

O Plano Piloto de Paragominas e a (re)construção dos equívocos de autoria

The Paragominas Pilot Plan and the (re)construction of authorship mistakes

El Plan Piloto Paragominas y la (re)construcción de errores de autoría

Aldeci Ferreira Costa

Universidade do Estado do Pará; Centro de Ciências Naturais e Tecnologia; Departamento de Desenho Industrial. Paragominas (PA), Brasil.

Raul da Silva Ventura Neto *

Universidade Federal do Pará; Instituto de Tecnologia; Programa de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Belém (PA), Brasil. netoventuraraul@gmail.com

* Autor correspondente.

CRedit

Contribuição de autoria: Análise; Coleta de dados; Metodologia; Redação – rascunho original: COSTA, A. F.; Concepção; Curadoria de dados; Supervisão; Validação; Visualização; Redação – revisão e edição: VENTURA NETO, R. S.

Conflitos de interesse: Os autores certificam que não há conflito de interesse.

Financiamento: Universidade do Estado do Pará (UEPA) – bolsa de estudos.

Aprovação de ética: Os autores certificam que não houve necessidade de aprovação de Comitê de Ética.

Uso de I.A.: Os autores certificam que não houve uso de inteligência artificial na elaboração do trabalho

Editores responsáveis: Daniel Sant'Ana (Editor-Chefe); Luciana Saboia F. Cruz (Editora Associada); Leandro S. Cruz (Editor Associado); Paola Caliri F. Martins (Editora Associada); Victor Itonaga (Assistente editorial); Pedro G. Cardoso (Assistente editorial).

Resumo

Na Amazônia Legal, o processo de urbanização e a ação desenvolvimentista do Governo Federal sempre caminharam *pari passu*, desafiando os limites de resiliência dos homens e das mulheres da região, bem como a capacidade de sobrevivência da floresta tropical. As políticas associadas ao desenvolvimentismo brasileiro transformam os “sertões” da Amazônia em espaço aberto para ações de colonização dirigida, sobretudo a partir dos anos de 1960. Para as pretensões deste artigo, buscamos investigar os anos iniciais de formação de Paragominas como uma Cidade Nova na Rodovia Belém-Brasília, procurando entender especialmente o contexto de elaboração do Plano Piloto da cidade. Neste artigo, buscamos retificar um equívoco quanto à autoria do Plano Diretor de Paragominas, reafirmando o papel do engenheiro Joffre Mozart Parada como autor do projeto. Ao mesmo tempo, entendemos que os equívocos referentes à autoria do Plano, que constam na historiografia da cidade, não são casuais e podem ser vistos como reflexos de uma condição de utopia de cidade moderna de Paragominas e da atuação modernizadora do “inferno verde” amazônico.

Palavras-Chave: Paragominas; Cidade Nova; Amazônia; Desenvolvimentismo; Urbanismo.

Abstract

In the Legal Amazon, the urbanization process and the Federal Government's developmental action have always gone hand in hand, challenging the limits of resilience of men and women in the region, as well as the survival capacity of the tropical forest. Policies associated with Brazilian developmentalism transform the “sertões” of the Amazon into an open space for directed colonization actions, especially from the 1960s onwards. For the purposes of this article, we seek to investigate the initial years of formation of Paragominas as a New City on the Highway Belém-Brasília, seeking to understand especially the context in which the city's Pilot Plan was drawn up. In the article, we seek to rectify a mistake regarding the authorship of the Paragominas Master Plan, reaffirming the role of engineer Joffre Mozart Parada as author of the project. At the same time, we understand that the mistakes regarding the authorship of the Plan, which appear in the city's historiography, are not casual and can be seen as reflections of a utopia condition of the modern city of Paragominas and the modernizing action of the Amazonian “green hell”.

Keywords: Paragominas; New Town; Amazon; Developmentalism; Urbanism.

Resumen

En la Amazonía Legal, el proceso de urbanización y la acción desarrollista del Gobierno Federal siempre han ido de la mano, desafiando los límites de resiliencia de hombres y mujeres de la región, así como la capacidad de supervivencia del bosque tropical. Las políticas asociadas al desarrollismo brasileño transforman los “sertões” de la Amazonia en un espacio abierto para acciones de colonización dirigida, especialmente a partir de la década de 1960. Para los propósitos de este artículo, buscamos investigar los años iniciais de formación de Paragominas como Ciudad Nueva en la Carretera Belém-Brasília, buscando comprender especialmente el contexto en el que se elaboró el Plan Piloto de la ciudad. En el artículo buscamos rectificar un error respecto a la autoría del Plan Maestro de Paragominas, reafirmando el papel del ingeniero Joffre Mozart Parada como autor del proyecto. Al mismo tiempo, entendemos que los errores sobre la autoría del Plan, que aparecen en la historiografía de la ciudad, no son casuales y pueden verse como reflejos de una condición utópica de la moderna ciudad de Paragominas y de la acción modernizadora de la Amazonía del “infierno verde”.

Palabras-clave: Paragominas; Ciudad Nueva; Amazonas; Desarrollismo; Urbanismo.

1 Introdução

Na Amazônia, o processo de urbanização e a ação desenvolvimentista do Governo Federal sempre caminharam *pari passu*, desafiando os limites de resiliência de homens e mulheres da região, bem como a capacidade de sobrevivência da floresta tropical. Tanto como discurso, quanto como *práxis* de ação do Estado brasileiro no território, o desenvolvimentismo, como corrente do pensamento econômico latino-americano, buscou orientar o planejamento estatal com vistas a superar os entraves impostos pelo subdesenvolvimento ao capitalismo tardio brasileiro (Carneiro, 2012; Fonseca, 2014). Em linhas gerais, as políticas de viés desenvolvimentista estavam assentadas no trinômio industrialização substitutiva de importações, intervencionismo estatal e nacionalismo (Gonçalves, 2012). Outrossim, apesar ter um momento de ápice, diversas vezes associado ao governo de Juscelino Kubitschek (1956-1961), o desenvolvimentismo amadurece e se materializa no território brasileiro, muitas vezes por meio de políticas de planejamento econômico e de colonização dirigida, que remetem a um contexto que antecede o Plano de Metas de JK e as reformas estruturais para o avanço da industrialização pesada, iniciado no Estado Novo Vargas (Draibe, 1985).

Plano de Valorização Econômica da Amazônia, Marcha para o Oeste, Expedição Roncador-Xingu, Fundação Brasil Central e Colônias Agrícolas Nacionais são apenas algumas das expressões do desenvolvimentismo brasileiro mais diretamente relacionado às ações de ocupação da hinterlândia do país. Todas fomentam um contexto político-institucional que transforma os “sertões” da Amazônia em alvo de algumas das principais ações desenvolvimentistas ligadas à colonização dirigida, realizadas no país, sobretudo a partir dos anos de 1960. Essas ações emergem tanto de iniciativas que partem do Estado – Governo Federal principalmente, mas também de governos estaduais – quanto de pioneiros. Um dos casos mais emblemáticos entre as cidades paraenses surgidas no período foi o da cidade de Paragominas, cuja implantação e cujo projeto de colonização foram coordenados pelo engenheiro agrimensor e fazendeiro mineiro Célio Miranda. Investigar a gênese desse processo, observando as estruturas sociais que se condicionam a partir disso, é objeto deste artigo.

Antes de avançar sobre o objeto em si, importa entender que, na Amazônia, o pensamento desenvolvimentista possui igualmente um caráter endógeno e exógeno (Fernandes, 2011; Ventura Neto, 2017). Em outras palavras, na condição de escola de pensamento e modelo de ação do Estado, as políticas desenvolvimentistas que são implementadas na Amazônia são fruto tanto da visão de desenvolvimento de uma *intelligentsia* que vive, pensa e atua nas instituições de planejamento desenhadas para a região, quanto de grupos externos a ela, os quais enxergam a Amazônia tão somente como uma frente de expansão para o capitalismo nacional (Martins, 1997). Ainda que de forma desigual em termos de relação de poder, as ações desenvolvimentistas para modificar as estruturas produtivas da região colocam a colonização como principal estratégia de suporte à produção agrícola, com vistas a superar entraves associados ao extrativismo vegetal. Desde a crise estrutural que deu fim ao enriquecimento fácil, permitido com a exportação do látex da seringueira, o extrativismo foi eleito como a maior chaga da economia amazônica e o grande culpado pelo elevado custo de vida dos espaços urbanos da região (Costa, 2012; Fernandes, 2011; Weinstein, 1993).

As primeiras ações de viés claramente identificado com o desenvolvimentismo implantadas na Amazônia estão associadas à Superintendência do Plano de Valorização

Econômica da Amazônia (SPVEA) (Trindade, 2014). Criada em 1946, no contexto de fim do Estado Novo e de uma nova constituição federal, a SPVEA tinha como uma de suas principais metas a construção da rodovia Belém-Anápolis. Por sua vez, a nova rodovia estava amparada nos planos quinquenais da instituição, pela possibilidade de promover políticas de desenvolvimento agrícola e colonização dirigida nas suas margens. Ainda que não existam referências à implantação de Cidades Novas¹ no âmbito desse plano, daquele ponto em diante se inaugura uma conexão umbilical entre expansão rodoviária, colonização e agricultura, que passou a nortear um novo padrão de ocupação urbana (e rural) do território amazônico, sobretudo na Amazônia paraense.

A tomada de decisão quanto à transferência da Capital Federal para o Planalto Central produziu o impulso político necessário para a construção da rodovia Belém-Anápolis e o início da ocupação da hinterlândia amazônica como fronteira agrícola para atender ao mercado de Belém. Rapidamente, o projeto da primeira rodovia federal que cortava a floresta amazônica, de Norte a Centro-Oeste, e logo “rebatizada” como Rodovia Belém-Brasília, passou a compor o plano de metas do governo JK, tornando-se uma das emblemáticas obras do desenvolvimentismo brasileiro executadas durante seu mandato.

Diante da urgência pelo cumprimento do prazo estabelecido, formata-se a Comissão Executiva da Rodovia Belém-Brasília (RODOBRAS), vinculada à SPVEA e com a missão de singrar a floresta amazônica dois mil quilômetros adentro em duas frentes. Quando finalizada, a Belém-Brasília “representou o maior projeto de intervenção na região no período entre as ditaduras do Estado Novo e a civil-militar” (Andrade, 2019, p. 364) e, de forma mais abrangente, contribuiu para o desenvolvimento urbano do Centro-Norte do Estado de Goiás (Sousa; Pacheco, 2013, p. 247).

Na leitura de Valverde e Dias (1967, p. 341), a Belém-Brasília dinamizou o comércio entre os mercados do Sudeste e a capital Belém, cidade que historicamente se constituiu porta de entrada para o restante da rede urbana amazônica (Corrêa, 1987). Em termos regionais, a consolidação dessa nova rota de comércio inter-regional contribuiu para o surgimento de povoados diversos (planejados ou não) ao longo da rodovia, mas também para o crescimento de outros já existentes. Enquanto isso, em nível nacional, o contexto de criação de Cidades Novas na hinterlândia foi responsável pelo acelerado processo de urbanização que fez do Brasil um país majoritariamente urbano já em meados dos anos 1960 (Rego, 2020).

Na Amazônia Legal, o padrão de ocupação motivado pela Belém-Brasília, além de permitir a superação do isolamento rodoviário da região em relação ao restante do país, inaugurou uma cena que seria repetida inúmeras vezes durante a segunda metade do século XX. O pano de fundo dessa cena: “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 Novas” (Ventura Neto; Costa, 2021, p. 16). Enquanto isso, os protagonistas e coadjuvantes dividiam-se entre pioneiros, colonos e migrantes espontâneos, principalmente os que vinham do semiárido nordestino.

Para cumprir as pretensões deste artigo, buscamos investigar os anos iniciais de formação de Paragominas como uma Cidade Nova na Belém-Brasília, procurando

¹ Este artigo se alinha ao conceito de Cidades Novas elaborado por Trevisan (2020), que as define como tipos urbanísticos que apresentam seis “atributos” que condicionam o seu surgimento: desejo, função, lugar, projeto, autor e tempo.

entender especialmente o contexto de elaboração do Plano Piloto da cidade. Busca-se retificar um equívoco quanto à autoria desse projeto, reafirmando o papel do agrimensor Joffre Mozart Parada como autor desse plano, a mando de Célio Miranda, fundador da cidade e principal idealizador do projeto regional para a ocupação das terras nessa região da Belém-Brasília. No artigo, entendemos que os equívocos quanto à autoria do Plano não são casuais e podem ser vistos como reflexos de uma condição de utopia de cidade moderna de Paragominas e da atuação modernizadora dos pioneiros frente ao “inferno verde” amazônico.

Metodologicamente, optou-se, nesta investigação, pelo método histórico-estrutural braudeliano, influenciado pelo pensamento da Escola dos Annales e pela ideia da divisão tripartite do tempo histórico, em durações distintas que se entrecruzam permanentemente e, com isso, definem e redefinem as estruturas sociais. Assim, entendemos que os acontecimentos que influenciaram a decisão de Célio Miranda de fundar uma cidade em plena floresta amazônica estão circunscritos a uma leitura do tempo médio, do ciclo de investimentos de viés desenvolvimentista que, em algumas décadas, modificaria radicalmente o padrão da rede urbana paraense (Corrêa, 1987). Ao mesmo tempo, os procedimentos adotados pela pesquisa de campo captam, sobretudo, o tempo curto nas acepções braudelianas de tempo (Braudel, 2011), em que pese o importante registro fonográfico deixado por Célio Miranda, narrando a “epopeia” de fundação de Paragominas e sua visão particular da localidade como um fragmento de Brasília na Amazônia.

Por fim, definiram-se, como procedimentos de pesquisa, as pesquisas documental e bibliográfica. No aspecto documental, a pesquisa se valeu tanto da análise de documentos primários como de documentos secundários. Com relação aos documentos primários, destacam-se os áudios/ relatos deixados por Célio Miranda, a planta original do projeto da cidade, alguns documentos oficiais, entre outros. Já com relação aos documentos secundários, ou seja, que já foram analisados, destacam-se revistas e periódicos do período estudado.

O artigo se desenvolve em três tópicos e objetiva apresentar Paragominas como um estudo de caso resultante dessa conjuntura de eventos e tempos históricos distintos e contraditórios. O primeiro tópico apresenta Paragominas em seu momento de gênese, como projeto de desenvolvimento regional condicionado pela possibilidade de ocupação e mercantilização de terras devolutas estaduais tornadas acessíveis com a possibilidade de abertura da Belém-Brasília. O segundo tópico salta para o tempo presente. Observamos neste ponto como o ufanismo em torno da epopeia de construção de um “fragmento de Brasília em plena selva Amazônia”, conforme nomeia Célio Miranda, converte-se em enormes equívocos nos documentos oficiais e na historiografia mais reconhecida sobre o momento de fundação da cidade. Por último, avançamos para a leitura de Paragominas como projeto urbanístico, utopia de cidade modernista implantada na Amazônia, colocando em paralelo outros projetos que dialogam com o seu partido urbanístico e nos ajudam a compreender a atuação de Joffre Mozart Parada naquele contexto.

2 Paragominas, fragmento de Brasília e desejo por terra na Amazônia

Poucos anos após o lançamento da pedra fundamental de Paragominas, em 1958, Célio Miranda tem uma iniciativa de registrar por conta própria, em fita cassete, um relato pessoal acerca da “epopeia” de fundação da cidade. É possível que o contexto que leva à

gravação do áudio de mais de quatro horas esteja relacionado com a intenção de emancipação do município de Paragominas, que inicialmente foi construído em terras do município de São Domingo do Capim e emancipado apenas em 1965. É possível ainda que o áudio represente a necessidade de registro pessoal dos desafios e de articulações políticas necessárias para viabilizar o empreendimento empresarial que foi a fundação da cidade de Paragominas. Fato é que nunca saberemos, pois possivelmente se trata do único material gravado por Célio Miranda, já que este vem a falecer alguns anos depois desse depoimento, em 1964, sem ver o município de Paragominas emancipado.

Ainda assim, os áudios permitem algumas leituras importantes sobre o contexto e o desejo de Miranda em torno da fundação de Paragominas. A primeira era que se tratava de um sonho embalado pelos ideais desenvolvimentistas, o que se expressa na sua forma de enxergar a Amazônia. Falamos mais especificamente dos projetos expansionistas da era Vargas e, posteriormente, da era JK, ambas observadas ao longo da vida do mineiro, nascido em 14 de junho de 1920, na cidade de Patrocínio.

É dessa maneira que ele começa seu depoimento, afirmando que a intenção de fundar uma Cidade Nova era um sonho pessoal e que somente no contexto do governo de JK suas ideias puderam ganhar impulso. A escolha do sítio se deu verdadeiramente em virtude da construção de Brasília e da abertura da rodovia Belém-Brasília.

Leal (2000) complementa que, no ano de 1958, Célio Miranda fez sua primeira viagem ao Pará, sobrevoando e buscando as áreas mais adequadas para fundar a sua cidade. Antes disso, no entanto, houve também importante influência do trabalho de articulação política do seu irmão, o jornalista Onofre Rezende de Miranda.

A ideia de construir a cidade de Paragominas surgiu nesta época, quando o jornalista Onofre Rezende de Miranda (irmão de Célio Miranda) que, através de entrevista com Juscelino, soube de seus planos para construir uma rodovia que interligasse Brasília a Belém (a Belém-Brasília). Perguntou ainda, o presidente, se havia alguém, do conhecimento do jornalista, que possuía interesse em ver as terras, ao longo da estrada, colonizadas. Onofre, conhecendo as características do irmão, logo o informou sobre a conversa com Juscelino. (Leal, 2000, p. 26)

Dessa forma, a idealização de Paragominas, *pari passu* à construção de Brasília e da rodovia Belém-Brasília, constitui-se como importante elemento a respeito da forma como se deu a ocupação da região amazônica a partir daquele momento. A oportunidade aberta pela Belém-Brasília permitiu não apenas a criação da cidade de Célio Miranda, como também a sua associação à nova Capital Federal do Brasil, principalmente pelo acesso facilitado ao presidente Juscelino Kubitschek, que Miranda propagandeava em seus áudios, narrando um episódio de encontro pessoal com JK:

O senhor sabe dos planos que eu tenho de fundar essa cidade. O senhor fundou Brasília, eu fundo lá Paragominas, que eu até brinquei com ele, que é um fragmento de Brasília em plena Amazônia. Ele falou: “Mas o quê que há com você?”, “É o seguinte: tem essas terras que elas estão reservadas para o Estado. O Estado fala que elas estão reservadas para a União. A União diz pra colonizar. Eu estou lá colonizando, agora, eu vim aqui para o senhor ver a área de terra necessária para a cidade lá, se dá um jeito para mim igual o governo do Pará, ou qualquer caminho. Eles querem me tirar de lá”, ele falou assim: “Ah! Tira nada! Você fica lá, invade aquilo lá e desbrava. Eu te garanto”. Quando ele falou “você invade e desbrava, eu te garanto”, eu até brinquei e tirei de uma pasta um retrato. Se não tem ainda, creio que tenha aí no álbum, nós tínhamos

mais de 100 homens em uma fotografia, eu falei: “Não, eu já invadi. Eu quero é que o senhor me dá garantia”, ele falou “Não, uma garantia...”, “O senhor escreve aí em um bilhete, dá pro governador. Me dá uma garantia por escrito, porque aí o meu negócio é mais seguro. Por conversa pode uma hora a coisa mudar”. [...] e então ele deu num despacho uma carta feita pelo meu amigo [ininteligível], ele deu o despacho ao governador do Pará. (Miranda, 2022, informação verbal)

O aval presidencial permitiu ao projeto de Célio Miranda o ingresso fundamental de personagens que foram participantes ativos na construção de Brasília e da rodovia Belém-Brasília, como é o caso do engenheiro civil Bernardo Sayão e do engenheiro de minas e engenheiro civil Joffre Mozart Parada. Segundo os áudios de Miranda, além do relacionamento pessoal, ambos foram grandes apoiadores e incentivadores de seu sonho:

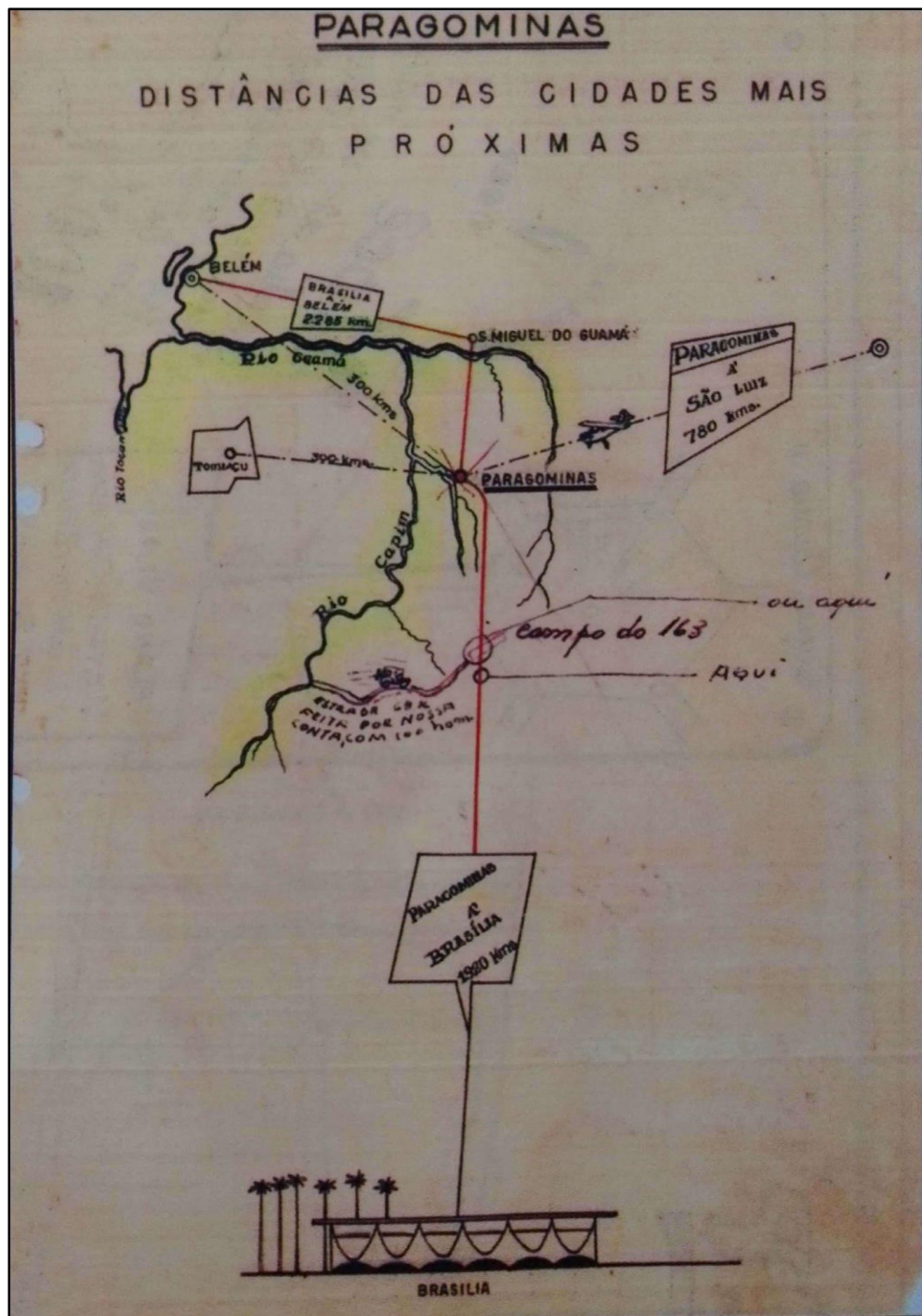
Ele [Bernardo Sayão] sempre foi muito meu amigo e, nas primeiras voadas, nas primeiras investidas que ele deu aqui na Amazônia, para a localização da BR-14, ele citou aquele ponto ali como um dos pontos melhores para a fundação de uma cidade. Paragominas deve a localização mais mesmo ao Bernardo Sayão e ele me animou muito de vir fazer essa realização que já era de conhecimento dele. Eu estava sempre em contato com ele porque o Joffre Parada era assistente técnico dele na ocasião. Como assistente, o Joffre era meu amigo e tinha a mesma ideia minha também. (Miranda, 2022, informação verbal)

Um sonho não tão pueril, como o termo possa presumir, uma vez que, para Célio Miranda, o ponto de partida para a fundação de uma cidade deveria levar em consideração a possibilidade de a cidade servir de base para algum setor produtivo, como a agricultura, a pecuária e a mineração. Além de atender ao movimento de expansão territorial brasileira, Miranda, em seus áudios, não esconde a intenção de lucrar com a atividade de fundação da cidade, no caso, com a venda de terras que seriam a ele concedidas pelo Governo do Estado, ou simplesmente com a oportunidade de se fazer negócios com o projeto Paragominas, como ele mesmo demonstra em um trecho de sua gravação:

A visão nossa era fundar uma cidade. A visão de ganhar dinheiro era... lógico, nós teríamos que ter, porque ninguém vem do Sul aqui e compra hoje, por exemplo, uma passagem de avião custa, por exemplo, 96 contos. Vem e gasta 500 contos. Quer dizer, o sujeito pode... tem o interesse, o ideal, compreende? Que a gente tinha. Mas era o interesse, por exemplo, também de ganhar dinheiro. A gente quer ganhar dinheiro, todo mundo quer ganhar dinheiro” (Miranda, 2002, informação verbal).

Por esses motivos, a escolha do local – às margens da rodovia e próximo a Belém – mostrava-se ideal para a sua cidade, “porque aqui, mesmo com a falta da BR-14, se fracassasse [...] nós ficávamos perto de Belém e tinha possibilidade de evolução” (Miranda, 1964, informação verbal). Assim, Miranda lançava mão de desenhos esquemáticos como forma de demonstrar outras vantagens aos seus possíveis investidores. Na Figura 1, por exemplo, o idealizador do projeto destaca as distâncias entre Paragominas e Belém, Paragominas e São Luís e Paragominas e Brasília, ilustrando a facilidade de acesso à nova cidade que estava em vias de surgir.

Figura 1: Desenho esquemático de Célio Miranda indicando a distância de Paragominas em relação aos grandes centros urbanos da Amazônia e de Brasília.



Fonte: Desenho à mão de Célio Miranda, apresentado em Leal (2000).

De fato, o local indicado por Sayão, conforme confirmam Valverde e Dias (1967), era 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. Essa qualidade natural para o desenvolvimento da pecuária era utilizada como mote dos anúncios do projeto de Paragominas (Figura 2), encomendado por Célio Miranda ao jornal *Folha de São Paulo* no ano de 1964, propagandeando as “Terras no Pará” como “A melhor região ecológica do mundo para o Zebu”.

Figura 2: Anúncio contratado por Célio Miranda e publicado no Jornal “Folha de São Paulo”, em 1964.

TERRAS NO PARÁ



TERRAS NO PARÁ

O BRASIL PRECISA DE EXPORTAÇÕES PARA GARANTIR A SUA BALANÇA DE PAGAMENTOS; O BRASIL TERÁ NA EXPORTAÇÃO DA CARNE O SEU MELHOR MERCADO DE MOEDAS FORTES. VÁ V. AJUDAR O BRASIL A CONSTRUIR ESSE MERCADO DE MOEDAS FORTES. VÁ V. PRODUIR A CARNE MAIS BARATA DO MUNDO NAS FAMOSAS E FERTILÍSSIMAS TERRAS DE PARAGOMINAS ENTRE OS RIOS GURUPI E CAPIM.

VÁ CONHECER A MELHOR REGIÃO ECOLÓGICA DO MUNDO PARA O ZEBU. TEMPERATURA CONSTANTE. VEGETAÇÃO INCOMPARAVEL. AGUADAS ABUNDANTES. TEMPO CERTO PARA QUEIMADAS SEM BERNES. SEM CARRAPATOS. SEM INVERNO. SEM ARRAÇOAMENTOS. O PORTO DE BELEM SITUADO NA METADE DO CAMINHO DOS MERCADOS CONSUMIDORES SERÁ O MAIOR EXPORTADOR DE CARNE DO "NOSSO ZEBU". A BELEM-BRASILIA GARANTIRÁ SEMPRE O FUTURO DO SEU EMPREENDIMENTO. TRANSPORTE PERMANENTE E SEGURO. DEZENAS DE MADEIRAS DE LEI CLASSIFICADAS PARA A EXPORTAÇÃO E COM MERCADO FRANCO A BEIRA DA BELEM-BRASILIA. TUDO O QUE V. PRODUIR TERÁ ESCOAMENTO GARANTIDO. PEGUE O SEU AUTOMÓVEL E VÁ COM A SUA FAMÍLIA. CONHECER A REGIÃO DE PARAGOMINAS PRONTA PARA SER DESBRAVADA.

INFORMAÇÕES COM —

CELIO REZENDE MIRANDA
RUA QUINZE N.º 19-A TELEFONE: 6-4724
GOIANIA — ESTADO DE GOIÁS.

Fonte: Leal (2000).

A necessidade de atração de colonos para Paragominas era fundamental não só por uma questão da viabilidade financeira do projeto coordenado por Célio Miranda, como também pela necessidade de afirmação política do empreendedor frente ao Governo do Estado do Pará. A doação de terras federais que deu origem a Paragominas foi questionada ainda durante o período de construção da cidade, durante os trabalhos de abertura da rodovia Belém-Brasília. Ocorre que o Governo do Pará, por meio da Secretaria de Obras, Terras e Águas (SEOTA) obliterava a doação de terras devolutas às margens da Belém-Brasília. Àquela altura, a SEOTA era fortemente centralizada na figura do seu secretário, o advogado e escritor Benedicto Monteiro, que manifestava muita

preocupação com a ocupação “desordenada” das terras devolutas do Estado às margens das rodovias que começavam a surgir (Mesquita, 2023).

Nesse caso, especificamente, Paragominas é citada como exemplo do processo de ocupação desordenada de terras no Estado, nas memórias do ex-deputado, durante o período em que estava à frente da SEOTA (Monteiro, 1980). Benedicto Monteiro foi posteriormente eleito como deputado estadual no pleito de 1960, mantendo forte atuação como parlamentar, com projetos de lei que buscavam atuar na regularização no processo de alienação de terras devolutas do Estado. Com o golpe civil-militar de 1964, Benedicto Monteiro foi preso e torturado, além de ter seu mandato cassado e seus projetos de lei arquivados (Mesquita, 2023).

Por fim, entendemos que nesse contexto se inserem dois momentos importantes dos anos de gênese de Paragominas. Primeiramente a conversa narrada por Célio Miranda com o Presidente JK, em que o primeiro pede garantias ao então Presidente da República para não ser expulso das terras que havia invadido, objetivando construir “um fragmento de Brasília na Amazônia”. Entendemos que o “agente” da expulsão seria, nesse caso, Benedicto Monteiro, sob o comando da SEOTA, um impasse que teria se resolvido mediante o despacho elaborado de próprio punho pelo Presidente JK, conforme relato presente nos áudios deixados por Célio Miranda. Um segundo momento diz respeito à necessidade de propaganda organizada para atração de colonos, a fim de comercializar terras e, assim, fazer ocupar a cidade de Paragominas, movimento que dificultaria ainda mais a ação de expulsão por meio da SEOTA.

A narrativa de Célio Miranda deixa claro que a ideia de fragmento de Brasília dá forma a uma utopia de sociedade que orienta a Cidade Nova de Paragominas, como um experimento do urbanismo modernista em plena floresta amazônica, no auge do projeto desenvolvimentista do governo Juscelino. Considerando, como defende Trevisan (2013, p. 20), que Cidades Novas “são representações atuais de um cotidiano futuro; [...] traduções oportunas do passado e do presente”, cabe a nós compreender – ou atribuir um rumo racional, a partir de novas hipóteses – de que forma elementos típicos de uma Cidade Nova, como a autoria do projeto, são “reescritos” ao longo do tempo, após a consolidação da cidade. Nesse caso, o foco recai sobre a questão da autoria que se perde na história e reaparece na historiografia oficial com novos nomes, reafirmando a conexão umbilical entre Paragominas e Brasília. De fragmento, Paragominas e Brasília passariam a ser cidades-irmãs, com a mesma filiação: Lucio Costa como pai e, como mãe, o concurso organizado pela Comissão Organizadora da Nova Capital do Brasil (Novacap).

3 Os equívocos como fragmentos de Brasília

De quem é a autoria do Plano Piloto de Paragominas? A essa questão a parca historiografia regional e os documentos oficiais que narram a epopeia de fundação do município relatam uma conexão umbilical entre a cidade de Paragominas, a abertura da rodovia Belém-Brasília e o concurso realizado pela Novacap, anos antes, para eleger o projeto urbanístico de Brasília. Contudo, o que fica na memória coletiva dos seus habitantes e nas narrativas oficiais sobre o município não é o que de fato teria ocorrido. Esse tópico tem o objetivo de lançar luz sobre esses equívocos e de apresentar uma alternativa de resposta à pergunta com que iniciamos o parágrafo.

Como demonstram os próprios áudios de Célio Miranda, o desenvolvimento da trama em torno da fundação de Paragominas teria como protagonista uma possível relação pessoal

entre ele e o Presidente JK. Foi de posse desses áudios e a partir de entrevistas com os pioneiros que a principal referência historiográfica dos anos iniciais de fundação da cidade foi construída, pela historiadora Gláucia Leal (2000). Na obra, a autora afirma que o Plano Piloto de Paragominas seria de autoria do arquiteto Lucio Costa e que Célio Miranda o teria recebido como doação de JK, quando este ainda era Presidente da República. A doação seria justificada uma vez que o projeto que estava sendo doado havia alcançado a quarta colocação entre os participantes do concurso de projetos para a nova Capital Federal do Brasil e não seria mais aproveitado, conforme registra Leal (2000, p. 52):

[...] o projeto foi de autoria do Dr. Lúcio Costa, classificado em 4º lugar no concurso para a escolha do projeto para a construção de Brasília, no qual foi vencedor o Plano Piloto do mesmo autor. O projeto originário de Paragominas foi obtido por Célio Miranda através da doação, por intermédio do Geólogo Dr. Joffre Mozart Parada que, na época, trabalhava em Brasília.

O equívoco, nesse ponto, reside em dois fatos principais. O primeiro é que Lucio Costa, como sabemos, não foi o autor da proposta que ficou em 4º lugar no concurso de Brasília, mas sim da proposta vencedora. Além disso, a proposição vencedora foi a única submetida ao concurso de Brasília pelo urbanista carioca. A proposta que ficou nessa quarta posição foi a do escritório M. M. M. Roberto², que possui importantes semelhanças com o projeto de Paragominas, como mostramos no próximo tópico. Ainda assim, a informação equivocada passou, a partir de então, a ser reproduzida em documentos oficiais do município, entre outros, o Plano Diretor de Paragominas, além de notícias vinculadas aos *sites* oficiais do município e a portais de jornalismo regionais. Em ambos, reafirma-se o fato de que o plano urbanístico da cidade de Paragominas é, tal qual Brasília, de autoria de Lucio Costa.

Talvez por conta desse equívoco de atribuir erroneamente dois projetos a Lucio Costa, sendo um deles o que teria ficado em 4º lugar no concurso, e pelo fato de o partido adotado no Plano Piloto de Paragominas ter uma forma hexagonal, a autoria dessa proposta tenha sido atribuída ao escritório M. M. M. Roberto pela *Revista Veja*, em matéria alusiva aos 50 anos da fundação de Brasília. Na matéria, a *Veja*, além de não apresentar comprovação de autoria, sequer mostra uma ilustração do projeto original de Paragominas. No título da matéria, em destaque, está referido que o “perdedor” do concurso de Brasília foi relegado a um lugar na Belém-Brasília (Figura 3) e que os descendentes dos autores não foram informados sobre nenhum tipo de utilização integral ou parcial da proposta do escritório M. M. M. Roberto durante a construção da cidade de Paragominas. Considerando que a matéria também faz alusão aos documentos oficiais do município e que esses perpetuam o erro registrado em Leal (2000), entendemos que a informação publicada pela *Veja* se constitui apenas como um desdobramento do equívoco inicial.

² Como mostra Costa (2002), houve, na verdade, um empate técnico entre o projeto do escritório M. M. M. Roberto e a proposta de autoria dos arquitetos Rino Levi, Roberto Cerqueira César e Luiz Roberto de Carvalho Franco. O júri achou por bem que ambos dividissem a terceira colocação, sem ter havido um quarto lugar no concurso.

Figura 3: Páginas 90 e 91 da Revista *Veja*, especial “Brasília 50 anos”.



Fonte: Rubin (2009).

Aparentemente, a manutenção desse equívoco, ao longo dos anos, tem contribuído como importante justificativa para que, ainda hoje, Paragominas seja identificada no imaginário da população local como um fragmento de Brasília. Essa se torna condição fundamental para atribuir à cidade outro valor em relação às demais surgidas no mesmo período (Callou, 2017). Nossa hipótese quanto a isso é que, o trabalho elaborado por Leal, ainda que seja importante para recuperar certa história factual dos anos iniciais de fundação da cidade, não se preocupa em averiguar a veracidade quanto à autoria do projeto urbanístico e, possivelmente, foi influenciado pelo tom ufanista dos relatos dos pioneiros sobre aqueles anos.

Nesse sentido, a pesquisa que dá origem a este artigo dialogou com outras fontes, tanto secundárias quanto primárias, a fim de encontrar a verdadeira autoria do projeto e, ainda, apresentar uma linha explicativa para os equívocos perpetrados por Leal (2000) e por trabalhos posteriores. Durante a pesquisa, foi possível identificar, em vários momentos, o papel de Joffre Mozart Parada como autor do projeto do Plano Piloto de Paragominas.

A primeira fonte de pesquisa em que identificamos a referência a Joffre Parada como autor do Plano Piloto de Paragominas foi na publicação da SPVEA de 1965, intitulada “Aventura através do progresso: a mais completa reportagem já publicada sobre a Belém-Brasília” (Barreto, 1965). Nessa publicação, há uma referência a ele como arquiteto autor de um projeto que ficou em 4º lugar em um concurso para cidades-satélites de Brasília, organizado pela Novacap. Importante registrar que Parada, na verdade, era engenheiro de minas e engenheiro civil, e não arquiteto, conforme confirma o trabalho de Tubino (2015). De todo modo, Parada teria doado o projeto de sua autoria que ficara em 4º lugar no referido concurso, servindo, a partir daí, como Plano Piloto para a nascente cidade de Paragominas. Podemos aventar que a doação tenha sido feita diretamente para Célio Miranda, se tomarmos como referência a narrativa deste. Na publicação, há ainda a referência a hexágonos organicamente dispostos, conformação que permitiria à cidade

ilimitada expansão (Figura 4), aspecto que coloca em evidência uma possível semelhança com o projeto do escritório M. M. M. Roberto para Brasília.

Figura 4: Trecho do texto em publicação da SPVEA sobre a Rodovia Belém-Brasília.

Um exemplo desse espírito: é a única cidade, depois de Brasília, que se armou de um plano-piloto para o seu desenvolvimento. É que, por ocasião de um concurso instituído pela Novacap para a escolha de plano para uma cidade satélite da Capital Federal, o 4º prêmio coube a um projeto verdadeiramente ideal para a nascente Paragominas. Seus habitantes pediram-no e o seu autor, o arquiteto Joffre Mozart Parada, deu-o de presente à administração da cidade. Esta, desde então, vem pondo-o em prática rigorosamente. Resume-se êle em um conjunto de hexágonos organicamente dispostos, e permitindo à cidade ilimitada expansão.

Fonte: Barreto (1965).

Na sequência, a referência a Joffre Parada como autor do projeto aparece no material organizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) sobre a construção da Belém-Brasília, de 1967, de autoria dos geógrafos Orlando Valverde e Catharina Vergolino Dias (Valverde; Dias, 1967). Nesse documento, ele segue sendo classificado erroneamente como arquiteto, fato que pode sugerir uma conexão, como fonte de pesquisa, entre esse trabalho e a publicação da SPVEA de 1965. Além disso, em uma nota de rodapé, os autores também ratificam a informação de que o Plano Piloto de Paragominas havia sido apresentado, ao que dá a entender, por Parada, em concurso para cidades-satélites de Brasília, tendo obtido o quarto lugar (Figura 5) no referido certame.

Figura 5: Trecho de texto da publicação “A Rodovia Belém-Brasília”.

A cidade de Paragominas é dotada de um plano urbanístico, de autoria do arquiteto Joffre Parada.⁶² Atualmente apenas uma quadra já foi construída e as autoridades municipais têm encontrado certas dificuldades com a população que se localiza na cidade, a fim de que obedeça ao plano adotado.

⁶² Apresentado por ocasião do concurso para a construção das cidades-satélites de Brasília, obtendo o 4.º lugar, doou-o a Paragominas.

Fonte: Valverde e Dias (1967, p. 139).

Por fim, uma publicação da *Revista Manchete* sobre os dez anos da Rodovia Belém-Brasília (Rehder, 1970), em 1970, refere-se a Joffre Parada como o engenheiro responsável pelo Plano Piloto de Paragominas. Além disso, mantém a afirmativa da participação de seu projeto em concurso para projetos de cidades-satélites de Brasília, tendo obtido, porém, consoante o periódico, a terceira colocação, diferentemente da afirmação de Valverde e Dias, que lhe atribuíram o quarto lugar (Figura 6). Como se trata de publicações temporalmente muito próximas e não há nenhum tipo de referência a pesquisas em outras fontes primárias, é possível aventar que a publicação da *Manchete* tenha tomado como fonte a obra de Valverde e Dias (1967), que, por sua vez, toma como fonte a publicação da SPVEA.

Figura 6: Trecho de artigo da *Revista Manchete*, de 1970. À direita, o Prefeito Fernando Martins.



Fonte: Rehder (1970, p. 91; 86).

Outrossim, como reforço à referência a Parada como autor, recuperamos um trecho dos áudios de Célio Miranda, em que este atribui a autoria do Plano Piloto de Paragominas ao engenheiro³, conforme explicita o excerto a seguir:

Levei todos os dados colhidos da região para o Dr. Joffe Parada, em Brasília, para que ele desse prosseguimento à confecção da planta definitiva de Paragominas. Paragominas tem uma forma hexagonal, com superquadras e todas as ruas são colocadas nas posições de vento, clima, altitude, sol, de maneiras que, ali está definida a posição. Tem a parte industrial, a parte residencial, a parte rural, a parte suburbana, tudo planejado (Miranda, 1964, informação verbal).

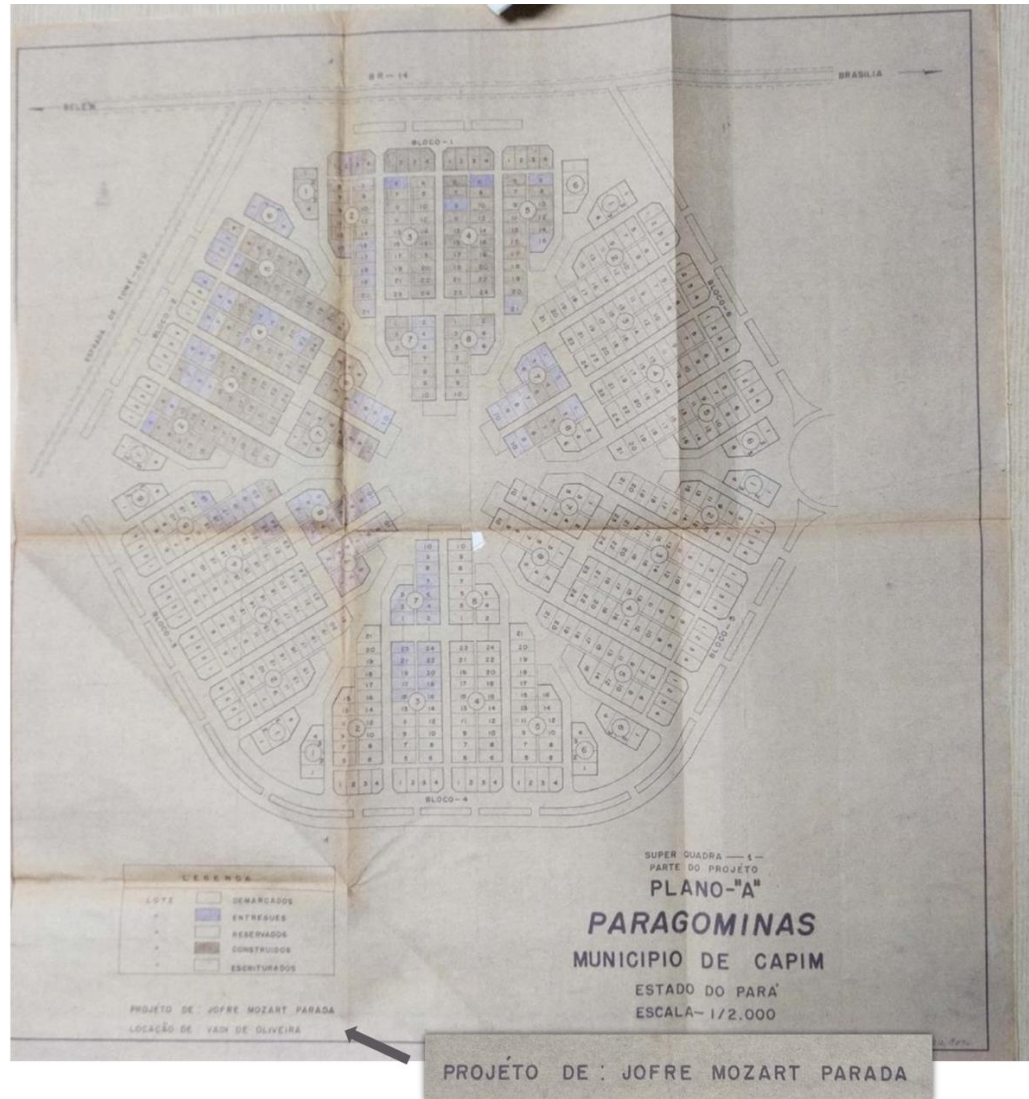
Importante dizer que, embora ele tenha sido citado por Leal (2000), a referência é de que ele teria sido apenas um intermediário na doação do projeto, e não seu autor. De fato, tanto Leal (2000) quanto a matéria da *Revista Veja* descrevem Joffe Mozart Parada apenas como um intermediário entre Célio Miranda e o Presidente Juscelino Kubitschek, e responsável apenas pela entrega do Plano Piloto, elemento informativo que reforça o vínculo entre os dois trabalhos, ainda que indiretamente.

Com vistas a colocar um ponto final nessa dúvida, durante o desenvolvimento da pesquisa que deu origem a este artigo, tivemos acesso aos documentos de emancipação do município de Paragominas, devidamente arquivados na Assembleia Legislativa do Estado do Pará (ALEPA). Com isso, foi possível ter acesso ao projeto original de um dos módulos do Plano Piloto de Paragominas, em que aparece registrada a autoria de Joffe Mozart Parada, ainda que sem a especificação de sua atribuição profissional (Figura 7).

A imagem que aqui se apresenta foi obtida por meio de registro fotográfico com o uso de um *smartphone*. De acordo com os funcionários, não é autorizada a saída de documentos para quaisquer fins. Acredita-se que esse cuidado com os diversos documentos relativos à história do Pará que estão sob os cuidados desse setor contribuiu para o impecável estado de conservação no qual se encontra a referida planta.

³ O conhecimento desse trecho específico se deu a partir do trabalho de Callou (2017), que resgatou os arquivos fonográficos do acervo da Prefeitura de Paragominas no âmbito de sua pesquisa e os transcreveu integralmente. Esse trecho do áudio não se encontra disponível no site da prefeitura do município.

Figura 7: Plano Piloto original de Paragominas.



Fonte: ALEPA.

Além da verificação do nome de Joffre Mozart Parada, chama a atenção a legenda que indica a comercialização de lotes, identificando aqueles que já haviam sido demarcados, os que já haviam sido entregues, os reservados, aqueles que já haviam recebido uma construção e aqueles que já haviam sido escriturados. Presume-se, assim, que o projeto de Joffre Parada também foi utilizado como um instrumento de propaganda da cidade, para a venda de lotes e, por conseguinte, captação de recursos para a sua construção.

Por fim, no trabalho de Tubino (2015), que escrutina a vida e a atuação profissional de Joffre Parada, são revelados mais detalhes sobre a atuação do engenheiro, investigação em que se destacam a demarcação do Plano Piloto de Brasília e das terras do Distrito Federal (Figura 8), bem como o projeto de algumas cidades satélites⁴, o que evidencia que a sua atuação como urbanista vai além da experiência de Paragominas. Nesse levantamento, que tem como referência o *curriculum vitae* elaborado pelo próprio Joffre Parada em 1973, consta a autoria do projeto do Plano Piloto de Paragominas, com a data

⁴ Tubino (2015) atribui a Joffre Parada a coautoria do projeto da cidade-satélite do Gama, no Distrito Federal, o qual foi elaborado por ele juntamente com Paulo Hungria.

de execução em 1958. Ambos parecem estar relacionados, como pretendemos mostrar no próximo tópico do artigo.

Figura 8: Joffre Mozart Parada e o primeiro mapa do Distrito Federal, desenvolvido por ele com colaboração de Janusz Gerulewicz e sua esposa, dona Mercedes Parada.



Fonte: Tubino (2015).

4 Brasília dos Irmãos Roberto, Paragominas de Joffre Mozart Parada

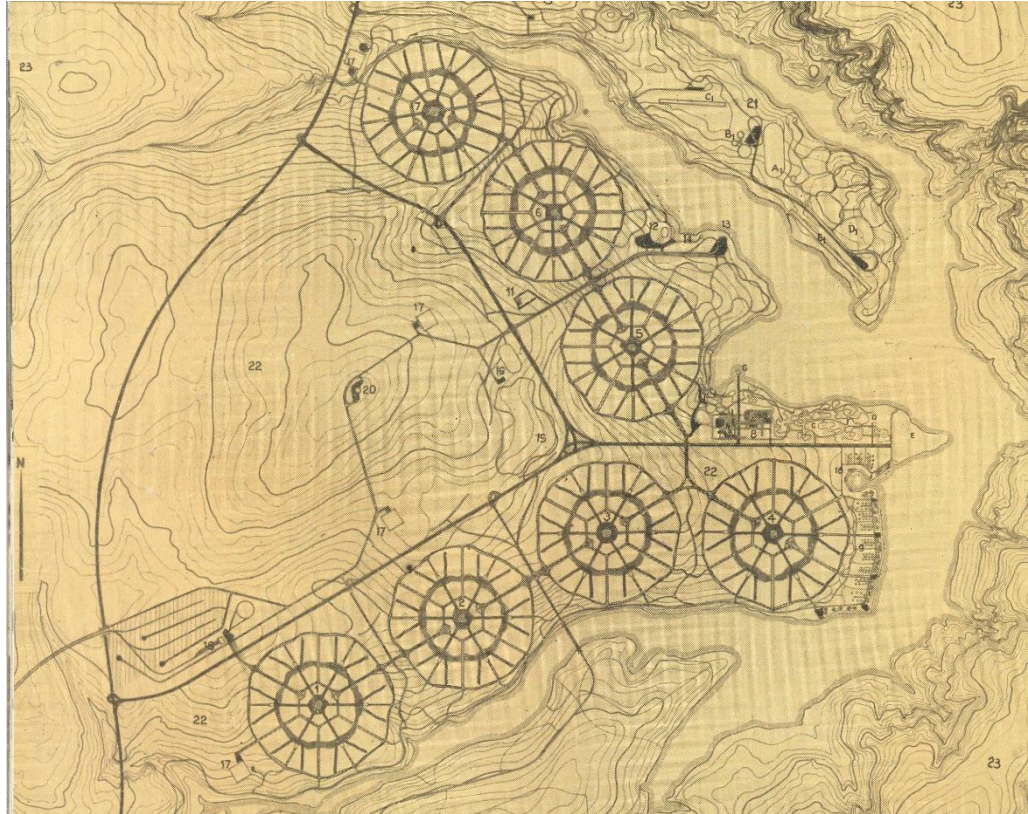
Sem restar dúvidas quanto à autoria do Plano Piloto de Paragominas, nos falta entender, mesmo que hipoteticamente, como se vinculam ou se justificam os equívocos que atribuem ao escritório M. M. M. Roberto e a Lucio Costa a autoria do projeto. Ao último podemos explicar como resultado do caráter ufanista que orienta as narrativas dos pioneiros durante a fundação de Paragominas, que segue referendando a cidade como fragmento de Brasília, característica que contribui para a associação de seu projeto urbanístico ao mesmo arquiteto que projetou a Capital Federal. Esse equívoco, uma vez referendado em Leal (2000), passou a ser disseminado em outros documentos oficiais do município, ainda que sem nenhum registro histórico que indique qualquer tipo de participação de Lucio Costa no Plano Piloto de Paragominas.

Quanto à informação veiculada pela *Revista Veja*, que atribui ao escritório M. M. M. Roberto a autoria do Plano Piloto de Paragominas, entendemos que uma explicação envolve uma questão de semelhança entre os partidos urbanísticos adotados entre os projetos. A proposta apresentada pelo escritório M. M. M. Roberto foi uma das mais emblemáticas do concurso, visto que ela se baseou na estruturação de Brasília em módulos concêntricos, que remetiam a hexágonos, nos estudos apresentados, comportantes como unidades autônomas de até 72.000 habitantes. Conquanto o nível de detalhamento apresentado no concurso não explicitasse as dimensões reais dos edifícios e das unidades de vizinhança, previa-se um raio aproximado de 1.200 metros para cada unidade autônoma, o que seria suficiente para uma caminhada de 15 minutos da borda ao centro da unidade que foi batizado de “core” (Roldan, 2019).

O projeto dos Irmãos Roberto teria a vantagem de permitir uma expansão urbana a partir da inclusão de novos módulos hexagonais, sendo prevista, no memorial apresentado ao

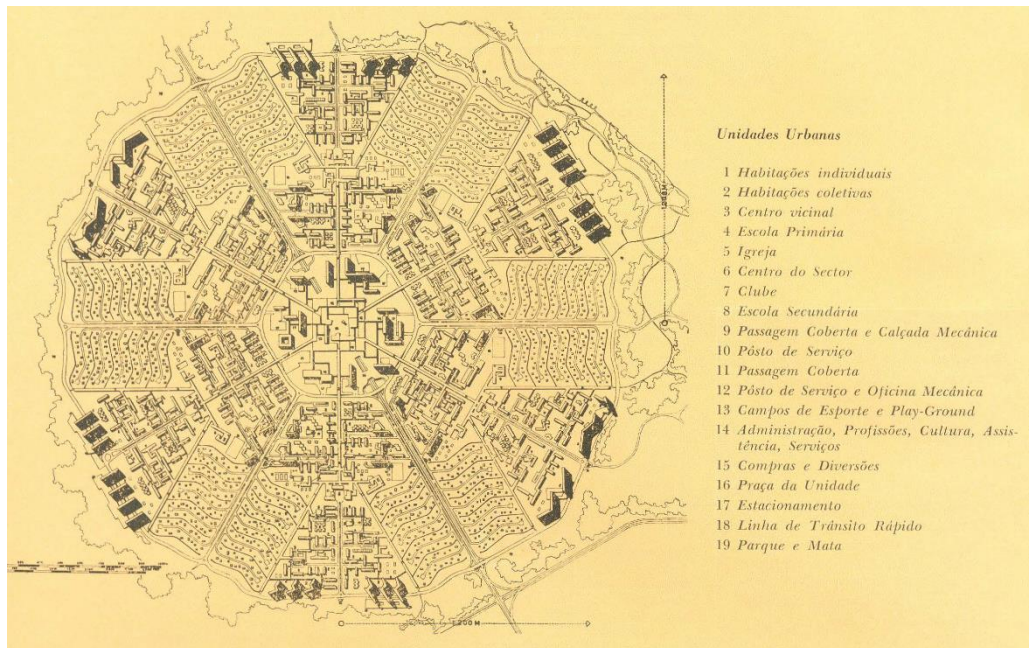
concurso, uma expansão total de até 14 módulos (Figuras 9 e 10). Apesar disso, uma das causas da fraqueza do projeto, segundo os jurados, teria sido justamente a proposta de independência de cada módulo, proposição que tiraria a característica de monumentalidade e o caráter de metrópole que se buscava para a nova capital federal (Costa, 2002).

Figura 9: Projeto do escritório M. M. M. Roberto para o concurso de Brasília.



Fonte: O Projeto [...] (1957, p. 10).

Figura 10: Detalhamento de uma Unidade Urbana. Ao centro, o “core”, em formato hexagonal.



Fonte: O Projeto [...] (1957, p. 12).

No caso do Plano Piloto de Paragominas, de Joffre Parada, a semelhança com a proposta do escritório M. M. M. Roberto está mais diretamente relacionada ao partido urbanístico, que parte de uma forma hexagonal com as vias organizadas de modo concêntrico. É importante situar que, em nosso entendimento, embora os projetos se assemelhem, não é possível dizer que ele tenha buscado fazer uma adaptação do projeto dos Irmãos Roberto para o contexto de Paragominas.

O fato é que, após a inauguração de Brasília, segundo Tubino (2015), Parada assumiu um posto de funcionário da Novacap, o que nos permite aventar que ele teve contato próximo com as propostas apresentadas no concurso, inclusive com a dos Irmãos Roberto, fato que não exclui a possibilidade de o projeto de Paragominas ter como inspiração a proposta do escritório carioca. De todo modo, o partido urbanístico que remete a uma forma concêntrica e hexagonal é a maior semelhança entre os dois projetos, e, ainda assim, como algo muito distante. Isso porque, tanto em relação à escala dos módulos hexagonais, quanto em relação à organização funcional prevista para os módulos, a diferença entre os dois projetos é substancial.

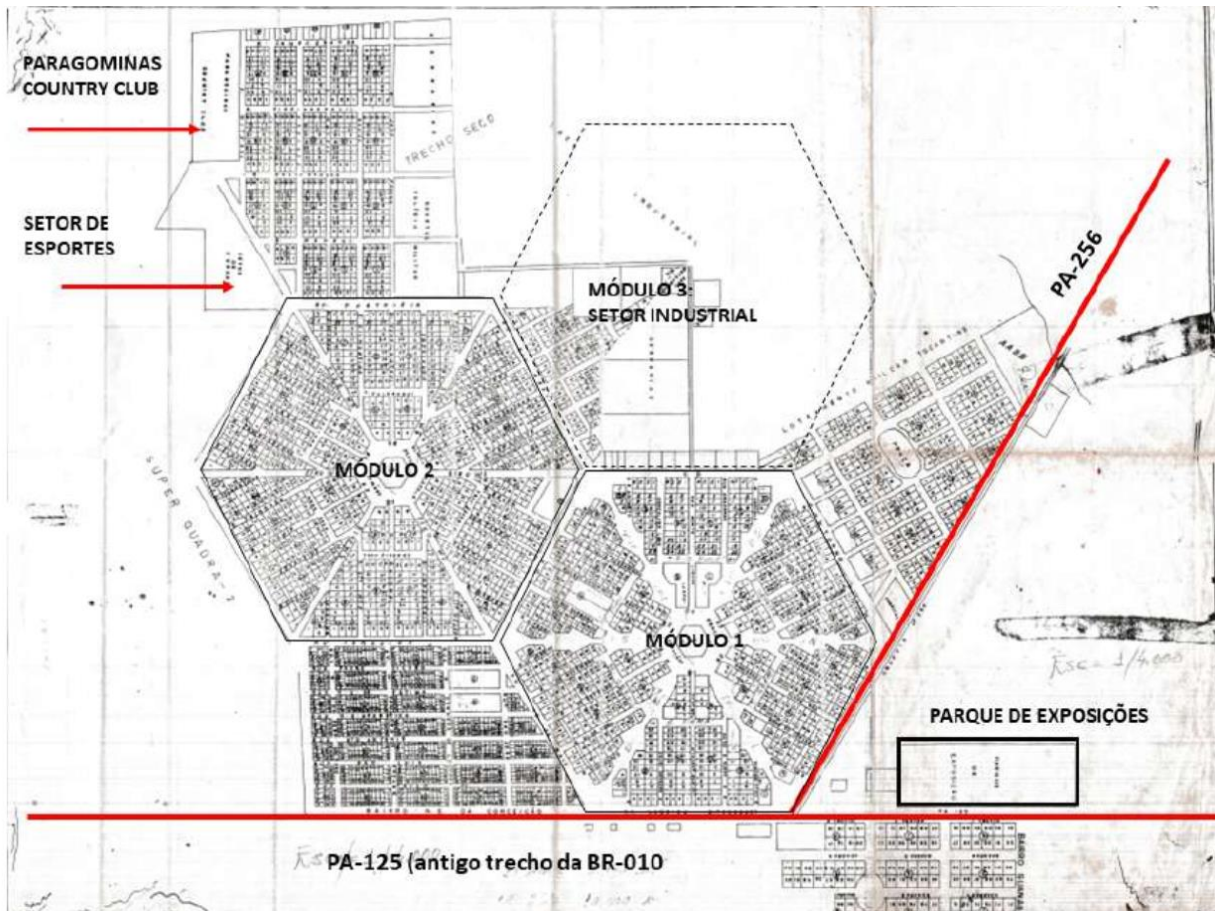
No primeiro caso, o módulo hexagonal previsto pelos Irmãos Roberto teria aproximadamente 450 ha. Em Paragominas, o projeto de Joffre Parada é cerca de nove vezes menor, com pouco mais de 50 hectares e cada aresta medindo aproximadamente 450 metros, enquanto no projeto dos Irmãos Roberto essa aresta teria aproximadamente um quilômetro de extensão.

Da mesma forma, a previsão de independência de cada unidade autônoma é outra característica que foge daquilo que foi implantado em Paragominas. Nesse caso, os hexágonos do Plano Piloto de Paragominas são projetados para funcionarem de forma interligada, com a setorização das funções definidas para cada um, pressupondo uma interdependência entre eles, diferente da proposta de unidades autônomas dos Irmãos Roberto.

Se tomarmos como referência o que aparece na descrição de Leal (2000), o formato tri-hexagonal previsto no Plano Piloto de Paragominas de Joffre Parada comportaria três funções específicas: hexágono nº 3 para receber atividades industriais; hexágono nº 2 para receber atividades de comércio e serviço; hexágono nº 1 destinado exclusivamente ao uso residencial. Apesar de os hexágonos não terem sido plenamente implantados, na planta da cidade produzida pela Prefeitura Municipal de Paragominas, ao final dos anos de 1970, é possível compreender a previsão dessa setorização inicial (Figura 11).

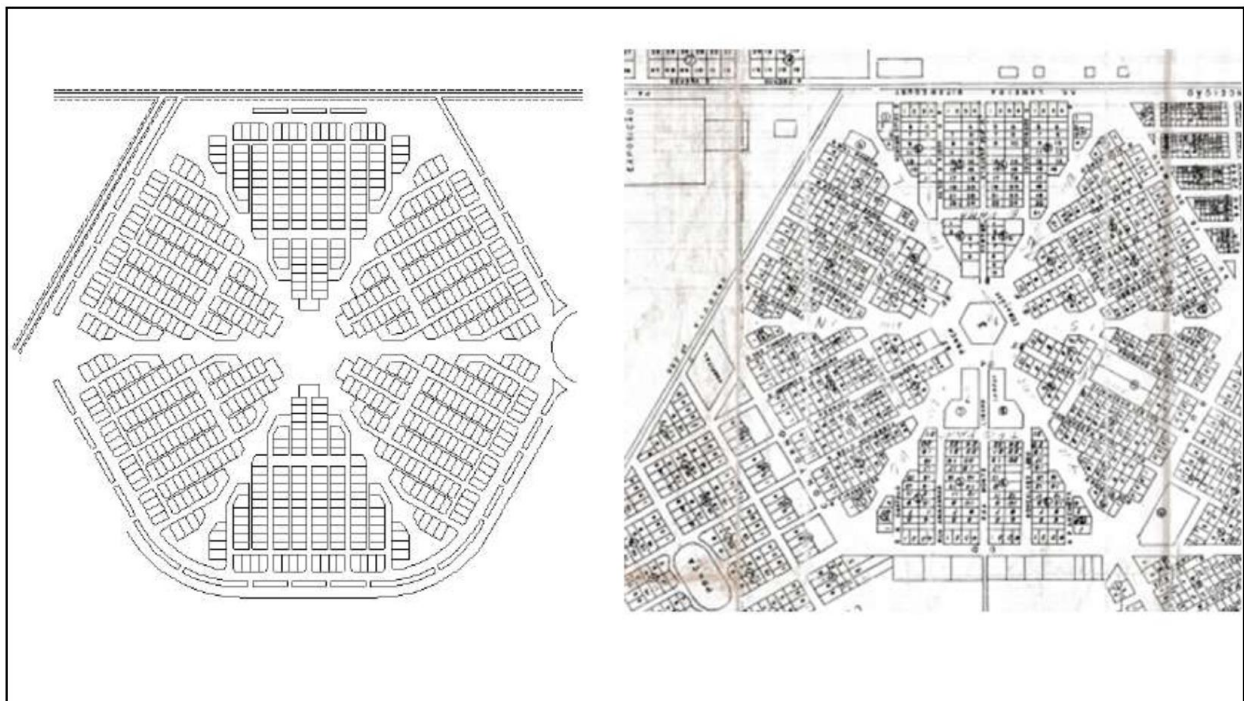
É importante salientar que só foi possível encontrar na ALEPA a planta de um dos módulos, que acreditamos corresponder ao módulo residencial. Outra análise que se destaca diz respeito à confirmação da implantação desse primeiro módulo do projeto. A partir da comparação do desenho de Joffre Mozart Parada com o levantamento cartográfico realizado, provavelmente, nos anos 1980, observa-se a semelhança entre a malha projetada e a malha executada. Embora haja uma imprecisão na identificação de vias e calçadas no desenho de Parada, manteve-se a simetria dos blocos e o direcionamento das vias ao centro do módulo (Figura 12).

Figura 11: Setorização do projeto original do Plano Piloto de Paragominas sobre a planta da cidade em 1980.



Fonte: Prefeitura Municipal de Paragominas. Adaptação dos autores.

Figura 12: Comparação do Plano Piloto desenvolvido por Joffre Mozart Parada a um recorte da planta da cidade em 1980.



Fonte: Elaborado pelos autores, a partir de documentação da Prefeitura Municipal de Paragominas; ALEPA.

A análise das semelhanças morfológicas entre os projetos pode nos auxiliar a entender como se construiu o equívoco que levou ao apagamento do nome de Joffre Parada da história da cidade. No âmbito da hipótese explicativa, entendemos que esse fato nasce com a referência à questão de o Plano Piloto de Paragominas ser produto de um concurso realizado para as cidades-satélites, o qual obteve o quarto lugar. A informação aparece reiteradamente em diversas publicações da época e, mesmo que o nome de Joffre Parada seja associado ao projeto, o que persiste é a referência ao quarto lugar obtido no concurso para cidades-satélites.

Contudo, como mostram Trevisan, Amizo e Lemos (2023), não há referências a concursos de projeto para cidades-satélites realizados pela Novacap durante aqueles anos. De fato, as propostas de desenho para as cidades-satélites eram menos inovadoras, normalmente elaboradas por profissionais diversos. Ao que parece, um desses profissionais era Joffre Parada, que, ainda enquanto trabalhava na Novacap, teria participado da elaboração, em coautoria com Paulo Hungria, do plano urbanístico da cidade-satélite do Gama.

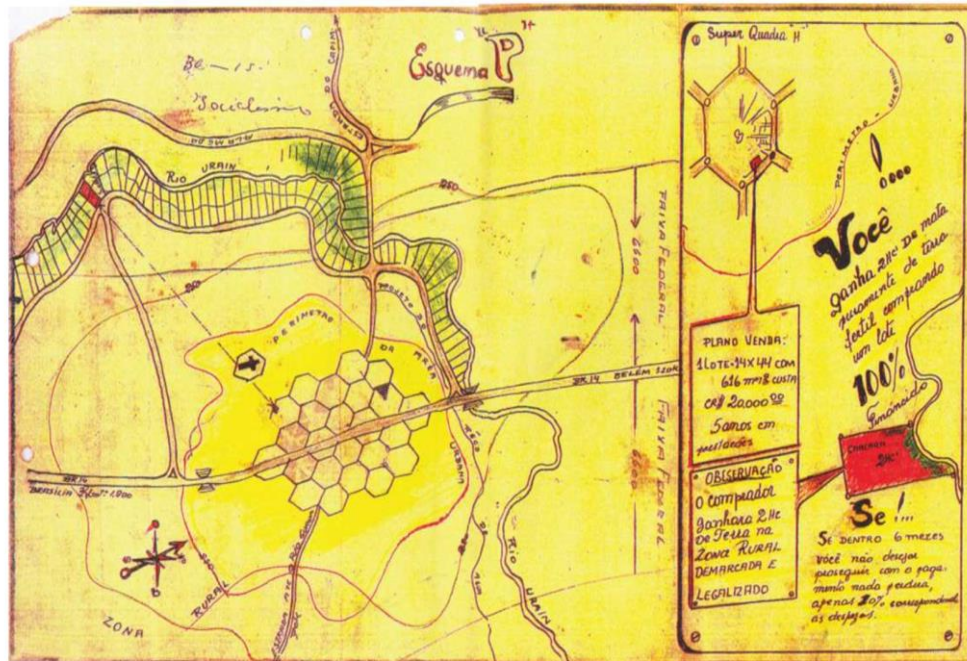
A cidade-satélite do Gama é uma das quatro primeiras cidades-satélites do Distrito Federal (DF), construídas quase simultaneamente à capital, para abrigar candangos e trabalhadores da construção civil (Ribeiro, 2008). Ocorre que, assim como o projeto dos Irmãos Roberto e Paragominas, a cidade do Gama também apresenta um partido formado por estruturas concêntricas na forma de hexágonos, semelhante a uma colmeia (Figura 13), constituindo-se com um traçado completamente diferente das outras cidades-satélites do DF (Costa, 2011). A forma de colmeia também parece estar presente no projeto de expansão do Plano Piloto de Paragominas, que não foi possível encontrar em nosso levantamento da pesquisa, mas que aparece em documento elaborado por Célio Miranda para divulgar o empreendimento entre novos colonos (Figura 14).

Figura 13: Cópia de planta do Gama, desenhada por Ney Gabriel de Souza em 1963. Companhia de Planejamento do Distrito Federal.



Fonte: Derntl (2018).

Figura 14: Esquema “P” de Célio Miranda, indicando a expansão urbana dos módulos hexagonais na forma de colmeia.



Fonte: Leal (2000).

Por fim, tudo leva a acreditar que Joffre Parada teria participado da elaboração do Plano Piloto de Paragominas ao mesmo tempo em que participava dos estudos para o projeto da cidade do Gama, momento em que era funcionário da Novacap. O registro nas fontes historiográficas, iniciado pelo trabalho organizado pela SPVEA, dá a entender que o projeto da cidade em forma de hexágonos remete à proposta dos Irmãos Roberto para Brasília, que, de fato, pode ter inspirado a produção urbanística de Parada, lembrando que ele não possuía formação em arquitetura e urbanismo, era apenas um curioso nesse tema. A referência a um projeto proveniente de um concurso, conforme repetido nas fontes seguintes, apenas reforçou a ideia de que Paragominas era um fragmento do concurso de Brasília, desde sua gênese. Na verdade, pode-se tratar de um fragmento do projeto pensado para a cidade do Gama, ou até mesmo uma variação dele, mas em menor escala. No limite, a mesma história contada várias vezes, somando-se isso a um contexto de vida cotidiana que associa a experiência dos colonos pioneiros a uma verdadeira batalha contra o “inferno verde”, torna-se verdade e incorpora novos personagens à trama. Chega-se, assim, aos anos 2000, com a publicação de Leal (2000), que transforma Joffre Parada em um mero intermediário e Lucio Costa em benemérito doador do Plano Piloto de Paragominas, simplesmente por não ter sido aproveitado em Brasília.

5 Considerações finais

Este artigo buscou lançar luz sobre a história que subsiste ao Plano Piloto de Paragominas, como forma de compreender os equívocos em torno da autoria como um fenômeno associado à noção de que essa cidade paraense se constitui como fragmento da Capital Federal, Brasília. Nesse diapasão, buscamos apresentar uma intrincada rede de relacionamentos tecida por personagens de diferentes níveis de conexão com a Amazônia, tais como Juscelino Kubitschek, Benedicto Monteiro, Joffre Mozart Parada, Bernardo Sayão e Célio Miranda. Ora para viabilizar a empreitada pioneira que deu origem

a Paragominas, ora para tentar obliterá-la em nome de um processo mais ordenado de ocupação das terras devolutas às margens da Belém-Brasília, essa rede de agentes fez parte do momento crucial de gênese do município, que nasce a partir da implantação de um Plano Piloto cuja autoria seria perdida na memória coletiva e nos documentos oficiais que contam a história do município.

O papel de Joffre Parada como autor é revelado nesta pesquisa, saindo da posição de mero intermediário na pretensa doação de um plano não aproveitado de Lucio Costa para Célio Miranda. Outrossim, a semelhança tipológica com a proposta dos Irmãos Roberto para o concurso de Brasília faz fermentar a possibilidade de Parada ter extraído de lá as formas hexagonais que aparecem tanto no Plano de Paragominas quanto no Plano para a cidade-satélite do Gama, do qual, ao que indica a sua biógrafa (Tubino, 2015), ele foi coautor.

De todo modo, mesmo que a relação entre os planos não ultrapasse a dimensão tipológica, é importante considerar que o Plano Piloto de Paragominas apresenta nele os mesmos ideais apregoados pelo urbanismo modernista, tão presentes nas propostas participantes do concurso de Brasília. O modernismo das funções setorizadas entre os hexágonos, por exemplo, expressa a utopia que passou a orientar o processo de modernização urbana que redefiniu o padrão das cidades na Amazônia, bem como a relação destas como mediadoras de uma economia da biodiversidade que permitia a preservação da floresta.

É óbvio que, por trás da representação expressa na mercadoria capitalista, reside sua essência, o que, no caso da Paragominas de Célio Miranda e dos outros pioneiros, representava ganho pecuniário com atividade de compra (invasão) e venda de lotes, urbanos e rurais. Nesse aspecto, é inegável que a existência de um Plano Piloto orientado segundo os preceitos urbanísticos em voga no período contribuiu para que Célio Miranda vendesse a ideia da fundação de uma cidade planejada e atraísse investidores para o seu empreendimento. Outrossim, o próprio uso do termo “plano piloto”, que Célio Miranda reproduz algumas vezes em sua narrativa gravada, encontrava-se associado à conotação de modernidade e ao desvencilhamento de modos tradicionais de colonização e de ordenamento do espaço urbano no Brasil, onde a experiência de Brasília contribuiu como referência para o processo. O Plano Piloto de Paragominas se constituiu como outra forma de reverberar esse discurso de modernização urbana, pautando a transformação física do território de forma conjunta ao espírito desenvolvimentista que encaminhava a atuação das instituições do Estado durante aqueles anos.

Entendemos, por fim, que, a partir da ação de Célio Miranda de intitular a cidade paraense como um fragmento de Brasília, o caso de Paragominas antecipa os processos que viriam a se reproduzir posteriormente na região amazônica e que foram ampliados fortemente no período da ditadura militar (1964-1985). Nesse período, Paragominas e a urbanização da Belém-Brasília são eleitas como um *case* de enorme sucesso na publicação do Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (SERFHAU), “Planejamento Urbano e Local e o Desenvolvimento das Faixas Pioneiras”, de 1972 (MINTER/SERFHAU, 1972). A partir dessa publicação, são validadas as experiências posteriores de colonização e urbanização da rodovia Transamazônica, com a implantação de um projeto ainda mais robusto e utópico de colonização dirigida, capitaneada pelo arquiteto e urbanista José Geraldo Camargo, vinculado ao Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA). Trata-se da proposta de um “Urbanismo Rural” que, em linhas gerais, buscou reproduzir, de forma ampliada, um padrão de utopia urbana civilizatória e excludente. Um padrão iniciado

pelas ações de Célio Miranda na constituição de Paragominas, cuja utopia se materializava nas sua própria narrativa gravada.

Referências

- ANDRADE, Rômulo de Paula. Vencidas a distância e floresta!: a Transbrasiliana e a Amazônia desenvolvimentista. **Tempo**, Niterói, v. 25, n. 2, p. 363-381, maio/ jul. 2019. DOI: <https://doi.org/10.1590/TEM-1980-542X2019v250204>. Acesso em: 19 nov. 2024.
- BARRETO, Roberto Menna. **Aventura através do progresso**: a mais completa reportagem já publicada sobre a Belém-Brasília. Rio de Janeiro: SPVEA, 1965.
- BRAUDEL, Fernand. História e ciências sociais: a longa duração. In: NOVAIS, Fernando; SILVA, Rogério (org.). **Nova História em perspectiva**. São Paulo: Cosac & Naify, 2011. p. 86-121.
- CALLOU, Rayana Nadyr Lucena. **O sonho de fundação de Paragominas-PA e o projeto nacional desenvolvimentista na Amazônia**: memórias, narrativas e identidades. 2017. Dissertação (Mestrado em Linguagens e Saberes na Amazônia) – Universidade Federal do Pará, Bragança-PA, 2017. Disponível em: <https://pplsaproesp.ufpa.br/index.php/br/teses-e-dissertacoes/dissertacoes/172-dissertacoes-2015>. Acesso em: 19 nov. 2024.
- CARNEIRO, Ricardo. Velhos e novos desenvolvimentismos. **Economia e Sociedade**, Campinas, v. 21, n. especial, p. 749-778, dez. 2012. DOI: <https://doi.org/10.1590/S0104-06182012000400003>. Acesso em: 19 nov. 2024.
- CORRÊA, Roberto Lobato. A periodização da rede urbana da Amazônia. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v. 4, n. 3, p. 39-68, 1987. Disponível em: <https://www.rbg.ibge.gov.br/index.php/rbg/article/view/963>. Acesso em: 19 nov. 2024.
- COSTA, Aline Moraes. **(Im)Possíveis Brasília**s: os projetos apresentados no concurso do Plano Piloto da nova capital federal. 2002. 603 f. Dissertação (Mestrado em História da Arte) – Universidade Estadual de Campinas, Campinas-SP, 2002. Disponível em: <https://doi.org/10.47749/T/UNICAMP.2002.257480>. Acesso em: 19 nov. 2024.
- COSTA, Francisco de Assis. **Formação rural extrativista na Amazônia**: os desafios do desenvolvimento capitalista (1720-1970). Belém: NAEA, 2012.
- COSTA, Graciete Guerra da. **As Regiões Administrativas do Distrito Federal de 1960 a 2011**. 2011. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de Brasília, Brasília, 2011. Disponível em: <http://repositorio.unb.br/handle/10482/9987>. Acesso em: 19 nov. 2024.
- DERNTL, Maria Fernanda. Além do Plano: a concepção das cidades-satélites de Brasília. **Arquitextos**, São Paulo, ano 19, n. 221.03, 2018. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/19.221/7150>. Acesso em: 19 nov. 2024.
- DRAIBE, Sônia. **Rumos e metamorfoses**: Estado e industrialização no Brasil. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1985.
- FERNANDES, Danilo Araújo. **A questão regional e a formação do discurso desenvolvimentista na Amazônia**. 2011. 312 f. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Sustentável no Trópico Úmido) – Universidade Federal do Pará, Belém, 2011.

Disponível em: <http://repositorio.ufpa.br/jspui/handle/2011/2993>. Acesso em: 28 out. 2021.

FONSECA, Pedro César Dutra. Desenvolvimentismo: a construção do conceito. *In*: CALIXTRE, André; BIANCARELLI, André; CINTRA, Marcos (ed.). **Presente e futuro do desenvolvimento brasileiro**. Brasília: IPEA, 2014. p. 9-27. Disponível em: <http://bibliotecadigital.economia.gov.br/handle/123456789/618>. Acesso em: 12 ago. 2024.

GONÇALVES, Reinaldo. Novo desenvolvimentismo e liberalismo enraizado. **Serviço Social & Sociedade**, São Paulo, n. 112, p. 637-671, out./ dez. 2012. DOI: <https://doi.org/10.1590/S0101-66282012000400003>. Acesso em: 19 nov. 2024.

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

MARTINS, José de Souza. **Fronteira: a degradação do Outro nos confins do humano**. São Paulo: Hucitec, 1997.

MESQUITA, Thiago Broni. Paragominas (Pará): visões de propriedade e conflitos agrários (1960-1975). **Intellèctus**, v. 22, n. 1, p. 268-292, 2023. DOI: <https://doi.org/10.12957/intellectus.2023.73638>. Acesso em: 19 nov. 2024.

MINTER/SERFHAU. **Planejamento Urbano e Local e o Desenvolvimento das Faixas Pioneiras**. Brasília: Minter/Serfhau, 1972.

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.

MONTEIRO, Benedicto. **Direito agrário e processo fundiário**. Rio de Janeiro: PLG Comunicação, 1980.

O PROJETO dos M.M.M. Roberto para o Plano Piloto de Brasília. **Revista Brasília**, Rio de Janeiro; Brasília, ano 1, n. 6, p. 10-13, jun. 1957. Disponível em: <https://www.arquivopublico.df.gov.br/wp-content/uploads/2018/07/NOV-D-4-2-Z-0001-6d.pdf>. Acesso em: 19 nov. 2024.

REGO, Renato Leão. A conformação das cidades novas planejadas no Brasil do século vinte. **Paranoá**, Brasília, v. 13, n. 28, 2020. DOI: <https://doi.org/10.18830/issn.1679-0944.n28.2020.13>. Acesso em: 19 nov. 2024.

REHDER, Paulo. Belém-Brasília ano 10. **Revista Manchete**, Rio de Janeiro, ano 10, v. 0969 n. 2, p. 76-91, 1970. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=004120&pasta=ano%20197&pesq=Paragominas&pagfis=109633>. Acesso em: 19 nov. 2024.

RIBEIRO, Gustavo Lins. **O capital da esperança: a experiência dos trabalhadores na construção de Brasília**. Brasília: EdUNB, 2008.

ROLDAN, Dinalva Derenzo. **Unidade de Vizinhança em suas conexões latino-americanas: a construção do conceito e suas apropriações nas obras de Josep Lluís Sert, Carlos Raúl Villanueva e Affonso Eduardo Reidy entre 1945 e 1958**. 2019. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2019. Disponível em: <https://doi.org/10.11606/T.16.2019.tde-09092019-164932>. Acesso em: 19 nov. 2024.

- RUBIN, Débora. Ao perdedor, um lugar na Belém-Brasília. Especial Brasília 50 anos. **Revista Veja**, São Paulo, ano 42, n. 2138, p. 90-91, nov. 2009. Disponível em: https://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/brasil/revistas/A_revista_veja.pdf. Acesso em: 2 ago. 2021.
- SOUSA, Michelle Louise; PACHECO, Rafael Araujo. A influência da rodovia Belém-Brasília no processo de desenvolvimento das cidades do Centro-Norte de Goiás. **Revista Eletrônica Geoaraguaia**, Barra do Garças, v. 3, n. 2, p. 246-262, ago./dez. 2013. Disponível em: <https://periodicoscientificos.ufmt.br/ojs/index.php/geo/article/view/4864>. Acesso em: 19 nov. 2024.
- TREVISAN, Ricardo. Cidades novas: laboratórios socioespaciais. **Universitas: Arquitetura e Comunicação Social**, v. 10, n. 2, 2013. DOI: <https://doi.org/10.5102/uc.v10i2.2569>. Acesso em: 19 nov. 2024.
- TREVISAN, Ricardo. **Cidades novas**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2020. DOI: <https://doi.org/10.26512/9786558460411>. Acesso em: 19 nov. 2024.
- TREVISAN, Ricardo; AMIZO, Isadora Banucci; LEMOS, Rubiana Cardoso Campos. **O prenúncio da “grande Brasília”**: cidades-satélites do entorno. Textos para discussão, n. 82. Brasília: Companhia de Planejamento do Distrito Federal, 2023. Disponível em: <https://www.codeplan.df.gov.br/wp-content/uploads/2021/08/TD-82-O-prenuncio-da-Grande-Brasilia-cidades-satelites-do-entorno.pdf>. Acesso em: 19 nov. 2024.
- TRINDADE, José Raimundo Barreto. **Seis décadas de intervenção estatal na Amazônia**: a SPEVEA, auge e crise do ciclo ideológico do desenvolvimento brasileiro. Belém: Paká-Tatu, 2014.
- TUBINO, Nina. **Uma luz na história**. Goiânia: Kelps, 2015.
- VALVERDE, Orlando; DIAS, Catharina Vergolino. **A Rodovia Belém-Brasília**: estudo de geografia regional. Rio de Janeiro: IBGE, 1967. (Série A, n. 22). Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv80793.pdf>. Acesso em: 19 nov. 2024.
- VENTURA NETO, Raul da Silva. **A (trans)formação socioespacial da Amazônia**: floresta, rentismo e periferia. 2017. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Econômico) – Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2017. Disponível em: <https://doi.org/10.47749/T/UNICAMP.2017.993767>. Acesso em: 19 nov. 2024.
- VENTURA NETO, Raul da Silva; COSTA, Aldeci Ferreira. 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. In: SEMINÁRIO DOCOMOMO BRASIL, 14., 2021. Belém. **Anais eletrônicos [...]**. Belém, 2021. Disponível em: <https://docomomobrasil.com/wp-content/uploads/2021/12/Fronteira-de-Expansão-e-Urbanismo-ok.pdf>. Acesso em: 19 nov. 2024.
- WEINSTEIN, Bárbara. **A borracha na Amazônia**: expansão e decadência (1850-1920). São Paulo: Hucitec; Edusp, 1993.