vinte anos. Vale destacar que a expulsão dos agricultores das reservas vai além da simples história de que em maio de 1978 os índios, expulsaram os camponeses de suas terras. O momento no estado era delicado, com muitos conflitos por terras, como destaca Lovato (2016):

“A questão agrária no Rio Grande do Sul a partir da década de 1970 torna-se palco de muitos conflitos pela posse da terra, gerado em grande parte pelo modelo de desenvolvimento adotado pela política agrícola que passou a priorizar as lavouras de exportação em detrimento da agricultura familiar, cuja mecanização e a concentração da terra expulsaram cada vez mais os pequenos agricultores e excluindo ainda mais os despossuídos” (LOVATO, 2016, p. 28).

Com a expulsão, as famílias ficaram abrigadas no Parque de Exposições de Agropecuária em Esteio e em abrigos improvisados às margens das estradas na região do Alto Uruguai, sendo respectivamente 800 famílias por 56 dias no primeiro local e outras 200 famílias no segundo.

Em maio de 1978, o Governo Federal convidou a Cooperativa Agropecuária Mista de Canarana Ltda. (COOPERCANA), liderada pelo pastor luterano Norberto Scwantes, a apresentar um projeto de assentamento dos colonos no Estado de Mato Grosso (Figura 3).

Figura 3 – Projeto inicial de Terra Nova do Norte



Fonte: Plano de Desenvolvimento Sustentável de Terra Nova do Norte.

Em apenas seis dias a COOPERCANA apresentou o projeto ao Ministro do Interior Rangel Reis que, em sua primeira etapa, previa o assentamento de mil famílias no local. O Projeto de Ação Conjunta – PAC, como foi chamado o modelo de assentamento realizado com o projeto Terranova, onde o projeto de colonização era implantado pelo INCRA) e gerenciado por uma cooperativa, no caso a COOPERCANA que ficou responsável pela elaboração e execução dos projetos. O empreendimento conjunto representou a primeira experiência de colonização oficial no Estado de Mato Grosso, sob a coordenação do INCRA.

Segundo Castro *et al.* (1994) “Com a intenção de reduzir os gastos públicos e tomando por base as experiências avaliadas como positivas das colonizadoras particulares pelo governo federal, o mesmo procurou uma nova maneira de colonizar”. O INCRA criou uma metodologia onde as tarefas e custos eram divididos entre a iniciativa privada e a iniciativa oficial, ou seja, poder público federal.

Essa parceria com as cooperativas fez com que o governo visse a ocupação de áreas territoriais ao norte de Mato Grosso por pequenos agricultores como uma opção para o movimento dos trabalhadores rurais que crescia a partir da década de 1970, e exigiam reforma agrária no Estado do Rio Grande do Sul, podendo manter assim, inalterada a estrutura fundiária do Estado (LOVATO, 2016, p. 29).

Schaefer (1985) comenta sobre a urgência em assentar as famílias que permitiu o uso de brechas na legislação federal e exigências consideradas normais para a época, como a aprovação e liberação dos recursos por parte do Banco do Brasil. Em relação a escolha do local de assentamento, Schwantes (1989) explica que em conversa com o ministro, o mesmo salientou que o Presidente Geisel lhe dissera que, “se necessário, poderia dispor a área pertencente ao exército localizada na região do Rio Peixoto de Azevedo, no Mato Grosso, já cortada pela BR-163 e pela rodovia J-1, de acesso a Alta Floresta”.

Assim, firmou um acordo entre a cooperativa e o governo federal, onde as terras públicas selecionadas seriam transferidas à cooperativa. “Os colonos deveriam associar-se à cooperativa e esta venderia os lotes aos colonos pelo mesmo valor de aquisição pela cooperativa. O colono por sua vez, teria o financiamento para a aquisição do lote, para ferramentas, implementos agrícolas e custeio anual das lavouras” (LOVATO, 2016, p. 29).

O Programa Terranova estabelecia que a cooperativa deveria assumir os gastos da infraestrutura física, se responsabilizaria por dez alqueires desmatados de cada lote e a construção da moradia do colono, tudo isso incluído no valor do lote adquirido. (SCHWANTES, 1989, p. 68).

Já no que diz respeito a produção agrícola, era previsto pelo programa o cultivo das plantações temporárias de arroz, milho, feijão, mandioca e amendoim nos primeiros anos, e posteriormente, culturas permanentes de cacau, café, banana e guaraná.

A chegada das primeiras famílias ao local no início do mês de julho de 1978 foi marcada pela tentativa da cooperativa e sua equipe em fazer do momento um ato solene, na esperança de despertar no novo morador a importância de sua presença no local:

“Na frente da agrovila, três mastros com as bandeiras do Brasil, do Estado de Mato Grosso e do Rio Grande do Sul esperavam festivamente os pioneiros. No fim de tarde de 5 de julho, eles foram recebidos com o Hino Nacional que ecoava pelo alto-falante. Fiz um brevíssimo discurso de boas-vindas. Imediatamente, ali mesmo, na frente da agrovila sorteamos os lotes e todos foram a pé procurar sua casa. Depois passaram os ônibus descarregando as malas. Dentro da casa coberta de lona estava tudo que fora prometido. Faltava apenas a motosserra que chegaria dali alguns dias. Todos tinham recebido mantimentos para 30 dias” (SCHWANTES, 1989, p. 178).

Lovato (2016) sustenta que foram distribuídos em setores A, B, C, D, E e F, os parcelheiros foram assentados nas seguintes agrovilas: Agrovila Esteio (1ª), Agrovila Planalto (2ª), Agrovila Nonoai (3ª), Agrovila Guarita (4ª), Agrovila Xanxerê (5ª) e a Agrovila Miraguai (6ª) (Figura 4).

Figura 4 – Demarcação das agrovilas de Terra Nova do Norte



Fonte: Boletim Informativo Coopercana, 1978.

Uma segunda parte do programa foi elaborado em 1979, chamado de Projeto Terranova II para dar continuidade ao assentamento das famílias dos agricultores remanescentes das reservas indígenas sem-terra no Rio Grande do Sul.

Nessa segunda parte do programa vieram aproximadamente 434 famílias para que foram distribuídas pelas Agrovilas: Agrovila Charrua (7º), Agrovila Minuano (8º) e Agrovila Norberto Schwantes (9º), distribuídos respectivamente pelos setores G, H e I (LOVATO, 2016, p. 32).

A 10º Agrovila foi assentada no Setor H em fins de 1982 com 162 famílias de posseiros que ocupavam anteriormente uma área destinada a receber 180 agricultores desalojados de uma reserva indígena do município de Barra do Garças.

A Lei Estadual nº. 4.995, emancipou Terra Nova do Norte no dia 13 de maio de 1986, com território desmembrado do município de Colíder. O IBGE- Censo 2010 – aponta uma população de 11.291 habitantes. As agrovilas de Planalto (2º), Nonoai (3º) e Guarita (4º) se emanciparam em 1992 e hoje formam o município de Nova Guarita (Figura 5).

Apesar dos esforços, o projeto Terranova registrou praticamente 80% de desistência dos colonos no período de 1979 a 1981, a maioria retornou ao Sul e venderam seus títulos de propriedade ou contratos de compra da propriedade. “[...] Em certos casos, chegaram a baixar o preço dos títulos de propriedade até o equivalente da passagem de volta para a família; ou ainda estabelecendo todo um sistema de troca entre uma parcela em Terranova e um lote no Sul (SANTOS, 1993, p. 169). O grande número de colonos endividados e as doenças foram fatores que incentivaram o abandono do programa Terranova.

“Na realidade, os colonos estavam endividados, pois, a cooperativa foi intermediária entre o Banco do Brasil e os colonos, em que todos os gastos com o Programa foram debitados na conta dos colonos parceleiros. Constatou-se que em 1982, 60% dos colonos estavam endividados. [...] Em dois anos foram passados mais de quinze médicos, em uma situação crítica de doenças tropicais, principalmente a malária, que em 1980 detectou cerca de 3.720 casos da doença. A malária não era conhecida pelos colonos sulistas, o que dificultava a prevenção da mesma”. (LOVATO, 2016, p. 37).

Em contrapartida, o município de Terra Nova recebeu um número significativo de migrantes chamados de colonos compradores, que vinham do Sul por conta dos rumores que o governo federal vendia lotes a preços baixos. “Dessa maneira, os colonos compradores eram pequenos proprietários no Sul e com venda de suas terras resgataram os títulos de propriedade dos colonos parceleiros a preços baixos e ainda sobrava algum dinheiro para investir na produção” (LOVATO, 2016, p. 38).

No que diz respeito a formação do núcleo urbano, este desde o início da implantação do Projeto Terra Nova já havia sido considerado. O arquiteto Pedro Wily Kirst, elaborou o projeto da cidade, “onde toda a superfície urbana é propriedade da Cooperativa de Colonização que fez um loteamento, conservando sempre uma vasta extensão como reserva de terras urbanas”. A venda dos lotes iniciou no dia 12 de abril de 1982 e, no ano de 1984 já contava com 56 estabelecimentos comerciais que eram necessários para o funcionamento da cidade (SANTOS, 1993, p.132).

MORFOLOGIA URBANA DE TERRA NOVA DO NORTE

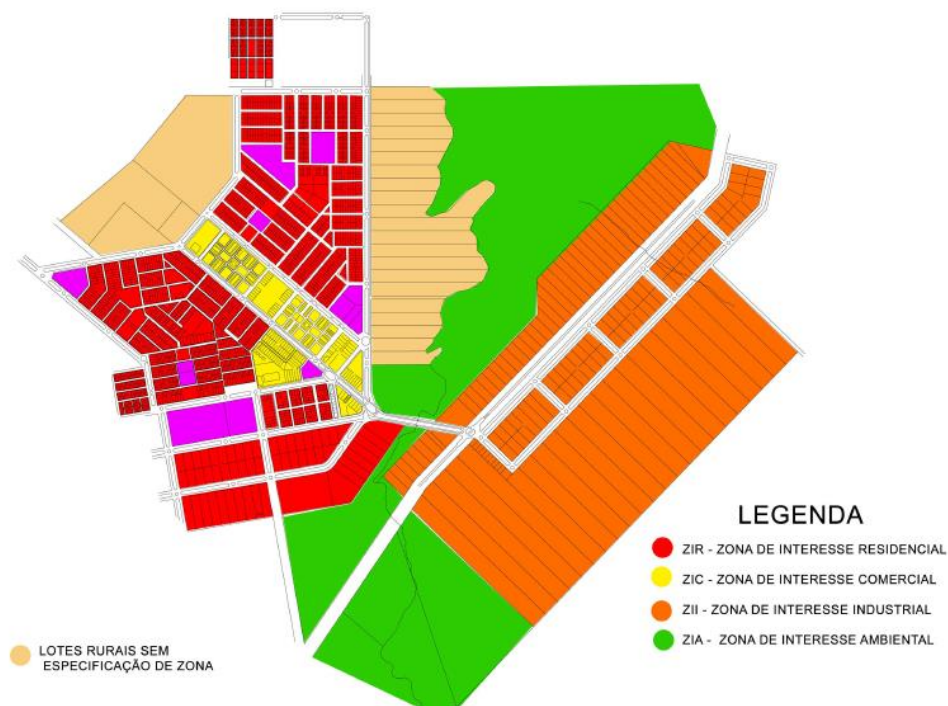
Terra Nova do Norte surgiu de uma iniciativa do poder público em parceria com uma cooperativa para sanar um problema de moradia na região sul do país e uma forma de colonizar as terras do Centro-oeste brasileiro. Logo, a BR-163 teve sua importância na criação do traçado da atual cidade, pois ela foi o primeiro elemento estruturado da região e o crescimento da cidade acompanhou o traçado da mesma.

A projeto de núcleo urbano foi elaborado no entroncamento da BR-163 com a rodovia MT 208 e previa a venda de terrenos para os moradores das agrovilas locais. De acordo com a Figura 7 é possível notar em azul o núcleo original, além da presença de grandes espaços vazios que até hoje não possuem nenhum uso.

Em Terra Nova do Norte as primeiras construções foram as formadoras do espaço urbano como a própria BR-163, a igreja, a Unidade de recebimento e armazenamento de cereais da COOPERCANA, o Posto Guarany e o Hospital da Fundação SESP. Esses equipamentos urbanos foram responsáveis pela estruturação da cidade em relação à sua forma inicial, já que foram locais fundamentais para a formação e desenvolvimento da cidade.

Como já foi dito anteriormente, o projeto de criação do núcleo urbano se consolidou em 1982 e contava com uma área próxima à BR-163, além de contar com uma avenida central que auxiliaria no deslocamento dos moradores. Essas áreas foram adensadas em um primeiro momento por moradores das agrovilas que viram a cidade como uma oportunidade de estabilidade de vida (Figura 8).

Figura 8 – Zoneamento Urbano de Terra Nova do Norte



Fonte: Prefeitura Municipal de Terra Nova do Norte, 2018

É importante salientar que a cidade apresenta atualmente regiões consideradas lotes rurais no perímetro urbano e de acordo com o plano diretor municipal, são denominadas como chácaras, outra característica presente em boa parte das cidades de Mato Grosso. Terra Nova do Norte ainda conta com uma região de ZIA (Zona de Interesse Ambiental) com uma dimensão considerável no perímetro urbano e que tem como função separar a área industrial da área residencial e comercial.

Diversas cidades da região Norte do Estado tiveram sua origem atreladas à criação da BR-163, logo, ela é considerada como o elemento estruturador original tecido urbano e o crescimento da cidade torna o traçado um obstáculo a ser vencido por meio da sua transposição.

Com relação aos fluxos de veículos que trafegam pela rodovia e sua interação com a cidade, é importante notar que Terra Nova do Norte não apresenta um anel viário para que os veículos de grande porte possam fazer um trajeto fora do perímetro urbano. A solução adotada pelo corpo técnico da cidade foi a disposição de toda sua área industrial na região onde a BR-163 tem seu percurso para que fosse possível um rápido escoamento de produtos e mercadorias.

Contudo, a BR-163 também é utilizada por todos os tipos de veículos, sejam eles considerados leves (motocicleta e carros) ou pesados (caminhões e carretas), assim, foi proposta a criação de dispositivos de retorno localizados na rodovia para que os moradores possam adentrar a cidade sem que haja conflitos com veículos pesados (Figura 9).

Figura 9 – Configuração Viária

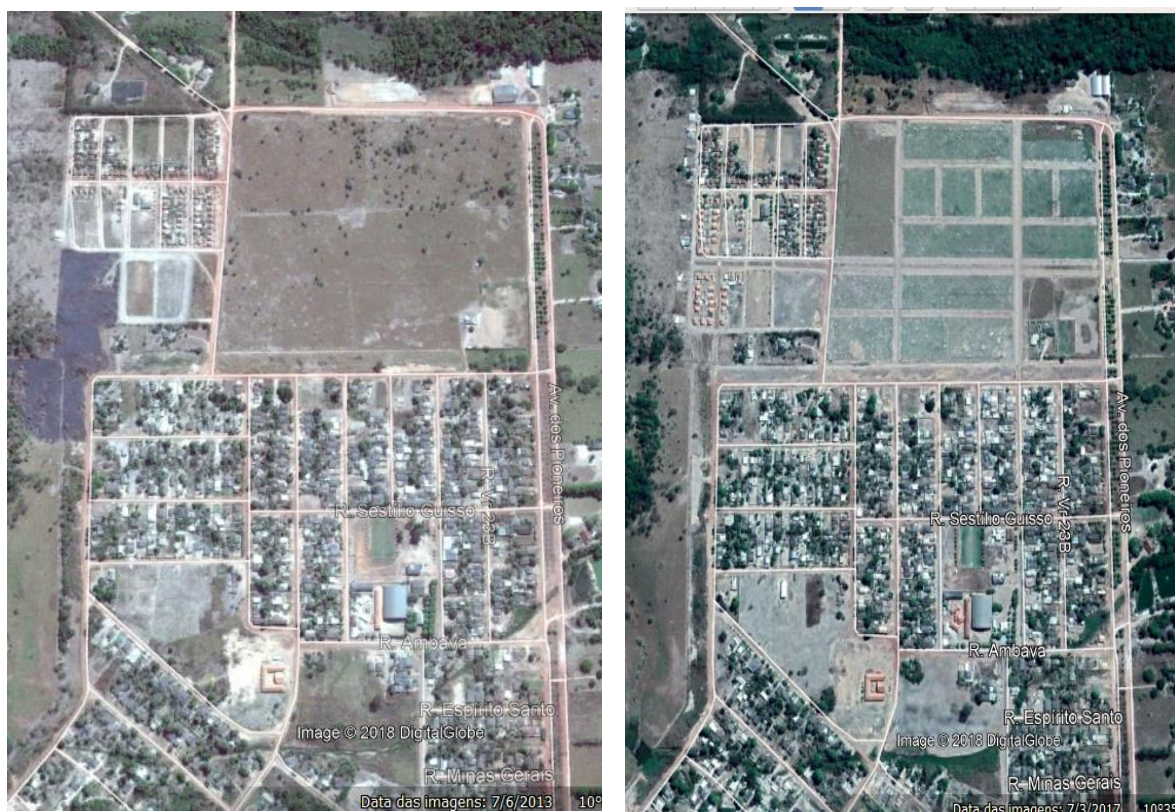


Fonte: Prefeitura de Terra Nova do Norte, 2015.

Acompanhando o fluxo da rodovia, a cidade conta com avenidas que é responsável por absorver o fluxo de veículos que chegam na cidade e se enquadra como vias arteriais, já as demais vias como coletoras e locais por apresentarem um fluxo menor de veículos e a cidade ter um porte pequeno.

Com relação a expansão da cidade, a rodovia se tornou um elemento dificultador desse processo, já que ela é cercada por regiões industriais e não seria adequado a expansão de bairros residenciais nessa área. Contudo, por meio de imagens de satélite, fica claro que a cidade de Terra Nova do Norte adotou outro eixo de direcionamento para crescer, que é a região norte, que conta com uma área comercial, e desde 2013 apresenta modificações, como a abertura de novas vias e o loteamento de terrenos da região para a implantação de novas residências (Figuras 10 e 11).

Figuras 10 e 11 – Malha Urbana em 2013/ 2018



Fonte: Google Earth, 2018.

Ainda sobre a o crescimento urbano de Terra Nova do Norte, é possível notar que o traçado retilíneo original vem sendo mantido e expandido à medida que a cidade cresce. Essa é uma característica muito importante da cidade, já que está presando o seu traçado por meio do plano diretor e leis de caráter urbano.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Terra Nova do Norte apresenta características distintas de outras cidades brasileiras que tiveram sua colonização por outros meios e se assemelha bastante às cidades do interior de Mato Grosso. Sua origem e seu crescimento estão intrinsecamente ligados à criação da BR-163, como também a expansão da cidade e como a rodovia tem que ser levada em consideração para este direcionamento, já que exige um cuidado na necessidade sua transposição para as atividades podendo gerar agravamentos urbanos.

Contudo, fica claro que a cidade criada no meio da floresta amazônica por uma cooperativa vinda do Rio Grande do Sul conseguiu superar suas dificuldades de implantação e a forte influência que o agronegócio tem na região e conseguiu manter suas características morfológicas. Tal evidência é importante no campo do planejamento urbano para exemplificar como cidades que não foram criadas por meio de planos urbanísticos, serem de grande importância na compreensão da criação das cidades brasileiras diante de novas modalidades onde o rural e o urbano estão intrinsecamente vinculados, se caracterizando como cidades do agronegócio.

REFERÊNCIAS

- BOLETIM INFORMATIVO COOPERCANA. Projeto Terranova. nº 02. dez. 1978.
- BORTONCELLO, Odila; DIAS. *Resgate histórico do município de Sorriso*. Cuiabá: Print Express, 2003.
- CASTRO, Sueli et. al. *A colonização oficial em Mato Grosso: a nata e a borra da sociedade*. Cuiabá: UFMT, 1994.
- DEL RIO, V. *Introdução ao desenho urbano no processo de planejamento*. São Paulo: PINI, 2000.
- GAUTHIER, P.; GILLILAND, J. *Mapping urban morphology: a classification scheme for interpreting contributions to the study of urban form*. *Urban Morphology*, v. 10, n. 1, p. 41-50, 2006.
- JONES, A. N.; LARKHAM, P. J. *Glossary of urban form*. Norwich: Geo Books, 1991. Disponível em: <<http://www.urbanform.org/glossary/online.html>>. Acesso em: 15 nov. 2018.
- LAMAS, José Manuel Ressano Garcia; UNIVERSIDADE TÉCNICA DE LISBOA. *Morfologia urbana e desenho da cidade*. 1993.
- LOVATO, Deonice Maria Castanho. *Memórias e Imagens de Terra Nova do Norte*. Sinop: EDITORA GRAFPEL, 2016.
- SANTOS, José Vicente Tavares dos. *Matuchos: exclusão e luta – do Sul para a Amazônia*. Petrópolis: Vozes, 1993.
- SCHAEFER, José Renato. *As migrações rurais e implicações pastorais: um estudo das migrações campo-campo do sul do país em direção ao norte do Mato Grosso*. Edições Loyola, 1985.
- SCHWANTES, Norberto. *Uma cruz em Terra Nova*. São Paulo: Scritta Oficina Editorial, 1989.
- SIQUEIRA, E. M. *História de Mato Grosso: Da ancestralidade aos dias atuais*. Cuiabá: Entrelinhas, 2002.