



FRONTEIRA DE EXPANSÃO E URBANISMO MODERNO NA RODOVIA BELÉM- BRASÍLIA

O PROJETO URBANÍSTICO DE CÉLIO MIRANDA E JOFFRE MOZART PARADA PARA A
CIDADE DE PARAGOMINAS, PARÁ

VENTURA NETO, RAUL DA SILVA. (1);

1. Universidade Federal do Pará. Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Rua Ó de Almeida 1322,
apto 102. netoventuraraul@gmail.com

COSTA, ALDECI FERREIRA. (2);

2. Universidade do Estado do Pará. Universidade do Estado do Pará. Rod. Dos Pioneiros s/n, Bloco C4 apto 303.
aldeci.costa@uepa.br

RESUMO

A Rodovia Belém-Brasília representou um marco de superação do isolamento econômico da Amazônia, inaugurando uma cena que seria repetida inúmeras vezes durante a segunda metade do século XX: grandes rodovias conectando novos pontos nodais em território cada vez mais urbanizado, surgimento de municípios e novas frações da elite regional e, por fim experiências de urbanismo moderno, com a criação de Cidades Novas, como Paragominas. Com base na consulta e análise de fontes primárias e secundárias, neste artigo, que ainda apresenta resultados parciais de pesquisa, o objetivo é apresentar o contexto institucional e regional que levou a uma possível adaptação do projeto elaborado pelo escritório carioca M.M.M.. Roberto para o concurso de Brasília, para servir de plano urbanístico de Paragominas.

Palavras-chave: Urbanismo Moderno; Paragominas; Cidades Novas



Introdução

O discurso a favor de um planejamento para desenvolvimento da Amazônia, em consonância com o modelo desenvolvimentista de Vargas, ganha força entre a intelligentsia local durante os anos de 1940 e 1950. Esse modelo de desenvolvimentismo endógeno teve como marco inicial o discurso do Amazonas, em 1946, e como infraestrutura mais significativa a Rodovia Belém-Brasília, inaugurada em leito de barro no ano de 1958 (TRINDADE, 2014). Naquele momento, representou um marco de superação do isolamento econômico da Amazônia que, segundo o pensamento das elites regionais e dos grupos de Pioneiros¹, era o principal elemento que bloqueava o desenvolvimento da região (FERNANDES, 2010).

A Rodovia Belém-Brasília trouxe em seu empuxo um avassalador processo de modernização que combinava a superação do espaço pelo tempo (HARVEY, 2004), em que pese a maior velocidade no transporte de mercadorias pelo modal rodoviário em comparação com o comércio de cabotagem, com o deslocamento de pessoas, de forma espontânea e intencional, para os novos núcleos urbanos que se rapidamente se formaram ao longo da rodovia. Em termos territoriais e urbanos para a região, a Belém-Brasília representou um marco de superação do isolamento econômico da Amazônia, inaugurando uma cena que seria repetida inúmeras vezes durante a segunda metade do século XX: rodovias conectando novos pontos nodais em um Amazônia cada vez mais urbanizada, surgimento de municípios e de novas frações da elite regional e, por fim experiências de urbanismo moderno por meio da criação de Cidades Novas². A cidade de Paragominas, um acrônimo das primeiras sílabas de Pará, Goiás e Minas, teve sua pedra fundamental lançada em 1961 por Célio Miranda, agrimensor mineiro que articulou a negociação de terras no município e as primeiras levas de colonos para a cidade e possivelmente elaborou as linhas gerais para plano urbanístico da cidade.

Neste artigo, que ainda apresenta resultados parciais de pesquisa³, objetivo é apresentar o contexto institucional e regional que levou a uma possível adaptação do projeto elaborado pelo escritório carioca M.M.M. Roberto para o concurso de Brasília, para o plano urbanístico de Paragominas. Neste artigo, com base em levantamento de diversas fontes históricas primárias e secundárias, defendemos que o projeto do escritório M.M.M. Roberto para Capital Federal, terceiro lugar no concurso para a nova capital, mesmo sendo uma das propostas mais originais dentre as apresentadas onde se esboçava uma crítica ao urbanismo modernista (BRAGA, 2010), teria servido apenas de inspiração para o macro parcelamento previsto para a

¹ Pioneiros são como ficaram conhecidas as famílias que migraram para as Cidades Novas que surgiram nos eixos das rodovias que atualmente cortam a Amazônia

² Sobre o conceito de Cidades Novas adotado neste artigo, ver Trevisan (2019)

³ Este artigo corresponde à primeira fase da pesquisa de mestrado do discente do PPGAU-UFPA Aldeci Ferreira Costa, com previsão de conclusão para março de 2023.



área urbana do município de Paragominas, sendo radicalmente modificado em sua concepção original e executado apenas parcialmente, em função do contexto de especulação fundiária que regia a ocupação do município e da cidade.

Para isso, estruturamos o artigo em três seções. A primeira envolve o contexto regional que levou à construção da rodovia Belém-Brasília, especialmente a articulação institucional criada para viabilizar a execução da obra como forma de superação de problemas regionais. A segunda seção trata das Cidades Novas de Ceres, Alexânia e Abadiânia, de inspiração modernista e que foram construídas sob influência das obras da rodovia Belém-Brasília, o que demonstra a ocorrência de uma prática pré-estabelecida de modernização do território a partir da ação deliberada de criação de Cidades Novas articuladas à rodovia. Por fim, a terceira e última seção do artigo recupera o contexto, as interpretações existentes, e os fatos concretos que levaram à fundação de Paragominas a partir, possivelmente, de uma adaptação da proposta do escritório M.M.M. Roberto para o concurso de Brasília feita pelo fundador da cidade, Célio Miranda, e o engenheiro Joffre Mozart Parada, à época funcionário da Companhia Urbanizadora da Nova Capital (NOVACAP).

A construção da Rodovia Belém-Brasília e o sentido da valorização econômica da Amazônia.

O projeto de desenvolvimento regional para a Amazônia foi gestado de forma endógena por parcelas da elite política e econômica da região, interessados em avançar no processo de industrialização sob o discurso de eliminar as práticas de extrativismo e aviamento que dominavam a economia regional desde o Brasil Colônia (FERNANDES, 2010). A integração econômica e física da região com o restante do país, por meio de rodovias especialmente, era a única saída para a superação do atraso econômico e de limitações no mercado de consumo, especialmente de gêneros primários. Nesse contexto, a renovação do interesse externo pelo látex amazônico, para ser usado como insumo dos países Aliados durante a Segunda Guerra mundial, foi motivador para que o Governo Federal construísse instituições e fundos públicos direcionados ao desenvolvimento amazônico.

Os Acordos de Washington, iniciados em 1942, traziam em suas linhas o comprometimento do Estado brasileiro em fornecer látex, enquanto o governo norte-americano oferecia contrapartidas em infraestrutura para as cidades da região. Para acelerar a exploração de látex e não depender da rede de aviadores o Governo Federal criou o Banco de Crédito da Borracha (BCB), que deveria servir para controlar o preço de exploração do látex. Após o fim da Segunda Guerra e a ascensão de Gaspar Dutra no ano de 1946, as oligarquias regionais se fortalecem ao mesmo tempo que a produção gomífera amazônica passou a ser absorvida pela crescente indústria nacional de pneumáticos, tornando-a dependente da continuidade do



fornecimento do látex amazônico a preços controlados. Desse contexto emerge um discurso que defendia um plano específico de desenvolvimento para a região, associado à Constituição Federal de 1946, que destinou 3% da receita tributária da União para a execução de um amplo programa de investimentos para a região amazônica, levando à criação da Superintendência do Plano de Valorização da Amazônia (SPVEA), primeira instituição de desenvolvimento regional do país, efetivamente criada em 1953 (TRINDADE, 2014).

Os pouco mais de dez anos de existência da SPVEA aprofundaram a integração da Amazônia de forma complementar ao da economia brasileira, com o financiamento de infraestrutura econômica que possibilitasse o desenvolvimento de atividades compreendidas como autossustentadas nos estados da Amazônia Legal⁴. Nesse contexto, o extrativismo se tornou definitivamente o sinônimo de atraso, enquanto que o planejamento oficial se tornou o sinônimo de incentivos e subsídios para a produção de matérias-primas que servissem ao próprio consumo do mercado interno, promovendo a substituição de importações. A produção agrícola em pequenas e médias propriedades seria incentivada, buscando autossuficiência alimentar, que deveria ocorrer por meio de colonização dirigida às 28 zonas economicamente recuperáveis, definidas previamente pela SPVEA para receber investimentos.

A SPVEA reconhecia a incapacidade de planejar uma recuperação global da Amazônia, e por isso direcionava os investimentos para algumas regiões e, para tal, elegeu como prioritária foi a resolução do problema de transporte na Amazônia, definindo uma série de ligações rodoviárias com o resto do Brasil, com destaque nesse plano para a proposta da rodovia Anápolis-Belém, prevista inicialmente em 1954. A verdade é que os diversos planos elaborados pela SPVEA nunca chegaram a ser aprovados pelas instâncias federais competentes, tampouco receberam o montante de recursos previstos na constituição. E, até a sua transformação em Superintendência do Desenvolvimento do Amazônia, no ano de 1966 durante a ditadura militar, a SPVEA apresentou continuamente uma ascensão nos gastos de consumo, pelo ônus do custeio de outros órgãos de rotina ligados à instituição, como foi o caso da Comissão Executiva da Rodovia Belém-Brasília (RODOBRAS), criada durante o Plano de Metas de Juscelino Kubistchek para viabilizar a ligação rodoviária entre as duas capitais.

A Rodovia Belém-Brasília correspondia à antiga meta da SPVEA de viabilizar a ligação rodoviária entre Anápolis e Belém, se tornando, de fato, a única meta dos planos que foi efetivamente concluída durante o tempo de existência do órgão (TRINDADE, 2014). As novas rodovias, federais e estaduais, que passaram a simbolizar as mais intensas transformações no território amazônico, entre as décadas de 1960 e 1970, impulsionaram projetos de colonização dirigida, públicos e privados. Os Pioneiros migravam motivados pela

⁴ A Amazônia Legal é uma área que engloba nove estados do Brasil pertencentes à bacia amazônica e que perfaz cerca de 61% do território nacional, correspondendo à totalidade dos Estado do Acre, Amapá, Amazonas, Mato Grosso, Pará, Rondônia, Roraima, Tocantins e parte do Estado do Maranhão.



possibilidade de adquirir grandes propriedades rurais a custos irrisórios. A intensa especulação imobiliária com a terra rural na Amazônia se tornou uma das marcas mais perversas desse período, em grande medida definindo a velocidade do desmatamento no entorno das rodovias, onde a floresta originária foi rapidamente mercantilizada como “Terra com Mata” para posteriormente se tornar “Terra de Pastagem” (COSTA, 2010), pressionando o desmatamento em busca de elevação do patrimônio familiar.

As práticas urbanísticas em curso na Belém-Brasília: o caso das Cidades Novas de Ceres, Alexânia e Abadiânia.

As Cidades Novas da rodovia Belém-Brasília podem ser analisadas no âmbito do grupo de núcleos urbanos surgidos no centro-oeste do Brasil, a partir dos anos de 1940, fruto das políticas de integração territorial e modernização capitaneadas pela Fundação Brasil Central sob o véu da "Marcha para o Oeste" (MORAES, 2003). A ação continuada do Governo Federal em busca da integração da Amazônia via centro-oeste, consolidou, em pouco mais de uma década, uma nova frente de expansão da urbanização brasileira, fortemente motivada pelos interesses do capital imobiliário e da agricultura intensiva para exploração que (TREVISAN, 2020).

A urbanização que acompanhou ou se reestruturou a partir da Belém-Brasília foi estimulada pelo valor irrisório da terra no entorno da Rodovia, que motivou a criação de Cidades Novas como suporte à atividade agrícola (BRASIL, 1972), como também foi produto das frentes de trabalho que se formaram para a construção da estrada e para a oferta de serviços decorrentes do seu uso. Em pouco mais de uma década esse contexto impulsionou a formação ou expansão de 120 núcleos urbanos no eixo da Belém-Brasília, que em 1968 possuíam com uma população estimada de 2,5 milhões de pessoas (BRASIL, 1972).

Trevisan (2020) divide em três grupos os núcleos urbanos que surgem ou se expandem durante o período de consolidação da Rodovia. Um primeiro formado por núcleos pré-existentes, muitos de origem colonial, que se expandem e são reestruturados a partir da Belém-Brasília, como é o caso da cidade goiana de Porangatu, fundada no século XVIII, durante o ciclo aurífero brasileiro e que teve seu núcleo original esvaziado pela migração para os novos assentamentos ao longo da rodovia. Um segundo grupo de cidades formado a partir dos acampamentos da RODOBRAS ou de serviços que surgiram em função das oportunidades econômicas que a estrada passou a proporcionar. Esse é precisamente o caso do povoado de Providência, atual município de Miranorte no Estado do Tocantins, além de muitos outros.

O terceiro grupo é composto por Cidades Novas implantadas a distâncias relativamente iguais ao longo do traçado da rodovia (TREVISAN, 2020 p. 242), tendo como característica comum a existência de um planejamento urbano que orientava o desenho do traçado do sistema viário. Em sua grande maioria, as Cidades Novas da rodovia Belém-Brasília, apresentam traçado em malha ou linear em definição rígida



(TREVISAN, 2020 p. 244). Apenas algumas destas receberam planos urbanísticos de inspiração modernista, com destaque para o caso das cidades de Ceres, Alexânia e Abadiânia (figura 1) e Paragominas, objeto de pesquisa deste artigo que será apresentada no tópico seguinte.



Figura 1. Lado esquerdo: Planos urbanísticos das cidades de Ceres, Alexânia e Abadiânia. Lado direito: imagens aéreas atuais das cidades. Fontes: Google Earth, 2021; Pereira e Trevisan, 2018; Freitas, 2020



A cidade de Ceres têm sua origem diretamente vinculada à Fundação Brasil Central⁵ e à política de ocupação do Centro-Oeste brasileiro durante o Estado Novo, pautada na construção das Colônias Agrícolas Nacionais⁶. Portanto, antecede à Rodovia Belém-Brasília que tem seu início efetivo a partir da expansão da antiga rodovia Anápolis-CANG. Ceres corresponde à antiga Colônia Agrícola Nacional de Goiás (CANG) e foi uma das únicas Colônias Nacionais a obterem êxito, juntamente com a Colônia Agrícola Nacional de Dourados, no atual Estado do Mato Grosso do Sul (FREITAS, 2020). O Plano Urbanístico definido para o núcleo urbano da CANG – atual cidade de CERES – foi elaborado no ano de 1944, a pedido do Governo Federal, pelo escritório do engenheiro-sanitarista Saturnino Brito, um dos profissionais mais representativos do urbanismo brasileiro nas primeiras décadas do século XX (LEME, 1999).

O plano definido por Saturnino de Brito (figura 1) possui um traçado não ortogonal que busca se adequar à topografia local, para evitar movimentação de terra e favorecer o escoamento das águas pluviais, além de estabelecer reservas florestais próximas aos cursos hídricos (COSTA, 2016). Em termos de desenho urbano, o plano conta com uma extensa avenida central que atravessa a cidade de leste a oeste, ligando-se a um sistema viário secundário de ruas dispostas, na sua maioria, no sentido diagonal, além de uma avenida de contorno, que circunda o núcleo urbano e se conecta à totalidade do sistema viário. O projeto de Saturnino de Brito se destaca pela centralidade que o conjunto monumental composto pela Praça Cívica e os edifícios do poder executivo, legislativo e judiciário do município. No projeto há uma referência clara à proposta desenvolvida para Goiânia por Atílio Corrêa Lima na década de 1930, com forte inspiração no projeto para a cidade de Washington, nos EUA (LEME, 1999), que inspira o movimento *city beautiful* que caracterizou grande parte do urbanismo norte americano da primeira metade do século XX (MUNFORD, 2018).

Diferente de Ceres, a cidade de Alexânia, também no Estado de Goiás, foi uma Cidade Nova de realocação, sede do município de Olhos D'Água criado no ano de 1958 em consonância com a inauguração da cidade pelo seu fundador Alex Abdallah, de onde deriva o nome Alexânia (PEREIRA e TREVISAN, 2018). Alex Abdallah era um imigrante de origem sírio-libanesa que, se antecipando ao início da Rodovia Brasília-Anápolis, uma das metas sínteses do governo de Juscelino Kubitschek (1956-1961), adquiriu três glebas de terra lindeiras à futura rodovia. A cidade de Alexânia foi projetada pela Empresa Brasil de Imóveis Limitada,

⁵ A Fundação Brasil Central foi criada durante o Estado Novo, no ano de 1943, com o objetivo de desbravar e colonizar as zonas compreendidas entre os altos-rios Araguaia e Xingu.

⁶ As colônias agrícolas nacionais foram regulamentadas pelo Decreto Federal n. 3.059 de 14 fevereiro de 1941, correspondendo ao total de oito colônias agrícolas distribuídas nos atuais Estados de: Goiás, Amazonas, Maranhão, Pará, Maranhão, Piauí, Minas Gerais, Mato-grosso do Sul e Paraná. Sobre o tema ver: Freitas (2020)



com sede em Belo Horizonte (MG), sendo pensada como uma cidade industrial de suporte às demandas de bens de consumo urbanos que iriam surgir após a inauguração de Brasília, o que orientou a definição de espaços associados a uma narrativa de modernidade já presente em cidades como Goiânia, Anápolis, Aragarças e Brasília (LACERDA e TREVISAN, 2018).

Como mostram Pereira e Trevisan (2018), a organização da malha urbana de Alexânia teve como preocupação a articulação regional com a Rodovia Brasília-Anápolis, o que influenciou a setorização e a estrutura do sistema viário pensado para a cidade. No projeto original, foram definidos setores urbanos com diferentes densidades e usos, reservando setores de baixas densidades para áreas habitacionais, remetendo a um padrão de subúrbio-jardim, com a possibilidade de uso misto nas avenidas, além de setores industriais com pouca variação no dimensionamento das quadras, sendo algumas reservadas para edifícios institucionais e de serviço. A especialização do sistema viário contava com uma avenida de chegada da cidade com caixa viária de 40 metros de largura, além de vias perpendiculares com largura de 15 metros onde foram previstas quadras lindeiras destinadas aos edifícios do poder administrativo e judiciário.

Abadiânia, nome dado à sede municipal do antigo povoado colonial de Corumbá de Goiás, surge como uma Cidade Nova impulsionada pela infraestrutura construída para interligar a futura capital à cidade de Anápolis a partir da desapropriação da Fazenda Soledad, localizada em uma área de planície nas imediações do traçado da nova rodovia. As obras da cidade tiveram início no ano de 1961, a partir de um projeto do engenheiro agrimensor Nilton Rabello, que apresenta um projeto em *patté d'oise* os edifícios públicos se localizavam na convergência das principais Avenidas com a Praça Central (cívica) da cidade,, semelhante ao repertório utilizado por Atílio Lima para o projeto de Goiânia nos anos de 1930 (PEREIRA e TREVISAN, 2018). O projeto de Nilton Rabello conta com três largas avenidas que se conectam à Rodovia Brasília-Anápolis, convergindo para a praça central da cidade, onde estavam previstos lotes para os principais edifícios públicos do município. Além de uma setorização residencial de baixa densidade na área central e uma previsão no setor sul da cidade de espaços de Lazer, Esportes e Educação.

A mercantilização da terra em Cidades Novas na Amazônia e o projeto de Célio Miranda e Joffre Mozart Parada para a cidade de Paragominas.



O município de Paragominas está localizado a cerca de 300 km de Belém, criado em 1965 a partir da subdivisão do território dos municípios de São Domingos do Capim e Vizeu. Paragominas surge diretamente influenciado pela rodovia Belém-Brasília, cujo traçado previa atravessar uma parcela do território de São Domingos do Capim formado por extensas áreas de invernadas, espécies de campos naturais do bioma amazônico propícios para o desenvolvimento da bovinocultura e propagandeados como semelhantes às férteis terras do norte do Paraná, mas sem os empecilhos das geadas (VALVERDE, 1967 p. 130). A princípio, este teria sido o motivo que levou o agrimensor mineiro Célio Miranda, reconhecido como o fundador da cidade, a se tornar o principal intermediário no processo de atração de colonos de todo o país para o município de Paragominas, como evidencia a propaganda (figura 02) do ano de 1960 que propagandeava as "Terras no Pará", onde consta o nome de Célio Miranda como intermediário.

Naquele mesmo ano, em carta direcionada ao Presidente Juscelino Kubitschek, Célio Miranda se autodeclarava como o bandeirante que estaria "plantando Paragominas com esforço próprio depois de penetrar adentro pela mata abrindo picadas e construindo estradas de penetração". Tal postura, somado à política de acomodação do Plano de Metas de não entrar em conflito com a elite agrária brasileira (MOREIRA, 2013), teria sido determinante para o parecer favorável do Presidente ao desmembramento de terras que levou à criação de Paragominas, se sobrepondo ao próprio Instituto de Terras do Pará, que tradicionalmente regulamentava tais processos (MESQUITA, 2018).



Figura 2. Propaganda de Célio Miranda publicada no jornal Folha de São Paulo.
Fonte: LEAL, 2000



A combinação entre terras propícias para o desenvolvimento da pecuária e nova estrutura logística que aproximava o mercado de Belém, impulsionou um intenso movimento de especulação fundiária na região que antecede a própria colonização e, no fim, se torna determinante para a elaboração de alguns planos urbanísticos para as cidades que deveriam surgir no trecho da Belém-Brasília paraense. Ainda há poucos registros destes projetos mas, ao que tudo indica, alguns foram elaborados por companhias colonizadoras que haviam se formado naquele momento no Centro Sul do país, buscando viabilizar a colonização da região. Esse é precisamente o caso do plano urbanístico intitulado de Cidade Marajoara (figura 03), de autoria e ano desconhecidos. Neste plano é possível observar apenas o nome da companhia colonizadora: Pará - Goiás Plantações Ltda e o possível endereço de sua sede, na cidade de Londrina no Paraná.

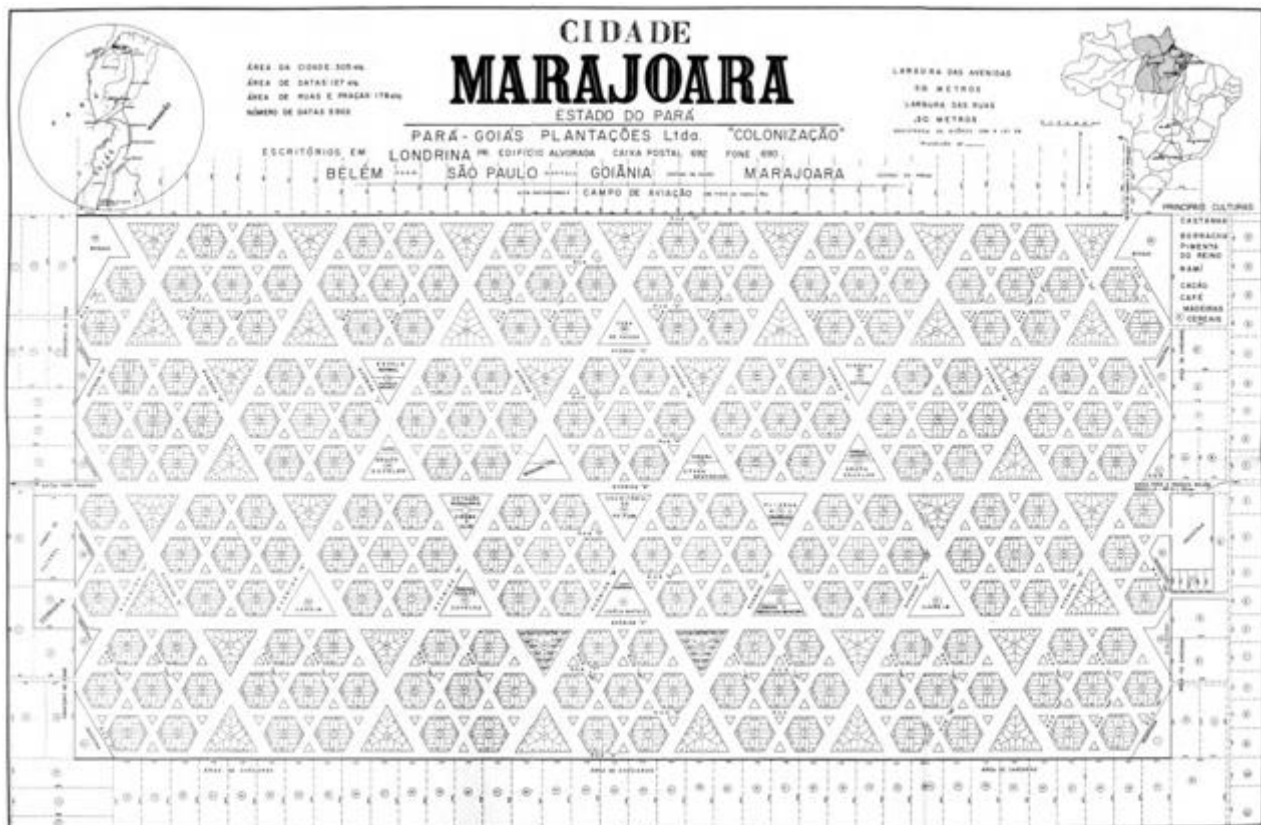


Figura 3. Cidade Marajoara.
Fonte: Valverde & Dias, 1967.

Independente dos esforços das companhias colonizadoras, ao que parece, apenas o projeto pessoal de Célio Miranda para Paragominas, em que pese a interferência final do Presidente JK, logrou algum êxito. A pedra fundamental do Plano Urbanístico de Paragominas foi lançada no ano de 1961, portanto alguns anos antes da criação do município e um ano após as cartas trocadas entre Célio Miranda e o presidente JK. A cidade de Paragominas obedece a um Plano Urbanístico que pretendia se colocar como um fragmento de Brasília na Rodovia Belém-Brasília, conforme relatou o próprio Célio Miranda em um importante registro



fonográfico do ano de 1964. Nesse registro Célio narra, de forma assertiva, que o projeto urbanístico de Paragominas é de autoria de Joffre Mozart Parada⁷, um conhecido funcionário de carreira da NOVACAP e da RODOBRAS, assistente técnico de Bernardo Sayão durante a construção da Belém-Brasília.

Célio Miranda e Joffre Parada são dois atores centrais para compreender a possível adaptação do projeto do escritório M.M.M. Roberto para a cidade de Paragominas. Joffre era, na verdade, conhecido por ter sido um dos principais agrimensores responsáveis pela demarcação de fazendas e propriedades que haviam no entorno de Brasília, sendo a ele atribuído, juntamente com Janusz Gerulewicz, a autoria do mapa do então novo Distrito Federal. Mesmo sendo formado em engenharia civil e de minas, pela Escola Nacional de Minas e Metalurgia de Ouro Preto (MG) no ano de 1949, durante sua vida profissional Joffre aparece como co-autor de projetos para outras cidades, como o cidade satélite do Gama, juntamente com o arquiteto Paulo Hungria, no entorno do Plano Piloto de Brasília (CONFEA, 2018).

O nome de Joffre Parada, como autor do projeto de Paragominas, aparece também na obra de Valverde e Dias, de 1967, sendo associado ao desdobramento de um projeto apresentado pelo próprio Joffre para o concurso da nova capital, Brasília, e posteriormente doado a Célio Miranda para execução da cidade de Paragominas. Segundo os autores, o projeto de Joffre obteve o 4º lugar do concurso de Brasília, o que sabemos se tratar de um equívoco já que, além de Joffre Parada não ter participado do concurso de Brasília, tampouco houve uma quarta colocação no referido concurso, e sim a atribuição de dois prêmios de terceiro lugar, nesse caso para a propostas dos escritório M.M.M. Roberto e para a proposta dos arquitetos Rino Levi, Roberto Cerqueira César e Luiz Roberto de Carvalho Franco. Contudo, como se pode observar na figura 04, há uma forte semelhança entre o projeto do núcleo inicial de Paragominas e a proposta apresentada pelo escritório M.M.M. Roberto. Assim, e sem ainda ser possível afirmar com maiores certezas que se tratou de uma adaptação do projeto do escritório M.M.M. Roberto, feito sem autorização dos autores⁸, por Joffre Parada, buscamos no artigo estabelecer algumas hipóteses para entender o que pode ter ocorrido.

⁷ “Levei todos os dados colhidos da região para o Dr. Joffre Parada, em Brasília, para que ele desse prosseguimento a confecção da planta definitiva de Paragominas” (MIRANDA, 1964, informação verbal).

⁸ Em edição comemorativa aos 50 anos de Brasília, a Revista Veja publicou que Paragominas seria fruto da proposta do escritório M.M.M. Roberto para o concurso da nova capital. Ao coletar informações com parentes ainda vivos naquele ano a Revista indicou que os mesmos nunca souberam do ocorrido, tampouco os autores do projeto. Sobre isso ver: Rubin (2009)



É fato, nos poucos registros historiográficos que tratam do plano urbanístico de Paragominas, que havia uma relação estreita entre Célio Miranda e Joffre Parada. Em Leal (2000) o nome de Joffre aparece como intermediário do projeto de Paragominas, que mais uma vez, erroneamente, é atribuído a Lúcio Costa. Outras informações desconstruídas em torno da autoria real do projeto de Paragominas estão



Figura 4: Núcleo inicial de Paragominas.

Fonte: Leal, 2000

até mesmo em documentos oficiais do município, como o atual Plano Diretor do município do ano de 2006, onde o plano urbanístico da cidade é também atribuído a Lúcio Costa. Essa confusão compõe ainda o imaginário da população da cidade que ainda hoje identifica Paragominas como um fragmento de Brasília, o que, segundo Callou (2007), seria resultado da busca por uma posição de destaque da cidade de Paragominas em relação às outras Cidades Novas que surgiram ao longo da Belém-Brasília durante os anos de 1960 e 1970. De fato, para a autora, tanto Célio Miranda, quanto autores que buscaram organizar a história do município, como Leal (2000) e Bergamin (2015), buscaram conferir a Paragominas valores que outros enunciadores já haviam atribuído à Brasília (CALLOU, 2007).

Até o presente momento foi possível confirmar que, durante os primeiros anos de 1960, Joffre Parada estava como engenheiro-chefe do departamento de estudos e projetos da NOVACAP, o que pode ter facilitado a sua aproximação com os projetos apresentados no concurso, no ano de 1957. Embora os projetos apresentados não tenham sido catalogados pela NOVACAP àquela altura, com exceção do projeto vencedor, como afirma Costa (2002), a princípio podemos considerar que não haveria impedimento para Joffre de acessar alguns dos projetos apresentados, inclusive a proposta do escritório M.M.M. Roberto que, segundo Braga (2010) foi o projeto mais moderno apresentado no concurso e, segundo o júri do concurso, o que apresentou "os melhores estudos quanto a utilização de terra e financiamento" (COSTA, 2002 p. 35). Além disso, Joffre é citado por Leal (2000 p. 26) como "um grande entusiasta do Projeto Paragominas", interessado em requerer terras no futuro município. Tal fato pode ser verdade considerando que o nome de Joffre Parada, juntamente com dezenas de outros Pioneiros da cidade, aparece em convocação publicada no ano



de 1982 no Diário Oficial da União que solicitava provas sobre a alegação de propriedades contida no perímetro da área intitulada P-1, referente à faixa de terras arrecadadas pela União ao longo da Rodovia Belém-Brasília.

A despeito da possível influência da proposta do escritório M.M.M. Roberto sobre o Plano de Paragominas, Leal (2000 p.76) apresenta um esboço, sem escala definida de um plano para ocupação do município, atribuído pela autora a Célio Miranda mas sem indicar uma data provável de elaboração do mesmo. No plano, intitulado de "Esquema P" é possível observar a discriminação de 24 hexágonos, articulados como uma colméia, no interior de uma poligonal assinalada como o perímetro urbano que coincidia com os limites da faixa de terras arrecadada pela União, além da previsão de lotes rurais dispostos ao longo do rio Urain, que seriam garantidos, como uma espécie de bônus, aos colonos que adquirissem lotes urbanos no município.

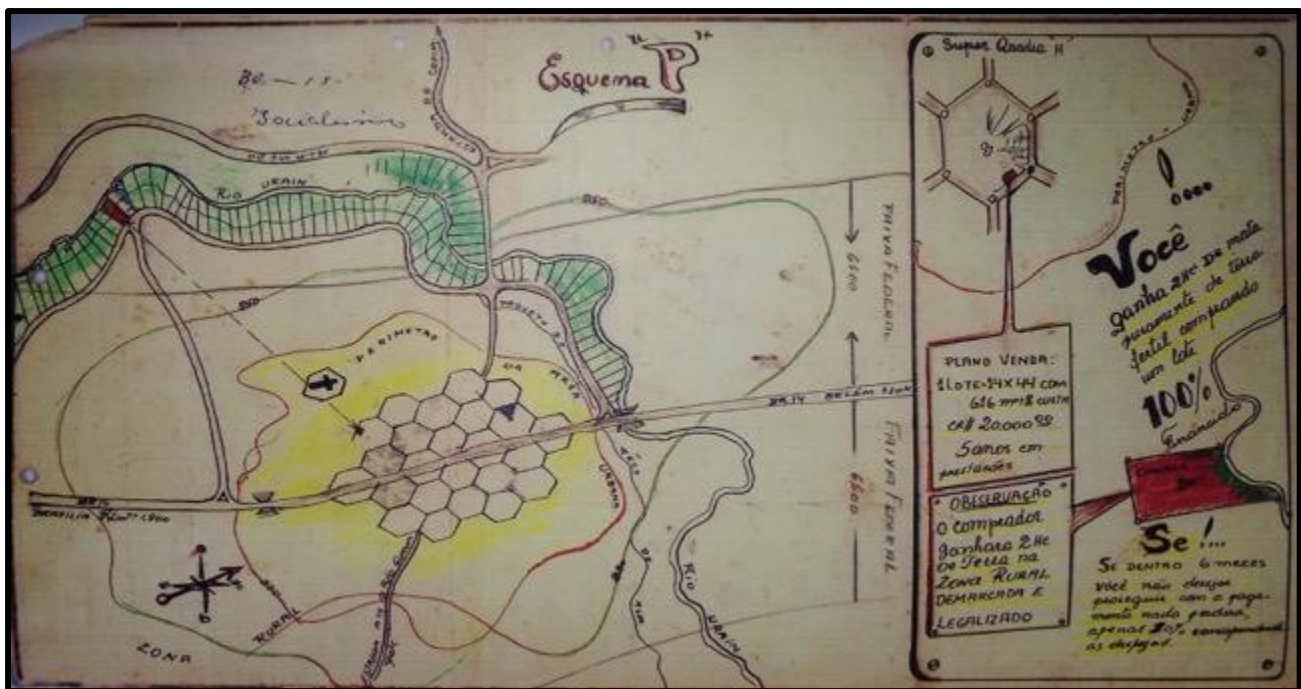


Figura 5: "Esquema P".
Fonte: Leal, 2000.

A forma hexagonal da "colmeia urbana" proposta por Célio Miranda, de fato, guarda alguma semelhança com as Unidades Urbanas (UU's), circulares, que caracterizavam a proposta do escritório M.M.M. Roberto para Brasília, contudo são radicalmente distintas em seu nível de organização intra urbana, como é possível observar na figura 06. De todo modo, acreditamos ser possível tomar como hipótese, com base nas informações disponíveis até o momento, que a proposta dos Irmão Roberto pode ter servido de inspiração para o esboço elaborado por Célio Miranda, em virtude de seu contato prévio com Joffre Parada e que ele, posteriormente, teria elaborado o projeto executivo para apenas três hexágonos que formariam



o núcleo inicial da cidade, de forma a adaptar as UU's do escritório M.M.M. Roberto ao terreno e ao contexto econômico que pressionava pela fundação da cidade de Paragominas.

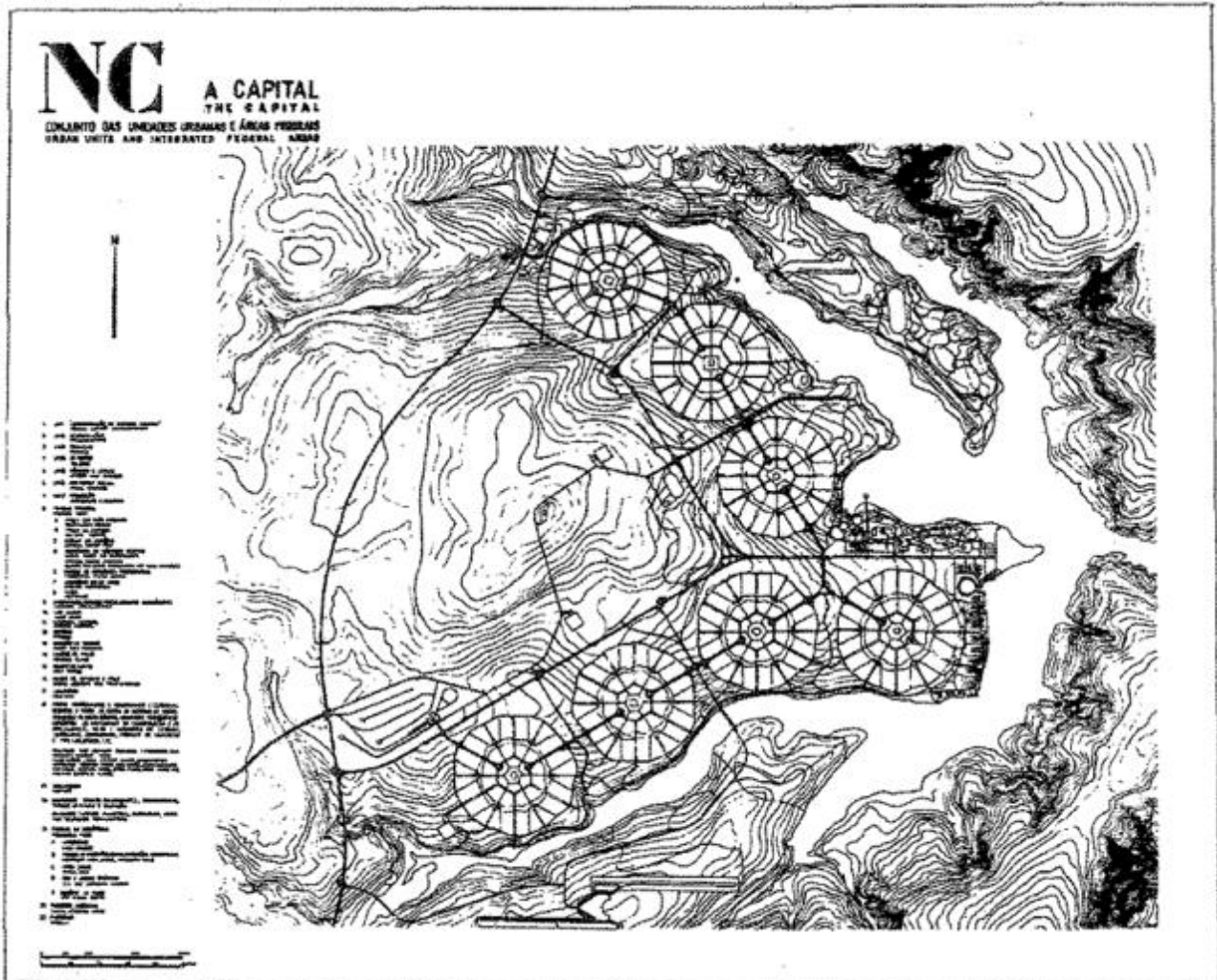


Figura 6: Projeto dos escritório M.M.M. Roberto para o concurso de Brasília. Fonte: Costa, 2002.

Porém as semelhanças entre os dois projetos se resumem apenas à forma concêntrica de ambas, sendo radicalmente distintas em sua organização interna e dimensões. A proposta de UU's do escritório M.M.M. Roberto estavam previstas para funcionar como cidades independentes, recebendo aproximadamente 72 mil habitantes em cada UU, ocupando uma área circular com raio de 1.200 metros, o que, segundo os autores "representa as distâncias que podem ser percorridas sem preocupar-se com processos mecânicos de condução" (MMM Roberto apud Costa, 2002 p. 241). O uso residencial das UU's seria composto por casas geminadas de 1 ou 2 pavimentos e edifícios de 17 pavimentos, não excedendo 142 habitantes/hectare. No centro geométrico de cada uma das 7 UU's previstas inicialmente, além das áreas comerciais e serviços especializados, haveria ainda um core que determinava a sua função dentro do plano como um todo: UU'S-1 - Administração do Distrito Federal; UU's-2 - Comunicações; UU's-3 Finanças; UU's-4 As artes; UU's-5 Ciências e Letras; UU's-6 Bem estar social; UU's-7 Produção.



Em relação ao plano para Paragominas, os hexágonos previstos por Célio Miranda para Paragominas e detalhados por Joffre Parada possuíam dimensões inferiores às UU's do escritório M.M.M. Roberto, com aproximadamente 425 metros de raio. Leal (2000) apresenta que o projeto original previa a construção de três hexágonos, sem previsão de controle de densidades, contando apenas com uma proposta de setorização entre os mesmo: Hexágono 01: Área Industrial; Hexágono 02: Área Comercial; Hexágono 03: Área Residencial. Dos três Hexágonos previstos, apenas dois foram efetivamente executados e, segundo Valderde e Dias (1967 p. 139), desde o início do projeto as autoridades municipais encontravam dificuldades com a população a fim de que se obedecesse ao plano adotado. Nesses espaços não é possível aferir se o controle de uso do solo foi efetivamente aplicado em algum momento, ou se houve algum tipo de controle de uso do solo entre os hexágonos. Do mesmo modo, ainda não é possível precisar o ano em que o projeto dos Hexágonos foi efetivamente abandonado, contudo em plantas da cidade dos anos de 1970 (figura 7) é possível observar a ocorrência de novos parcelamentos em antigas áreas de chácaras e fazendas, que passaram a dar continuidade à malha urbana da cidade dentro de uma trama regular, indicando que a duração do projeto pode não ter ultrapassado sequer a década de 1970,

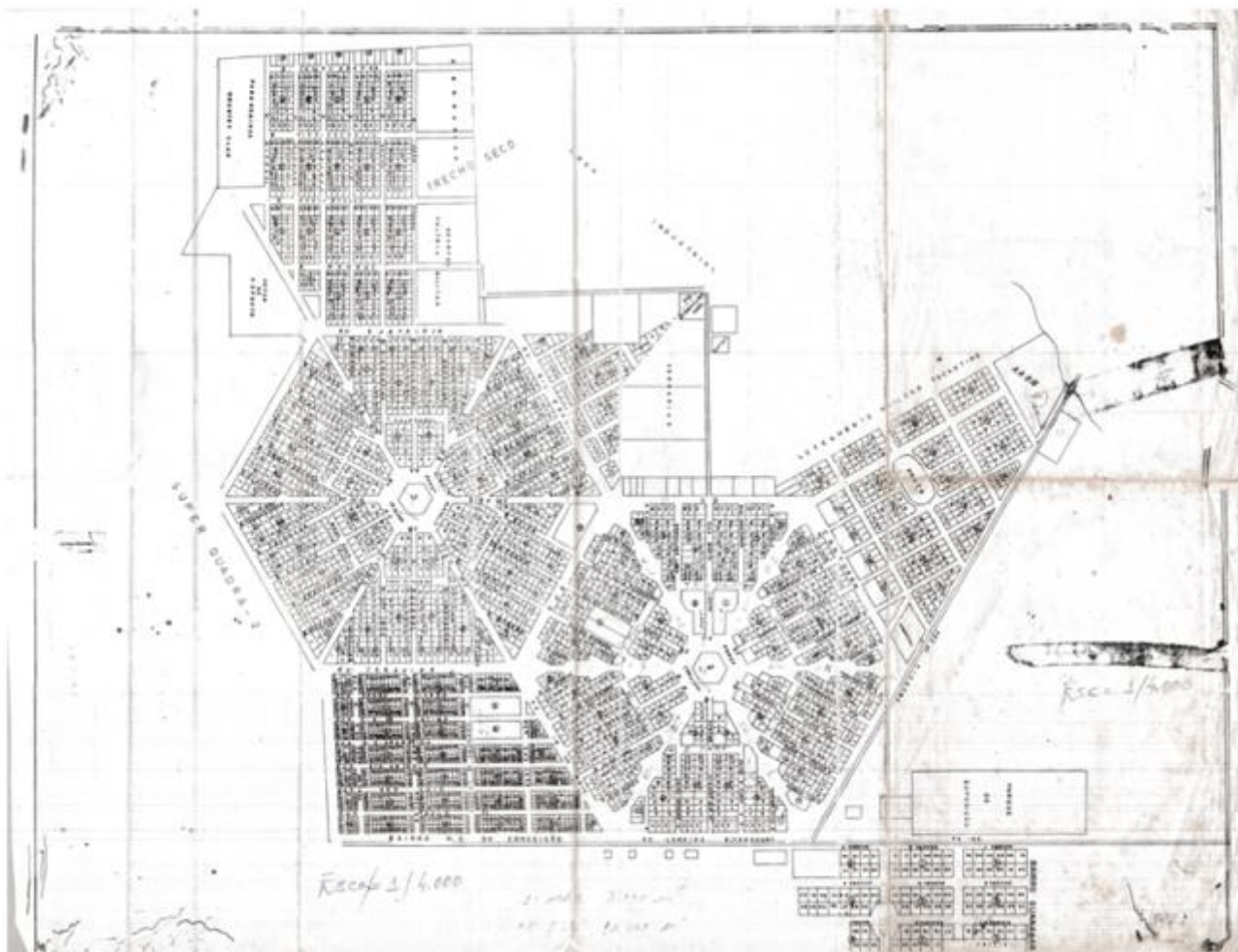




Figura 7: Planta da cidade de Paragominas, possivelmente do início dos anos de 1980. Fonte: Prefeitura de Paragominas

Considerações finais

O grande desafio de escrever sobre uma pesquisa em andamento e complexa em termos de acesso às fontes primárias é a constatação de outras questões de pesquisa, até então inexistentes, que surgem conforme novas camadas da história do urbanismo na Amazônia são desveladas. Talvez a mais importante seja a que indaga sobre os reais motivos que levaram à ocupação urbana de algumas parcelas do território amazônico, a partir dos anos de 1960. O que motivava Pioneiros como Célio Miranda a organizar um projeto de ocupação urbana de um território tão inacessível? O desejo de desenvolvimento para a região e para o país, ou um puro e simples jogo de especulação com a propriedade rural e urbana, reproduzindo atavismo que marcam nossa condição de Subdesenvolvimento?

Sem ansiar por dar respostas a essas perguntas, nesse artigo, procuramos lançar luz sobre um tema ainda pouco desvelado na história da cidade na Amazônia, do qual é possível desdobrar questões finais em três reflexões síntese: i) o contexto regional que mobiliza novas instituições para atuar ativamente na Valorização Econômica da Amazônia; ii) o padrão em curso de ocupação do território desbravado pela Belém-Brasília, com a criação de Cidades Novas de inspiração modernista; iii) a autoria dos projetos urbanísticos e, no caso em tela nesse artigo, o projeto para a cidade de Paragominas.

No primeiro caso, foi possível observar como a Belém-Brasília nasce no bojo do primeiro projeto que buscava a superação de assimetrias regionais, entre os Estados da Amazônia e os do Centro Sul do País. Como nos mostra Becker (2013) a integração da economia e do território amazônico pautou-se pela visão de um “inferno verde” e desabitado, o que, em poucas décadas, implicou na desarticulação do tradicional mundo rural amazônico, contribuindo para a fragmentação política do território e a destruição do bioma. O desempenho da Belém-Brasília, registrado como estudo de caso no material organizado pelo SERFHAU em 1972, para definir diretrizes de ocupação para Faixas Pioneiras da Amazônia, indica que o padrão de ocupação urbana e rural registrado naquela rodovia deveria ser tomado como exemplo para as outras estradas cujas obras estavam em execução naquele momento. Nesse relato, os técnicos do SERFHAU tratavam particularmente da Rodovia Transamazônica, que contaria com um projeto muito peculiar de “Urbanismo Rural” e colonização do território, como nos mostra (REGO, 2015)

A segunda reflexão envolve o padrão de configuração urbana que se encontrava em curso para a ocupação do “Brasil Central”, pautado na criação de Cidades Novas, previamente projetadas ou surgidas de forma mais “espontâneas” em pontos nodais e logísticos das novas rodovias que surgiam. Nesse artigo



levantamos casos de Cidades Novas que antecederam Paragominas: Ceres, Alexânia e Abadiânia, como evidências desse novo padrão de configuração urbana. As três cidades servem de exemplos iniciais para uma trajetória de urbanização que se tornará frequente nas décadas de 70 e 80, especialmente na Amazônia Paraense. Grandes Projetos de mineração, logística e energia capitaneados pelo paradigma desenvolvimentista dos Governos Militares, que trazem como receituário a criação de Cidades Novas, planejadas, das quais ascendem novas cidades em seu entorno imediato. Estas sim, expressão da fronteira amazônica como espaço de acumulação primitiva permanente e superexploração do homem (MARTINS, 2016). Núcleo urbano de Carajás e a cidade Parauapebas, Vilas Permanentes da Eletronorte e a Cidade Tucuruí, Monte Dourado e a cidade de Laranjal do Jari, no Estado do Amapá. Todas, respectivamente, positivos e negativos do fenômeno de urbanização da Amazônia durante a segunda metade do século XX.

Por fim, a questão que mais instigou esse trabalho, e que ainda permanece a menos investigada, envolve os projetistas das Cidades Novas, aqueles que “assinaram” os projetos de cidades que compõem o processo de modernização da região amazônica durante o século XX, sejam eles arquitetos, engenheiros ou apenas agrimensores. Desse ponto, que são se colocava como objetivo do artigo, emergem questões para compor uma agenda de pesquisa sobre a cidade de Paragominas, tais como: quais as motivações concretas da adoção de preceitos modernistas, ao que tudo indica, identificados com a proposta do escritório M.M.M. Roberto para Brasília, para a cidade de Paragominas? Quem orientou o parcelamento e o desenho do sistema viário ao longo dos anos e o que levou à inviabilidade da proposta urbanística? E, ainda, qual o papel da especulação com a terra (urbana e rural) durante a elaboração do projeto de colonização capitaneado por Célio Miranda e como esse processo orientou a morfologia da cidade? Questões para pensar a história do urbanismo mas também o que é o urbano contemporâneo da Amazônia.

Referências

BECKER, B. **A urbe amazônica: a floresta e a cidade**. 1a edição. Rio de Janeiro: Garamond, 2013.

BERGAMIN, Maxiely Scaramussa. **Paragominas: a experiência para se tornar um município verde na Amazônia**. 1 ed. Belém: Marques Editora, 2015.

BRAGA, M. **O concurso de Brasília**. São Paulo: Cosac Naify, 2010.



BRASIL. **Planejamento urbano e local e o desenvolvimento das faixas pioneiras.** Brasília: SERFHAU, 1972.

CALLOU, Rayana Nadir Lucena. **O sonho de fundação de Paragominas-Pa e o Projeto Nacional-desenvolvimentista na Amazônia: memórias, narrativas e identidades.** Dissertação (Programa de Pós-graduação em Linguagens e Saberes na Amazônia). Universidade Federal do Pará. Bragança-Pa, p.101. 2017.

CONFEA. **Láurea ao Mérito 2018.** Confea, Brasília, 2018. Disponível em: <https://confea.org.br/sites/default/files/2019-05/livro_merito_2018.pdf> Acesso em 30 mai. 2021.

COSTA, Aline Moares. **(IM)POSSÍVEIS BRASÍLIAS: Os projetos apresentados no concurso do plano piloto da nova capital federal.** Dissertação (Mestrado em História da Arte). Universidade Estadual de Campinas. Campinas-SP, p. 603. 2002.

COSTA, F. DE A. Mercado e produção de terras na Amazônia: avaliação referida a trajetórias tecnológicas. **Boletim do Museu Paraense Emílio Goeldi. Ciências Humanas**, v. 5, n. 1, p. 25–39, 2010.

COSTA, Lucas Felício. **Poder, memória e estigmas: pontes entre Ceres e Rialma.** Dissertação (Programa de Pós-Graduação em Projeto e Cidade). Goiânia: FAV-UFG, 2016

DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO. **Página 105 da Seção 1 do Diário Oficial da União (DOU) de 5 de outubro de 1982.** Brasília, 1982. Disponível em: <<https://www.jusbrasil.com.br/diarios/3489874/pg-105-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-05-10-1982/pdfView>> Acesso em 22 abr. 2021.

FREITAS, Wagner Abadio de, D. A. **Da colônia agrícola nacional de goiás ao papel de polo regional: a cidade de ceres e a centralidade construída no território goiano.** Tese de doutorado (Geografia) Departamento de Geografia - UNB, 2020.

Mumford, Eric. **Designing the modern city: Urbanism since 1850.** Yale University Press, 2018

HARVEY, David. **Produção Capitalista Do Espaço.** São Paulo: Annablume, 2005

LACERDA, L. A.; TREVISAN, R. Aragarças no Brasil Central: Modernidades pré-Brasília. **Anais do V Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.** Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2018.

LEAL, Gláucia Lygia Rabello. **Paragominas: a realidade do pioneirismo.** 2ª edição. Belém: Alves, 2000.

LEME, Maria Cristina. "Urbanismo no Brasil." São Paulo: Studio Nobel (1999).

MARTINS, J. S. **Fronteira: A degradação do outro nos confins do humano.** São Paulo: Contexto, 2016.

PEREIRA, Pedro Henrique Máximo; TREVISAN, Ricardo. **Alexânia e Abadiânia, duas cidades novas para Brasília.** Revista Thésis v.2, 2018.

MESQUITA, T. B. **"Uma estrada revela o mundo": O sni e os conflitos pela posse da terra no Pará.** Tese de doutorado (História Social) Instituto de História - UFRJ, 2018.

MIRANDA, Célio Rezende. **O Sonho de Célio: um relato histórico emocionante.** Paragominas-PA: Prefeitura de Paragominas, 2002. CD 1 e 2. Acervo da Secretaria Municipal de Cultura de Paragominas-PA.



MORAES, Lúcia Maria. *A segregação planejada: Goiânia, Brasília e Palmas*. Goiânia: EDUCG, 2003

MOREIRA, Vânia Maria Losada. Os anos JK: industrialização e modelo oligárquico de desenvolvimento rural. In: FERREIRA, Jorge e DELGADO, Lucília de Almeida Neves. **O Brasil Republicano: o tempo da experiência democrática (da democratização de 1945 ao golpe militar de 1964)**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2013.

REGO, R. L. A integração cidade-campo como esquema de colonização e criação de Cidades Novas: do Norte Paranaense à Amazônia Legal. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, v. 17, n. 1, p. 89, 2015.

TREVISAN, Ricard. **Cidades Novas**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2020.

TRINDADE, J. R. B. (Org.) **Seis décadas de intervenção estatal na Amazônia: a SPEVEA, auge e crise do ciclo ideológico do desenvolvimento brasileiro**. Belém: Paká-Tatu, 2014.

VALVERDE, Orlando; DIAS, Catharina Vergolino. **A Rodovia Belém-Brasília: Estudo de geografia regional**. IBGE, Rio de Janeiro, 1967, Série A, Publicação nº 22. Disponível em: <<https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo?id=216178&view=detalhes>> Acesso em 30 mai. 2021.

REGO, R. L. Comunidades planejadas na Amazônia: o urbanismo rural e a utopia de uma nova civilização. **XIV Colóquio Internacional de Geocrítica**, p. 2–7, 2016.

RUBIN, Débora. **Ao perdedor, um lugar na Belém-Brasília**. Veja. Especial Brasília 50 anos. São Paulo, p. 90-91, novembro de 2009.