

O MODELO DE CIDADE MODERNA: ANÁLISE DA FORMA DOS PLANOS DA NOVA MARABÁ/PA

KAMILA DINIZ OLIVEIRA¹
ANA CLÁUDIA DUARTE CARDOSO²
ALBERTO PATRICK CASSIANO LIMA³
LUANA CASTRO⁴

kamiladinizoliveira@gmail.com
aclaudiacardos@gmail.com
albertopclima@gmail.com
luana.castro.silva@itec.ufpa.br

RESUMO ABSTRACT

O artigo utiliza a cidade de Marabá, localizada no sudoeste paraense para evidenciar que os elementos da forma urbana (lote, quarteirão, traçado, rua e vegetação) da cidade moderna (Nova Marabá) diferem da cidade ribeirinha (Marabá Pioneira), por meio da análise da historiografia (relatórios, documentos e planos) elaborada pelo Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (SERFHAU) e pela Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM). Foram produzidos o Plano de Desenvolvimento Urbano de Marabá (PDUM) e o Plano de Expansão Urbana de Marabá (PEUM), ambos tinham o objetivo de transformação da forma de ocupação, locomoção, uso dos recursos naturais e sobrevivência da população local. A pesquisa teve com o intuito de caracterizar espacialmente o modelo de cidade moderna, exógena à realidade amazônica, que visava a completa substituição de costumes julgados como “primitivos”, revelando o preconceito contra a forma de produção de espaço e modo de vida local.

Palavras-chave: Plano urbanístico, morfologia urbana, cidade amazônica, governo militar, Marabá.

The modern city model: Analysis of the form of Nova Marabá/PA's plans

This article uses the city of Marabá, located in the southwest of Pará, to show that the elements of the urban form (lot, block, plan, street and vegetation) of the modern city (Nova Marabá) differ from the riverside city (Marabá Pioneira), through the analysis of the historiography (reports, documents and plans) prepared by the Federal Service of Housing and Urbanism (SERFHAU) and by the Superintendence for the Development of the Amazon (SUDAM). The Marabá Urban Development Plan (PDUM) and the Marabá Urban Expansion Plan (PEUM) were produced, both intended at transforming the form of occupation, locomotion, use of natural resources and survival of the local population. The research aimed to spatially characterize the model of a modern city, exogenous to the Amazonian reality, which proposed the complete replacement of customs judged as “primitive”, revealing the prejudice against the form of space production and local way of life.

Keywords: Urban plan, urban morphology, Amazonian city, military government, Marabá.

¹ Arquiteta Urbanista - UFPA. Mestrado em Arquitetura e Urbanismo - UFPA. Doutoranda em Arquitetura e Urbanismo - UFPA, Doutoranda do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo - PGAU/UFPA.

² Arquiteta e Urbanista - UFPA. Mestre em Planejamento Urbano - UNB. Doutora em Arquitetura pela Oxford Brookes University, UK. Doutora em Arquitetura e Urbanismo, Docente da Faculdade de Arquitetura - FAU/UFPA e Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo - PGAU/UFPA.

³ Arquiteta e Urbanista - UFPA. Mestrado em Arquitetura e Urbanismo - UFPA. Doutoranda em Arquitetura e Urbanismo - UFPA, Doutoranda do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo - PGAU/UFPA.

⁴ Arquitetura e Urbanismo - UFAM. Especialista em Reabilitação Ambiental e Sustentável - UNB. Mestranda em Arquitetura e Urbanismo - UFPA. Mestranda em Arquitetura e Urbanismo do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo - PGAU/UFPA.

NA PRIMEIRA METADE DO SÉCULO XX, o léxico modernista encontrou muita receptividade no Brasil, e na segunda metade deste século, encontrou na Amazônia laboratório para novas intervenções, já associadas às visões de planejamento urbano e regional que foram difundidas pelo governo militar.

Vale lembrar que a característica do modernismo de pensar a partir de modelos, definidos a partir do emprego de técnicas e de uma estratégia racional-arquitetônica difundiu uma compreensão da cidade como um projeto rígido (MONTEMÓR, 2007). Isso foi reforçado pelo tecnicismo exarcebado durante o governo militar, que articulou duas frentes de

propostas: poucas intervenções urbanísticas e a programação para ação no território amazônico a partir de mapas-programa, ser seguida nas décadas subsequentes conforme as diretrizes de planejamento urbano e regional definidas em vários documentos federais dos anos 1970 (referências para os PIN, PDA, PIT).

A criação do SERFHAU (Serviço Federal de Habitação e Urbanismo) em 1966 (FELDMAN, 2005) foi uma resposta do governo militar às necessidade avançar na concepção de propostas de planejamento urbano e urbanismo, que legitimou do plano de desenvolvimento local integrado como estratégia, e contribuiu para a criação de órgãos de planejamento nas administrações municipais, constituindo uma estrutura institucional básica.

Era previsto que o planejamento fosse instrumentalizado por planos diretores, planos urbanísticos, zoneamentos rígidos e instrumentos de política urbana que realizavam uma simplificação funcional da cidade, as se aterem as quatro funções urbanas definidas na Carta de Atenas: habitação, lazer, trabalho e circulação (MONTEMÓR, 2007). Apesar do planejamento originalmente demandar certa interdisciplinaridade, no escala da cidade A literatura indica que, de modo geral na região, os aspectos físicos tiveram prioridade (VICENTINI, 2004).

Por outro lado, a incorporação em legislação federal da possibilidade de governos municipais contratarem a elaboração de planos potencializou a prática profissional fora das administrações. E foi por meio de contratações externas às instituições de planejamento municipais que se construiu a prática de elaboração de planos, por equipes multidisciplinares, que também operavam a formação massiva de quadros técnicos qualificados oriundos de outros contextos (FELDMAN, 2005), que temporariamente se debruçavam sobre a Amazônia, como um laboratório.

O Regime Militar baseou-se na ideia que a Amazônia era um grande “espaço vazio” que precisava ser povoado e deveria se integrar economicamente aos fluxos capitalistas nacionais e internacionais. As suas políticas desenvolvimentistas provocaram transformações na região amazônica que

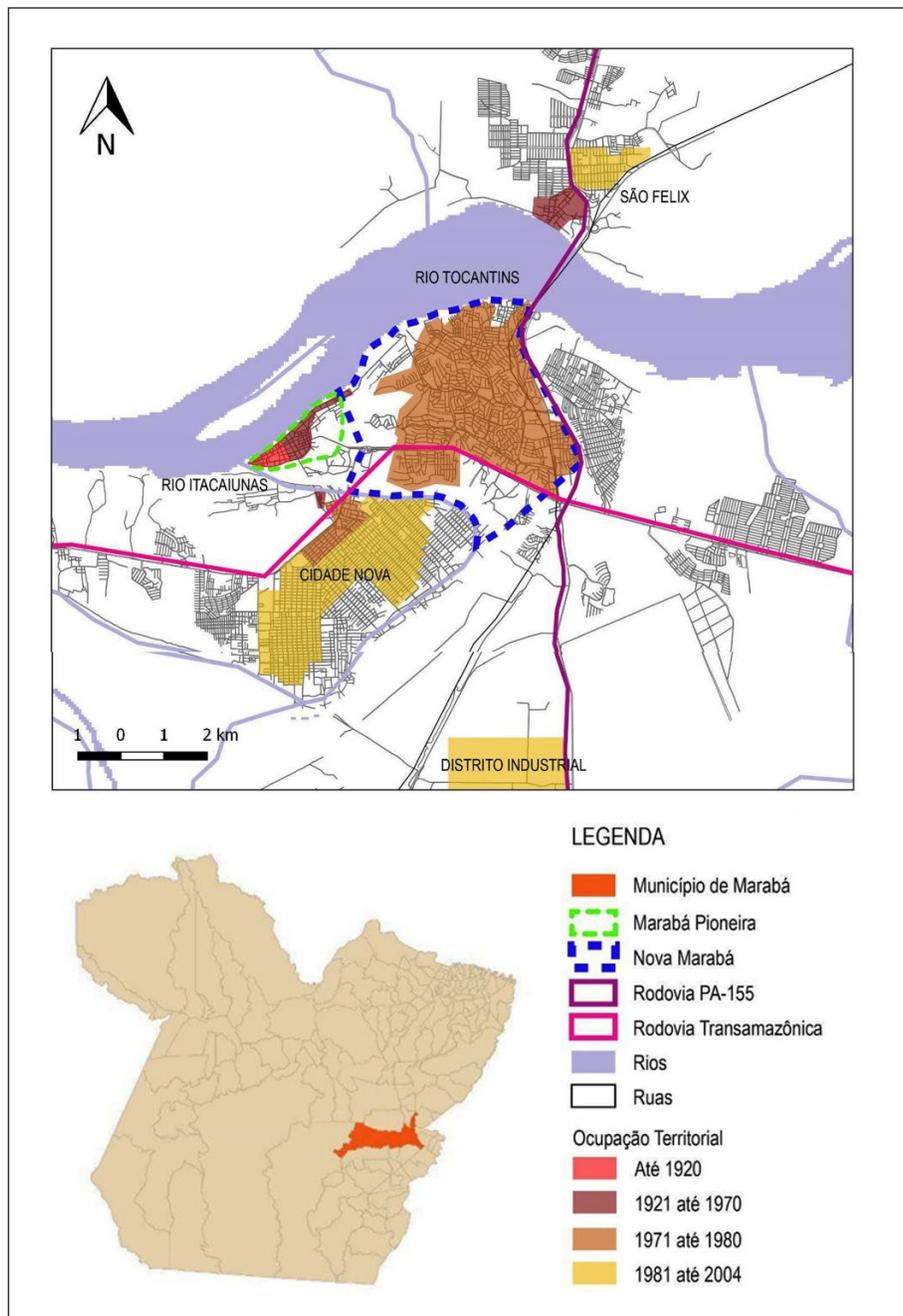
afetaram o modo de vida da população local, por meio da construção de logística rodoviária de transporte para exportação de minérios, exploração de recursos naturais e transformação da terra em mercadoria. E era esse o contexto assumido pelas contratações promovidas pelo SERFHAU para a elaboração de plano de desenvolvimento para várias cidades da região amazônica, para que elas acompanhassem o desenvolvimento econômico proporcionado pelas políticas de exploração dos recursos naturais (ALMEIDA, 2009).

Essas mudanças de base econômica e política da região foram justificadas pela expectativa da integração nacional (econômica e rodoviária), pautada por uma racionalidade desenvolvimentista urbano-industrial, e que considerava o modo de vida local “atrasado” ou “tradicional”.

Naquela altura, acreditava-se que haveria uma conversão total da população ao assalariamento, e os grupos sociais que seguiam um modo de vida dependente da biodiversidade e que eram regidos pelos ritmos lentos da natureza e do rio, eram consideradas “primitivos” pelas populações citadinas, que seguiam o tempo rápido, eram consideradas irradiadoras de tecnologia, conforto, educação e vistas com “superioridade” (CRUZ, 2008). Contudo, na prática toda a ação federal considerava a Amazônia como fornecedora de matéria prima, onde não se gerava divisão social do trabalho compatível com tal expectativa, e não se compreendia que os povos nativos tinham tecnologias adaptadas à região.

Foi neste contexto que, no final da década de 1960, a cidade de Marabá, localizada no sudoeste paraense, tornou-se uma prioridade federal, por ser a cidade que polarizava a província mineral de Carajás e projetos de colonização rural. Também foi declarada área de segurança nacional e foi atravessada pelas rodovias Transamazônica, PA-150 e pela ferrovia de Carajás (Il. 1). Todos esses processos tiveram importância na produção do espaço urbano da cidade, transformando-a um centro regional estratégico e atraindo intensos fluxos migratórios (MINISTÉRIO DO INTERIOR, 1973). As fortes enchentes ocorridas nos anos 1980 na Marabá Pioneira, posicionada na confluência dos rios Itacaiúnas e Tocantins, serviram de pretexto para

a implantação de um núcleo planejado, a Nova Marabá (ALMEIDA, 2009; TOURINHO, 1991).



Il. 1. Localização de Marabá no Estado do Pará, posição da Marabá Pioneira e a Nova Marabá. Fonte: ALMEIDA, 2009, IBGE, 2010.

Este processo foi iniciado pelo SERFHAU, que elaborou uma concorrência pública para elaboração do Plano de Desenvolvimento Urbano de Marabá (PDUM), vencida pelo escritório Arquiteto Joaquim Guedes e Associados, que planejou a cidade com dimensões e equipamentos adequados para uma projeção de crescimento populacional de 50.000 habitantes e entregou o plano em 1973, (MINISTÉRIO DO INTERIOR, 1973). Contudo, a ação foi descontinuada ainda em 1976, quando o PDUM foi substituído com a justificativa de que Marabá teria 100 mil habitantes em 1980. A Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM) o substituiu pelo Plano de Expansão Urbana de Marabá (PEUM), elaborado pelo escritório H.J. Cole + Associados (TOURINHO, 1991). Tais planos buscavam a completa transformação da forma de ocupação, locomoção, uso dos recursos naturais e sobrevivência da população local (ALMEIDA, 2009), criando não apenas um novo núcleo urbano, mas uma cidade polinucleada em função de ocupações concomitantes a este processo.

A partir deste panorama, este artigo toma Marabá como caso para evidenciar o quanto os elementos da forma urbana (lote, quarteirão, vegetação, traçado e rua) (LAMAS, 1992) são distintos na cidade moderna (Nova Marabá) na cidade ribeirinha (Marabá Pioneira) na Amazônia, evidenciando a mudança radical de repertório espacial. A análise parte da historiografia (relatórios, documentos e planos) produzida pelo Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (SERFHAU), complementada por dados empíricos, para caracterizar espacialmente a concepção de cidade moderna, exógena à realidade amazônica, que visava à substituição de costumes supostamente “primitivos”, mas já testados e adaptados há gerações, por um modo de vida baseado na sociedade urbana-industrial, revelando rejeição e preconceito contra a forma de produção de espaço e modo de vida locais.

MARABÁ

O sudeste paraense foi das primeiras regiões aferidas pelas políticas públicas dirigidas para a região amazônica. O povoamento que deu origem ao município de Marabá surgiu estrategicamente entre os rios Itacaiúnas e Tocantins. Essa confluência facilitou a extração de produtos da floresta (caucho,

peles de animais, diamantes, e frutos) que sustentaram o crescimento da cidade. Até a década de 1970, Marabá era o principal local do extrativismo e comercialização da castanha do Pará, cuja coleta era sazonal. A época da safra coincidia com a fase das cheias dos rios, entre os meses de novembro a abril, e atraia os castanheiros que tinham acesso facilitado aos castanhais pelos igarapés. Com o desmatamento, e a conversão de uso da terra (de floresta para pasto), fomentadas pelas políticas desenvolvimentistas, houve o declínio do extrativismo vegetal (ALMEIDA, 2009).

O relatório federal sobre a viabilidade da navegação nos rios Tocantins e Araguaia, produzido pelo Ministério da Viação e Obras Públicas em 1938, afirmou que Marabá era um acampamento utilizado nos períodos de enchentes, onde não existiam colégios, bancos, cinemas, hospitais, automóveis e clubes. Em narrativa semelhante a de Wagley (1957) para Gurupá, há uma avaliação negativa do que existia, pelo uso de parâmetros totalmente diferentes. No caso do relatório, recomendava-se a remoção de barreiras naturais e reconstrução da cidade.

A cidade era pequena, contava com distâncias, ruas e quadras bem adaptados à escala humana, onde a população se deslocava a pé, e as ruas estreitas priorizavam a circulação de pedestres. A Velha Marabá era habitada por afrodescendentes no pontal, o bairro Francisco Coelho, conhecido como Cabelo Seco); pescadores e lavadeiras trabalhavam nas margens do rio, enquanto as áreas mais centrais contavam com habitações e lojas de pequenos comerciantes. As residências populares eram geminadas, rústicas, feitas de taipa com o telhado revestido com folhas de babaçu (Il. 2). Além disso, tinham medidas reduzidas e aspecto precário, mas mostravam uma adaptação em relação às condições naturais e climáticas da região. A vida dos moradores da Marabá Pioneira estava voltada para rua, as portas e janelas sempre estavam abertas, as calçadas eram verdadeiros prolongamentos das habitações. As residências representavam um abrigo com funções de caráter público (ALMEIDA, 2009). A propriedade privada não era determinante da organização do espaço, e a rua era elemento essencial para sociabilidade na Marabá Pioneira.



Il. 2: Casas situadas na Marabá Pioneira, marcas das enchentes.
Fonte: ALMEIDA, 2009.

Almeida (2009) explica que em todos os relatos disponíveis, os habitantes da Marabá Pioneira tinham familiaridade com o problema das enchentes e conseguiram estabelecer um convívio adaptado a isso. As enchentes aconteciam de forma gradual, quando necessário os habitantes deixavam suas residências e partiam para outros locais. A forma rústica, pequena e simples das habitações permitiam a rápida reconstrução. Além disso, o uso de madeiras resistentes e a estratégia de elevação do piso também permitia a convivência com as cheias regulares.

A partir dos anos de 1960, as políticas públicas promovidas pelo Regime Militar passaram a atuar de forma muito mais intensa na região, por meio de obras e equipamentos implantados em Marabá e sua área de influência. O investimento em infraestrutura logística para exportação da produção extrativa mineral promoveram a integração econômica aos fluxos capitalistas nacionais e internacionais. Todos esses processos tiveram importância na produção do espaço urbano de Marabá, transformando-a em um estratégico centro regional e atraindo intensos fluxos migratórios (CARVALHO, SOUZA, 2018). Desde então, a cidade manifestou os mesmos problemas das demais cidades brasileiras, perdendo as características de comunidade ribeirinha, e acentuando a desigualdade e entre centro e periferias.

Se o problema das enchentes da cidade foi o pretexto para que o governo federal planejasse e construísse uma nova cidade, a Nova Marabá, de

concepção modernista era melhor adaptada para os novos grupos sociais que chegavam para o desempenho das novas funções administrativas, militares. Em função dos projetos governamentais e da perspectiva da exploração do minério de ferro na Serra dos Carajás, o município de Marabá se tornou interessante para o governo federal. A sede do município deveria dar suporte ao trabalho de exploração do minério, oferecendo serviços aos seus trabalhadores. Isso aumentou o fluxo migratório em direção ao município, sobretudo após a abertura da rodovia Transamazônica, no início da década de 1970, e do projeto de colonização dirigida às margens dessa mesma rodovia. Além disso, o governo federal em 1970 declarou Marabá como Área de Segurança Nacional, devido a descoberta de guerrilheiros no Araguaia, aumentando a presença militar no município, os prefeitos eram nomeados e houve desapropriação de terras para a expansão do aeroporto municipal (ALMEIDA, 2009, TOURINHO, 1991).

PLANOS PARA NOVA MARABÁ

Em 1970, o SERFHAU elaborou um relatório preliminar de desenvolvimento integrado com o objetivo de acelerar a implementação do Programa de Ação Concentrada (PAC). E vários dos relatórios preliminares de desenvolvimento integrado elaborados para os municípios da região norte e centro-oeste resultaram de convênio com o Projeto Rondon. Os relatórios eram instrumentos de planejamento para orientar o desenvolvimento dos municípios com limitadas possibilidades administrativas e financeiras, nos âmbitos dos governos federal, estadual e municipal (MINISTÉRIO DO INTERIOR, 1970).

O relatório preliminar elaborado para Marabá foi dividido em duas partes: a primeira consistia no diagnóstico geral, e a segunda apresentava as hipóteses de desenvolvimento. O relatório revelou que o potencial de desenvolvimento socioeconômico do município estava ligado às grandes reservas de minério, anunciava a construção da ferrovia, bem como o crescimento econômico no setor secundário e terciário, além de prever a entrega de títulos de terra para garantir fixação e produção agrícola. As medidas de aplicação imediata para o município foram a reformulação do sistema de água potável, implantação de

rede coletora de esgoto, implantação de vias terrestre para o escoamento da produção, construção de um hotel com instalações razoáveis, elaboração de Plano Diretor do município e criação de pequena indústria a lavoura pela agricultura familiar. O relatório também destacava a necessidade de transferir a cidade para outro terreno, em função dos problemas das enchentes e do esgotamento do espaço urbano (MINISTÉRIO DO INTERIOR, 1970).

Em seguida, o SERFHAU promoveu a concorrência pública que contratou o escritório Arquiteto Joaquim Guedes e Associados para a elaboração de um plano urbanístico para a nova cidade de Marabá, com dimensões e equipamentos adequados a um crescimento populacional da ordem de 50.000 habitantes (MINISTÉRIO DO INTERIOR, 1973a).

O Plano de Desenvolvimento Urbano de Marabá (PDUM) ficou pronto em 1973, e previa a implantação do projeto de exploração de ferro em Carajás e, com isso, profissionais sudestinos e sulistas chegariam à cidade trazendo hábitos socioculturais diferentes da população local. A ideia era que esta migração introduzisse valores esperados de uma sociedade moderna e civilizada, modificando o modo de vida primitivo amazônico. Apesar do Plano ressaltar que a implantação ajudaria a manter os costumes locais, com o passar dos anos, o modo de vida urbano iria se impor. A ideia era que a construção da Nova Marabá orientasse das formas de construir até o comportamento das pessoas, segundo o que era assumido como civilização (ALMEIDA, 2009).

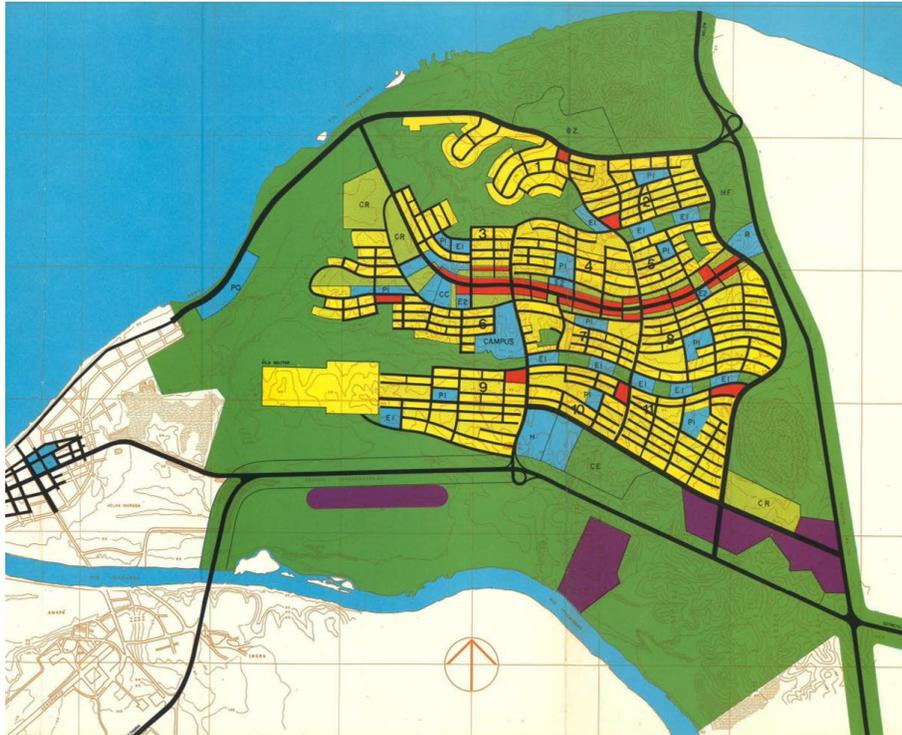
O PDUM previa uma Nova Marabá distinta da Marabá Pioneira, sem vínculo com o rio e a floresta, onde os moradores deveriam ser acomodados em áreas residenciais diferentes daquelas da Marabá Pioneira. A vida dos moradores da Marabá Pioneira estava voltada para a rua, que não era apenas um lugar de passagem, mas também tinha função de encontro, contato e estabelecimento de relações sociais. O Plano era civilizatório e deveria introduzir hábitos da classe média urbana do centro-sul do Brasil, e a população migrante era valorizada como um recurso humano a ser aproveitado para as atividades produtivas que viessem a beneficiar a região (ALMEIDA, 2009).

O PDUM propôs a instalação e criação de uma nova cidade em Marabá, protegida das inundações e próxima ao cruzamento das rodovias PA-70 e a Transamazônica. Esperava-se que houvesse o esvaziamento dos bairros da velha Marabá, devido às enchentes recorrentes (MINISTÉRIO DO INTERIOR, 1973a). O escritório procurou adequar o projeto à ecologia e às especificidades da região, considerar o aspecto social e financeiro da população, e inovar no suporte às políticas de desenvolvimento e de migração sulista. Para o SERFHAU esse plano de desenvolvimento urbano de Marabá seria um modelo a ser replicado em outras cidades da região (MINISTÉRIO DO INTERIOR, 1973a).

A partir das análises efetuadas pelos profissionais do escritório selecionado, foram estabelecidas diretrizes para serem obedecidas na Nova Marabá, visando melhores condições de funcionamento do município. O projeto procurou criar uma estrutura básica, clara e suficiente para suportar o crescimento urbano da cidade, além de prometer atenção às especificidades geoecológicas e climáticas do local, à dinâmica econômico social dos habitantes e ao contingente migratório (MINISTÉRIO DO INTERIOR, 1973a).

Para a nova cidade foi definido um sistema de equipamentos sociais onde se destacava a expectativa de atendimento aos migrantes. Recomendou-se a criação de um núcleo de orientação profissional que realizasse estudos de mercado de trabalho, cursos de treinamento, seleção e colocação de pessoal. Para apoio aos migrantes, foi proposto um sistema de habitação transitória acoplado a um sistema de habitação de interesse social para evitar aglomerados surgidos de periferias. Haveria um centro de acolhida aos imigrantes, onde as famílias seriam orientadas para aquisição de hábitos de vivência doméstica e urbana para rápida integração (MINISTÉRIO DO INTERIOR, 1973a).

A coexistência entre cidade e vegetação foi diretriz para a estruturação da cidade. O projeto do plano procurou definir estruturas físicas compatíveis com a extensa cobertura vegetal, a fim de criar um microclima com temperaturas mais baixas e melhores condições de conforto térmico. A nova estrutura urbana foi pensada com uma área urbanizável constituída por três colinas separadas por dois vales e pelas grandes rodovias que se cruzariam (observar II. 3) (MINISTÉRIO DO INTERIOR, 1973a).



	VIA EXPRESSA
	VIA COMERCIAL
	VIA PRINCIPAL
	VIA SECUNDARIA E VIA DE ACESSO LOCAL
	PASSAGEM DE PEDESTRE

	ZONA RESIDENCIAL
	HABITAÇÃO INDIVIDUAL
	HABITAÇÃO COLETIVA
	ZONA COMERCIAL
	ZONA INSTITUCIONAL
	ZONA INDUSTRIAL
	ÁREAS VERDES E DE RECREAÇÃO
	ÁREAS VERDES GERAIS
	ESCOLA 1º GRAU/2º GRAU
	PARQUE INFANTIL
	CENTRO CIVICO CULTURAL
	HOSPITAL
	CEMITERIO
	PORTO
	BOTANICO E ZOOLOGICO
	HORTO FLORESTAL
	CENTRO RECREACIONAL
	RODOVIARIA

PDUMARABÁ

PLANO DE DESENVOLVIMENTO URBANO DE MARABÁ 7

arquiteto Joaquim Guedes e associados | 1973

Il. 3: Proposta para a Nova Marabá - Plano Desenvolvimento Urbano de Marabá (PDUM).

Fonte: MINISTÉRIO DO INTERIOR, 1973.

A proposta contida no PDUM incorporou resultados das análises e diretrizes e buscou inovar em relação ao passado da cidade, além de propor possibilidades de uma estrutura urbana para a região amazônica. A Nova Marabá criaria condições favoráveis ao desenvolvimento de novas atividades, ditas moderna, e não apenas ao desenho da cidade. A cidade foi dividida em cinco grandes zonas: zona de atividades centrais (ZAC); zona residencial (ZR); zona industrial (ZI); zona verde e de recreação (ZV) e zona das áreas urbanizadas anteriores ao PDUM (MINISTÉRIO DO INTERIOR, 1973c). Observar na Ilustração 3 a setorização funcional proposta para a Nova Marabá pelo SERFHAU.

A zona residencial foi criada com possibilidade de oferecer lotes e habitações para os diversos níveis de exigências e de recursos de todas as classes de renda da população. O objetivo era evitar a “ocupação indiscriminada e clandestina” da velha Marabá. A ideia foi criar lotes maiores e menores, apartamentos de vários tamanhos e padrões para atender todas as rendas. No desenho da zona residencial, o plano buscou fazer associação de diversos tipos de lotes ou habitações, para favorecer a convivência de populações com vários tipos de renda (MINISTÉRIO DO INTERIOR, 1973c).

A previsão do abandono da Marabá Pioneira, a cidade ribeirinha seria estimulada pelo acesso a lote com área maior, à infraestrutura de serviços públicos, a equipamentos de utilização comum e a novos trabalhos, assumindo a completa transformação do modo de vida dos nativos que viviam do extrativismo e da pesca (MINISTÉRIO DO INTERIOR, 1973c).

O PDUM reduzia a importância sociocultural da forma da cidade de Marabá, não respeitando nem a tendência natural de expansão urbana. A demora na implantação da Nova Marabá, as mudanças no projeto original e a lentidão no processo de assentamento no novo núcleo fizeram com que outras possibilidades surgissem para os moradores e também para a população migrante (ALMEIDA, 2009). O PDUM foi deixado de lado, sob a justificativa de que este tinha sido dimensionado para uma população de 50 mil moradores e a previsão era de que Marabá teria, em meados da década de 1980, pelo menos 100 mil habitantes. Optou-se, dessa vez, por um projeto desconcentrado que pudesse absorver esse crescimento populacional maior, visto que o projeto

de colonização ao longo das rodovias havia sido abandonado por pequenos lavadores. Um novo projeto urbanístico cuja implantação aparentemente não ficaria tão custosa foi elaborado por outro escritório de arquitetura: o H. J. Cole + Associados do Rio de Janeiro. Em 1975, foi elaborado o novo Plano de Expansão Urbana de Marabá (PEUM) apresentado pela SUDAM no ano seguinte.

Cinco condicionantes orientaram a elaboração do PEUM: a floresta, o sistema viário, a infraestrutura, os assentamentos espontâneos orientados e o nível da renda da população que se pretendia atrair para a Nova Marabá. A partir disso, adotou-se um partido arquitetônico que compreendia a cidade como um organismo vegetal, no qual os troncos seriam os eixos viários periféricos, os galhos o sistema viário principal de penetração e as folhas, as comunidades. Nesta concepção, diferente do plano do SERFHAU, existia uma dispersão da cidade em várias “folhas”, isto é, em superquadras, com números variáveis de lotes e edificações. A “folha” seria uma comunidade básica modular (inspirada na unidade de vizinhança norte-americana), onde o habitante encontraria o núcleo do comércio e serviços, composto por pequenos comércios, como mercearia, padaria, bares, farmácia, posto de saúde e outros (YOSHIOKA, 1986, MINISTÉRIO DO INTERIOR, 1976), conforme a Ilustração 4.

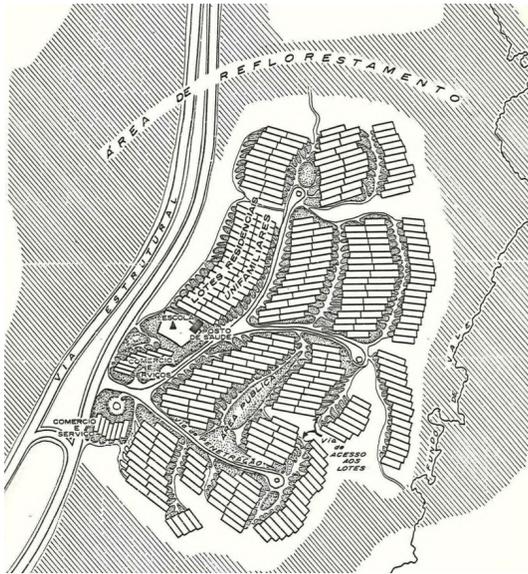


Il. 4: Proposta para a Nova Marabá. Plano Expansão Urbano de Marabá (PDUM).
Fonte: MINISTÉRIO DO INTERIOR, 1976.

O modelo de urbanização proposto no PEUM deveria atender às demandas futuras por expansão da cidade, sem que estas viessem a provocar um desequilíbrio em sua estrutura urbana. Por meio do controle da ocupação dos espaços urbanos e da modulação de seu traçado, distribuição de infraestruturas e equipamentos, o partido recomendado pretendia oferecer um “crescimento orgânico sistematizado” para a Nova Marabá (MINISTÉRIO DO INTERIOR, 1976).

A estrutura penetrava na floresta, que entremeciava as folhas – comunidades básicas modulares – mantendo o contato da população com a selva e delimitando as áreas de preservação, funcionando como um elemento acústico destinado a absorver o ruído proveniente do tráfego de veículos. Além disso, a vegetação deveria ser preservada por ser o principal agente formador do clima da região, e ser distribuída em grandes proporções ao redor das maioria dos núcleos urbanos da região (MINISTÉRIO DO INTERIOR, 1976). Destaque-se que a ocupação nativa adota clareiras na mata (CARDOSO, VICENTE, BRITO, 2021), com assentamentos de tamanho limitado, e articulação de assentamentos vizinhos, ao invés da formação de extensas manchas urbanas, e que esta relação de proximidade entre mata e vegetação não era praticada nem por nativos nem pelos imigrantes.

Uma folha (no plano) eseria um bolsão de baixa densidade populacional, cercado pela floresta, ligado à via principal. Dependendo do nível de renda da população da folha, poderia ser instalado cerca de 500 lotes pequenos (10,00 m x 30,00 m) e médios (10,00 m x 35,00 m), ou 200 a 250 lotes grandes (15,00 mx 40,00 m). A folha deveria ser dividida em área unifamiliar, com usos residencial unifamiliar; área comercial, destinada aos núcleos de comércio e serviços de apoio local; sistema viário secundário, constituído por vias de acesso ao lote; áreas livres e de recreação, correspondentes aos vazios – áreas não ocupadas. Em termos morfológicos havia por lotes, sistema viário, vazios – destinados à recreação e área de reserva florestal, composta pelo bolsão florestal que envolveria a folha (MINISTÉRIO DO INTERIOR, 1976). O esquema da Ilustração 5 apresenta a comunidade básica modular, proposta para a Nova Marabá pelo PEUM/SUDAM.



Il. 5: Planta da Folha (comunidade básica modular)- Plano Expansão Urbano de Marabá (PEUM).
Fonte: MINISTÉRIO DO INTERIOR, 1976.

Cada comunidade básica modular foi planejada segundo os conceitos de assentamento espontâneo orientado. O sistema viário foi desenhado seguindo o relevo, de modo acompanhando os espigões. Além do núcleo de comércio e serviços e apoio local previsto em cada folha, era prevista outra escala de comércio e serviço para atendimento de um conjunto de duas ou três folhas. O conjunto de todas as folhas formaria uma cidade, em escala que justificasse grandes centros comerciais e de serviços, assim como núcleos industriais que deveriam ser localizados nos principais entroncamentos viários (MINISTÉRIO DO INTERIOR, 1976).

De acordo com Tourinho (1991), o PEUM buscou inspiração nas experiências metropolitanas e dos subúrbios norte americanos. E assumiu como condicionantes do desenho urbano o conforto ambiental e a topografia do solo, com previsão de ocupação de baixas densidades demográficas e opção “por um sistema viário superdimensionado, que privilegiava o tráfego de veículos automotores em detrimento dos deslocamentos a pé, e pela segregação (entre) veículos (e) pedestres” (TOURINHO, 1991, p. 463).

O PEUM foi implantado imediatamente, iniciando pela abertura das vias. Inúmeras dificuldades foram relatadas pelas empresas empreiteiras contratadas para a execução do trabalho, uma delas era o

superdimensionamento dos canteiros de obras, alto índice pluviométrico em determinados meses do ano, o que obrigava a paralisação da execução. A falta de revestimento na pista de rolamento com material impermeável e resistente ao tráfego pesado impedia o trânsito de veículos pequenos. Além disso, o próprio desenho do sistema de vias com curvas assimétricas era de difícil execução; havia carência de profissionais adequado e de soluções técnicas para atender as premissas do plano (YOSHIOKA, 1986). Uma vista aérea da Nova Marabá em julho de 1981 é apresentada como ilustração dessa fase na Ilustração 6.



Il. 6: Vista aérea da implantação da Nova Marabá seguindo o PEUM, em julho de 1981. Fonte: YOSHIOKA, 1986.

FORMAS EXÓGENAS À REALIDADE AMAZÔNICA

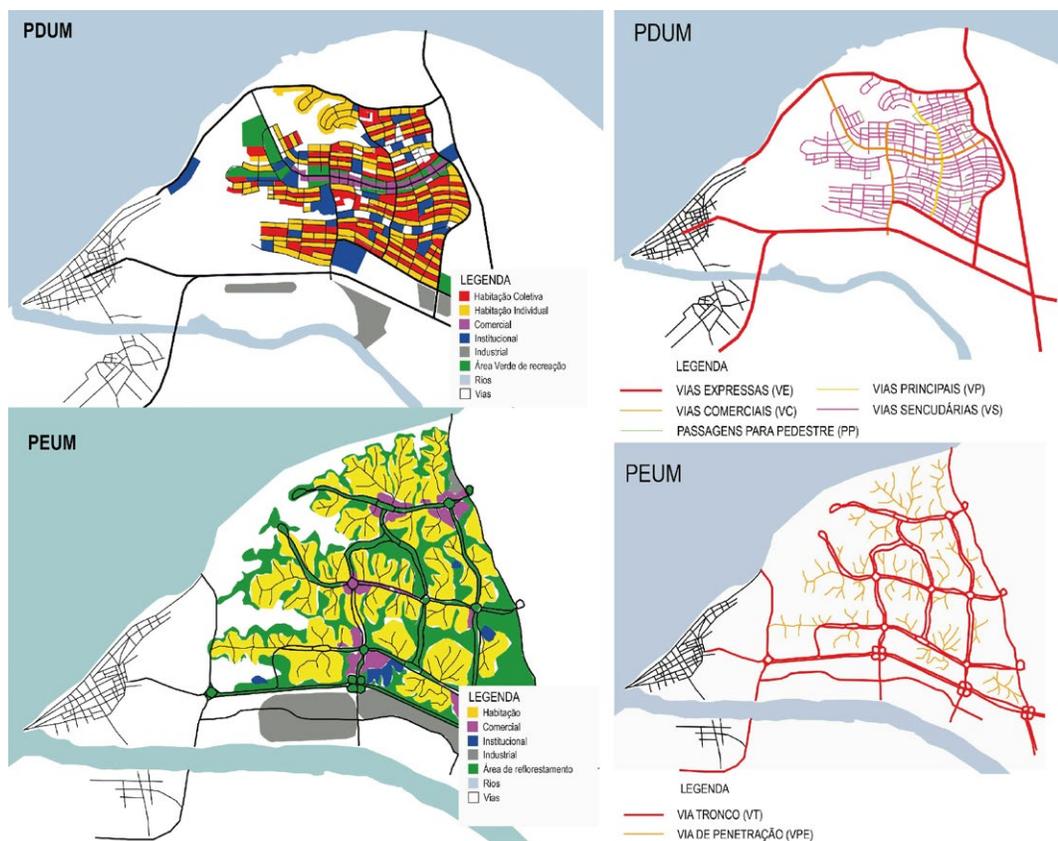
A forma urbana corresponde é constituída por um conjunto de fatos arquitetônicos entremeados por ligações espaciais do espaço físico, formando a arquitetura da cidade. É integrante de um sistema, principalmente espacial, mas também estilístico, econômico, social e legislativo (LAMAS, 1992). Esta maneira de definir a forma urbana corresponde aos conceitos utilizados historicamente para os estudos das cidades europeias que se tornou referência única para a produção da cidade. As cidades modernas buscaram parâmetros nas referências hegemônicas e formais para a produção do espaço, e o que não se enquadrava como tal era considerado produção informal. Nesta categoria incluiu-se o que já existia mas não correspondia aos cânones modernistas.

A forma urbana é um todo, a reunião de camadas leituras que extraem e evidenciam aspectos e partes de sua leitura. As unidades básicas dessas camadas seriam os elementos morfológicos do espaço urbano, e conforme estes são organizados e posicionados geram-se desenhos de cidades diversas. Segundo Lamas (1992) tais elementos morfológicos são: solo, edifício, lote, quarteirão, fachada, logradouro, traçado, rua, praça, monumento, vegetação e mobiliário urbano, e para uma melhor compreensão da aplicação dos mesmos na Nova Marabá, o Quadro 1 recupera definições para os que foram mais relevantes na proposta implantada.

Quadro 1 - Elementos morfológicos assumidos pelo urbanismo formal

ELEMENTOS MORFOLÓGICOS	CONCEITO
LOTE	A parcela privada do solo que o edifício ocupa. É elemento essencial na relação entre o edifício com o espaço urbano. A forma do lote condiciona tanto a urbanização, quanto o objeto arquitetônico, e ainda é condicionadora da divisão e distinção entre espaços públicos e privados. A partir do movimento moderno e da difusão do uso dos Pilotis, o lote passou a exercer um papel mais cadastral do que morfológico, onde permitiu a integração dos espaços privados e a ruptura dos limites das projeções das edificações verticalizadas.
QUARTEIRÃO	O conjunto de edifícios agrupados entre si. É o espaço delimitado por três ou mais vias, subdivisível em parcelas fundiárias (lotes) para a construção de edifícios. Expressa divisão fundiária e ordenação dos elementos morfológicos no espaço urbano. Se o lote é um módulo para o quarteirão, este é a unidade que organiza o bairro. No movimento moderno, o quarteirão passou por sucessivas mudanças, assumindo novas características na organização das cidades.
TRAÇADO E RUA	Os elementos mais identificáveis da forma urbana. Assentam-se sobre o solo existente, regulando disposição do quarteirão e conectando os vários espaços da cidade. O traçado é um elemento permanente e de difícil transformação, por isso há registros de traçados de cidades antigas nas organizações urbanas contemporâneas. Está diretamente relacionado com o crescimento e expansão hierárquica da cidade, dada a importância da mobilidade.
VEGETAÇÃO	O elemento que nem sempre é perene em jardins de climas temperados, mas quando de grande porte são e perenes são capazes de caracterizar a imagem da cidade, conferindo-lhe particularidades. Além de compor a imagem fortalece aspectos qualitativos da forma da cidade, pode ser organizado de forma hierárquica reforçando a hierarquia das ruas, por sua ordem de importância e presença.

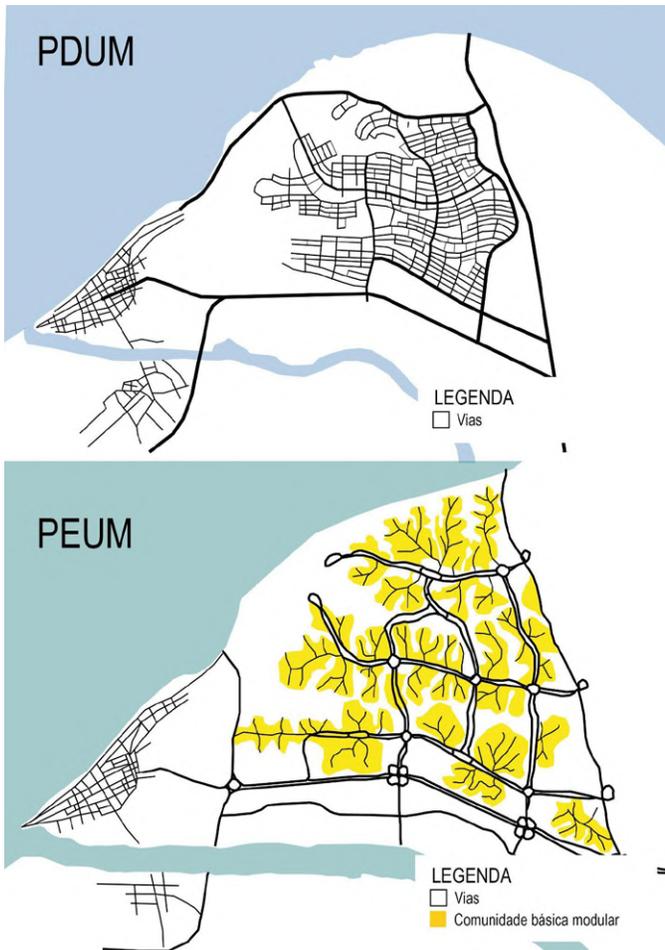
Os dois planos elaborados para a cidade de Marabá tinham conceitos bases distintos entre si e diferentes da realidade da vida amazônica. As formas dos planos citados anteriormente foram analisados segundo seu traçado e sistema de vias, quarteirões, lotes e vegetação. Antes disso, faz-se necessário esclarecer que o PDUM, de 1973, elaborado pelo escritório Arquiteto Joaquim Guedes associados, teve como partido o conceito do zoneamento rígido monofuncional, definindo usos específicos para cada área do novo plano. O outro, o PEUM, de 1975, produzido pelo escritório de arquitetura H. J. Cole Associados, teve como principal conceito de Unidade de vizinhança, ideia norte-americana de áreas residenciais autônomas, que abrigam todas as necessidades diárias dos seus moradores, chamada de folha ou comunidade básica modular. A Ilustração 7 apresenta o partido atribuído por cada plano.



Il. 7: Zoneamento rígido do PDUM, em cima da figura e sistema de comunidade básica modular do PEUM, embaixo. Na direita, Sistemas de vias do PDUM e sistemas de vias do PEUM.

Fonte: YOSHIOKA, 1986, MINISTÉRIO DO INTERIOR, 1973. Elaborado pelos Autores, 2022.

Quanto ao traçado e ao sistemas de vias, o PDUM apresentava um traçado ortogonal com cinco níveis de vias. O sistema de vias era composto por vias expressas (VE), ou vias principais (VP), vias secundárias (VS), vias de acesso local (VL) e passagens para pedestres (PP). O PEUM continha traçado orgânico, compreendido como um organismo de estrutura vegetal, com apenas dois níveis de vias. Os troncos seriam o eixos viários periféricos e os galhos o sistema viário principal, composto por vias tronco (VT) e vias de penetração (VPE) (Il. 7). Os mapas produzidos para o PEUM apresentam apenas dois níveis de vias, mas o autor Yoshioka (1986) explica que no relatório do plano havia a descrição de outras vias, sendo elas, vias provisórias de acesso, ciclopistas e caminhos para pedestres, estas não são representadas nos mapas do plano. O PDUM apresentava quarteirões de formas regulares e retangulares,



Il. 8: Quarteirões do PDUM e as comunidades básicas modulares do PEUM, lado direito.

Fonte: YOSHIOKA, 1986, MINISTÉRIO DO INTERIOR, 1973. Elaboração dos Autores, 2022.

determinados pelo desenho do sistema de vias proposto, de modo mais similar ao desenho das quadras da Velha Marabá. No PEUM, houve a dissolução do quarteirão, por meio da proposta de uma comunidade básica modular similar à superquadra modernista. O desenho desta comunidade apresentava formas irregulares e orgânicas, semelhantes a uma folha, com lotes irregulares e edificações dispersas ao redor de vias de penetração com *cul-de-sacs* (Il. 8). A ruptura com o padrão de desenho de quadra ortogonal pode ser interpretada também como uma ruptura proposital com o modo de vida amazônico, manifestando a tentativa artificial de difusão de “valores civilizatórios sulistas” à população da Velha Marabá. A seguir, a Ilustração 9 com o detalhe dos quarteirões de cada plano.

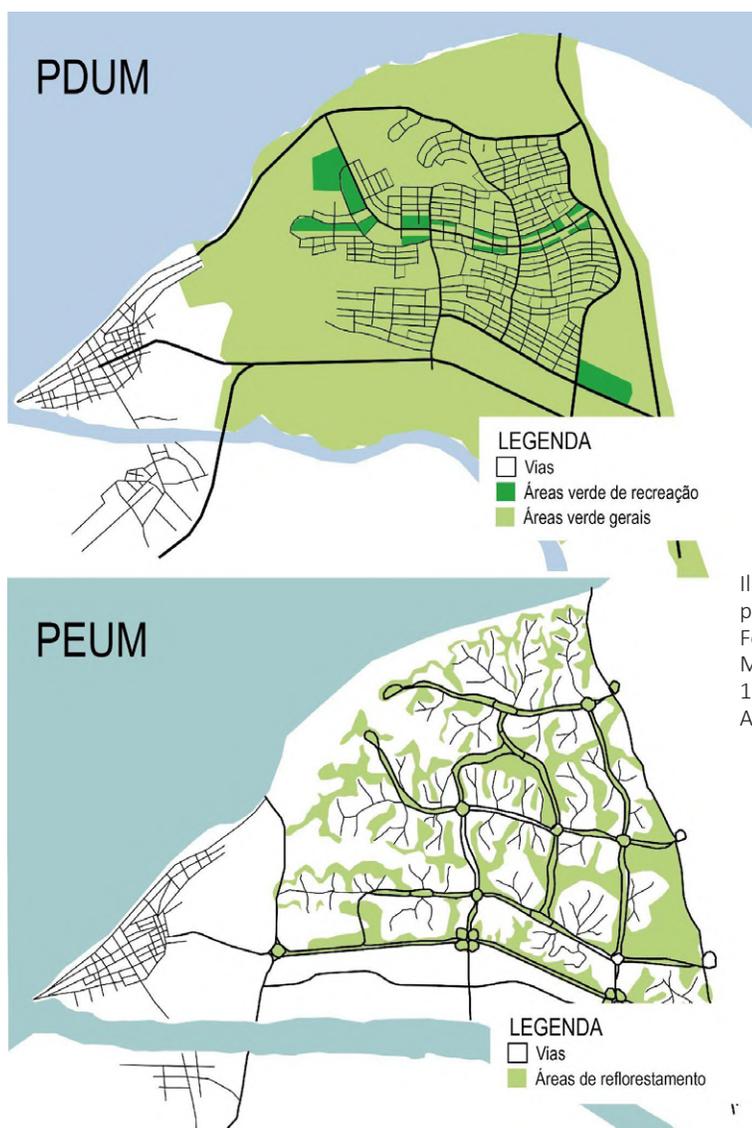
O Quadro 2 apresenta um paralelo entre os dois planos para o elemento lote a partir da área e das dimensões previstas em casa plano. Para o PDUM, os lotes residenciais foram divididos em lotes de habitação individual e coletiva, enquanto no PEUM foram definidos lotes de habitação individual. No PDUM foram estabelecidos quatro tipos de lotes residenciais, sendo um de habitação coletiva, já no PEUM foram planejados seis tipos de lotes residenciais.

Quadro 2 - Áreas e dimensões dos lotes residenciais dos lotes residências dos planos

TIPOS DE LOTES	PDUM	PEUM
A	250 m ² (10x25)	300 m ² (10x30)
B	(15x40)	350 m ² (10x35)
C	1.200 m ² (20x60)	400 m ² (10x40)
D	Habitação Coletiva	450 m ² (15x30)
E	-	525 m ² (15x35)
F	-	600 m ² (15x40)

Fonte: YOSHIOKA, 1986, MINISTÉRIO DO INTERIOR, 1973. Elaborado pelos Autores, 2022.

Ambos os planos propuseram áreas com vegetação. O PDUM estabeleceu dois tipos de áreas verdes: áreas verdes para recreação e áreas verdes gerais. O PEUM indicou no plano a construção de áreas de reflorestamento, isto porque a área destinada para construção do plano foi limpa para execução do plano elaborado, em decorrência dos protocolos de supressão vegetal das obras de engenharia. A Ilustração 10 destaca a distribuição das áreas verdes destacadas em cada plano.



Il. 10: Áreas verdes de cada plano.
 Fonte: YOSHIOKA, 1986, MINISTÉRIO DO INTERIOR, 1973. Elaboração dos Autores, 2022.

Havia um objetivo comum para os dois planos: a construção de uma cidade nova que acompanhasse o desenvolvimento econômico da região, resolvesse o problema das enchentes na Marabá Pioneira e permitisse proporcionar equipamentos e usos “civilizados” para o imigrante que estava chegando na região. O intuito dos planos era defender os interesses econômicos dos forasteiros, colocando na prática a solução das enchentes em segundo plano, já que, segundo Almeida (2009), os moradores da Marabá Pioneira eram adaptados às enchentes recorrentes na região. Os sistemas de vias propostos nos planos privilegiavam o uso de veículos, modal que não era utilizado pela população local, superdimensionando vias, que privilegiavam o tráfego de automóveis intenso ou veloz.

Os lotes residenciais apresentados nos planos tinham dimensões maiores do que as praticadas na cidade pioneira. Segundo Almeida (2009), as residências eram em sua maioria rústicas, pequenas, simples e em grande maioria geminadas. As diferenças no padrão de lotes residenciais propostos pelos planos em relação aos que existiam na Marabá Pioneira evidenciam o direcionamento para o modo de morar e viver estrangeiro, isso também redefinia a relação entre espaço privado (residência) e espaço público (rua), menos marcada na cidade pioneira do que na cidade nova (ALMEIDA, 2009).

Ambos os planos também propunham áreas de vegetação. O PDUM definiu dois tipos, uma de recreação e outra de vegetação geral, já o PEUM definiu apenas áreas de reflorestamento. Contudo, a execução removeu a vegetação nativa na área destinada para implantação do plano da nova cidade, eliminando inclusive os castanhais públicos que se constituíam em alternativa de geração de renda e de alimento para a população da cidade.

As análises dos sistemas de vias, quarteirões, lote e vegetação dos planos revelam que a nova cidade proposta não apresentava conexão ou relação de continuidade com a cidade pioneira. As propostas modernistas para a Nova Marabá compreendiam a região originária da cidade como informal, inferior e inapropriada para a reprodução da vida urbano-industrial. Estudos sobre as formas de produção do espaço ribeirinho identificaram lógicas espaciais adaptadas ao sítio que condicionam o modo de vida local a partir da

perspectiva do habitante (OLIVEIRA, CARDOSO, 2021; VICENTE, CARDOSO, 2020; CARDOSO, VICENTE, BRITO, 2021).

A identidade ribeirinha foi considerada primitiva e não civilizada pelo diagnóstico oficial, indicando o olhar preconceituoso, que condenou a realidade amazônica e determinou como solução a construção de uma nova cidade, e a completa transformação de hábitos, costumes e modos de viver.

O Quadro 3 apresenta uma comparação das características dos planos modernistas (PDUM e PEUM) elaborados para Nova Marabá e os existentes na Pioneira. Na Marabá Pioneira tinha a escala humana como notadora das distancias e medidas, respeitando a lógica do pedestre, já na cidade dos planos, o automóveis se constituía no principal meio de locomoção, mesmo que este bem de consumo não fosse acessível à toda a população, e pior, sem uma solução de transporte público concomitante. Os planos para Nova Marabá apresentavam setorização das atividades, assim como a delimitação clara entre o espaço público e privado, já na Marabá Pioneira essa demarcação não era bem definida.

Quadro 3 - Características dos planos para a Nova Marabá e para a Marabá Pioneira

MODERNO (PDUM/PEUM)	TRADICIONAL/RIBEIRINHA
Hierarquia de vias – vias largas (lógica para automóveis)	Vias estreitas – lógica do pedestre
Zoneamento das atividades	Atividades diversas (presença de residências com uso misto)
Delimitação do espaço privado (residências) e espaço público (vias e praças)	Propriedade privada (residência) e espaço público (rua) são menos delimitadoras – sociabilidade
Novas a atividades econômicas (trabalho assalariado)	Proximidade com as atividades econômicas dos habitantes

Fonte: Elaborado pelos Autores, 2022.

CONCLUSÃO

O planejamento urbano ganhou importância no Brasil a partir dos anos 1930. Neste momento, o planejamento urbano compreendia a cidade como um projeto acabado e rígido. Esse modelo concentrou o interesse dos urbanistas na técnica moderna e redefiniu conceitos para o planejamento das cidades. O urbanismo buscou produzir cidade, por meio da lógica racional-arquitetônica, instrumentalizando a especialização de espaço da cidade visando maior acumulação de riqueza. Alegava-se existir necessidade da atuação do governo na cidade, não apenas para casos isolados, mas principalmente quando a iniciativa privada não conseguia solucionar. Neste momento o planejamento extrapola os limites urbanos, sendo difundido ao nível nacional e regional (MONTEMÓR, 2007).

No início da década de 1960, o planejamento urbano foi assumido pelo governo e a partir desse contexto que o SERFHAU começou atuar (FELDMAN, 2005). A região amazônica passou por transformações causadas por políticas públicas que afetaram o modo de vida da população local. As intensas mudanças na base econômica e política, julgavam o modo de vida local “atrasado” ou “tradicional”. O SERFHAU atuou na contratação de empresas para a elaboração desse tipo de plano de desenvolvimento para várias cidades da região (ALMEIDA, 2009).

O plano para a nova Marabá foi um caso exemplar, apesar do texto do PDUM demonstrar reconhecimento com a especificidade do modo de vida local, criou um modelo de cidade completamente desconexo com a realidade da Marabá Pioneira, com a justificativa de adequação ao desenvolvimento. Além disso, o PDUM e PEUM tiveram grande preocupação com os migrantes que chegavam na cidade com outros hábitos, deixando claro o racismo institucional. Como evidência disso, destaca-se a meta do PDUM e o PEUM de esvaziamento da Marabá Pioneira, apesar da população local sempre ter contado com meios de sobrevivência às cheias sazonais. Previa-se total alteração dos meios de trabalho, e que os novos empregos a serem gerados na cidade mudariam

os modos de vida. Essa diretriz desconsiderava que a base econômica de toda a mudança era a extração de recursos naturais e que esta não era intensiva em mão de obra como fôra a indústria que gerou tal concepção de cidade no contexto dos países industrializados.

A forma de ocupação, de locomoção, de usos dos recursos naturais e os meios de trabalho da população local foram vistos pelo PDUM e PEUM eram modernistas. Os planos tinham propostas distintas para a nova cidade, mas convergiam na desconsideração da identidade e modo de vida local. O PDUM e PEUM apostavam que ocorreria uma completa transformação da região pela economia e isso causaria mudanças na forma de ocupação e uso do espaço, assim como nos modos de viver em comunidade, promessa que não se realizou.

A Nova Marabá deveria ser modelo de cidade para as demais na região amazônica, mas tornou-se apenas mais um núcleo na cidade policêntrica de Marabá, cuja construção fomentou a criação simultânea do núcleo da Cidade Nova, formado por loteamentos, conjuntos habitacionais e ocupações informais, e que passou a coexistir com a Marabá Pioneira, que nunca perdeu sua centralidade e importância comercial (CARDOSO, LIMA, 2009). Muitas transformações foram desencadeadas de fato, mas o maior legado deixado foi a desigualdade, o racismo e a injustiça ambiental, visto que em todos os núcleos há ocupações informais, que muitas pessoas empobreceram por perderem seu meio de vida a partir do contato com o rio, e mesmo na cidade planejada muitas adaptações e degradações (contaminação dos rios internos, supressão da vegetação, ocupação de áreas públicas) demonstram que os imigrantes não contavam com tamanha superioridade civilizatória, e que as determinações econômicas falaram mais alto.

REFERÊNCIAS

- ALMEIDA, J. J.. A cidade de Marabá sob o impacto dos projetos governamentais (1970-2000). *In: Fronteiras*, Dourados, MS, V. 11, nº. 20, 2009. jul./dez. (p. 167-188).
- CARDOSO, A. C. D.; VICENTE, L. R. ; BRITO, R. Espacialidades da Várzea Amazônica: os Casos de Afuá, Mocajuba e Belém *In: P@ranoá* (UNB), V. 29, 2021. (p. 1-15).

CARDOSO, A. C. D.; LIMA, J. J. L. A influência do governo federal sobre cidades na Amazônia: os casos de Marabá e Medicilândia In: *Novos Cadernos NAEA*. V. 12, nº. 1, jun. 2009. (p. 161-192).

CHAVES, Maria R.; BARROSO, Silvana C.; LIRA, Talita M. Populações tradicionais: manejo dos recursos naturais na Amazônia In: *Revista Praia Vermelha*, Rio de Janeiro, V. 19, nº. 2, jul./dez. 2009. (p. 111-122).

CRUZ, V. C. (2008). O Rio Como Espaço de Referência Identitária: reflexões sobre a identidade ribeirinha na Amazônia. In: TRINDADE JÚNIOR, S. C.; TAVARES, Maria Goretti da Costa (Orgs.). *Cidades ribeirinhas na Amazônia: mudanças e permanências*. Belém: EDUFPA, 2008. (p. 49-69).

FELDMAN, S. O arranjo SERFHAU: Assistência técnica aos municípios/órgãos de planejamento/empresas de engenharia consultivas. XI Encontro Nacional da Associação Nacional de pós-graduação e pesquisa em planejamento urbano e regional – ANPUR. *Anais...* Salvador, Bahia, 2005.

FELDMAN, S. O Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (SERFHAU): avanços, limites e ambiguidades (1964-1975). I Encontro Nacional da Associação de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo (I ENANPARQ). *Anais...*Rio de Janeiro, 2010.

LAMAS, J. M. R. G. *Morfologia urbana e desenho da cidade*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2000.

LAMAS, J. M. R. G.. *Morfologia urbana e desenho da cidade*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian & Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica, 1992.

MINISTÉRIO DO INTERIOR. *Serviço Federal de Habitação e Urbanismo*. Relatório Preliminar de Desenvolvimento Urbano de Marabá-PA. São Paulo, março de 1970. (p. 32-71).

MINISTÉRIO DO INTERIOR. *Serviço Federal de Habitação e Urbanismo*. V. 1. Análise do Plano de Desenvolvimento Urbano de Marabá-PA. São Paulo, março de 1973.

MINISTÉRIO DO INTERIOR. *Serviço Federal de Habitação e Urbanismo*. V. 2. Plano de Desenvolvimento Urbano de Marabá-PA. São Paulo, março de 1973.

MINISTÉRIO DO INTERIOR. *Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia* (SUDAM): Política de Desenvolvimento Urbano da Amazônia, 1976.

MONTEMÓR, R.. *Planejamento Urbano no Brasil: Emergência e Consolidação In: Revista etc...*, espaço, tempo e crítica. nº 1(4), V. 1, 15 de junho de 2007, ISSN 1981-373.

OLIVEIRA, K. D.; CARDOSO, A. C. D.. A espacialidade do modo de vida- Análise morfológica de comunidades rurais e tradicionais na região do Baixo Tocantins (PA). In: *Novos Cadernos NAEA*, V. 24, 2021, (p. 169-192).

TOURINHO, Helena Lúcia Zagury. *Planejamento urbano em área de fronteira econômica: o caso Marabá*. 1991. Dissertação (Mestrado). Universidade Federal do Pará, Núcleo de Altos Estudos da Amazônia, Curso Internacional de Desenvolvimento em Planejamento do Desenvolvimento, Belém, 1991.

VICENTE, L. R. ; Cardoso, A. C. D. Tipologias espaciais da várzea amazônica: estudo morfológico de assentamentos em Afuá (PA). In: *Revista Projetar e percepção do Ambiente*, V. 5, 2020. (p. 96-112).

YOSHIOKA, Reimei. *Avaliação de implantação de Núcleo Urbano na Amazônia: exemplo de Nova Marabá-PA*. 1986. Tese (Mestrado). Depto. de Geografia da USP, São Paulo, 1986, (p. 105).

WAGLEY, Charles. Plantation America: A Culture Sphere *In: Caribbean Studies: A Symposium*. Jamaica, 1957.