

UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAPÁ - UNIFAP  
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E GRADUAÇÃO  
GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO

**AIMÉE CRISTINA DE OLIVEIRA PEREIRA**

**DA SEGREGAÇÃO DO ESPAÇO URBANO À CIDADE FUNCIONAL:**  
Uma Proposta de revitalização para a Orla do distrito de Monte Dourado

Macapá – AP

2017

**AIMÉE CRISTINA DE OLIVEIRA PEREIRA**

**DA SEGREGAÇÃO DO ESPAÇO URBANO À CIDADE FUNCIONAL:  
Uma Proposta de revitalização para a Orla do distrito de Monte Dourado**

Trabalho de Conclusão de Curso, apresentado ao Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Amapá, como requisito parcial para a obtenção do título de Bacharel em Arquitetura e Urbanismo.  
Orientadora: Prof<sup>a</sup>. Msc. Fátima Maria Andrade Pelaes

Macapá-AP  
2017

**AIMÉE CRISTINA DE OLIVEIRA PEREIRA**

**DA SEGREGAÇÃO DO ESPAÇO URBANO À CIDADE FUNCIONAL:  
Uma Proposta de revitalização para a Orla do distrito de Monte Dourado**

Trabalho de Conclusão de Curso, apresentado ao Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Amapá, como requisito parcial para a obtenção do título de Bacharel em Arquitetura e Urbanismo.

Orientadora: Profª. Msc. Fátima Maria Andrade Pelaes

Banca Examinadora:

---

Profª. Msc. Fátima Maria Andrade Pelaes  
Orientadora - UNIFAP

---

Prof. Msc André Coelho

---

Prof. Msc Elizeu Correa dos Santos

Apresentado em: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

Macapá - AP  
2017

Aos meus pais, pela motivação, apoio, compreensão e pela oportunidade de crescimento pessoal e profissional.

## AGRADECIMENTOS

Agradecer, sobretudo, a Deus. Sem Ele eu não teria sabedoria e garra para superar todas as dificuldades na elaboração deste trabalho.

À minha mãe, que é minha motivação, meu exemplo, minha base, minha fortaleza, minha amiga, enfim, meu tudo. Desconheço uma pessoa tão batalhadora quanto ela, enchê-la de orgulho foi o que me fez querer cada dia mais concluir com sucesso esta graduação. De todas as pessoas no mundo, ela foi sempre a que mais acreditou em mim. Todas as minhas vitórias serão sempre dedicadas a ela.

Ao meu pai, que ao lado de minha mãe batalhou uma vida inteira para oferecer as melhores oportunidades a mim e aos meus irmãos. Vê-lo em noites incessantes de estudo para concluir a graduação dele, me deu força nas inúmeras vezes em que eu achei que não conseguiria. Ele foi minha certeza de que nada é inalcançável quando há força de vontade e determinação.

Aos meus irmãos, João e Alícia, que foram minha felicidade em tantos momentos de angústia. É por eles que eu desejo uma vida melhor. É por eles que eu sonho alçar altos voos.

Ao meu namorado, por ter estado presente em grande parte do meu percurso pela vida acadêmica, por enfrentar horas a fio comigo na estrada a caminho de Monte Dourado e me acompanhar nas visitas ao local em estudo. Por todo incentivo e apoio.

À minha orientadora, Fátima Maria Andrade Pelaes, que compartilhou comigo seu conhecimento, cedeu tempo, livros, textos, e acima de tudo, por sua paciência.

A todos aqueles que direta e indiretamente me ajudaram a realizar este trabalho: minha eterna gratidão.

“Eu sei o preço do sucesso: dedicação, trabalho duro e uma incessante devoção às coisas que você quer ver acontecer.”

Frank Lloyd Wright

## **RESUMO**

Esta monografia realiza um estudo sobre a forma como a implantação dos Grandes Projetos Econômicos interferiu na história do desenvolvimento e da criação das cidades, através das cidades de empresa instaladas na Amazônia. Também discorre sobre a importância dos cursos d'água na formação das cidades e a importância das orlas fluviais, existentes nas cidades ribeirinhas. Levantamentos da área, visitas *in loco* e pesquisas bibliográficas foram realizados com a finalidade de obter resultados para a elaboração de uma proposta de revitalização da Orla do distrito de Monte Dourado, cidade de empresa do Projeto Jari, localizada no município de Almeirim-PA, às margens do Rio Jari.

Palavras-chave: Revitalização; Cidade de Empresa; Rio Jari; Monte Dourado.

## **ABSTRACT**

This monograph conducts a study on how the implantation of the Great Economic Projects interfered in the history of the development and the creation of the cities, through the company cities installed in the Amazon. It also discusses the importance of water courses in the formation of cities and the importance of the riverbanks existing in riverside cities. Area surveys, on-site visits and bibliographical research were carried out with the purpose of obtaining results for the elaboration of a proposal to revitalize the Orla district of Monte Dourado, Jari project company city, located in the municipality of Almeirim-PA, at Banks of the Jari River.

**Keywords:** Revitalization; Company Town; Rio Jari; Monte Dourado.



## LISTA DE FIGURAS

Figura 01 – Mapa da Vila de Fordlândia e expansões entre 1929 e 1934.....	28
Figura 02 – Mapa Fordlândia e Belterra às margens do Rio Tapajós.....	31
Figura 03 – Casa de Fordlândia em ruínas nos dias atuais.....	32
Figura 04 – Vila dos Cabanos em vermelho, Belém em azul.....	38
Figura 05 – Localização do Complexo Industrial de Albras-Alunorte e Vila dos Cabanos.....	39
Figura 06 – Implantação do Parque Mangal das Garças.....	45
Figura 07 – Resultado da Revitalização da Rua do Porto.....	47
Figura 08 – Resultado da segunda fase do Projeto Beira-Rio.....	47
Figura 09 – Ilustração Artística da Proposta da terceira fase do Projeto Beira-Rio.....	48
Figura 10 – Vilas e Povoações criadas na Amazônia no século XVIII.....	51
Figura 11 – Localização do Projeto Jari.....	56
Figura 12 – Rio Jari e a Orla de Monte Dourado.....	59
Figura 13 – Localização da área de estudo.....	61
Figura 14 – Rio Jari, que separa Monte Dourado e Laranjal do Jari.....	63
Figura 15 – Insolação e Ventilação predominante da área em estudo.....	64
Figura 16 – Mapa de elementos do entorno.....	65
Figura 17 – Terreno Acidentado e com inclinações.....	65
Figura 18 - Terreno Acidentado e com inclinações.....	66
Figura 19 – Depósito de lixo a céu aberto .....	66
Figura 20 – Única via de acesso da Orla para Monte Dourado.....	67
Figura 21 – Mapa de Uso e Ocupação do Solo.....	69
Figura 22 – Divisão dos edifícios existentes por meio de blocos.....	70
Figura 23 – Fluxograma.....	77

## **LISTA DE QUADROS**

Quadro 01 – Definições de Próteses.....	25
Quadro 02 – Grandes Projetos e suas cidades no Pará.....	27
Quadro 03 – Infraestrutura de Fordlândia.....	30
Quadro 04 – Problemáticas da área de intervenção com suas respectivas soluções propostas.....	72
Quadro 05 – Programa de Necessidades do projeto de natureza urbanística.....	75
Quadro 06 – Programa de Necessidades do projeto de natureza arquitetônica.....	77

## **LISTA DE ABREVIATURAS**

BASA	Banco da Amazônia S/A
BCB	Banco de Crédito da Borracha
CFIB	Companhia Ford Industrial do Brasil
Eletrobrás	Centrais Elétricas Brasileira S.A.
Eletronorte	Centrais Elétricas do Norte do Brasil
SIN	Sistema Interligado Nacional
ENERAM	Comitê Coordenados de Estudos Energéticos na Amazônia

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO.....</b>	<b>13</b>
<b>1. A AMAZÔNIA E SUAS TRANSFORMAÇÕES POR INTERMÉDIO DE GRANDES PROJETOS ....</b>	<b>15</b>
1.1. CIDADES-EMPRESAS NA AMAZÔNIA.....	18
1.2. GRANDES PROJETOS ECONÔMICOS DA AMAZÔNIA.....	26
1.2.1. FORDLÂNDIA.....	28
1.2.2. USINA HIDRELÉTRICA DE TUCURUÍ (UHT) .....	32
1.2.3. VILA DOS CABANOS .....	38
<b>2. O PAPEL DAS FRENTES DE ÁGUA PARA O DESENVOLVIMENTO DAS CIDADES .....</b>	<b>41</b>
2.1. ORLAS FLUVIAIS NO BRASIL E NA AMAZÔNIA .....	42
2.2. PROJETOS DE REVITALIZAÇÃO DE FAIXAS DE ORLA .....	43
2.2.1. PARQUE MANGAL DAS GARÇAS - PA .....	44
<b>3. EVOLUÇÃO HISTÓRICA DO MUNICÍPIO DE ALMEIRIM.....</b>	<b>50</b>
3.1. A CHEGADA DOS PORTUGUESES NA AMAZÔNIA .....	50
3.2. A ORIGEM DAS CIDADES NA AMAZÔNIA .....	51
3.3. ALMEIRIM – PARÁ .....	53
3.3.1 O DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO SOB A GESTÃO DE JOSÉ JÚLIO DE ANDRADE .....	53
3.3.2. DANIEL KEITH LUDWIG .....	55
3.3.3. O PROJETO JARI .....	56
3.3.4. A REGIÃO DO VALE DO JARI.....	59
<b>4. CARACTERIZAÇÃO DA ORLA E ENTORNO IMEDIATO.....</b>	<b>62</b>
4.1. LOCALIZAÇÃO DA ÁREA DE INTERVENÇÃO .....	62
4.2. LEVANTAMENTO DA ÁREA EM ESTUDO .....	63
4.3. ASPECTOS CLIMÁTICOS E ELEMENTOS NATURAIS .....	64
4.4. ELEMENTOS DO ENTORNO .....	65
4.5. CARACTERIZAÇÃO SOCIOECONÔMICA .....	68
4.6. USO E OCUPAÇÃO DO SOLO .....	69
4.7. CARACTERIZAÇÃO DOS USUÁRIOS .....	71
4.8. RESULTADOS .....	73

<b>5. APRESENTAÇÃO DA PROPOSTA .....</b>	<b>75</b>
5.1. PROPOSTA DE INTERVENÇÃO URBANA.....	75
5.2. PROPOSTA ARQUITETÔNICA .....	78
5.2.1. PROGRAMAS DE NECESSIDADES DAS EDIFICAÇÕES A SEREM IMPLANTADAS NA ÁREA DE INTERVENÇÃO .....	79
5.2.2. EDIFICAÇÃO DE USO MISTO.....	79
5.2.3. RESIDÊNCIA UNIFAMILIAR .....	79
5.2.4. OFICINAS MECÂNICAS .....	79
5.2.5. QUIOSQUES .....	80
5.2.6. CENTRO ADMINISTRATIVO .....	80
5.2.7. COOPERATIVA DE TAXI .....	80
5.2.8. TERMINAL HIDROVIÁRIO .....	80
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>82</b>
<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>83</b>

## INTRODUÇÃO

O processo de urbanização no Brasil começa de um modo geral, a desenvolver-se com intensidade a partir da década 40. No entanto, na Amazônia esse processo só teve início a partir da década de 60, durante o Regime Militar, quando passou a existir certa preocupação com a questão da segurança do Território Nacional, levando o Estado a elaborar estratégias com a finalidade de proteger principalmente as áreas de fronteira localizadas na Amazônia.

Para isso o Estado montou infraestrutura técnica, financiou grandes projetos econômicos e criou uma política de incentivos fiscais às grandes empresas estrangeiras, favorecendo a criação de Grandes Projetos Econômicos.

Estes Grandes Projetos são empreendimentos de larga escala que visam a geração de capital por meio da exploração dos recursos naturais da Amazônia, bem como a organização e controle do território e, caracterizam-se, principalmente, pela grandiosidade das construções, da mobilização de capital e de mão de obra e, ainda exigem investimentos em infraestrutura para que sejam instalados.

Começaram a surgir, também inúmeros assentamentos, vilas, comunidades e cidades, a grande maioria ocupada aleatoriamente e sem nenhum tipo de planejamento. A concentração da população nessas cidades que surgiram e a multiplicação de tais núcleos urbanos foram consequência desse processo de urbanização.

Um fator que pode ser observado também é o interesse desses grandes projetos econômicos em implantar suas *company towns* às margens de cursos d'água, aspecto esse que pode ser encarado como sendo uma questão estratégica, considerando os cursos d'água como meio de transporte.

Esta monografia tem o objetivo geral de realizar um estudo acerca das reconfigurações espaciais estabelecidas nas *company towns* e em seu entorno, geradas por meio dos grandes projetos econômicos.

Os objetivos específicos se relacionam com os seguintes fatores:

- Caracterizar Espacial da Orla do distrito de Monte Dourado;
- Discutir sobre o papel das Orlas nas cidades brasileiras;

- Elaborar de uma proposta de revitalização para a Orla de Monte Dourado, que integre o Rio à Orla e forneça infraestrutura de qualidade à população que utiliza o local, gerando movimentação econômica na área;

Foram realizados os seguintes procedimentos metodológicos:

- Levantamento bibliográfico sobre a evolução das cidades na Amazônia, o processo histórico do município de Almeirim-PA e posteriormente do distrito de Monte Dourado;

- Visitas *in loco* para a realização da análise dos aspectos relacionados à configuração espacial de Monte Dourado decorrentes da implantação do Projeto Jari e para a aplicação de questionários (APÊNDICE);

- Estudo da teoria acerca da importância dos rios e dos impactos provocados pelos grandes projetos econômicos na Amazônia;

- Análise dos dados obtidos;

- Sistematização por meio de quadros, tabelas, gráficos e mapas.

Os métodos aplicados classificam esta monografia como quantitativa e qualitativa.

Este trabalho é composto por cinco capítulos. O primeiro capítulo aborda as transformações que podem ser observadas na região amazônica a partir da implantação dos Grandes Projetos Econômicos. O segundo capítulo destaca as principais questões que envolvem a formação das cidades próximas aos cursos d'água. O terceiro trata sobre o processo histórico de formação das primeiras cidades amazônicas e, conseqüentemente, a evolução histórica do município de Almeirim-PA. O quarto capítulo, é formado por informações pertinentes a área escolhida para intervenção, a Orla do distrito de Monte Dourado, discorrendo sobre aspectos como: uso e ocupação do solo, elementos do entorno e levantamentos, de um modo geral, da área. Por fim, o quinto capítulo, aborda as decisões de projeto tomadas para esta proposta de revitalização da Orla de Monte Dourado.

Por meio do levantamento de dados que embasaram a formação dos primeiros quatro capítulos torna-se possível a elaboração de uma proposta, abordada no último capítulo, que seja capaz de reconciliar a população com esta parte do distrito, através de geração de espaços estar, convivência e contemplação, além de abranger o fornecimento em perfeito estado, das necessidades geradas pela população usuária do local ao longo dos anos.

## **1. A AMAZÔNIA E SUAS TRANSFORMAÇÕES POR INTERMÉDIO DE GRANDES PROJETOS**

De acordo com Santos (2005) a urbanização brasileira começa a desenvolver-se com intensidade a partir da década 1940. Já na Amazônia, esse processo só teve início a partir da década de 1960, principalmente durante o Regime Militar, quando passou a existir certa preocupação com a questão da segurança do Território Nacional, o que levou ao início da elaboração de planos e estratégias por parte do Estado com a finalidade de proteger principalmente as áreas pertencentes à Amazônia (THALEZ E COUTO, 2007).

O Estado brasileiro passou a estimular o desenvolvimento da região Amazônica através de incentivos fiscais a empresas estrangeiras, visando a aplicação de capital das mesmas nessa região:

Nas questões que dizem respeito ao processo de ocupação e desenvolvimento da Amazônia (notadamente no período autoritário implantado no país após 1964), as decisões, no âmbito da esfera do Estado, propiciaram o surgimento de políticas públicas definidas com base em critérios e normas desconhecidas pela maioria da sociedade, direcionadas para atender interesses imediatos e modificadas ao sabor das conveniências dos grupos influentes por elas beneficiados (PEREIRA, 1997).

Tal medida foi impulsionada pelo processo de integração regional que tinha como objetivo a incorporação da região amazônica ao restante do Brasil, o que levaria à diminuição das tensões sociais existentes no Sul e no Nordeste naquela época e incentivaria a migração da população dessas regiões para a Amazônia:

[...] o governo de Brasília, inspirando-se em teorias geopolíticas e interessado na “segurança nacional”, aplicou na Amazônia uma política voluntarista, com a finalidade de assegurar sua integração a nação e de colocá-la a serviço do crescimento econômico [...]. (MONBEIG, 1985, p. 39).

Como consequência, começaram a surgir inúmeros assentamentos, vilas, comunidades e cidades, a grande maioria ocupada aleatoriamente e sem nenhum tipo de planejamento. A concentração da população nessas cidades que surgiram e a multiplicação de tais núcleos urbanos foram consequência desse processo de urbanização descrita por Santos (2005).

Vale ressaltar que o regime militar foi o principal ator nessa questão da receptividade nacional para o capital estrangeiro. Para isso o Estado montou uma poderosa infraestrutura técnica, financiou grandes projetos econômicos e criou uma política de incentivos fiscais as grandes empresas estrangeiras, favorecendo a criação de Grandes Projetos Econômicos. Thalez e Couto, (2007, p.32) ressaltam: “O país foi aberto literalmente para os investimentos privados do exterior e ainda contou com o ‘bom e velho amigo internacional’ para liberar empréstimos no intuito de desenvolver o Brasil”.

Os Grandes Projetos Econômicos são empreendimentos de larga escala que visam a geração de capital por meio da exploração dos recursos naturais da Amazônia, bem como a organização e controle do território e, caracterizam-se, principalmente, pela grandiosidade das construções, pelos contrastes que representam na organização do espaço, pela mobilização de capital e de mão de obra e, ainda exigem toda uma infraestrutura para que sejam instalados como portos, ferrovias, energia elétrica, aeroportos, núcleos urbanos para, assim, promover seu estabelecimento (GUIMARÃES, 1995).

O banco responsável por financiar esses Grandes Projetos era o BASA – Banco da Amazônia S/A, criado em 1950, substituindo o BCB – Banco de Crédito da Borracha. Porém, o BASA refletia a política do governo federal que privilegiou o grande capital nacional e internacional, em relação aos pequenos produtores, que, em geral, foram excluídos dos subsídios creditícios do banco.

Segundo Browder e Godfrey (2006) o Regime Militar também desenvolveu diversas formas de expandir e urbanizar essas regiões amazônicas que eram pouco habitadas, como exemplo a fronteira populista e a fronteira corporativa. A fronteira populista é caracterizada pelo incentivo à colonização dos agricultores de pequeno porte, garimpeiros que desenvolviam sua atividade de maneira independente, pequenos comerciantes, dentre outros tipos de atividades. Já a fronteira corporativa é impulsionada pelo corporativismo e tem sua organização guiada por empresas capitalistas, tanto as estatais, quanto as privadas multinacionais.

Thalez e Couto, (2007) enfatizam que o Projeto Jari surgiu a partir desta fronteira corporativa, levando em consideração que foi um grande complexo tecnológico inserido na região do Pará, fruto de capital estrangeiro e que tem como objetivo a extração de recursos naturais da área onde está localizado. Browder e Godfrey (2006, p.58) complementam: “No Brasil, Jari, Tucuruí e Carajás são exemplos desse fenômeno da “fronteira corporativa””.

Devemos também destacar que a fronteira corporativa não era a única atuante nesses espaços, observa-se também uma expansão de natureza populista, como por exemplo, as migrações voluntárias que ocorreram para Laranjal do Jari, no lado amapaense, ao longo da margem esquerda do Rio Jari, expandindo-se em torno daquele grande empreendimento.

A organização espacial nessas áreas é determinada pelo domínio de empresas capitalistas, sejam elas empresas privadas multinacionais ou empresas estatais, já que ambas



possuem o mesmo objetivo: fazer com que o capital circule e a economia seja impulsionada, favorecendo os grandes empresários. Estas empresas podem atuar em vários setores, como por exemplo, na extração de recursos naturais, agropecuária empresarial, projetos florestais, agronegócio, mineração em grande escala e projetos hidroelétricos.

A visão que o Estado brasileiro, desde sua formação, tem da Amazônia é de que representa um cenário a ser “redescoberto” e reconquistado. E é exatamente a histórica relação de ocupação contingencial da região que, ao fim da década de 60, permite à Amazônia ser vista como ambiente propício para tais Projetos, uma vez que o quadro econômico da região oferecia excelentes vantagens comparativas em relação a outras regiões para o desenvolvimento dos Grandes Projetos. Homma (2002, p. 02-03) discorre sobre o planejamento que deixou de ser realizado antes da viabilização da implantação de grandes projetos econômicos na região:

Muitos dos grandes projetos na Amazônia decorreram de planejamentos apressados, característica desde o descobrimento do País, como foi a decisão da construção da Transamazônica pelo presidente Médici, em 6 de junho de 1970, anunciada como um projeto de impacto nacional. Muitas vezes no afã do novo, induz à elaboração de medidas imediatistas, sem a verificação da sua viabilidade, com características bombásticas e até demagógicas. A partir do final da década de 60, os grandes projetos pecuários, minerais e governamentais (hidrelétricas, colonização, rodovias, ZFM, infraestrutura social etc.) atraíram grandes contingentes populacionais, que ao término das etapas iniciais, passaram a inchar os núcleos urbanos e a incorporar as novas frentes de expansão da fronteira agrícola. A vascularização da Amazônia a partir da década de 70, com a construção de rodovias, atraiu forte contingente migratório, vindo como heróis, atendendo a megaprojetos de colonização e, depois, abandonados à própria sorte.

A partir da década de 1970, os Grandes Projetos Econômicos passaram a ser percebidos como desfavoráveis aos interesses da população amazônida, prova disso foi o Art. 245 da Constituição do Estado do Pará de 1989:

Art. 245. O Estado definirá, através de lei, a política minerária e hídrica, defendendo seus interesses, inclusive interrompendo atividades predatórias, resguardando a soberania nacional sobre a pesquisa, exploração, lavra e uso dos recursos naturais renováveis e não renováveis, disciplinando a conservação e o aproveitamento racional dos bens minerais e das águas observando os seguintes princípios:

IX- defesa ao direito de sua população alcançar um padrão adequado de bem-estar social e econômico, através de um processo de desenvolvimento integrado setorialmente e harmonioso territorialmente, buscando assegurar que:

c) os grandes projetos localizados em território paraense sejam responsáveis pelo financiamento de ações e serviços que visem compensar e atender aumento significativo da demanda de infraestrutura

social, sanitária, urbana e educacional decorrentes de sua implantação, a ser considerada como custo social consecutório, assim como sejam eles responsáveis por ações voltadas para evitar a solução de

continuidade de autossustentação econômica dos núcleos populacionais criados ou ampliados no interesse desses projetos. (PARÁ, 1989).

Pode-se observar assim, que a implantação dos grandes projetos está ligada diretamente à exploração territorial e degradação ambiental da Amazônia, pautada em um discurso de desenvolvimento e modernização instantânea, porém, ocasionando problemas socioambientais só na área de implantação, como também nas regiões de entorno do empreendimento.

De acordo com Homma (1993) os efeitos desta espécie de ocupação e uso do território amazônico se fizeram sentir drasticamente no meio ambiente e no homem amazônida, que tinha uma atividade essencialmente extrativista dos produtos da floresta e dos rios, para fins de subsistência. Agora, vê-se, em boa medida, seja pela contaminação ou destruição das fontes de recursos, distanciado na sua relação com tais recursos.

Leal (2007) enfatiza que a problemática não está nos Grandes Projetos, mas na forma como são implantados e para quem são elaborados. Se o Projeto sustenta o objetivo de desenvolver a região, então não poderá implantar-se de modo apressado, sem respeitar os limites que tem a população que vive na área de influência direta do empreendimento. Prezar pelo bem estar desta população é fundamental para alcançar a aprovação da população que reside no local, que numa sociedade democrática deve ser sempre pretendida e construída com os atores nela interessados:

[...] os Grandes Projetos representam um segmento moderno e importante de intervenção sobre a Natureza e obtenção de recursos naturais, que, se usados sob a orientação do bem-estar e interesse (sic) social, podem, igualmente, converter-se em agentes do desenvolvimento, e não do saque.[...] toda a massa de possibilidades produtivas só o será assim, se comandada por propósitos produtivos que tenham, na sua base, o objetivo real do bem-estar social, e não a mera intenção exclusiva do lucro.

### **1.1. CIDADES-EMPRESAS NA AMAZÔNIA**

Esse processo de integração proporcionou à Amazônia uma dinâmica regional altamente diversificada, onde é possível observar o nascimento de uma nova tendência: a proliferação de cidades de pequeno porte que surgiram através da implantação dos grandes projetos econômicos.

Cidades-empresas são cidades planejadas, surgem para dar suporte a grandes projetos econômicos que tem como finalidade explorar os recursos naturais existentes em uma região. (PEREIRA; SILVA; FERREIRA, 2002)

De acordo com Castro Pereira (2008), a cidade pode ser definida como espaço onde se dão as relações existentes entre setores públicos e setores privados. No entanto, fixa-se na definição de cidade industrial, que de acordo com a linha de pensamento do fordismo,

delimita a cidade como: “[...] modo de organização do trabalho, da produção e da concorrência, suscitando projetos de cidade e padrões de urbanização específicos. [...]”.

Oliveira (1994) afirma que quando se trata de Amazônia, a cidade serve como suporte para o início de um longo processo. Além do mais, está diretamente relacionada à criação de atividades e serve como base para tais.

Também relacionada à questão amazônica, Trindade Jr. (2005) relata que a criação de espaços aprimorados e dotados de tecnologia foi um fator essencial ao bom desempenho dos grandes projetos econômicos, nota-se então a dimensão da importância da implantação das *company towns*.

É importante ressaltar que as cidades de empresas possuem características bastante peculiares. Em primeiro lugar, esses núcleos urbanos serão sempre relacionados a grandes empresas, caracterizando suas ligações com as mesmas. Ademais, as cidades empresas, motivadas pela forma como são implantadas, geralmente em localidades remotas, terminam por ir contra aos padrões estabelecidos na região.

Outro ponto que merece enfoque quando se trata da caracterização dessas cidades, é a autonomia econômica, política e na tomada de decisões que elas possuem, produzindo uma nova maneira de controle territorial. Apesar de apresentarem muitas características que fazem referência a uma cidade como outra qualquer, não deixa de apresentar aspectos que a fazem uma “cidade fechada, assim definida por Trindade Jr. e Rocha (2002), já que concentram fornecimento de atividades, serviços e mão de obra”.

Ainda de acordo com Trindade Jr. e Rocha (2002), para que se consiga realizar, de maneira eficaz, um estudo sobre as cidades de empresas, é necessário que se tenha conhecimento em relação a determinados aspectos:

[...] requer a compreensão da natureza complexa das mesmas, o que pressupõe considerar as diversas dimensões que nos permitem enfocar as relações que têm lugar no espaço urbano, a saber: a) a concepção de cidade, materializada no plano urbanístico e no discurso da empresa; b) as práticas espaciais empreendidas a partir da racionalidade da empresa e do plano urbanístico; c) as práticas espaciais desenvolvidas a partir de racionalidades e estratégias de outros agentes que não a empresa.

A configuração espacial das cidades de empresas auxilia na compreensão sobre a ideia de cidade que as grandes empresas possuem, produzindo uma análise a respeito da forma como as empresas administram essas cidades.

Além desse panorama, é possível realizar também, de acordo com Trindade Jr. e Rocha (2002) uma observação “das práticas urbanas que se dão para além das formas de regulação que se desenvolve nas cidades das empresas”, permitindo, assim, a compreensão da conexão estabelecida entre cidade de empresa e entorno.

Algumas observações devem ser feitas acerca da questão da fragmentação do espaço que é causada pela nova dinâmica inserida nas regiões que sofrem modificações na estrutura urbana motivadas pelo surgimento das *company towns*. Essa fragmentação pode ser observada na mudança que o processo de ocupação das regiões amazônicas por cidades de empresas provoca no cenário urbano regional.

Becker (1990) descreve tal evento como “franjas urbanas avançadas”, ou seja, espaços urbanos que possuem características técnicas diferentes das que são encontradas na configuração espacial de uma determinada região.

As *company towns* necessitavam do fornecimento de serviços específicos, tais como: manutenção de equipamentos, geração de energia, moradia para os funcionários, estradas de ferro, serviços de água, instalações de energia elétrica, entre outros tipos de serviços necessários para atender a toda demanda que seria gerada (PIQUET, 2012).

A implementação de infraestrutura nessas regiões era realizada diante da justificativa de proporcionar qualidade de vida aos que migravam para as cidades de empresa. Além disso, essas medidas de urbanização propunham promover alguns aspectos essenciais ao funcionamento dos grandes projetos econômicos:

[...] assegurar as relações com centros distantes, facilitando o fluxo de bens, capital e informação; organização do mercado de trabalho local; ponto de atração e residência de migrantes, inclusive de sua ressocialização; ponto de circulação intra-regional da força de trabalho; base de operações para os grandes projetos industriais [...]  
(TRINDADE JR. E ROCHA, 2002, p.16).

Segundo Piquet (2012), os serviços que eram fornecidos pelas cidades brasileiras e que se mostravam insuficientes, eram fornecidos por empresas privadas e representavam altos custos. A alternativa para essa questão foi a criação das cidades-empresas, tornando possível que essas cidades possuíssem um mecanismo de auto fornecimento dos serviços necessários ao seu pleno funcionamento.

As cidades localizadas no entorno de grandes projetos econômicos, passam a ter mais notoriedade e importância no processo de desenvolvimento das cidades, quando levado em consideração o espaço amazônico como um todo. Esse novo padrão, está ligado com o fenômeno migratório inter-regional, com a expropriação do espaço agrário da Amazônia e aos

investimentos destinados à dinâmica econômica da fronteira, que possibilitou uma pulverização e uma dispersão de polos de crescimento econômico em vários pontos do território amazônico, definindo, assim, um novo modelo de regionalização interna (BECKER, 1990).

As cidades-empresas configuram uma organização espacial que se torna necessária para o funcionamento eficiente de grandes projetos econômicos, tal organização espacial se dá através da otimização desses espaços. A cidade-empresa, quando é criada apenas para atender aos anseios da empresa, acaba tornando-se um complemento do empreendimento, “subordina-se a ele, como uma cidade da empresa” (CASTRO PEREIRA, 2008, p.13).

As regiões escolhidas para a inserção dos grandes projetos econômicos sofreram consequências, descritas por Trindade Jr e Rocha (2002) como: “[...] sequência de acontecimentos que vive a região e pela superposição e sistemas técnicos, que selecionam, suprimem e/ou substituem configurações territoriais, relações e processos sociais que aí se estabeleceram”.

Teoricamente, as cidades de empresas deveriam ser modelos urbanos perfeitos, pautados na organização do espaço e do trabalho. Além disso, deveriam ser alheias a diversos problemas sociais que assolam as cidades e serem imunes às problemáticas existentes no entorno de sua implantação.

Esse planejamento que passou a ser feito com a criação das cidades-empresas tem o objetivo de possibilitar a integração dos trabalhadores, mesmo que de forma hierarquizada, o corte de custos e, sobretudo, a criação de um espaço eficiente. Para Trindade Jr. e Rocha (2002), as cidades-empresas são focos de novas configurações espaciais locais e regionalizadas.

De acordo com Piquet (2012), essas cidades que dispunham de infraestrutura e geração de empregos acabavam atraindo pessoas interessadas em seus benefícios, não apenas das proximidades dos grandes empreendimentos, como também de outras regiões mais distantes. Porém, esses empreendimentos davam preferência à mão de obra especializada, resultando no aumento do desemprego não apenas local, mas também daqueles que migraram para a região induzidos pela expectativa de emprego. Este fato traz a tona uma das principais problemáticas que envolvem a questão das cidades-empresas: o surgimento dos problemas sociais, como a marginalização e a criminalidade.

De acordo com Castro Pereira (2008), a cidade-empresa configura um tipo de sociedade industrial, no qual seu funcionamento está diretamente ligado aos vínculos empregatícios que são gerados:

De modo geral, estabelecem-se relações de subordinação da população local às dinâmicas conduzidas pela direção da empresa, tendo em vista a correlação entre ser morador e empregado, o que permite usufruir das ofertas de bens e serviços condicionados ao vínculo empregatício. (CASTRO PEREIRA, 2008, p.13)

Os estudos sobre a relação entre cidade e empresa não são muito recentes e, em sua maioria, têm uma visão negativa sobre os aspectos que fazem referência ao modo de vida sob a regulamentação das empresas. Dão ênfase para as condições de trabalho, a socialização, convivência, ordenamento do trabalho e o descumprimento de leis. Conforme ressaltou Piquet (1998), relações entre cidades e empresas são mal vistas e principalmente, as experiências da cidade-empresa destacam os aspectos negativos no que se refere ao comando da empresa sobre os processos urbanos e à vida privada dos seus empregados.

O surgimento das cidades-empresas foi marcado por dois fatores bastante característicos: eram gerenciadas pela administração dos projetos econômicos e se definiam pela exploração de uma única atividade produtiva. O administrador privado era o único responsável pela gestão da cidade. Provia os funcionários com bens e serviços. Tais serviços deveriam ser suficientes para acomodar e garantir o fornecimento de mão de obra. A economia era privatizada, e os serviços comunitários, fornecidos para atender a expectativa de altos lucros pela empresa. Na cidade-empresa, o direito à propriedade dava o direito à empresa, de até mesmo, impedir a entrada de outros empreendimentos que quisessem fornecer bens e serviços aos funcionários ali instalados, no sentido de eliminar a ameaça da competitividade com outras empresas e de limitar o estímulo a outras demandas (CASTRO PEREIRA, 2008).

É impossível falar dos grandes projetos econômicos da Amazônia sem vinculá-los ao desenvolvimento regional, entretanto, é importante ressaltar que todo investimento feito no entorno dos empreendimentos, são, geralmente, para atender aos interesses privados da empresa. O investimento local poderia ter como consequência o desenvolvimento da região de entorno, se não fossem as grandes problemáticas causadas por sua implantação no contexto espacial onde se encontram.

A maioria dos grandes projetos econômicos gerou uma segregação entre a área pertencente ao empreendimento e as áreas circunvizinhas, que geralmente encontram-se em

situações de extrema pobreza, enquanto que paralelamente, uma área tão próxima desfruta de investimento em infraestrutura e modernização. Tais diferenças sociais, quando andam lado a lado com um modo de produção capitalista, tendem a criar um cenário de crescimento econômico desprovido de políticas que façam a distribuição do capital gerado e dos benefícios gerados com a implantação de um empreendimento grandioso (ARAÚJO E SALES BELO, 2010).

É indiscutível o fato de que o sistema capitalista tem uma grande capacidade de geração de riquezas, embora seja de forma desigual, pois apenas uma restrita parcela da população mundial detém a maioria das mesmas. Esse aspecto explica o motivo dos grandes projetos serem responsáveis pela geração dos principais problemas sociais na Amazônia, pois ao mesmo tempo em que suscitavam modernização e desenvolvimento, assolavam, também, com problemas de ordem socioambientais, as populações mais pobres que localizavam-se as margens desses projetos (HASENBALG, 2003).

Os grandes projetos econômicos e a infraestrutura localizada em seu entorno foram responsáveis por vastas transformações ocorridas no local de sua realização:

Nas áreas de fronteira, estas transformações socioespaciais denotam, no extremo, a potencialização das contradições geradas pela apropriação exógena dos benefícios gerados e os efeitos e implicações locais de sua inserção. Movidos pela lógica da reprodução das relações de produção à escala global, demandam grandes mobilizações de capital, força de trabalho, recursos e energia, necessários para sua construção, assim como a urbanização do território, como uma condição essencial. (TRINDADE JR E ROCHA, 2002, p.17 e 18).

É fundamental que as cidades-empresas sejam observadas em sua totalidade, vinculadas com os territórios que fazem parte de seu entorno, pois retrata o contraste entre modelos urbanísticos que surgiram sem qualquer espontaneidade e a realidade que representa o cenário amazônico (TRINDADE JR E ROCHA, 2002).

Em relação à região amazônica, os núcleos urbanos que são criados a partir de grandes projetos econômicos possuem peculiaridades quando comparados à configuração espacial dos núcleos urbanos da região em que se inserem. Rocha (1999) destaca quatro aspectos que ratificam essas peculiaridades:

- a) As características e funções das *company towns* fazem com que as mesmas tornem-se um prolongamento da linha de produção do projeto econômico;
- b) São planejadas, surgem atribuídos de equipamentos urbanos e possuem um padrão de urbanização que a região da sua implantação não possui;

- c) Dotados de razoável autonomia política e econômica;
- d) É caracterizado como “enclave” urbano por possuir uma configuração urbana fechada, tornando a cidade de empresa funcional acerca das atividades produzidas pela empresa e controlando a força de trabalho relacionada a construção e operação da mesma.

As cidades-empresas representam uma tipologia de organização espacial caracterizadas por serem controladas por empresas capitalistas, que podem ser de qualquer ramo da indústria, como a extração de recursos naturais, agropecuária, agronegócio, mineração ou projetos hidroelétricos. São cidades implantadas para tornar viável a sobrevivência de projetos concebidos pelo capital estrangeiro e destinado a exploração de recursos naturais em áreas remotas.

[...] No Brasil, Jari, Tucuruí e Carajás são exemplos desse fenômeno da “fronteira corporativa”. Porém, em praticamente todas as cidades da floresta amazônica, existem também enclaves dormitórios protegidos pelo capital empresarial [...] Em outras palavras, a penetração do capital na fronteira não é sempre o resultado da transição gradual de relações camponesas de produção para relações proletária de produção. A urbanização, muitas vezes, começa com o artefato do capital. (BROWDER E GODFREY, 2006, p. 58)

O Projeto Jari pode ser definido como prótese<sup>1</sup> tecnológica (Quadro 01), de acordo com Porto (2007), já que o Complexo alterou consideravelmente o ritmo existente naquele espaço. As próteses interferem diretamente nos espaços já existentes, transformando-os e alterando sua configuração.

Essas próteses podem ser de diversas tipologias, como por exemplo: jurídicas, institucionais, tecnológicas, infraestrutural, administrativas, trabalhistas e educacionais (PORTO, 2007).

No entanto, vamos nos ater ao Projeto Jari como Próteses Tecnológica, pois o projeto Jari criou uma nova dinâmica no local onde foi implantado e Infra-estrutural devido a, como em todos os grandes projetos que são implantados nas cidades amazônicas, houve a necessidade de se investir em infraestrutura para que a mobilidade ganhasse uma velocidade acelerada e dinâmica.

---

<sup>1</sup> Segundo Porto (2007), próteses são “atos elaborados externamente e implantados localmente os quais impõem novos ritmos ao meio primitivo”.



Quadro 01 – Definições de Próteses

PRÓTESES	MANIFESTAÇÕES
JURÍDICAS	<p>Normas que: criam, regulam e regulamentam uma sociedade; configuram suas dinâmicas econômicas, políticas e administrativas; delimitam espaços (Municípios, Estados, Territórios Federais; Unidades de Conservação, Reservas Indígenas), (re)criando territórios.</p>
INSTITUCIONAIS	<p>Instituições que garantem a criação e manifestação das próteses jurídicas, ajustando-as pela sua revisão, atualização, modernização ou revogação.</p>
TECNOLÓGICAS	<p>Técnicas e Tecnologias que impõem novos ritmos a sociedade primitiva, acelerando o tempo (de lento para rápido) de dinamismo dessa sociedade.</p>
INFRA-ESTRUTURAL	<p>Sistemas de Engenharia (porto, rodovia, ferrovia, aerovia) construídos afim de garantir a intensidade da mobilidade do capital sobre o espaço geográfico. Sua construção implica em antecipação espacial.</p>
ADMINISTRATIVAS	<p>Modelos de Administração impostos pelas próteses tecnológicas e institucionais.</p>
TRABALHISTAS	<p>Ocorrência de novos ritmos impostos pela maquinização, tecnificação, divisão do trabalho e flexibilização.</p>
EDUCACIONAIS	<p>Modelos que obrigam a periferia conhecer e reproduzir os conhecimentos, valores e ritmos do centro.</p>

Essas transformações ocasionadas pelas Próteses geram ríspidas alterações no padrão ocupacional anteriormente estabelecido nessas regiões. Nos espaços definidos por Trindade Jr. e Rocha (2002) como áreas de fronteira, essas alterações designam a intensificação dos contrastes salientados pelo apoderamento das regiões amazônicas por grandes empresas.

## **1.2. GRANDES PROJETOS ECONÔMICOS DA AMAZÔNIA**

A partir da década de 1960 os núcleos urbanos que surgiram na Amazônia tornaram-se pontos de estímulo à migração. Machado (1990) reforça afirmando que esse processo de migração foi o elemento essencial para o surgimento de novas cidades e desenvolvimento de outras tantas que já existiam. A necessidade de novas formas de organização provocadas pelos grandes projetos econômicos fizeram da cidade elemento essencial para o desenvolvimento dos mesmos.

De acordo com Trindade Jr. (2005) os setores econômicos que mais fomentaram o processo de urbanização foram a mineração, indústria, madeireiro, siderúrgico e de construção civil. Cidades relacionadas diretamente a essas atividades passam por um processo de remodelação do dinamismo e reconfiguram a rede urbana regional, tanto no surgimento de cidades planejadas ou não, quanto na reconfiguração dos núcleos urbanos já existentes:

As estratégias adotadas para tal reorganização do espaço e criação de territórios a partir de tais empreendimentos pelos diferentes atores sociais envolvidos têm significado a complexificação da dinâmica urbana, a reorganização político-administrativa na região e aprofundamento dos contrastes da oferta de infra-estrutura urbana entre cidades com dinâmica complementar. (RODRIGUES, 2007, p. 01).

No caso da Amazônia Oriental, a região desenvolveu-se em um ritmo maior devido ao acelerado processo econômico das regiões em que são implantados os grandes projetos econômicos.

Esse fenômeno imprime uma mudança em um cenário presente na Amazônia até a década de 1960, onde o período que antecedeu essa década é definido pela quase inexistência das cidades de porte intermediário, cidades essas que começaram a nascer apenas após o período de integralização nacional e posteriormente implantação dos grandes projetos econômicos, que estimularam a otimização desses espaços que abrigaram esses empreendimentos, para que os mesmos pudessem estar em pleno funcionamento. (TRINDADE JR., 2005)

Vale destacar alguns dos grandes projetos que provocaram o surgimento de cidades em áreas da região amazônica que até meados de 1960 seguiam inexploradas. Esses

grandiosos empreendimentos proporcionaram a essas cidades desenvolvimento econômico e urbano. Os grandes projetos citados situam-se todos no estado do Pará e encontram-se todos ainda em pleno funcionamento. (Quadro 02)

Quadro 02 – Grandes Projetos e suas cidades no Pará

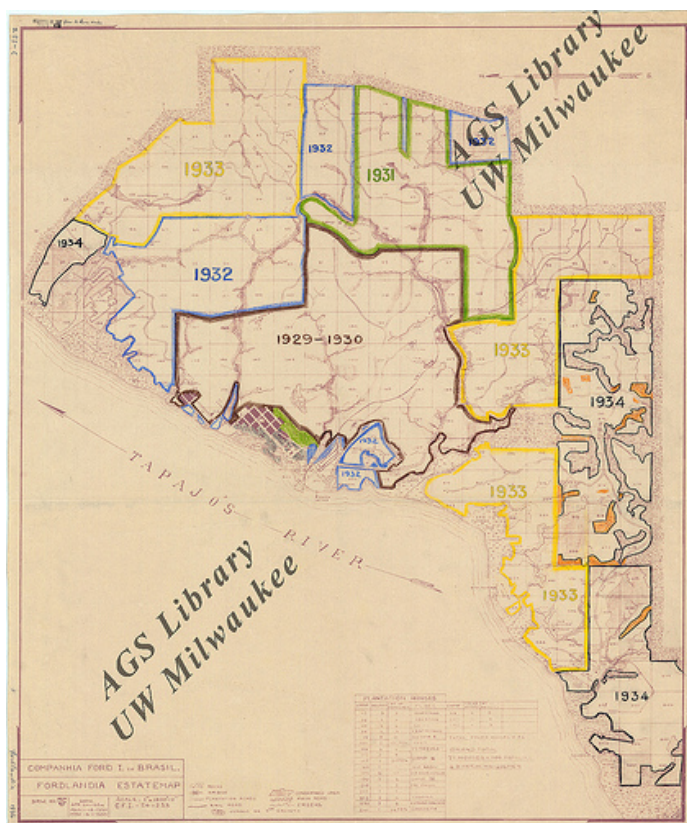
<b>COMPANY TOWNS</b>	<b>FUNDAÇÃO</b>	<b>GRANDE PROJETO ECONÔMICO</b>	<b>MUNICÍPIO</b>	<b>ESPRESAS</b>
<b>MONTE DOURADO</b>	1968	Projeto Jari	Almeirim	Jari Celulose S/A
<b>VILA DE TUCURUÍ</b>	1974/1975	Usina Hidrelétrica de Tucuruí	Tucuruí	Eletronorte
<b>CARAJÁS</b>	1985	Projeto Carajás	Parauapebas	CVRD
<b>VILA DOS CABANOS</b>	1985/1986	Projeto Albrás/Alunorte	Barcarena	ALBRAS/ALUNORTE, PPSA, RCC, SOINCO, CDP, Eletronorte, Empresas Prestadoras De Serviço

Fonte: TRINDADE JR., 2005.

### 1.2.1. FORDLÂNDIA

Fordlândia é uma vila surgida a partir de um grande empreendimento econômico às margens do Rio Tapajós, com área de aproximadamente 14.568 km<sup>2</sup>, no município de Aveiro, no estado do Pará. (Figura 01)

Figura 01 – Mapa da Vila de Fordlândia e expansões entre 1929 e 1934



Fonte: [https://c1.staticflickr.com/9/8508/8560104096\\_504da93286.jpg](https://c1.staticflickr.com/9/8508/8560104096_504da93286.jpg), acessado em 20 de maio de 2016.

Na região Amazônica, o ciclo econômico que mais chama atenção é o da borracha, mais conhecido como “ciclo do ouro negro”. Este ciclo fez com que Belém e Manaus se tornassem grandes centros comerciais. (SENA, 2008)

Segundo Sena (2008), nesse período tão marcante da história econômica da Amazônia, devem ser destacados: Charles Marie de La Condamine, Charles Goodyear e Henry Alexander Wickham. Os dois primeiros tiveram influência sobre o auge do ciclo da borracha, já Wickham esteve diretamente ligado à decadência do ciclo.

O cientista La Condamine, foi responsável pelos primeiros estudos feitos sobre a borracha. Por volta de 1744 apresentou a *Hevea brasiliensis*<sup>2</sup> à Academia de Ciências Parisiense. Goodyear, no ano de 1836 vulcanizou<sup>3</sup> a borracha, transformando-a em uma matéria prima mais resistente. Já Wickham, quatro décadas após a descoberta do processo de vulcanização, sob ordens da Royal Botanical Garden, coletou e enviou 70 mil sementes de seringueira do Vale do Tapajós para Londres, marcando, assim, o início do fim do monopólio exercido pelo Brasil em relação a produção da borracha, transformando a Inglaterra na maior produtora de borracha do mundo. (SENA, 2008).

Sena (2008) enfatiza que tais acontecimentos levaram Henry Ford, fundador da Ford Motor Company, a criar uma estratégia a fim de produzir a matéria prima para a produção de pneus para os automóveis fabricados pela sua companhia. Ford, então, teve a ideia de produzir a borracha no território amazônico.

Em 1927, Henry Ford adquiriu um terreno que tinha extensão de aproximadamente 15.000 km<sup>2</sup>, localizava-se as margens do Rio Tapajós, na bacia do Rio Cupari, dentro dos municípios de Aveiro e Itaituba, numa comunidade denominada Boa Vista. Esse terreno foi obtido através de uma venda realizada por um produtor rural chamado Jorge Dumont Villares, que efetuou a venda do terreno por um valor de aproximadamente 125 mil dólares. Vale ressaltar que essas terras foram cedidas gratuitamente pelo Estado a Jorge Villares. Esse local foi escolhido para tornar-se a vila de Ford, pois foi exatamente do Vale do Tapajós que foram extraídas as 70 mil sementes que foram levadas para Londres por Wickham. (SENA, 2008)

Em 1928, Ford começava a erguer a vila que foi batizada como Fordlândia. Dois navios, Lake Ormoc e Lake Farge foram os responsáveis por levar para a região os suprimentos necessários para a construção da vila. A construção ocorreu sob a supervisão do norte americano Einar Oxholm e operários brasileiros trabalhavam incessantemente para a conclusão da vila. Em pouco tempo, a infraestrutura da mesma contava com hospital, escolas, água encanada, habitações, energia elétrica, restaurantes, porto, campo de futebol, entre outros. (SENA, 2008) (Quadro 03)

---

<sup>2</sup> *Hevea brasiliensis* é uma planta de ciclo perene, de origem tropical, cultivada e utilizada de modo extrativo, com a finalidade de produção de borracha natural (CAMPELO JÚNIOR, 2000).

<sup>3</sup> A vulcanização da borracha é a adição de enxofre sob aquecimento e na presença de catalisadores. Utilizada para melhorar a qualidade da borracha e deixá-la propícia para ser usada industrialmente para as mais diversas finalidades (COSTA, 2003).

Quadro 03 – Infraestrutura de Fordlândia

<b>INFRAESTRUTURA</b>	<b>QUANTIDADE</b>
Escolas	06 (04 em Belterra e 02 em Fordlândia)
Hospitais	02 (01 em Belterra e 01 em Fordlândia)
Sistema de captação, tratamento e distribuição de água	Completo
Usinas de força	02
Estradas	Aproximadamente 70 km
Portos	02
Estação de Rádio	01
Casas Staff (chefia)	Aproximadamente 49
Casas dos operários	Aproximadamente 2.000
Galpões	02
Centro de análises de doenças e autópsias	-
Unidades de beneficiamento do látex	02
Unidades de pesquisa e análise do solo	-

Fonte: COSTA, 1993.

Conforme relatado por Sena (2008), Fordlândia foi a primeira cidade de empresa construída na região Amazônica, com a finalidade de garantir dinâmica a produção de um grandioso projeto econômico, a pioneira em provocar uma revolução no cenário da região.

Concomitante a edificação da vila, a mata localizada no lugar do plantio do seringal começou a ser desmatada. Entre 1929 e 1931, 1.300 hectares já haviam sido desmatados pela CFIB (Companhia Ford Industrial do Brasil). (SENA, 2008)

Tal processo de desmatamento deu início a uma série de problemas que surgiram em Fordlândia. O primeiro deles foi o fracasso do plano de comercialização da madeira que foi retirada, para tal havia sido construída a maior serraria da América Latina na época. No fim das contas, essa estrutura ficou inutilizada. Entretanto, o que consagrou a decadência da exploração da borracha na vila foram os problemas técnicos ligados a área de cultivo das seringueiras:

A topografia montanhosa e solo predominantemente arenoso de Fordlândia dificultavam o cultivo mecanizado, elevando o custo de implantação do seringal. Além do clima com umidade relativa do ar elevada, que favorecia o ataque do inimigo número um da seringueira na Amazônia, o “Mal das Folhas”, doença

causada pelo fungo *Microcyclus ulei*, até então desconhecido dos americanos de Fordlândia que por isso não estavam preparados para combatê-lo. (SENA, 2008, p.94)

Em 1934 R. Weir<sup>4</sup> sugeriu que fossem trazidas do Sudeste Asiático 53 clones de seringueiras que tivessem garantidas sua capacidade de produtividade, para que fosse plantadas em Belterra (Figura 02), ao sul de Santarém (PA), no entanto, essa outra tentativa de cultivar as seringueiras também não obteve sucesso, pois foram contaminadas com o “mal das folhas”, conforme ocorrido anteriormente.

Figura 02 - Mapa Fordlândia e Belterra às margens do Rio Tapajós



Fonte: Autora, 2016.

Desta vez, práticas específicas de manejo levaram o seringal a adaptar-se ao ambiente contaminado com o *Microcyclus* e em 1941 a exploração das novas seringueiras, dessa vez em Belterra, foi retomada. No entanto, os custos elevados e a produtividade baixa tornaram a exploração fracassada. (SENA, 2008). A mudança para Belterra fez com que Ford ordenasse a construção de uma nova cidade, assim como havia sido feito ao longo de anos em Fordlândia.

---

<sup>4</sup> Especialista contratado pela CFIB para diagnosticar a doença que tornou o seringal da vila de Fordlândia improdutivo. (SENA, 2008)

Por volta de 1945, o neto de Henry Ford desistiu do empreendimento, motivado pelo fim da Segunda Guerra Mundial que causou a queda da demanda da borracha. Além disso, inovações tecnológicas fizeram com que a borracha sintética entrasse em cena, substituindo em boa parte a borracha natural.

Após 18 anos de exercício, o empreendimento era retirado e as terras de Fordlândia entregues ao governo brasileiro por um valor meramente simbólico:

Pelo Decreto Lei 8.440 de 24 de dezembro de 1945, o Governo Federal estabeleceu normas para a aquisição do acervo da Companhia Ford Industrial do Brasil, operação que se efetivou através do Banco de Crédito da Borracha S.A, atual Banco da Amazônia, pagando por ele o preço simbólico de cinco milhões de cruzeiros (250 mil dólares). (SENA, 2008, p.96)

Atualmente, a maior parte da cidade encontra-se em ruínas (Figura 03), entretanto, as poucas moradias que ainda encontram-se ocupadas, funcionam exatamente como há 90 anos atrás, já os moradores que permanecem instalados na região fazem parte de uma nova geração que chegou no vilarejo muitos anos depois da saída dos americanos e pouco sabem sobre a verdadeira história da vila.

Figura 03 – Casa de Fordlândia em ruínas nos dias atuais



Fonte: [http://www.fordlandia.com.br/Fordlandia/Fotos\\_atuais.html#40](http://www.fordlandia.com.br/Fordlandia/Fotos_atuais.html#40) – acessado em 29/01/2017.

### **1.2.2. USINA HIDRELÉTRICA DE TUCURUÍ (UHT)**

A Usina Hidrelétrica de Tucuruí, maior hidrelétrica do país e uma das maiores do mundo, está localizada na mesorregião do Sudeste Paraense, no trecho inferior do rio Tocantins, a aproximadamente 13km do município de Tucuruí (Rocha e Gomes, 2002), faz



parte do conjunto de usinas da bacia do Araguaia-Tocantins e possui uma extensão de 2.350km<sup>2</sup> (Rocha, 2009).

Transformou a Eletrobrás (Centrais Elétricas Brasileira S.A.) Eletronorte (Centrais Elétricas do Norte do Brasil) como a terceira maior geradora de energia do país: “A UHE Tucuruí responde hoje por cerca de 70% de toda a energia elétrica produzida na Região Norte e 6% de toda a energia elétrica produzida no Brasil.” (FINAL, 2000). Além de ter a capacidade de fornecer energia elétrica para quase todas as regiões brasileiras através do SIN (Sistema Interligado Nacional).

Segundo Rocha e Gomes (2002), em meados de 1957 foram iniciados os primeiros levantamentos, denominados “Estudos Tocantins” para a realização da construção de uma hidrelétrica que se localizasse no Rio Tocantins, tais estudos foram realizados sob a responsabilidade do ENERAM (Comitê Coordenado de Estudos Energéticos na Amazônia). Esses estudos recomendavam que fossem construídas aproximadamente 22 represas hidrelétricas na extensão dos Rios Tocantins e Araguaia.

Posteriormente, com a chegada da Ditadura Militar e a implantação do Projeto Carajás<sup>5</sup>, tornou-se de extrema necessidade que a construção de uma usina hidrelétrica fosse realizada. Era essencial que fossem utilizados os potenciais hidrelétricos do Rio Tocantins, de forma que viesse atender as necessidades do mercado energético das cidades de Belém e Manaus (ELETRONORTE, 1987).

A empresa Eletronorte foi a responsável pela construção da UHT, que foi iniciada em 21 de novembro de 1975. A construção da Usina contou com duas fases, onde a primeira só teve sua conclusão em 1992. Apenas em 1998, foram iniciadas as obras da segunda casa de força, com conclusão datada em dezembro de 2006.

Elementos de ordens externas e internas interferiram de forma direta no processo de realização desse projeto. De ordem externa, o alto preço do petróleo, em meados da década de 1970, motivou a concretização do projeto da UHT. Além disso, o cenário político em que o Brasil encontrava-se desde 1960, em que havia grande incentivo a integralização nacional.

---

<sup>5</sup> Projeto Carajás é um projeto de exploração mineral, que foi iniciado na década de 1970, sob a supervisão da CVRD (Companhia Vale do Rio Doce), compreendendo territórios pertencentes ao sudeste do Pará, Norte do Tocantins e Sudoeste do Maranhão. (PIRES, 2005)

Por outro lado, de ordem interna pode-se destacar o impulsionamento que estava sendo dado por parte do governo, para que fossem realizadas as implantações dos grandes empreendimentos econômicos na Amazônia, tornando-se necessária a disponibilidade de energia elétrica nessa região:

Aliado ao regime ditatorial, vivenciava-se no país um modelo de desenvolvimento, em sua última fase do processo de substituição das importações, em que se priorizava a difusão da modernização da sociedade e do território a todo custo, no qual o componente energético era fundamental como matriz de insumos básicos para a industrialização (ROCHA E GOMES, 2002, p.29).

Rocha e Gomes (2002, p.29) reforçam esse pensamento quando declaram que a energia era um fator essencial para que a industrialização da região Amazônica fosse concretizada: “[...] corroboraria em essência para, definitivamente, incorporá-la no padrão de desenvolvimento capitalista nacional”.

Segundo Klein (1987 apud ROCHA E GOMES, 2002) o Estado brasileiro não dispunha de artifícios financeiros necessários para por em prática as recomendações dos “Estudos Tocantins”. Então, Ernesto Geisel aproveitando de uma visita que estava sendo feita a França em 1976, foi o responsável pelas negociações iniciais acerca da execução do projeto da UHT. Essas negociações tinham a finalidade de captar créditos através de um acordo realizado bilateralmente entre Brasil e França. Foi decidido, então, que parte dos materiais elétricos deveriam ser importados, sob garantia de um conjunto de bancos europeus. A Eletrobrás também realizou negociações, que por fim resultaram no êxito da captação de recursos financeiros necessários para complementar a realização da construção da UHT.

Na década que sucedeu 1975, a realização da construção da UHT provocou intensas transformações na forma como o território que corresponde a Tucuruí era utilizado (ROCHA E GOMES, 2002).

Regionalmente, Tucuruí foi marcado por ter seu desenvolvimento alicerçado em uma economia de subsistência, através do extrativismo da castanha do Pará, realizando escoamento e circulação do produto (ROCHA E GOMES, 2002). A área onde a UHT foi implantada representava, segundo Mougeot (1988 apud ROCHA E GOMES, 2002) localidades ribeirinhas pertencentes aos municípios de Tucuruí, Jacundá, Itupiranga, Goianésia do Pará, Novo Repartimento, Nova Ipixuna e Breu Branco, que foram inundados parcialmente para a produção do reservatório hidráulico. No total, foram alagadas cerca de 13 povoados além da

cidade de Jacundá por completa, obrigando a remoção de aproximadamente 30 mil habitantes, alterando de maneira intensa a estrutura espacial, relações e ambientes.

Reforçando uma característica da implantação de um grande projeto econômico, o entorno da UHT foi fortemente valorizado, atraindo migrantes e incentivando a criação de um novo modelo de ocupação do território, gerando um novo cenário regional, não mais pautado na economia de subsistência.

Esse novo cenário gerou a necessidade de criação de novos eixos urbanos:

Em decorrência disso, novos núcleos urbanos foram criados: a Vila Permanente, para abrigar o pessoal técnico da Eletronorte; os núcleos de Novo Repartimento, Breu Branco, Jacundá e Nova Ipixuna, para abrigar os remanejados da área do lago. Os núcleos preexistentes reconheceram revigoramento a partir da área urbana e dos novos fluxos ali estabelecidos. Uma nova rede de transportes também foi implantada – as rodovias PA-150, PA-263 e a BR-422 – em substituição ao sistema flúvio-ferroviário, e igualmente, um novo sistema de comunicação, portuário e aeroportuário; (ROCHA E GOMES, 2002, p.34).

Com a implantação do projeto e a chegada de trabalhadores que prestariam serviço na hidrelétrica, foi criada a necessidade de previsão de espaços onde os mesmos pudessem morar, surgindo gradualmente, iniciando-se com os acampamentos e por fim, a Vila permanente:

[...] os acampamentos, as Vilas Temporárias e a Vila Permanente foram construídas entre 1973 e 1985, período de construção da obra. Ao final da construção e no início do processo de funcionamento da usina, dado que requereram número reduzido de força de trabalho para sua operacionalização, parte substancial da infra-estrutura fora desativa e aos poucos desconstruída pela Eletronorte. Nesse processo, o núcleo urbano preexistente no espaço de intervenção, a cidade de Tucuruí, serviu de apoio inicial para o empreendimento até que as vilas temporárias e a *company town*, Vila Permanente da Eletronorte, fossem implantadas. (ROCHA E GOMES, 2002, p.36)

Os acampamentos, Vilas Temporárias e Vila Permanente eram destinados à moradia, direcionados diretamente para a mão de obra especializada da hidrelétrica, porém, o empreendimento estimulou que pessoas de outras regiões e, na maioria das vezes, sem possuir mão de obra técnica, fossem atraídos para a região em busca de se inserir no mercado de trabalho local. A configuração urbana existente no local não tinha possibilidades de atender tamanha demanda, criando assim uma má qualidade de vida e problemas sociais, que Rocha e Gomes (2002) enumeraram: “pobreza, prostituição e violência”.

Concomitante a construção da UHT e a construção de um grupo de obras que tinha como finalidade complementar a implantação da usina, por fim provocaram a reconfiguração dos espaços referentes à área onde a usina seria implantada. Essa reconfiguração foi

provocada pelas diferenças espaciais entre o espaço que já existia e o espaço que estava sendo implantado, alterando, assim, as redes que até então estruturavam o modo de vida da região.

Ainda em 1973 foi construída a Vila Pioneira que serviria para dar suporte aos serviços relacionados a transporte e equipamentos da usina, foi construída a aproximadamente 7 km do canteiro de obras da UHT, ao sul da cidade de Tucuruí (ROCHA, 2008). Essa proximidade entre a cidade e a Vila Pioneira foi estratégica, visando que os funcionários poderiam usufruir da infraestrutura que já existia em Tucuruí. (ELETRONORTE, 1988)

Em 1977, com o início da construção da usina, a edificação do espaço urbano do empreendimento foi retomada. A Vila Permanente foi construída com o objetivo de abrigar ocupantes dos cargos de chefia, operários do quadro estável e funcionários do administrativo. A Vila Temporária I e, em seguida, a Vila temporária II, onde residiriam os trabalhadores temporários e terceirizados. A organização das vilas seguia a mesma hierarquização das funções estabelecidas dentro da empresa. Apenas a Vila Permanente contava com os serviços de lazer, educação, saúde, comércio e lazer (ROCHA, 2009). As demais Vilas eram compostas apenas de habitações e serviços de apoio básicos. (ELETRONORTE, 1988)

As Vilas temporárias I e II e a Vila Permanente estavam localizadas dentro do território pertencente a empresa. A área ocupada pela Vila permanente era de aproximadamente 383 hectares e tinha capacidade para abrigar 22 mil habitantes. Já a Vila Temporária I ocupava uma área de 71 hectares e podia abrigar até 10 mil habitantes, no entanto, o número de moradores da Vila Temporária I extrapolou a capacidade prevista, conseqüentemente a Vila Temporária II precisou ser construída para que pudesse atender essa demanda de aproximadamente 15 mil excedentes. Vila Pioneira, Vila Permanente e Vilas Temporárias I e II contabilizavam juntas, 6.200 habitações.

O adensamento populacional causado pelo grande fluxo de trabalhadores provocou em uma explosão demográfica, onde o número de habitantes pulou de 5.549 em 1970, para 110.000 em 1985 (IBGE, 1991) um crescimento de aproximadamente 517%. Do total de 110.000 habitantes, 55.000 habitavam o município de Tucuruí e os outros 55.000 habitantes residiam os núcleos urbanos pertencentes à Eletronorte (ROCHA E GOMES, 2002).

Mesmo havendo essa explosão populacional, as vilas da Eletronorte desenvolviam-se de forma planejada. No entanto, a cidade de Tucuruí sofreu um aumento de cinco vezes da sua malha urbana para suprir a necessidade de abrigar tantos habitantes. Além disso, o centro

comercial foi realocado e as fazendas localizadas nos arredores das cidades deram lugar a canteiros de obra que serviriam de suporte na construção das vilas da empresa e de um aeroporto (ROCHA E GOMES, 2002).

A cidade crescia de forma desordenada, nasciam bairros periféricos, desprovidos de qualidade de vida e moradia para seus moradores, em sua maioria migrante. Isso deu a cidade de Tucuruí um traçado urbano irregular, provocado pela forma como se deu o processo de ocupação da cidade e até mesmo pelas características da estrutura da cidade: “[...] declives acentuados, cortados por vales úmidos que serviam de esgoto a céu aberto” (ROCHA, 2009, p. 301).

Em meados de 1982, a Prefeitura de Tucuruí em Conjunto com a Eletronorte e o governo estadual uniram-se em um trabalho em conjunto com o objetivo de realizar ações para minimizar os efeitos desse desordenamento urbano, dentre elas: organização do traçado urbano, asfaltamento das vias e construção de praças. Convênios foram firmados com a Companhia de Habitação do Estado do Pará – COHAB e Grupo Executivo de Terras do Araguaia-Tocantins – GETAT, para que além de amenizar os efeitos do inchaço populacional, também fossem construídos novos bairros que pudessem abrigar o excedente de moradores. (ROCHA E GOMES, 2002).

Com a construção da hidrelétrica em Tucuruí, a cidade passou por diversas dinâmicas e transformações urbanas, sobretudo, dá início a uma nova configuração ao local que está atrelada com a diferenciação dos espaços urbanos através da qualidade dos equipamentos e infraestrutura urbana que aquele local possui. Essa nova configuração urbana se assemelha, de um modo geral com as demais cidades brasileiras, onde o centro possui mais equipamentos e infraestrutura urbana que as periferias.

Rocha e Gomes (2002) mencionam que apesar do grande montante de capital que foi movido para que houvesse a implantação da Usina Hidrelétrica de Tucuruí, não foram previstas medidas capazes de amenizar as consequências dos impactos que esse empreendimento traria:

Consideramos que, essencialmente, se continua pensando “desde o projeto” e não “desde a região”, o que equivale a subordinar os interesses da sociedade local a outros externos a ela. Os efeitos, nesse sentido, são drásticos para a região de implantação do empreendimento (Rocha e Gomes (2002 apud BRUNSTEIN, 1989).

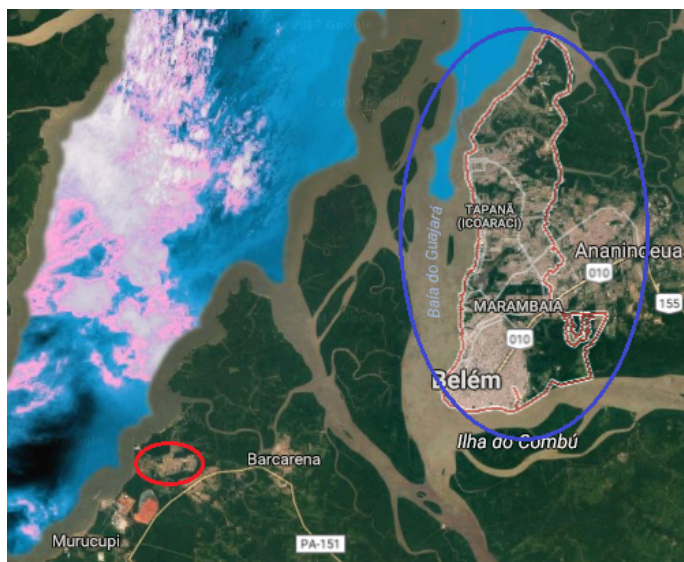
O caso de Tucuruí pode ser observado como um exemplo de que a inserção de um empreendimento deste porte em uma região pouco desenvolvida trata-se de um processo, que

por mais planejado que seja, trará consequências que eventualmente não foram previstas, sobretudo, trata-se de um processo que deixa em segundo plano os interesses e necessidades da sociedade local.

### 1.2.3. VILA DOS CABANOS

Vila dos Cabanos é um distrito pertencente ao município de Barcarena, localizado no estado do Pará a uma distância de aproximadamente 40km da capital, Belém (Figura 04).

Figura 04 – Vila dos Cabanos em Vermelho, Belém em Azul



Fonte: Google Earth – adaptado pela autora, 2017.

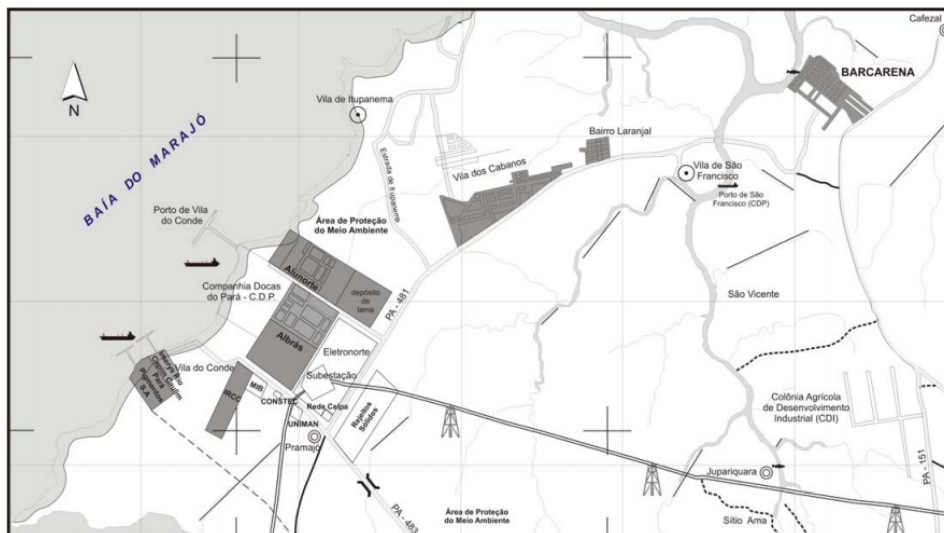
O núcleo urbano de Vila dos Cabanos é definido como componente essencial da infraestrutura do complexo industrial Albras-Alunorte, implantado na região em 1979 como parte integrante do Programa Grande Carajás (PGC). A empresa Pública Federal Companhia de Desenvolvimento de Barcarena (CODEBAR) teve como responsabilidade executar e administrar as obras e serviços ligados ao processo de urbanização da Vila, que tinha como objetivo final assegurar moradia à mão de obra qualificada e ao quadro funcional do complexo Albras-Alunorte, além de ser o centro logístico do empreendimento (TRINDADE JR. E CHAGAS, 2002).

Trindade Jr. e Chagas (2002) relatam que inicialmente a vila tinha como objetivo atender as necessidades de habitação, comércio e de serviços do quadro de funcionários da

Albras-Alunorte, do Porto da Vila do Conde<sup>6</sup>. A cidade tinha a capacidade de abrigar de 40.000 a 70.000 habitantes e contava com uma série de equipamento urbanos.

Para que fosse realizada a construção de Vila dos Cabanos foi elaborado um Plano Urbanístico, denominado Plano Urbanístico de Barcarena (PUB), que foi idealizado por uma empresa de São Paulo – “Arquiteto Joaquim Guedes & Associados”, este Plano tinha como principal enfoque promover a integração cidade e empresa, assim como as demais *company towns* que foram implantadas para dar suporte a grandes empreendimentos, integração esta, que era viabilizada pela proximidade entre complexo industrial e núcleo urbano (Figura 05) (TRINDADE JR. E CHAGAS, 2002).

Figura 05 – Localização do Complexo Industrial Albras-Alunorte e Vila dos Cabanos



Fonte: Monteiro, 2002.

Entretanto, um ponto difere a “cidade do alumínio das demais cidades-empresa até então instaladas na Amazônia que eram pautadas nos princípios do controle e segregação: a adoção do conceito de “cidade aberta”.

[...] invoca-lhe um caráter inegável de cidade aberta a todos que a procurem, como condição, ao contrário do que se pensa, da qualidade. O Projeto das áreas sociais foi elaborado sobre um programa de atividades abertas, alternativas para toda uma

<sup>6</sup> O Porto de Vila do Conde, situado na Ponta Grossa, município de Barcarena, Estado do Pará, à margem direita do Rio Pará, a uma distância fluvial de 55 km de Belém Está integrado ao Complexo Portuário Industrial de Vila do Conde. O Porto de Vila do Conde abrange uma área territorial de 3.748.891,74 m<sup>2</sup>. (COMPANHIA DOCAS DO PARÁ, 2016 – disponível em <https://www.cdp.com.br/porto-de-vila-do-conde>, acessado em 27 de dezembro de 2016).

população, tendo em vista a atenuação dos efeitos do isolamento [...] (TRINDADE JR. E CHAGAS, 2002, p. 201, apud SUDAM, 1980, p. 62).

A implantação do PUB só teve início em 1980 e teoricamente seria dividido em três etapas:

- a) Instalação de um acampamento provisório que seria destinado a abrigar a mão de obra necessária à implantação da infraestrutura;
- b) Construção da cidade na parte norte, prevendo implantação de infraestrutura urbana que se prolongaria até o núcleo central da vila;
- c) Construção de residências, serviços e comércio na parte sul e norte da vila.

De acordo Trindade Jr. e Chagas (2002) o PUB não foi aplicado na prática da forma que a teoria previa o que levou ao não preenchimento da capacidade mínima de habitantes, abrigando nos dias atuais apenas 8.000 pessoas, desta forma, grande parte dos equipamentos urbanos não foi implantada, por não haver um número satisfatório de habitantes. Tal medida motivou a carência de determinados serviços e equipamentos por parte da população já que o que chegou a ser implantado na vila serviu apenas para que as empresas ali inseridas pudessem funcionar. Atualmente, a Vila dos Cabanos possui aproximadamente 15% de sua extensão total utilizada.

A área que ainda permanece ocupada expressa a segregação que foi gerada na forma como a cidade se manteve isolada do seu entorno, deixando claro que na prática, há a ausência do conceito pretendido de “cidade aberta”. Além disso, na área que permaneceu desocupada, desenvolveu-se um processo de ocupação desordenada que usufrui apenas da falta de infraestrutura e qualidade de vida (TRINDADE JR. E CHAGAS, 2002).



## 2. O PAPEL DAS FRENTES DE ÁGUA PARA O DESENVOLVIMENTO DAS CIDADES

Butuner<sup>7</sup>, (citado por Alvarenga 2012) ressalta que a água foi um elemento essencial para o desenvolvimento das primeiras cidades, sendo para estas, meios de produção agrícola e comercial, transporte e até mesmo defesa, já que as primeiras fortificações encontravam-se próximas as margens de cursos d'água. Esse padrão pode ser observado desde o surgimento das primeiras civilizações:

Na história das civilizações, de modo geral, os cursos d'água, rios, córregos, riachos integravam sítios atraentes para assentamentos, indistintamente, de curta ou longa permanência e eram tidos como marcos ou referenciais territoriais. (GORSKI, 2008, p.25)

Gorski (2008) complementa, assegurando que os mananciais possuem diversas outras propriedades que explicam importância dada aos mesmos pelas civilizações:

[...] demarcadores de território, produtores de alimentos, corredores de circulação de pessoas e de produtos comerciais e industriais, corredores de fauna e flora, geradores de energia, espaços livres públicos de convívio e lazer, marcos referenciais de caráter turístico, elementos determinantes de feições geomorfológicas e conexos entre elas. (GORSKI, 2008, p.25)

O surgimento do Renascimento, por volta do século XVI, fez com que o homem alterasse a ordem de sua subordinação à natureza, assumindo um papel de domínio em relação à natureza. Tal momento simbolizou um marco na relação “homem-natureza”. Dessa forma, uma nova forma de olhar a paisagem foi criada: de um lado, o respeito e a admiração pela natureza, por outro com a sua subordinação, através da exploração dos seus recursos (MANN, 1973, p.23).

Butuner<sup>1</sup>, (citado por Alvarenga 2012) ainda ressalta que a partir do século XIX, a atividade industrial se desenvolveu em variadas escalas de produção, o que levou as indústrias, por mera questão estratégica, a instalarem-se próximas aos cursos d'água, com a finalidade de facilitar o transporte de mercadorias. Portanto, essas áreas portuárias tornaram-se locais de intenso fluxo de atividades industriais e deixaram de ser atrativas e acessíveis para a população. Tal processo industrial foi um fator determinante para a degradação das áreas portuárias, deixando clara a supremacia da atividade industrial sobre as relações humanas, motivando a segregação física e social entre a cidade e as áreas portuárias.

---

<sup>7</sup> BUTUNER, Bas. **Waterfront Revitalization as a Challenging Urban Issue**. In: ISoCaRP Congress, 42. , 2006.

A partir do século XX, houve uma grande mudança no modo de produção da atividade industrial:

As economias de escala buscadas na produção fordista de massa foram substituídas por uma crescente capacidade de manufatura de uma em pequenos lotes e a subcontratação tiveram por certo a virtude de variedade de bens e preços baixos em pequenos lotes. [...] A produção superar a rigidez do sistema fordista e de atender a uma gama bem mais ampla de necessidades do mercado [...]. (HARVEY, 1989, p. 148).

Esse novo modelo de produção industrial, que priorizava a produção e atendimento da demanda em diversas partes da cidade, provocou uma queda considerável na tendência da instalação da atividade industrial em áreas portuárias, ocasionando a descentralização da mesma. Além dessas mudanças na produção industrial, o aumento dos preços de lotes e galpões localizados próximos às áreas portuárias formaram o cenário ideal para que as indústrias abandonassem as áreas portuárias e passassem a localizar-se em diversos pontos da malha urbana das cidades, gerando assim, grandes vazios urbanos nas áreas que antes eram ocupadas pelas indústrias. De acordo com Alvarenga (2012, p.41) “A costa que antes era isolada social e fisicamente da vida na cidade agora se caracterizava como um grande desafio urbanístico [...]”.

Ainda no século XX, as cidades passaram por um intenso processo de urbanização, levando os cursos d’água e as áreas de entorno destes começarem a sofrer com a degeneração dessas áreas. Fatores como: saneamento básico precário, aumento dos índices de poluição ambiental, alterações morfológicas e, sobretudo, com o crescimento de ocupações irregulares localizadas às margens desses corpos d’água (GORSKI, 2008).

Todo esse processo é resultado da visão do homem como agente transformador da natureza, fixando, assim, uma relação de domínio:

[...] a história do homem sobre a Terra é a história de uma ruptura progressiva entre o homem e o entorno. Esse processo se acelera quando, praticamente ao mesmo tempo, o homem se descobre como indivíduo e inicia a mecanização do Planeta, armando-se de novos instrumentos para tentar dominá-lo. (SANTOS, 1992, p. 96).

## **2.1. ORLAS FLUVIAIS NO BRASIL E NA AMAZÔNIA**

Os grandes rios, baías e igarapés foram extremamente importantes para o desenvolvimento das primeiras povoações da Amazônia, da mesma maneira que foi determinante para o progresso da circulação de produtos extraídos e produzidos na região. (TRINDADE JR.; SANTOS E RAVENA, 2005). A relação espacial entre Cidade e Rio pode ser notada como meio facilitador do fluxo de pessoas e mercadorias.

Em diversas regiões ribeirinhas do Brasil, essa relação com o rio gira em torno de um laço ainda mais estreito, pois o cotidiano dessas comunidades ribeirinhas gira em torno desses

rios. As águas dos rios são utilizadas diretamente em tarefas na habitação e no dia-a-dia das famílias, como na lavagem de roupas e preparo de alimentos. Servem ainda para o deslocamento diário entre várias comunidades ribeirinhas, atividades como a pesca e são utilizados até mesmo como espaço de lazer.

No que diz respeito às cidades ribeirinhas amazônicas, estas se apropriam de uma intensa relação com os rios, não só pela localização física e geográfica, mas, sobretudo, pelos laços culturais, simbólicos e econômicos que se desenvolvem através deste laço. Os rios adquirem papel fundamental na dinâmica ribeirinha da Amazônia:

Sua importância revela a sobrevivência e o desenvolvimento de várias localidades que estão entremeadas pelas águas, pois são por meio delas que a cotidianidade se reproduz material e imaterialmente. São através dos cursos fluviais que se movimentam sonhos, desejos, encontros e modos de vida. São por meio dos espelhos d'água que o homem amazônida cria seu próprio mecanismo de usar o espaço e o tempo. (SOUZA, 2009, p. 173)

Trindade Jr. (2005) enfatiza que ainda nos dias atuais, os rios da Amazônia exercem o papel das estradas, por interligam as comunidades e cidades da região e por diversas vezes é o único meio por onde localidades podem ser acessadas.

Segundo Malheiro e Silva (2005), o que se entende por orla é a área do espaço urbano que possui maior contato com os cursos d'água, denotando a relação que a cidade possui com o rio. São estas áreas que evidenciam a dimensão ribeirinha da cidade.

Seguindo a mesma linha de pensamento, de acordo com Trindade Jr., Santos e Ravena (2005), a faixa de orla fluvial pode ser delimitada a partir de dois parâmetros. O primeiro está relacionado à faixa que abrange a interação entre terra e água, onde os usos e atividades que compõem tal área estejam mais concentrados. O segundo parâmetro diz respeito à faixa de terra que margeia o rio, onde os sistemas artificiais não atuem como característica predominante e deve ser definido de acordo com a dinâmica da natureza.

## **2.2. PROJETOS DE REVITALIZAÇÃO DE FAIXAS DE ORLA**

De acordo com Mello (2008) a partir de 1960 começa surgir uma nova tendência urbanística: a valorização dos corpos d'água. Esta tendência divide-se em duas vertentes, a primeira trás consigo uma abordagem meramente estética, em que nada tem a ver com a preservação e valorização ambiental. Já a segunda vertente é composta por princípios norteadores que abrangem a valorização dos cursos d'água e tendem a valorizar a relação existente entre corpos d'água e pessoas.

A vertente estritamente ligada a estética é caracterizada por transformar o entorno dos corpos d'água em grandes empreendimentos, tornando-o um elemento estético e atribuindo a estes espaços características artificiais.

A seguir, serão destacados alguns projetos de revitalização de áreas próximas a corpos d'água que seguem essa segunda vertente, que está ligada a valorização dos rios através da adoção de decisões projetuais que visem estreitar laços entre pessoas e ambiente.

### **2.2.1. PARQUE MANGAL DAS GARÇAS - PA**

Localiza-se às margens do Rio Guamá e compreende uma área de aproximadamente 34.700m<sup>2</sup>, a oeste do centro da cidade de Belém.

Esse plano teve como autor de grande parte dos projetos, inclusive no caso do Parque Mangal das Garças, o arquiteto Paulo Chaves. Já o paisagismo do local foi confiado a arquiteta Rosa Kliass:

O pré-requisito era o aproveitamento máximo das condições paisagísticas da área. A idéia, representar as diferentes macrorregiões florísticas do Pará: as matas de terra firme, as matas de várzea e os campos, com sua fauna. Com lagos, aves, vegetação típica, equipamentos de lazer, restaurante, vistas espetaculares da cidade e do rio, o Mangal das Garças logo se tornou um dos pontos turísticos mais elogiados de Belém. Disponível em: <http://arquiteturaurbanismotodos.org.br/mangal-das-garcas/> - acessado em 02/01/2017).

O projeto começou a ser implementado em 1997 através de um convênio realizado entre Secretaria do Estado do Pará e Governo Federal, Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional e empresas privadas.

Os principais objetivos do projeto eram de valorizar as características naturais da área, proteger a mata nativa e dar uma nova função para uma área que até então encontrava-se em estado de abandono, desta forma, criando um ambiente capaz de aproximar a população da natureza (GORSKI, 2008).

De acordo com GORSKI (2008) a vegetação é um dos aspectos que mais chama atenção no processo de revitalização da área. Todas as árvores originais foram preservadas, o ambiente foi estruturado de forma que pudesse abrigar aves, o viveiro sofre a influência das marés, o que permite a adaptação de aves aquáticas. A flora característica do local é a várzea do estuário amazônico e estão presentes no espaço espécies como Bacurizeiro, aningas, açazeiros e mangueiras.

De acordo com Gorski (2008 apud KLIASS, 2006) é de extrema importância que a relação entre cidade e cursos d'água seja estabelecida e valorizada. Além disso, as características naturais desses espaços devem ser preservadas e potencializadas, trazendo benefícios não apenas para a população moradoras dessas áreas, como também para turistas,

podendo ser considerado um aspectos importante para a geração de emprego e renda ligada ao setor do turismo.

O projeto tinha como objetivos:

- Valorização da diversidade ecológica;
- Melhoria da qualidade do espaço urbano;
- Conscientização da importância ambiental;
- Valorização da identidade local;

As diversas diretrizes que nortearam a concepção do projeto estão intimamente ligadas a valorização do ambiente amazônico e a preocupação em criar espaços capazes de promover o uso e permanência da população nos mesmos. O projeto foi elaborado de forma que pudesse recriar a paisagem ribeirinha, transformando a área que, até então, era privada em local público, promovendo espaços dotados de equipamentos e infraestrutura para atrair a população, utilizando também o curso d'água como um fator integralizador entre natureza e sociedade. Além disso, foi pensado um programa de gestão que pudesse reunir o social, cultural, estético e ecológico (GORSKI, 2008).

O parque é composto pelos seguintes espaços (Figura 06):

1. Estacionamento;
2. Armazém do Tempo;
3. Fonte dos Caruanas;
4. Praça do Murmúrio das águas;
5. Lago do Cavername;
6. Lago da Ponta;
7. Borboletário;
8. Viveiro das aningas;
9. Quiosques e recantos;
10. Restaurante/Memorial Amazônico da Navegação;
11. Farol de Belém;
12. Mirante do Rio Guamá;
13. Viveiro natural de aningas.

Figura 06 – Implantação do Parque Mangal das Garças



Fonte: GORSKI (2008 apud Revista *Landscape Architecture*, 2006).

O projeto foi concluído no ano de 2005 e desde então vem sendo um dos locais da cidade de Belém que mais atraem visitantes, tanto a população de um modo geral, quanto turistas.

### 2.2.2. PLANO ESTRUTURADOR DE PIRACICABA: PROJETO BEIRA-RIO

O município de Piracicaba, pertencente ao estado de São Paulo, localiza-se na Depressão Periférica entre o Planalto Atlântico e o Planalto Ocidental. O município fica as margens do Rio Piracicaba que possui uma extensão de aproximadamente 100 km (GORSKI, 2008).

De acordo com Gorski (2008) desde 1767, ano de fundação do município a população que se instalou as margens do rio conseguiu manter por um longo período preservar as margens do curso d'água. No entanto, durante a segunda metade do século XX, a cidade passou a seguir a tendência urbanística dos grandes centros brasileiros, passando a canalizar a maior parte dos cursos d'água e fazendo com que o rio passasse a servir de esgoto para a população, fato este, que levou as águas do Rio Piracicaba a tornarem-se impróprias para consumo. Além disso, esse processo de ocupação e deterioração das margens do rio levou a uma degradação da paisagem. Em 1960, a construção do Sistema Cantareira<sup>8</sup> afetou gravemente a cadeia ecológica do rio, prejudicando o abastecimento dos aquíferos.

<sup>8</sup> O Sistema Cantareira produz hoje, metade da água consumida pelos 19 milhões de habitantes da RMSP, sendo um dos maiores sistemas produtores de água do mundo com 33 m<sup>3</sup> por segundo, tem uma área de

O Projeto Beira-Rio faz parte do Plano de Ação Estruturador (PAE) e é considerado um modelo quando se trata da revitalização de rios urbanos no âmbito brasileiro. O PAE fornece os subsídios conceituais para o estabelecimento de um almejado processo de desenvolvimento de diretrizes para projetos e políticas em todo o território municipal, tendo como foco o rio e suas relações com a cidade.

Os conceitos trabalhados pelo PAE revelam os espaços que carregam a identidade da cidade em função de suas importâncias e potencialidades na construção de uma noção de pertencimento ao sistema biológico, antrópico e cultural formado pela relação entre o rio e a cidade (GORSKI, 2008).

Na escala urbana o Projeto Beira-Rio propõe a proteção da faixa marginal do rio Piracicaba, em toda a sua extensão dentro do perímetro urbano da cidade de Piracicaba.

Foi iniciado em 2001 e seu projeto é composto por três etapas. A primeira etapa do projeto trata-se da revitalização da Rua do Porto (Figura 07), que possui aproximadamente 800 metros lineares, contou com um plano de adequação ambiental e paisagístico da orla urbana do rio.

Figura 07 – Resultado da Revitalização da Rua do Porto



Fonte: GORSKI, 2008.

A segunda etapa, iniciada em 2008, abrange a revitalização da Avenida Beira Rio, no trecho entre o calçadão da Rua do Porto e a Rua São José. As intervenções desta etapa, cujas obras foram inauguradas em 2008, foram pensadas visando concretizar conceitos já expressos na primeira etapa (GORSKI, 2008).

Estes conceitos podem ser observados na ampliação e melhoria dos passeios públicos, permitida pelo alargamento das calçadas, por meio da redução da área pavimentada com

---

aproximadamente 228 mil hectares e abrange 12 municípios, 4 deles em Minas Gerais. As águas produzidas pelo sistema são em sua grande maioria provenientes das bacias dos Rios Piracicaba, Capivari e Jundiá (Bacias PCJ) e transpostas para a região da Bacia do Alto Tietê, onde se localiza a grande São Paulo. Disponível em: <http://aguasdobrasil.org/edicao-06/sistema-cantareira.html> - acessado em 03/01/2017.

asfalto e transformação da Avenida Beira Rio em via de mão única de direção, na eliminação das muretas que cerceavam o acesso à margem do rio e na construção de guias rebaixadas, favorecendo assim a questão da acessibilidade (Figura 08).

Figura 08 – Resultado da segunda fase do Projeto Beira-Rio



Fonte: GORSKI, 2008.

Já a terceira etapa compreende o trecho entre a Rua São José e a Ponte do Mirante (Figura 09). Esta etapa segue os conceitos dos princípios que nortearam as intervenções anteriores.

Figura 09 – Ilustração artística da proposta da terceira fase do Projeto Beira-Rio



Fonte: Gorski, 2008.

O Projeto Beira-Rio foi concebido para que as dimensões cultural, econômica e ambiental pudessem ser reequilibradas, promovendo o crescimento dos setores de turismo e ecoturismo no município, mas, sobretudo, tem o objetivo de reestabelecer a integração entre rio e cidade.

O projeto tem como objetivos:

- Recuperação da qualidade da água;
- Reestruturação do tecido urbano;
- Incentivar a utilização do rio como caminho;



- Recuperação da paisagem;
- Integrar rio e cidade.

### **3. EVOLUÇÃO HISTÓRICA DO MUNICÍPIO DE ALMEIRIM**

Para que haja uma compreensão sobre o processo de ocupação do município de Almeirim, é fundamental que se tenha primeiro conhecimento de suas raízes históricas e do processo de ocupação, primeiramente da Amazônia.

#### **3.1. A CHEGADA DOS PORTUGUESES NA AMAZÔNIA**

Para que a América ganhasse importância histórica foi a viagem de Cristóvão Colombo em 1492 que partiu sob a ordem dos Reis Católicos da Espanha. Sua viagem foi feita através do Oceano Atlântico, com o objetivo de atingir a Índia, porém, chegou à América. Posteriormente, em 7 de junho de 1494, foi firmado o Tratado de Tordesilhas, onde a maior parte do território da Amazônia passou a pertencer a Espanha. Durante o século XVI, a Coroa Espanhola não dava devida importância a região amazônica, pois ainda não tinha conhecimento de fontes de riqueza que lhe despertasse interesse (REIS, 2001)

No ano de 1498, Colombo chegou à altura da foz do Rio Orinoco, ainda que, na época, não tenha reconhecido o fato como a descoberta de um novo continente. De 1535 a 1542, diversas expedições foram realizadas na tentativa de explorar o Rio Amazonas, mas nenhuma delas obteve êxito. Francisco de Orellana foi quem realizou a primeira expedição com êxito ao longo do Rio Amazonas, traçando sua trajetória a partir dos Andes e batizando-o com o atual nome em 1542 (COSTA; OLIVEIRA SUDÉRIO, 2010).

A exploração da Amazônia só teve início a partir da segunda metade do século XVI (1580), impulsionada pela cobiça, principalmente dos holandeses, franceses, ingleses e irlandeses.

Os países de Portugal e Espanha permaneceram sobre a mesma coroa entre os anos de 1580 e 1640, sob os governos sucessivos do Rei Felipe da Espanha e de Portugal ao mesmo tempo (GARCIA, 2006). Por este fato, a entrada dos portugueses em territórios amazônicos não teve grandes obstáculos, assim como a presença dos demais europeus na Amazônia (REIS, 1989).

Após várias expedições, entre fracassos e êxitos, na primeira metade do século XVII, os portugueses deram ponto de partida a um processo sistemático de exploração e ocupação do interior da Amazônia.

O capitão-mor português, Francisco Caldeira Castelo Branco chegou à foz do Rio Amazonas em 12 de janeiro de 1616, fixou residência na confluência do Rio Guamá com o

Parauaçu, hoje denominado Rio Pará. Foi responsável pela construção Forte do Presépio, em torno do qual, posteriormente, iria fundar a cidade de Santa Maria de Belém do Grão-Pará (COSTA; OLIVEIRA SUDÉRIO, 2010).

A partir de então, os portugueses passaram a defender toda a região do baixo Amazonas mediante autorização vinda de Madri, travando ininterruptas guerras contra os invasores estrangeiros que surgiam pelo caminho, e em pouco tempo foram expulsos das margens dos rios. Desta forma, aos poucos foram penetrando o território fixado pelos limites do Tratado de Tordesilhas, construindo fortificações, realizando expedições de reconhecimento pelos rios, e iniciando um lento e longo processo de ocupação da região amazônica (MENDONÇA, 2005).

Em 1637 a expedição portuguesa do militar Pedro Teixeira subiu pela primeira vez o Rio Amazonas e perdurou entre os anos de 1637 a 1639. Tal viagem contribuiu para que em 1638, Bento da Costa que era piloto da armada de Teixeira conseguisse reproduzir um mapa que descrevia o trajeto do Rio Amazonas. Após isso é que, de fato, teve início o devassamento do território da Amazônia (REZENDE, 2006).

### **3.2. A ORIGEM DAS CIDADES NA AMAZÔNIA**

Em 31 de julho de 1750, o Rei de Portugal D. José subiu ao trono e Sebastião José de Carvalho e Mello, futuro Marquês de Pombal foi nomeado membro do Conselho do Rei, ministro e secretário de Estado e Inspetor-Geral do Real Erário. Cuidou rapidamente das obrigações diplomáticas do Tratado de Madri para, então, dar início ao seu plano de transformação na estrutura da Amazônia Colonial Portuguesa.

Em 1751, chegou a Belém Francisco Xavier de Mendonça Furtado, irmão do Marquês de Pombal, para assumir o cargo em 24 de setembro do mesmo ano, como governador da Capitania do Grão-Pará e Maranhão, e detentor dos plenos poderes sobre as Demarcações e Limites do Tratado de Madri na região norte. Trouxe consigo um projeto de reformulação das cidades da região, idealizado pelo Marquês de Pombal (MENDONÇA, 2005).

O plano urbanístico proposto para as cidades na Amazônia foi parte integrante do projeto do Marquês de Pombal em integrar a Região ao território português e dar às cidades da Amazônia feições das cidades portuguesas (MAXWELL, 1996), com o objetivo de torná-las economicamente rentáveis a Portugal e estruturalmente subordinadas a ele.

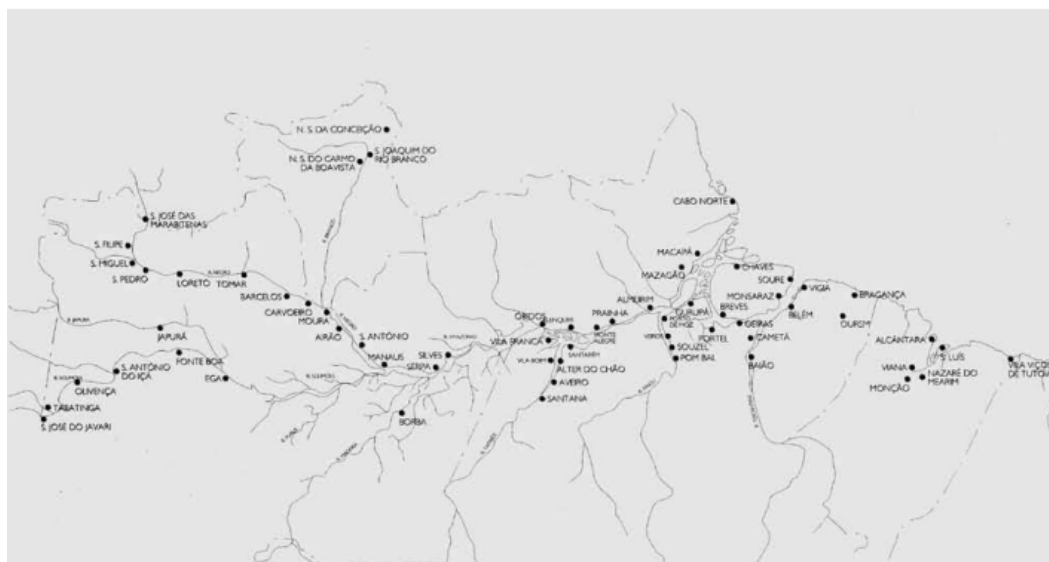
Segundo Lia Machado (1989), as instruções que foram dadas por Marquês de Pombal referem-se a questões de mão de obra, colonização e aspectos territoriais. Desta forma, propõe

para a Amazônia, a mudança da sede do governo de São Luís para Belém do Pará, e ordena estabelecer povoações e missões no Cabo Norte, atual estado do Amapá, construindo uma fortificação para prevenir as incursões dos franceses, além de introduzir escravos africanos para estimular a economia local.

O processo de reforma urbana da Amazônia provocou a reorganização de praticamente todas as povoações da região. Os territórios que inicialmente possuíam nomes indígenas ganharam nomes de santos, quando foi implantado o Regimento das Missões, com Pombal foram renomeados com nomes portugueses. O atual município de Almeirim foi rebatizado desta forma, deixando para trás o nome do antigo território que era denominado Paru.

O projeto do Marquês de Pombal objetivava, essencialmente, estabelecer o vale amazônico como território português e para que isso fosse alcançado, não seria suficiente assegurar o domínio territorial da mesma forma que vinha sendo feito há mais de um século. Assim, a fundação de novas vilas e cidades em todo o vale do rio Amazonas (Figura 10), em substituição às missões religiosas dos Jesuítas, a denominação dessas novas cidades com topônimos portugueses: Almeirim, Monte Alegre, Santarém, Alenquer, Óbidos, além de Belém (MIRANDA, 2005).

Figura 10 - Vilas e Povoações criadas na Amazônia no século XVIII.



Fonte: ARAUJO, 2012.

Segundo José de Paula Machado (1990), a Reforma urbana implementada aos moldes das cidades lusas assegurou a todo o Vale Amazônico uma feição lusa, impondo a cultura portuguesa em todo o território. A mesorregião do Baixo Amazonas é uma das seis

mesorregiões do Estado do Pará. Trata-se de uma planície verdejante quase contínua, formada pela união de quatorze municípios que abriga três microrregiões: Almeirim, Óbidos e Santarém. As características dessas cidades são geralmente as mesmas, cada uma delas fica situada em frente a um rio que geralmente é o Amazonas ou um de seus afluentes: Trombetas, Nhamundá ou Tapajós.

A partir dessa compreensão do processo de colonização dos portugueses na Amazônia e da origem das cidades da Amazônia, será enfatizado a partir daqui o município de Almeirim, no qual está localizado o Distrito de Monte Dourado que é objeto de estudo.

### **3.3. ALMEIRIM – PARÁ**

O município de Almeirim está situado na zona do Baixo Amazonas (IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas, 2013), é uma das cidades de origem portuguesa no estado do Pará. Localiza-se a uma latitude 01°31'24" sul e a uma longitude 52°34'54" oeste, estando a uma altitude de 65 metros. Possui uma área de 72.960,274 km<sup>2</sup>.

Segundo José de Paula Machado (1990), a Aldeia do Paru foi originada com os índios descidos do centro, e prosperou quando se uniu à aldeia dos índios do Rio Uacapari. Posteriormente, os fundamentos do povoado foram lançados pelos frades capuchos de Santo Antônio no mesmo local onde existia a aldeia.

Manoel da Mota Siqueira, com a finalidade de defender o território, ergueu à margem esquerda do Rio Amazonas, no local onde se encontra a Sede Municipal, um forte de pedra e barro, batizado Forte do Paru. Tal construção foi um dos principais fatores do desenvolvimento do povoado Aldeia do Paru.

Em 1758, por ato do Governador e Capitão-General Mendonça Furtado, adquiriu categoria de Vila, passando a chamar-se Almeirim. Porém, na época da Independência veio a ser extinta, devido a preocupação do Governo da Capitania de alargar os domínios coloniais portugueses, para o Alto Amazonas. Foi elevado à categoria de vila com denominação de Almeirim, em 22 de fevereiro de 1758, sendo desmembrado de Gurupá. Foi inicialmente chamada de Freguesia de Nossa Senhora da Conceição de Almeirim (COSTA, 2014).

#### **3.3.1 O DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO SOB A GESTÃO DE JOSÉ JÚLIO DE ANDRADE**

O desenvolvimento da região do Jari deve-se a um nordestino chamado José Júlio de Andrade, natural do Ceará e nascido em julho de 1862. Alcançou sucesso político na região devido seu sucesso empresarial desde a área da borracha até a extração de castanha, suas

terras localizadas no estado do Pará eram de aproximadamente 3 milhões de hectares (LINS, 2001).

De acordo com Lins (2001), no fim do período do regime monárquico, José Júlio foi nomeado por Justo Chermont como primeiro vogal do conselho municipal de Almeirim, cargo que atualmente equivale a presidência da câmara de vereadores. Posteriormente, tornou-se primeiro intendente eleito, que hoje equivale ao cargo de prefeito, já no regime republicano em 1889. Voltou a candidatar-se ao cargo de intendente outras duas vezes, ganhou nas duas ocasiões, porém, renunciou na primeira a pedido de José Paes de Carvalho, na época, governador do Pará. Em 1908 foi escolhido deputado por Paes de Carvalho, em 1917 voltou a câmara municipal e em 1923 chegou ao senado, através de um acordo partidário.

No ano de 1928, ocorreu o fato mais marcante na vida política de José Júlio. José Cezário de Medeiros encabeçou uma revolta na vila de Santo Antônio da Cachoeira. De acordo com a pesquisa feita para a produção do livro “Jari: 70 anos de história” de autoria de Cristóvão Lins, há duas versões sobre a causa da revolta, a primeira seria sobre a acusação de que José Júlio mantinha trabalhadores em serviço de escravidão nas suas propriedades e a segunda seria de que Duca Neno, capataz e cunhado de José Júlio teria tentado seduzir a esposa de Cezário de Medeiros, por esse motivo Cezário incitou a revolta de quase 800 trabalhadores que fizeram Duca Neno de refém no navio “cidade de Alenquer” e refugiaram-se para Belém.

Em 1930 José Júlio foi afetado pelo movimento tenentista, nessa época, porém, não exercia mais cargos políticos e dedicava exclusivamente a sua vida econômica. Ele era considerado o “revolucionário número um da Amazônia” e essa sua fama despertou ainda mais a ira do interventor Barata, que chegou ao extremo de mantê-lo encarcerado no Hospital D. Luiz. Com a finalidade de dar um fim a essas perseguições, José Júlio exilou-se em Funchal, na Ilha da Madeira, em Portugal, mantendo-se lá entre os anos de 1930 e 1932. José Júlio retirou-se da região que abrangia os municípios de Almeirim, Mazagão e Porto de Móz em 1948, vendendo a área do Jari, as vilas residenciais, frota de embarcações e galpões para um grupo de portugueses, além de transferir todos os seus negócios extrativistas para o mesmo (LINS, 2001).

Parte das terras que eram pertencentes a José Júlio de Andrade e que hoje correspondem as terras da Jari, estiveram sob o domínio de uma sociedade de portugueses entre os anos de 1948 e 1967.

A sociedade era composta por Joaquim Nunes de Almeida, que era o detentor de todas as decisões do grupo, Antônio Teixeira, José Joaquim Martins, Júlio Aires da Fonseca, José Antunes Fonseca e Crispim Joaquim de Almeida, que era antigo capataz de José Júlio e que foi aceito na sociedade devido aos seus conhecimentos relacionados aos negócios do extrativismo, além disso, na época, era detentor de aproximadamente 40 mil hectares de terras localizadas no Rio Cajari e no Pará, na margem esquerda do Rio Amazonas.

Segundo Cristóvão Lins, as empresas que formavam a Jari na fase da administração dos portugueses eram:

- **Jari Indústria e Comércio**, que em termos de negócios era a maior, realizando a comercialização de grande parte dos produtos nativos;
- **Companhia Industrial do Amapá**, que tinha sede fixada em Jarilândia, situada a margem esquerda do Rio Jari. Tinha como responsabilidade o processo de industrialização da Castanha do Pará que era produzida nas terras da Jari e nos arredores;
- **Companhia de Navegação Jari S/A**, que era formada pelas embarcações que pertenciam a José Júlio e que foram adquiridas pelo grupo de sócios portugueses na transação de suas terras, totalizando 14 embarcações, entre navios e empurradores. Era responsável por traçar a rotas entre filiais e sedes, fazendo o transporte dos produtos nativos para o porto de Belém, onde estava localizado o principal mercado comprador.

Comparada com a gestão de José Júlio, a administração dos portugueses foi bem mais empreendedora e liberal, por mais que em certos aspectos exercessem mais controle sobre certas situações com a finalidade de manter a ordem. Entretanto, no que concerne ao empreendedorismo, foram realizadas algumas mudanças que trouxeram ao território desenvolvimento econômico.

### **3.3.2. DANIEL KEITH LUDWIG**

Entre os anos de 1964 e 1985, o Brasil estava sob o Regime Militar. Um dos temores dos generais era a problemática das florestas que permaneciam desocupadas, pouco mais de 5 milhões de km<sup>2</sup> somente na parte brasileira, que perfaziam 59% do território nacional. Além de pouco povoada era quase desprovida de qualquer presença governamental, com seus copiosos recursos naturais, era vista como um ponto extremamente vulnerável a supostas ameaças estrangeiras.

O Regime Militar então toma a postura de intervir nesse cenário um tanto quanto preocupante. É dado início ao processo de integração da floresta ao restante do Brasil que consistia, basicamente, na colonização das florestas pelos nordestinos assolados pela seca. Mas desenvolver uma região tão grande não é uma tarefa fácil, e Brasília decide recorrer ao capital estrangeiro e enviam emissários à Europa e aos Estados Unidos para divulgar e convidar empresários que quisessem se estabelecer na Amazônia, a fim de alavancar o desenvolvimento da região (LINS, 2001).

Daniel k. Ludwig, já tinha interesse de colocar em prática seu grandioso plano agroflorestal e respondeu, portanto, ao chamado do Estado brasileiro, já que em terras brasileiras encontraria a área de clima tropical que era necessária para a implantação de tal projeto. Apoiando-se no apoio ofertado pelo governo brasileiro, que percebeu tamanha relevância para seu objetivo de desenvolvimento da região, Ludwig comprou do grupo de sócios portugueses as terras pertencentes a Jari, no dia 20 de março de 1967. Tal acordo foi realizado através do capital transnacional e com os subsídios oferecidos pelo Estado, sendo assim, viabilizada a implantação na fronteira do Pará como o Amapá, as margens do Rio Jari o Complexo Jari Celulose.

Em consequência do Projeto Jari, em 1977 a cidade de Monte Dourado foi construída para atender as demandas desse grande projeto. Segundo LINS (2001, p. 152) foram erguidas 1.000 residências destinadas a funcionários.

O “Projeto Jari” foi iniciado ainda no mesmo ano com a derrubada de grandes áreas da floresta nativa na região, a fim de plantar no lugar da última uma monocultura de *gmelina arbórea*, uma espécie de crescimento rápido originária da Ásia. Nos primeiros anos também foi construída toda a infraestrutura de base necessária para o desenvolvimento das atividades pretendidas pelo empresário americano: estradas, aeroporto, ferrovia, acampamentos para os trabalhadores (as chamadas ‘silvivilas’, no meio da floresta) [...].(GREISSING, 2011, p.48)

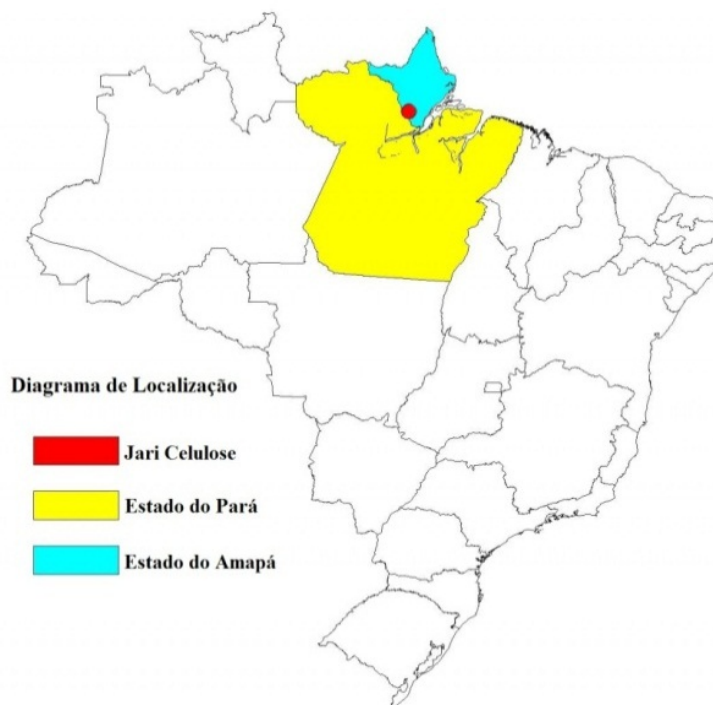
No ano de 1978, foram trazidas do Japão para a região Amazônica uma termelétrica e uma unidade produtora de celulose, estas foram construídas sobre plataformas flutuantes e viajaram três meses pelos Oceanos Índico e Pacífico até o Pará. (REVISTA ÉPOCA NEGÓCIOS)

### **3.3.3. O PROJETO JARI**

O território conhecido por Jari está situado ao norte da Amazônia brasileira e ocupa uma área de aproximadamente 2 milhões de hectares, área que está localizada entre os estados do Amapá e do Pará. Abrange dois municípios amapaenses: Laranjal do Jari e Vitória do Jari, e um município no Pará, Almeirim. (Figura 11).



Figura 11 – Localização do Projeto Jari



Fonte: The Green Club - <http://www.thegreenclub.com.br/projetos-urbanos/o-projeto-jari-celulose-monte-dourado/> acessado em 28 de maio de 2016.

Desde 1967, com o início da implantação do Projeto Jari, o termo “região do Jari” se consolidou como definição da área abrangida pela empresa Jari Celulose, que hoje se estende sobre aproximadamente 1,3 milhões de hectares, tanto do lado amapaense, no qual abrange cerca de 40% das terras, como do lado paraense representado por 60% da ocupação (LINS, 2001).

Segundo Lins (2001) a região do Jari era uma das áreas mais isoladas da Amazônia, onde a principal atividade econômica desenvolvida era o extrativismo. Em 1967, porém, com a venda do território para Daniel K. Ludwig, a região inicia um processo de transformação substancial, baseado na implantação de um projeto de desenvolvimento econômico na base de atividades agroindustriais. Sob a ótica de Daniel Ludwig, a ideia era transformar a região em um polo econômico, onde a principal atividade seria a produção de celulose em grande escala.

O projeto tem sua implantação iniciada em 1967 com o desmatamento de extensas superfícies de floresta tanto no lado amapaense, quanto do lado paraense, aproximadamente 140.000 hectares no total.

De acordo com Pinto (1986) em 1968 D. Ludwig deu início aos serviços de levantamento hidrográfico do Rio Jari, a construção de um píer, mandou construir mais de 150 km de estradas, oficinas, hospitais, aeroporto, serviço de abastecimento de água. A esta altura já faziam parte do quadro de funcionários do empreendimento aproximadamente 2000 pessoas, tornando o Projeto Jari na empresa privada que mais empregava em toda a Amazônia.

Em 1970 o processo de desmatamento da floresta nativa a qual a região foi submetida teve como consequência a infertilidade do solo no qual se pretendia cultivar a *gmelina arbórea*, pois o mesmo era composto basicamente por areia. Pinto (1986, p.40) ressalta que “as máquinas arrastavam com suas lâminas a fina camada de húmus que as próprias folhas tinham produzido”, tornando assim, o solo infértil.

Levantamentos no solo, realizados posteriormente, detectaram que o processo de desmatamento com a utilização de máquinas pesadas havia causado danos ecológicos devastadores a região, obrigando, assim, a empresa a realizar um processo de adequação as características ambientais da região. Esta adequação consistia na substituição de equipamentos pesados por trabalhadores com equipamentos de pequeno porte destinados a derrubada da vegetação nativa. No entanto, este procedimento demandava a contratação de aproximadamente 2500 trabalhadores terceirizados (PINTO, 1986).

Sem dúvidas, o Projeto Jari foi um grande disseminador de impactos na região, tanto no que diz respeito à substituição da diversificada flora nativa por uma monocultura, como na desorganização das redes comerciais do extrativismo ou na formação de uma favela nas margens do projeto. A partir da década de 1980, a improdutividade das plantações e as problemáticas econômicas do empreendimento levaram o Projeto Jari ao fracasso.

De acordo com Pinto (2002) em 1982 o fracasso do Projeto Jari obrigou Ludwig a abandoná-lo após ter gasto mais de 1 bilhão de dólares no empreendimento. Com a desistência de Ludwig, o empreendimento passou, então, a ser administrado pela Companhia Auxiliar de Empresas de Mineração - CAEMI, uma corporação de empresários brasileiros e estrangeiros, dirigida por Augusto Trajano de Azevedo Antunes.

Lins (2001) expõe que várias medidas foram tomadas por Augusto Trajano com a finalidade de fazer cortes de custos para a empresa, uma delas foi o corte no quadro de funcionários. Dos 15.400 trabalhadores em 1979, permaneceram apenas 4.500 em 1993. Na

década de 1990, a situação econômica do projeto e as pressões políticas formaram um cenário cada vez mais problemático para a continuidade do empreendimento.

Contudo, o objetivo de levar o projeto à rentabilidade econômica não foi alcançado e em 1997, um problema técnico na fábrica, provocou a queda nas atividades durante vários meses, levando a impossibilidade da continuidade do projeto. Foi colocado à venda através do Banco Nacional de Desenvolvimento - BNDES. Em 1999, o projeto é adquirido pelo Grupo ORSA, uma grande empresa para produção de cartões e papel de embalagem com sede fixada em São Paulo, por uma quantia simbólica de 1 dólar, num cenário onde as dívidas do Projeto eram de aproximadamente 414 milhões de dólares (LINS, 2001)

### **3.3.4. A REGIÃO DO VALE DO JARI**

O distrito de Monte Dourado constitui uma dinâmica urbana intrínseca que envolve os municípios de Vitória do Jari e Laranjal do Jari, ambos pertencentes ao estado do Amapá. Essa dinâmica configura dois cenários distintos: Monte Dourado, que surgiu através de um planejamento pré-concebido e Vitória e Laranjal do Jari, cidades periféricas, surgidas através dos problemas sociais provocados pelo desenvolvimento de grandes projetos econômicos (TRINDADE JÚNIOR, 2010).

Laranjal do Jari possui uma população de 39.942 habitantes e extensão territorial de 30.971,90 km<sup>2</sup>, destes apenas 32 km<sup>2</sup> representam a área urbana. O município de Vitória do Jari possui 12.428 habitantes, extensão territorial de 2.483 km<sup>2</sup> e Almeirim com área territorial de 72.960,274 km<sup>2</sup>, 33.614 habitantes, sendo que 10.590 habitam o distrito de Monte Dourado (TOSTES, 2006).

Esses dois municípios, juntamente com o distrito de Monte Dourado, configuram a região que é conhecida como Vale do Jari, na qual estão presentes diversos contrastes socioespaciais urbanos:

De um lado, o espaço controlado e estruturado pelo Complexo Jari. De outro, a desorganização, em grande medida, ancorada pelo provimento de políticas públicas paliativas relativas à infraestrutura e equipamentos públicos, na medida em que a dinâmica social caminha à frente das prefeituras que não conseguem cumprir a contento o seu papel no oferecimento do atendimento às demandas sociais (BRITO PAIXÃO, 2008).

O Vale do Jari, surgido na década de 1970, retrata um processo de ocupação característica dos grandes projetos econômicos, onde o processo migratório desenfreado promove a ocupação desenfreada do espaço urbano. Segundo Trindade Júnior e Rocha (2002), esse cenário revela um outro lado dos grandes empreendimentos implantados na

Amazônia, que tem como ônus uma precária qualidade de vida para quem vive as margens desses grandes empreendimentos.

Segundo Brito Paixão (2008), a dinâmica existente na região do Vale do Jari torna o Rio Jari (Figura 12) como o principal fator que possibilita uma interconexão entre Laranjal do Jari, Vitória do Jari e Monte Dourado através da atividade catraieira e do transporte de veículos pelas balsas, que encurta as distâncias não apenas geograficamente, como também sociais.

Figura 12 - Rio Jari e a Orla de Monte Dourado



Fonte: Acervo Pessoal, 2015.

A construção da ponte sobre o Rio Jari, que foi iniciada em 2007, interligaria o estado do Amapá ao Pará de uma maneira mais dinâmica e ágil, porém, a obra encontra-se estagnada 8 anos após seu início. O único meio que torna possível o fluxo de pessoas e veículos ainda é o Rio Jari, por meio da utilização de balsas e catraias. Mesmo após décadas, os catraieiros ainda são os atores principais desse trânsito intenso existente entre Laranjal do Jari, Vitória do Jari e Monte Dourado.

Independentemente do meio que viabiliza esse fluxo, seja a ponte ou o Rio Jari, as limitações e deficiências encontradas na Orla do distrito de Monte Dourado caracterizam a falta de planejamento e infraestrutura da área, cenário que destoia totalmente das características do restante do distrito.

Monte Dourado, como cidade ribeirinha, apresenta estreita relação com o Rio Jari, não apenas por sua localização geográfica, como também por suas relações culturais, sociais e econômicas que se manifestam através deste.

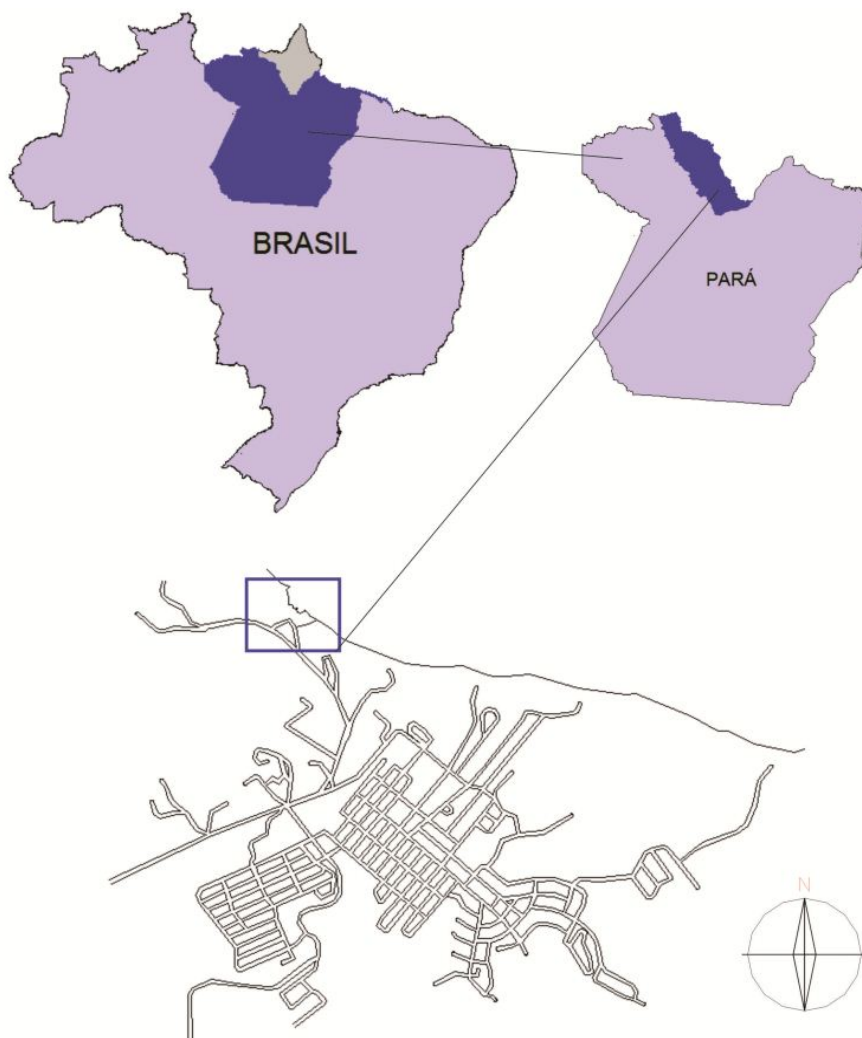
#### 4. CARACTERIZAÇÃO DA ORLA E ENTORNO IMEDIATO

Através da análise dos levantamentos realizados na área escolhida para intervenção, tem-se como objetivo apresentar as problemáticas e possíveis resoluções para tais. Para um melhor entendimento dos pontos apresentados, serão utilizados mapas e fotografias.

##### 4.1. LOCALIZAÇÃO DA ÁREA DE INTERVENÇÃO

O perímetro escolhido para o estudo situa-se em Monte Dourado, distrito do município brasileiro de Almeirim, no Pará (Figura 13), a aproximadamente 73km da sede do município. A pesquisa tem como principal objeto de estudo a orla fluvial do distrito de Monte Dourado.

Figura 13 – Localização da área de estudo



Fonte: Autora, 2016.

## 4.2. LEVANTAMENTO DA ÁREA EM ESTUDO

Como já citado anteriormente, a área que serviu como objeto de estudo para este trabalho, trata-se de uma Orla Fluvial que está localizada às margens do Rio Jari, no distrito de Monte Dourado. Apesar do distrito se tratar de uma vila milimetricamente planejada e dotada de equipamentos urbanos e infraestrutura, a Orla do distrito não dispõe da mesma estrutura do restante do complexo.

No processo de levantamento das informações sobre a área, não se obteve nenhuma justificativa para tal evento, nem por parte da empresa, nem mesmo por parte dos moradores que foram entrevistados.

No entanto, a Constituição Federal do Brasil aborda questões relacionadas às terras emersas e afirma que faixas litorâneas e às margens de cursos d'água, de um modo geral, são de domínio da categoria conhecida como "Terrenos da Marinha" (BRASIL, 1988), ressaltam também que tais terrenos estão sob propriedade e proteção da União, por possuírem extremo valor estratégico na questão da defesa do Estado brasileiro. Subentende-se, dessa forma, que tal fato pode ter motivado a ausência de planejamento e infraestrutura urbana na área em estudo.

O presente capítulo tem como objetivo a exposição de informações e dados relevantes pertinentes ao local em que será feita a intervenção, a fim de se apresentar as problemáticas a serem solucionadas.

Os levantamentos realizados permitiram constatar a precariedade e falta de infraestrutura da área e ratificam a necessidade de revitalização da área, a fim de proporcionar aos moradores de Monte Dourado e dos municípios vizinhos um espaço que possa atender as demandas criadas pelas atividades realizadas atualmente na área. Partindo deste ponto, pode-se compreender as necessidades e características da área em estudo e, dessa forma, estabelecer as diretrizes e soluções projetuais a serem seguidas.

A área que constitui o objeto de estudo tem extensão de 311 m<sup>2</sup> e compreende uma área de 50.765m<sup>2</sup>, a mesma tem início ainda na Avenida Daniel Keith Ludwig, que é a principal via de acesso para o distrito, e segue até a orla do distrito de Monte Dourado. O distrito é separado da cidade de Laranjal do Jari, pertencente ao território do estado do Amapá, apenas pelo Rio Jari (Figura 14).

Figura 14 – Rio Jari, que separa Monte Dourado e Laranjal do Jari



Fonte: Google Earth, 2016.

#### 4.3. ASPECTOS CLIMÁTICOS E ELEMENTOS NATURAIS

A bacia do Rio Jari pode ser caracterizada por apresentar três tipos de relevo: Planalto Maracanaquara<sup>9</sup>, Planalto Rebaixado do Amazonas<sup>10</sup> e Planície Amazônica<sup>11</sup>. (JARI CELULOSE, 2014) O relatório da Jari Celulose acrescenta ainda que:

A área onde está situada a Jari é cortada por dois sistemas de drenagem secundária que são os rios Jari e Paru e um sistema principal do qual faz parte o rio Amazonas. O rio Paru faz o limite oeste da propriedade, o rio Jari corta ao meio a mesma, e serve como divisa entre os Estados do Pará e Amapá, enquanto o rio Amazonas faz o limite sul da propriedade. (JARI CELULOSE, 2014, p.07)

De acordo com esse mesmo relatório elaborado pela Jari Celulose (2014) o clima característico da região em estudo é o Equatorial Quente Úmido. Os meses que mais apresentam eventos de chuva estão entre janeiro e julho, meses estes que alcançam até 80% da precipitação prevista anualmente. Enquanto que os meses com menor regime pluviométrico estão entre agosto e dezembro.

De um modo geral, as temperaturas que a região apresenta são elevadas durante todo o ano, variam em média em torno de 26° C, apresentando máxima de 34° C e mínima de 22° C.

<sup>9</sup> Planalto de Maracanaquara é conhecido por ter altitudes entre 300 e 600m;

<sup>10</sup> Planalto Rebaixado do Amazonas caracteriza-se por apresentar superfície ondulada, com elevações de até 200m, os chamados “platôs”;

<sup>11</sup> Planície Amazônica representa uma faixa que está localizada às margens do Amazonas, é composta por canais recentes, furos, igarapés, paranás e lagos;



Em relação aos ventos, predominantes da direção nordeste, possuem uma velocidade média entre 2 e 4m/s (JARI CELULOSE, 2014).

Orientação solar e ventilação (Figura 15) são aspectos de extrema importância para um melhor desempenho térmico e luminoso dentro das edificações a serem dispostas na área a ser revitalizada, tendo em vista a necessidade que se tem de proporcionar aos usuários da orla o máximo conforto possível.

Figura 15 – Insolação e Ventilação predominante da área em estudo



Fonte: Google Earth, 2016. Adaptado pela autora

#### 4.4. ELEMENTOS DO ENTORNO

Para uma melhor análise do entorno imediato da área estudada, tomou-se como critério a adoção de um raio de 1km a sudeste do sítio, que é onde concentram-se os pontos de maior relevância. Foi essencial a elaboração de um mapa (Figura 16) para que se pudessem vislumbrar os pontos que merecem destaque.

O ponto importante mais próximo a área de intervenção é o Hospital Municipal de Monte Dourado (A), que localiza-se as margens da Av. Daniel Keith Ludwig, assim como a Igreja Adventista do Sétimo dia (B), a Delegacia da Polícia Civil (L), a Agência Distrital (K), o IBAMA (I) e o Fórum do distrito (J).

Não mais as margens da Av. Daniel Keith Ludwig, no entanto, próximos a Orla, encontram-se ainda: o Hotel Vanguarda Center (C), o Supermercado Ideal (D), a única agência do Banco do Brasil (E) do distrito, Supermercado Líder (F), a Igreja Católica (G) e por fim, a única Praça (H) de Monte Dourado, local onde os moradores se reúnem em momentos de lazer e onde ocorrem diversos eventos.

Figura 16 – Mapa de elementos do entorno



Fonte: Autora, 2016.

Apesar da área da orla em si não ser dotada de infraestrutura e mobiliários urbanos, os demais perímetros da cidade possui esses aspectos que na área de estudo não são encontrados.

A área que foi escolhida para ser realizada intervenção urbanística, paisagística e arquitetônica possui um terreno com inclinações e é acidentado (Figura 17 e 18) em alguns pontos, porém, isso não impede que se faça um planejamento que venha minimizar os danos causados por esses fatores, principalmente quando se trata de mobilidade urbana e acessibilidade. Além disso, a área não dispõe de pontos de descarte de lixo adequado, motivando os frequentadores do local a depositarem seus resíduos em áreas que não são adequadas (Figura 19), o que causa desconforto, mau cheiro, roedores e tornando a área poluída e esteticamente desagradável.

Figura 17 – Terreno Acidentado e com inclinações



Fonte: Acervo Pessoal, 2015.

Figura 18 - Terreno Acidentado e com inclinações



Fonte: Acervo Pessoal, 2015.

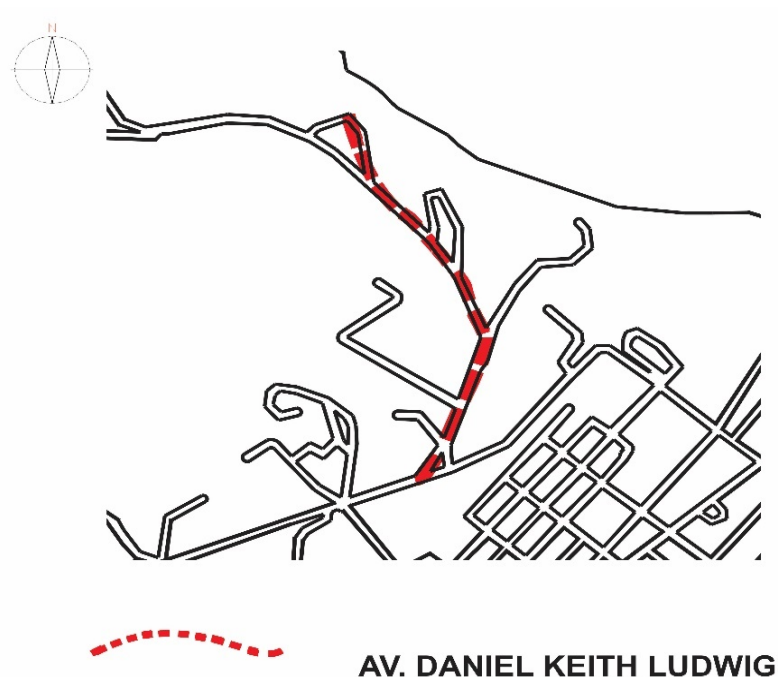
Figura 19 – Depósito de lixo a céu aberto



Fonte: Acervo Pessoal, 2015.

Em relação ao fluxo viário, de um modo geral, a intensidade do mesmo é baixa em todo o perímetro urbano do distrito, por tratar-se de uma vila pequena, onde os habitantes não se tornaram dependentes dos automóveis para locomover-se. Nesse aspecto, o ponto que merece enfoque é o fato da Av. Daniel Keith Ludwig ser a única via que liga a orla ao restante do distrito. (Figura 20)

Figura 20 – Única via de acesso à Orla



Fonte: Acervo Pessoal, 2016.

#### 4.5. CARACTERIZAÇÃO SOCIOECONÔMICA

O Projeto Jari atua nos municípios de Vitória do Jari/AP, Laranjal do Jari/AP, Almeirim/PA e no distrito de Monte Dourado/PA. No entanto, Laranjal do Jari e Vitória do Jari são as áreas onde a implantação do Projeto Jari exerce maior efeito. (JARI CELULOSE, 2014)

Sobre o município de Laranjal do Jari, é importante destacar o potencial turístico que o mesmo possui, esse potencial é estimulado pelo fato do município possuir diversas unidades de conservação: “a Estação Ecológica do Jari, a Reserva Extrativista do rio Cajari, o Parque Nacional das Montanhas do Tumucumaque e a Reserva do Desenvolvimento Sustentável do rio Iratapuru.” (JARI CELULOSE, 2014, p. 10)

O relatório discorre ainda sobre as atividades econômicas do município de Almeirim:

[...] sua economia se divide em três grandes setores: agricultura, pecuária e extração vegetal. Na agricultura o destaque é o cultivo de mandioca, na pecuária o maior rebanho é de bovinos e a extração vegetal é majoritariamente dada pela extração de açaí, madeira e castanha do Brasil. O setor que mais oferece empregos formais é o de serviços, comércio e a administração pública. (JARI CELULOSE, 2014, p. 10)

#### 4.6. USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

Com o objetivo de elaborar um projeto de qualidade e que venha a atender de maneira eficiente as demandas existentes na área, foi realizado um levantamento para a realização da caracterização do uso e ocupação do solo atualmente.

A área possui edificações que estão ligadas ao setor terciário, responsável pelo fornecimento de serviços e comércio de produtos; e edificações que também realizam atividades ligadas ao setor industrial, que abrange serviços de transportes de passageiros e de cargas em embarcações de pequeno, médio porte e balsas e serviços de transporte de cargas por caminhões.

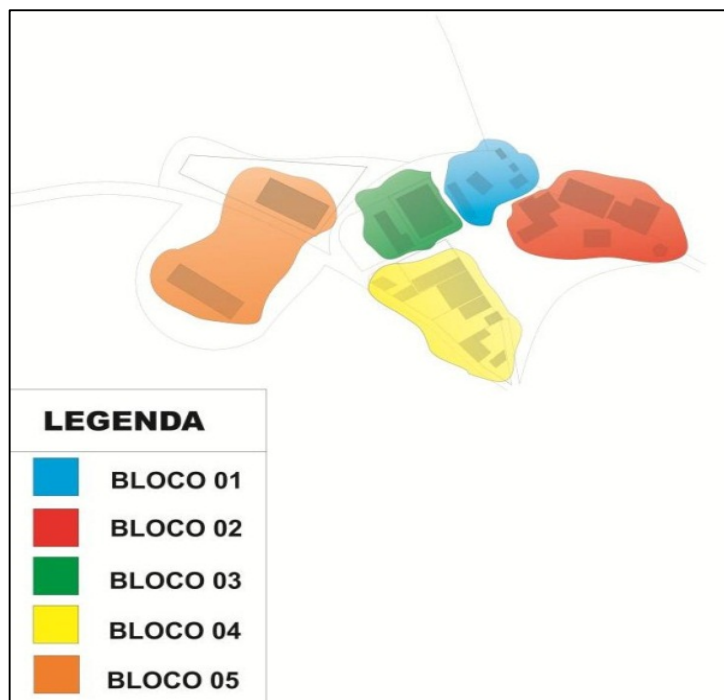
Para que haja melhor compreensão sobre a implantação dos edifícios existentes atualmente, foi realizado um estudo sobre o uso e ocupação do solo (figura 21), foi elaborado um mapa com a indicação correta em planta de cada edificação. Posteriormente, foi necessária elaboração de um mapa que definisse a localização da edificação através de uma divisão por meio de blocos. (Figura 22)

Figura 21 – Mapa de Uso e Ocupação do Solo



Fonte: Acervo Pessoal, 2016.

Figura 22 – Divisão dos edifícios existentes por meio de blocos



Fonte: Acervo Pessoal, 2016.

No bloco 01 (Figura 22), atualmente existem atracadouros de catraias que não proporcionam segurança e acessibilidade para aqueles que o utilizam, pois não há corrimãos, piso antiderrapante e a cobertura encontra-se completamente deteriorada pelas ações do vento já que trata-se de uma cobertura feita em lona. (Apêndice 02 e 03)

Está localizado também o Posto de Fiscalização Agropecuária do distrito (Apêndice 04), responsável por fiscalizar as mercadorias que embarcam e desembarcam no Terminal Hidroviário, uma lanchonete e um ponto comercial onde vendedores ambulantes realizam a venda de suas mercadorias (Apêndice 05), um posto de abastecimento destinado a fornecer água aos prestadores de serviço da Jari Celulose (Apêndice 06) e que atualmente encontra-se desativado e um ponto comercial onde são realizadas locação de veículos e venda de passagens do terminal hidroviário e, por fim um bar. (Apêndice 07)

No bloco 02, estão inseridos bares e lanchonetes que foram construídos em madeira pelos proprietários ao longo dos anos (Apêndice 08 a 13), sendo um deles de uso misto, pois no segundo pavimento localiza-se uma residência; uma Cooperativa de táxi (Apêndice 14) que é de extrema importância para os frequentadores da orla, pois no distrito de Monte Dourado não há linhas de ônibus que transitem dentro da vila, os táxis então se tornam essenciais para a locomoção das pessoas, o serviço possui valor bastante acessível que varia entre R\$2,00 e R\$5,00 reais por pessoa; um terminal hidroviário (Apêndice 15) que faz o

transporte, na maioria das vezes, dos agricultores das localidades próximas que transitam na região vendendo mercadorias provenientes da agricultura e produção de farinha de mandioca, um depósito (Apêndice 16) para dar suporte a atividade de escoamento de produtos agropecuários, um prédio que é de propriedade de uma prestadora de serviços da Jari Celulose (Apêndice 17) e um atracadouro de balsas (Apêndice 18) que fazem o transporte de veículos que transitam entre Monte Dourado e Laranjal do Jari.

No bloco 03, encontram-se um conjunto de edifícios que encontram-se abandonados há vários anos, segundo relatos dos moradores. (Apêndice 19)

No bloco 04 estão localizados um restaurante (Apêndice 20) que apresenta porte maior que os demais localizados na área, uma residência unifamiliar de dois pavimentos (Apêndice 21), um ponto comercial que fornece serviços ligados a refrigeração automotiva (Apêndice 22), duas oficinas mecânicas (Apêndice 23 e 24) que atendem tanto as demandas geradas pelos moradores de Monte Dourado, quanto dos moradores de Laranjal e Vitória do Jari. Por fim, um ponto comercial (Apêndice 25) onde é comercializada farinha de mandioca em pequenas e médias quantidades.

No bloco 05, localizam-se apenas dois edifícios, sendo que um se trata de uma empresa de transporte de cargas e a outra, uma oficina mecânica.

Como pode ser observado através do levantamento fotográfico que foi realizado, a maioria dos edifícios localizados na área de intervenção são de fornecimento de serviços imediatos para os frequentadores do local, como alimentação e transporte. Esse determinado aspecto influencia de forma direta na caracterização da identidade do local, sendo de extrema importância para que se possa obter uma percepção acerca do local, sendo assim, quaisquer modificações que alterem ou excluam a presença desses tipos de serviço na área influenciariam de forma direta na forma como o ambiente é percebido e utilizado.

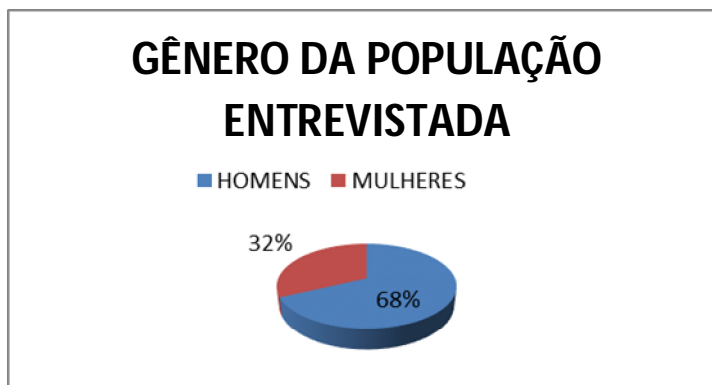
#### **4.7. CARACTERIZAÇÃO DOS USUÁRIOS**

A população que utiliza a área de intervenção, em geral, é pertencente as classes média e baixa. É perceptível que grande parte desta população é composta por moradores, tanto de Monte Dourado, quanto dos municípios e localidades adjacentes, geralmente trabalhadores da Jari Celulose e outras empresas do distrito ou até mesmo comerciantes e trabalhadores das catraias e balsas.

Foram aplicados 20 questionários em horários entre 06:00h e 20:00h em dias alternados para obtenção de resultados para este subitem. Os entrevistados no local encontram-se na faixa de idade entre 19 e 76 anos e é composta de 68% por homens e 32%

por mulheres (Gráfico 01). Os questionários foram aplicados entre 06:00h e 14:00h e os entrevistados foram selecionados aleatoriamente, sem que nenhum critério de escolha fosse estabelecido, e de acordo com a disponibilidade de pessoas no local.

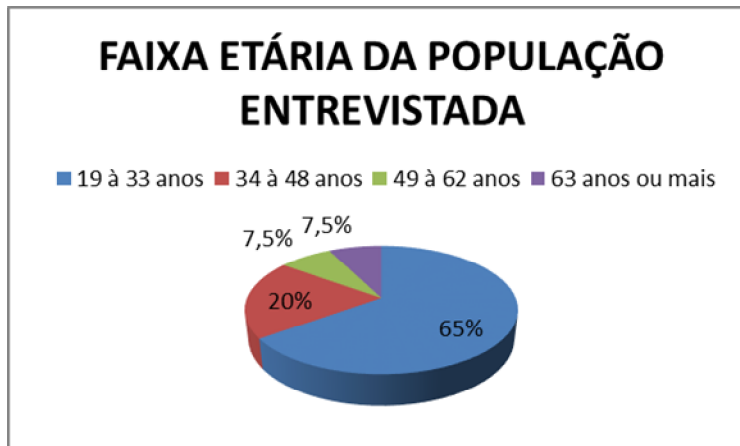
Gráfico 01- Gênero da população entrevistada



Fonte: Acervo Pessoal, 2016.

O gráfico 02 representa a porcentagem de usuários que responderam o questionário de acordo com a faixa etária.

Gráfico 02 – Faixa etária da população entrevistada



Fonte: Acervo Pessoal, 2016.

A maior parte dos entrevistados utiliza a área por questões ligadas ao trabalho. A principal queixa desta parcela dos entrevistados é que gostariam de utilizar também a área para lazer e contemplação que se trata de uma área bastante valorizada por causa da paisagem que tem como ponto forte o Rio Jari. Muitos também se queixam da falta de infraestrutura, mobiliários urbanos e pavimentação de qualidade.

Os trabalhadores dos bares e lanchonetes relatam que a melhoria da infraestrutura do local implicaria no aumento de suas vendas e conseqüentemente, na renda familiar.



#### 4.8. RESULTADOS

Com base nos levantamentos que foram realizados ao longo desta pesquisa é possível obter o diagnóstico atual da área em estudo com a definição das problemáticas e, posteriormente, a apresentação de uma série de soluções propostas para a área (Quadro 04).

Quadro 04 – Problemáticas da área de intervenção com suas respectivas soluções propostas

<b>PROBLEMÁTICAS</b>	<b>SOLUÇÕES PROPOSTAS</b>
Construção de Residência Unifamiliar	Remoção da construção e remanejamento para uma área próxima a antiga moradia.
Vias de acesso à orla com trânsito desorganizado	Sinalização das vias.
Utilização de áreas impróprias para estacionamento	Provisão de área destinada a estacionamento.
Calçadas inexistentes para trânsito de pedestres	Construção de calçadas dentro das normas de acessibilidade.
Depósito de lixo em locais inapropriados	Implantação de lixeiras em pontos estratégicos
Vista para o Rio Jari obstruída por construções dispostas de forma aleatória e sem planejamento adequado	Relocação e setorização das construções.
Infraestrutura precária nos atracadouros de catraias e balsas	Criação de plataformas para embarque e desembarque que estejam dentro das normas de acessibilidade.
Má qualidade ou inexistência de pavimentação nas vias da área de intervenção	Implantação de pavimentação adequada e de qualidade.
Pontos destinados à comercialização de alimentos e bebidas com péssimas condições de higiene	Elaboração de projetos que atendam os critérios necessários para o fornecimento de tais serviços.
Falta de arborização	Elaboração de projeto paisagístico que vise proporcionar sombreamento e conforto térmico em áreas estratégicas.
Ausência de banheiros para a utilização do público	Instalação de banheiros públicos em pontos estratégicos.
Ausência de áreas de contemplação e	Implantação de áreas de convivência e

---

espaços de lazer	lazer e a construção de muro de arrimo com calçamento para contemplação da paisagem.
Ausência de mobiliários urbanos	Implantação de bancos, lixeiras, postes de iluminação, bicicletário e demais mobiliários que se façam necessários.
Existência de edificações abandonadas ou desativadas	Elaboração de planejamento para estas áreas mortas

---

Fonte: Autora, 2016.

A apresentação das soluções para problemas constatados na área servirão como diretrizes para a elaboração da proposta urbanística, paisagística e arquitetônica que contemple a área em estudo. Levando em conta, também, as necessidades descritas pela população que utiliza e frequenta o local diariamente.

## 5. PROPOSTA

A proposta de intervenção na Orla do Distrito de Monte Dourado tem como objetivo revitalizar esta área, promovendo a melhoria da infraestrutura e mobiliário urbano, além de aumentar de forma significativa a qualidade de vida da população que utiliza e frequenta a área diariamente, tendo como base as problemáticas observadas durante o processo de pesquisa e levantamentos acerca da área estudada.

É de extrema importância que a proposta siga princípios norteadores da sustentabilidade por se tratar de uma área que possui relação com o Rio Jari, que é recurso natural. Para garantir a integração entre os princípios da sustentabilidade e a elaboração dos projetos urbano, arquitetônico e paisagístico, torna-se necessário que se conheça tais princípios e os utilize no processo de elaboração dos projetos.

Dentre os princípios da sustentabilidade, vale destacar os principais que serão adotados no processo da elaboração dos projetos como elementos norteadores:

- **Eficácia Econômica:** diz respeito à tomada de decisões que não devem estar ligadas apenas a redução de custos, mas também com decisões projetuais que venham gerar benefícios socioambientais;
- **Equidade Social:** está relacionada à garantia do atendimento das necessidades de toda a população usuária da área, visando abranger os interesses e valores dos indivíduos, respeitando os valores, culturas e diferenças entre os particulares;
- **Preservação Ambiental:** preservar a fauna, flora, recursos naturais, reduzindo o máximo possível os danos ao meio ambiente;
- **Princípio da globalidade:** lançar mão das tecnologias existentes sem deixar de considerar as peculiaridades locais e regionais;

É necessária a elaboração de projetos urbanístico e arquitetônico, tendo como embasamento os problemas e deficiências já citados anteriormente.

A proposta de natureza urbana tem como objetivo a implantação de infraestrutura adequada às questões relacionadas aos atracadouros das embarcações, alteração dos sentidos das vias de acesso e previsão de pavimentação e calçamento para o local. O projeto arquitetônico consiste na elaboração de edificações que atendam as demandas existentes e ao remanejamento de algumas edificações para áreas próximas, com o objetivo de desobstruir a vista para o Rio Jari.

### 5.1. PROPOSTA DE INTERVENÇÃO URBANA

A proposta de intervenção urbana consiste na elaboração de um projeto que abranja equipamentos de infraestrutura e mobiliário urbano que alterem positivamente a qualidade da

área com a instalação de estruturas para a utilização coletiva dos frequentadores e usuários do local.

A proposta foi elaborada a partir de diretrizes projetuais que possibilitem a solução das problemáticas demonstradas nos resultados através dos levantamentos. É constituída pelos seguintes aspectos:

- Concepção de espaços públicos ao ar livre para uso coletivo;
- Implantação de passeio público de qualidade;
- Melhoria das vias de acesso ao local;
- Alteração de sentido das vias de acesso para melhoria do tráfego de veículos que transitam na área;
- Criação de vagas de estacionamento;
- Vinculação das edificações com o Rio Jari;
- Melhoria da infraestrutura dos atracadouros.

Partindo dessas diretrizes projetuais, foi elaborado um programa de necessidades que esteja de acordo com tais diretrizes. (Quadro 05)

Quadro 05 – Programa de Necessidades do projeto de natureza urbanística

---

### **PROGRAMA DE NECESSIDADES**

Áreas verdes e espaços de convivência para as áreas de remoção de edificações;  
 Calçadão amplo para passeio as margens do Rio Jari;  
 Atracadouros para as catraias com embarque e desembarque adequados;  
 Atracadouros para as balsas com estrutura adequada;  
 Arborização da área de intervenção;  
 Ciclovia vinculada às vias de acesso;  
 Bicicletário;  
 Lixeiras públicas;  
 Projeto de paisagismo;  
 Muro de arrimo na margem do curso d'água;  
 Setorização correta das edificações a serem implantadas no local;  
 Remoção das edificações de uso residencial e reassentamento para uma área adjacente.

---

Após a constatação da necessidade de que sejam projetados os espaços citados no programa de necessidades, tem-se a expectativa da transformação do espaço atual em uma orla que seja vinculada com a paisagem do Rio Jari, valorizando o potencial paisagístico do local.

Em relação as vias do passeio público é necessário propor a construção de passeios dentro das normas de acessibilidade, com largura prevista inicialmente entre 1,20 a 2,00m.

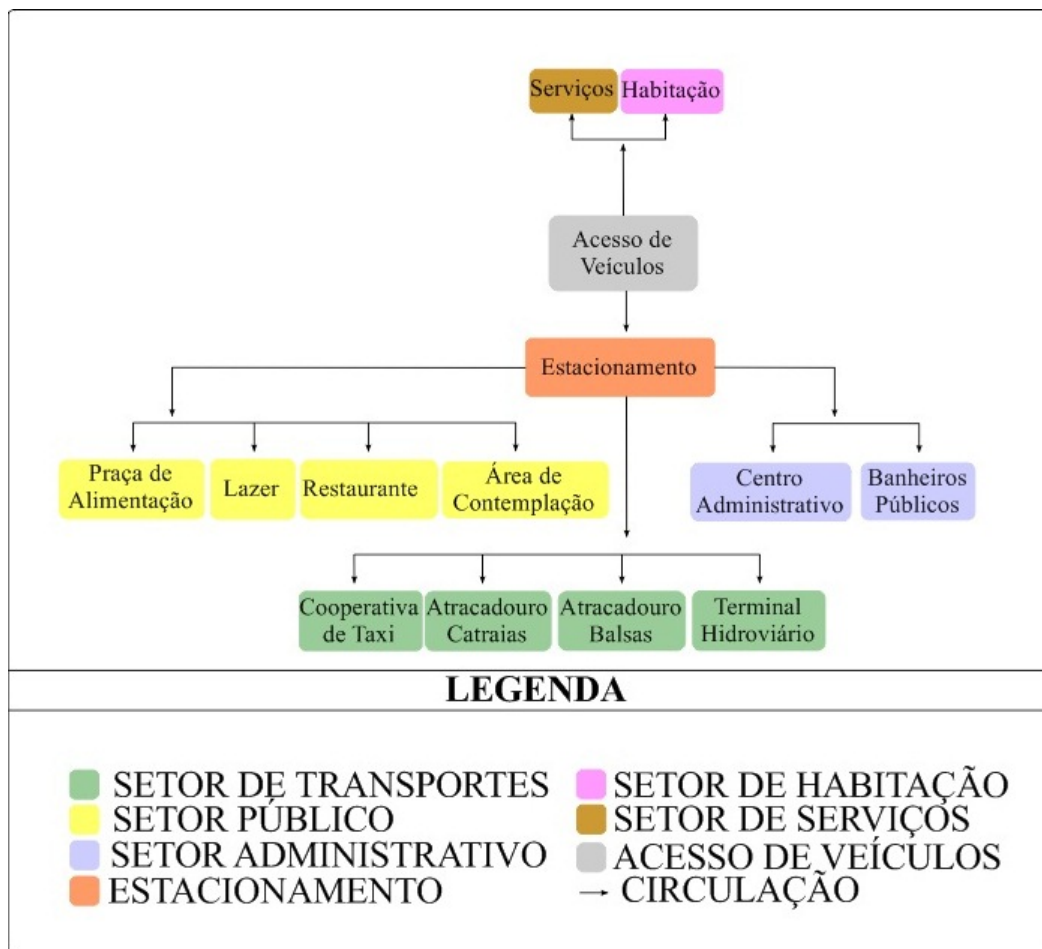
Em relação ao tráfego de veículos, será proposta remoção da bifurcação existente no início da Av. Daniel Keith Ludwig, alterando o sentido da via que se localiza a esquerda da bifurcação para sentido duplo, prevendo alargamento da mesma e implantação de área de estacionamento próxima a esta via, evitando que os automóveis circulem livremente na área da orla, como acontece atualmente.

Atualmente não é possível observar nenhum tipo de setorização das edificações existentes na área, os mesmos encontram-se dispostos de forma aleatória como pode ser observado no subitem 4.6. Foi necessário que se elaborasse uma categorização das funções através das atividades que são realizadas no local.

A área de intervenção foi dividida em seis setores e cada um destes setores conta com espaços que foram caracterizados de acordo com sua função (Figura 23):

- **Transportes:** atende aos serviços de transporte hidroviário (por meio de catraias e balsas) e terrestre, por meio dos taxis que realizam o transporte dos frequentadores até a cidade. Conta com os seguintes espaços: Cooperativa de taxi, atracadouros de catraias e balsas e terminal hidroviário;
- **Público:** setor destinado a abrigar serviços ligados a lazer, alimentação e contemplação e venda de produtos locais;
- **Administrativo:** setor destinado à localização de um edifício que abrigará os principais responsáveis por manter o local em perfeito estado de funcionamento, o centro administrativo;
- **Estacionamento:** área onde se localizará áreas para estacionamento sinalizado;
- **Serviços:** setor destinado ao reposicionamento dos pontos comerciais existentes na área de intervenção que tem como finalidade o fornecimento de serviços mecânicos para automóveis;
- **Habitação:** setor para onde serão remanejadas as duas habitações que atualmente existem no local;

Figura 23 – Fluxograma



Fonte: Autora, 2016.

## 5.2. PROPOSTA ARQUITETÔNICA

Dando continuidade as mudanças propostas pela intervenção urbana, torna-se necessária a elaboração de propostas arquitetônicas de edificações necessárias a continuação do fornecimento das atividades que existem atualmente. (Quadro 06) As edificações que serão adotadas seguiram a arquitetura regional que pode ser observada no distrito de Monte Dourado-PA.

Quadro 06 – Programa de Necessidades do projeto de natureza arquitetônica

### PROGRAMA DE NECESSIDADES

Edificações na área de reassentamento, sendo uma de uso misto residencial e comercial, uma de uso apenas residencial e outras três destinadas a abrigar oficinas mecânicas que serão remanejadas para esta área;

Unidades comerciais destinadas a bares, lanchonetes e venda de produtos;  
 Edificação onde será implantada a administração e manutenção da área, contando também com bloco de banheiros públicos;  
 Guaritas de segurança;  
 Edificação do Posto de fiscalização agropecuária do distrito;  
 Edificação destinada a abrigar a cooperativa de taxi já existente no local;  
 Projeto do terminal hidroviário;  
 Restaurante.

Fonte: Autora, 2016.

### 5.2.1. PROGRAMAS DE NECESSIDADES DAS EDIFICAÇÕES A SEREM IMPLANTADAS NA ÁREA DE INTERVENÇÃO

#### 5.2.2. EDIFICAÇÃO DE USO MISTO

AMBIENTES	QUANTIDADE	ÁREAS MÍNIMAS NECESSÁRIAS
Quartos	03	18,00m <sup>2</sup>
Suíte	01	25,00m <sup>2</sup>
Sala de Estar	01	20,00m <sup>2</sup>
Cozinha	01	12,00m <sup>2</sup>
W.C.	01	9,00m <sup>2</sup>
Varanda	01	15,00m <sup>2</sup>
Área de Serviço	01	12,00m <sup>2</sup>
Garagem	01	16,00m <sup>2</sup>
Ponto comercial	01	40,00m <sup>2</sup>
<b>TOTAL</b>		<b>203,00m<sup>2</sup></b>

#### 5.2.3. RESIDÊNCIA UNIFAMILIAR

AMBIENTES	QUANTIDADE	ÁREAS MÍNIMAS NECESSÁRIAS
Quartos	02	18,00m <sup>2</sup>
Suíte	01	26,00m <sup>2</sup>
Sala de estar	01	16,00m <sup>2</sup>
W.C.	01	7,5m <sup>2</sup>
Cozinha	01	23,00m <sup>2</sup>
Varanda	01	31,00m <sup>2</sup>
Área de Serviço	01	14,00m <sup>2</sup>
<b>TOTAL</b>		<b>135,50m<sup>2</sup></b>

#### 5.2.4. OFICINAS MECÂNICAS

AMBIENTES	QUANTIDADE	ÁREAS MÍNIMAS NECESSÁRIAS
Administração	01	15,00m <sup>2</sup>
W.C.	04	6,00m <sup>2</sup>
Linha de montagem	01	60,00m <sup>2</sup>

Depósito	01	30,00m <sup>2</sup>
Caixa	01	4,00m <sup>2</sup>
<b>TOTAL</b>		<b>115,00m<sup>2</sup></b>

### 5.2.5. QUIOSQUES

AMBIENTES	QUANTIDADE	ÁREAS MÍNIMAS NECESSÁRIAS
Área Interna Do Quiosque	12	16,00m <sup>2</sup>
<b>TOTAL</b>		<b>192,00m<sup>2</sup></b>

### 5.2.6. CENTRO ADMINISTRATIVO

AMBIENTES	QUANTIDADE	ÁREAS MÍNIMAS NECESSÁRIAS
Almoxarifado	01	21,90m <sup>2</sup>
Copa	01	11,50m <sup>2</sup>
D.M.L.	01	16,00m <sup>2</sup>
Direção Geral	01	18,80m <sup>2</sup>
Recepção	01	28,25m <sup>2</sup>
Secretaria	01	13,00m <sup>2</sup>
W.C. Masculino - Público	01	36,00m <sup>2</sup>
W.C. Feminino - Público	01	36,00m <sup>2</sup>
W.C. Masculino	01	5,30m <sup>2</sup>
W.C. Feminino	01	5,30m <sup>2</sup>
W.C. P.N.E. Masculino	01	6,75m <sup>2</sup>
W.C. P.N.E. Feminino	01	6,75m <sup>2</sup>
<b>TOTAL</b>		<b>205,55m<sup>2</sup></b>

### 5.2.7. COOPERATIVA DE TAXI

AMBIENTES	QUANTIDADE	ÁREAS MÍNIMAS NECESSÁRIAS
Recepção	01	10,00m <sup>2</sup>
Banheiro	02	3,00m <sup>2</sup>
Salão dos taxis	01	112,00m <sup>2</sup>
Sala de reuniões	01	10,00m <sup>2</sup>
<b>TOTAL</b>		<b>138,00m<sup>2</sup></b>

### 5.2.8. TERMINAL HIDROVIÁRIO

AMBIENTES	QUANTIDADE	ÁREAS MÍNIMAS NECESSÁRIAS
Administração	01	23,30m <sup>2</sup>
Balcão de Informações	01	6,70m <sup>2</sup>
D.M.L.	01	12,40m <sup>2</sup>
Dispensa	01	7,30m <sup>2</sup>



Lanchonete	01	24,00m <sup>2</sup>
Fiscalização Agropecuária	01	15,00m <sup>2</sup>
Salão de Espera	01	93,60m <sup>2</sup>
Guichê Venda de Passagens	02	4,00m <sup>2</sup>
W.C. Masculino	01	24,50m <sup>2</sup>
W.C. Feminino	01	24,50m <sup>2</sup>
W.C. P.N.E. Masculino	01	2,56m <sup>2</sup>
W.C. P.N.E. Feminino	01	2,56m <sup>2</sup>
<b>TOTAL</b>		<b>240,42m<sup>2</sup></b>

### 5.2.9. RESTAURANTE

AMBIENTES	QUANTIDADE	ÁREAS MÍNIMAS NECESSÁRIAS
D.M.L.	01	8,00m <sup>2</sup>
Depósito de Lixo	01	8,00m <sup>2</sup>
Despensa Seca	01	10,00m <sup>2</sup>
Empratamento	01	16,00m <sup>2</sup>
Gerência	01	13,40m <sup>2</sup>
Higienização de Louças	01	16,00m <sup>2</sup>
Salão de Refeições Principal	01	190,00m <sup>2</sup>
Salão de Refeições Externo	01	48,00m <sup>2</sup>
Triagem e pré-higienização	01	20,00m <sup>2</sup>
Vestiário Feminino	01	20,00m <sup>2</sup>
Vestiário Masculino	01	20,00m <sup>2</sup>
W.C. Feminino P.N.E.	01	3,00m <sup>2</sup>
W.C. Masculino P.N.E.	01	3,00m <sup>2</sup>
W.C. Feminino	01	20,00m <sup>2</sup>
W.C. Masculino	01	20,00m <sup>2</sup>
Área de Cocção	01	21,40m <sup>2</sup>
Área de Freezers	01	10,00m <sup>2</sup>
Área reservada	01	30,50m <sup>2</sup>
<b>TOTAL</b>		<b>477,30m<sup>2</sup></b>

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Durante o processo de levantamento que foi realizado na elaboração deste trabalho foi observado que, no caso de Distrito de Monte Dourado, durante seu processo de implantação a vila foi munida de uma ótima infraestrutura, ruas pavimentadas, calçamento para passeio público, sistema de esgoto, abastecimento de água, entre outros, no entanto, o fornecimento dessa mesma infraestrutura para a área da Orla nunca foi concretizado, apesar de se tratar de uma área próxima a um recurso natural de extrema importância, que é o Rio Jari.

Torna-se necessário salientar a importância que os cursos d'água possuíram e ainda possuem no processo de desenvolvimento das cidades, sendo até hoje associados ao cotidiano de diversas populações residentes na região Amazônica, como no caso do objeto de estudo deste trabalho, onde diariamente, centenas de pessoas utilizam do Rio Jari para deslocar-se entre um município e outro para poder chegar até seus trabalhos.

Durante o processo de pesquisa e levantamento de dados, observou-se que as maiores expectativas dos usuários da área, quando se trata de uma revitalização da orla, giram em torno da infraestrutura e qualidade do mobiliário urbano. Foi dada extrema importância para que se fossem ouvidos os anseios e necessidades da população que utiliza a área em estudo, para que através da proposta pudessem ser supridas as demandas que as problemáticas atuais da área geram. A proposta demonstrada neste trabalho leva em consideração os elementos estruturais e dinâmicas espaciais que são mais relevantes para os usuários do local e restringiu-se a elaborar soluções para as problemáticas de natureza física.

## REFERÊNCIAS

- ALVARENGA, Maria Izabel Monteiro Barbosa. **O Parque á Beira Rio: requalificação da Orla Fluvial de Panorama**. 2012.
- ARAÚJO, Marlon Aurélio Tapajós; DE SALES BELO, Patrícia. **Grandes projetos minerários e comunidades tradicionais na Amazônia: impactos e perspectivas**. Revista de Políticas Públicas, v. 13, n. 2, 2010.
- ARAÚJO, Renata Malcher de. **A urbanização da Amazônia e do Mato Grosso no século XVIII povoações civis, decorosas e úteis para o bem comum da coroa e dos povos**. Anais do Museu Paulista: História e Cultura Material, v. 20, n. 1, p. 41-76, 2012.
- AZEVEDO, João Lúcio de. **Os jesuítas no Grão-Pará**. Lisboa: 1901.
- BECKER, B. **Amazônia**. São Paulo: Ática, 1990.
- BIENESTEIN, Glauco; SÁNCHEZ, Fernanda; VAINER, Carlos. **Grandes intervenções nas metrópoles brasileiras: um contraponto entre os projetos Ver-o-Peso e Estação das Docas em Belém do Pará**. Anais: Encontros Nacionais da ANPUR, v. 11, 2013.
- BRITO PAIXÃO, Eliana do Socorro de. **Região do Vale do Jari: Implicações e Perspectivas no Processo de Gestão Urbana**, 2008.
- BROWDER, John O. GODFREY, Brian. **Cidades da Floresta: urbanização, desenvolvimento e globalização na Amazônia Brasileira**. 1ª ed. Manaus: EDUA – Editora da Universidade Federal do Amazonas, 2006.
- BROWDER, John O. GODFREY, Brian. **Cidades da Floresta: urbanização, desenvolvimento e globalização na Amazônia Brasileira**. 1ª ed. Manaus: EDUA – Editora da Universidade Federal do Amazonas, 2006.
- CAMPELO JÚNIOR, J.H. **Estimativa da transpiração em seringueira**. Revista Brasileira de Agrometeorologia, Santa Maria, v.8, n.1, p. 35-42, 2000.
- CASTRO PEREIRA, Denise de. **CIDADE E EMPRESA: Interações**, 2008.
- CASTRO PEREIRA, Denise de. **De Fordlândia ao Século XXI: interações entre cidades e empresas**, 2008.
- CORRÊA, R. L.. **A periodização da rede urbana da Amazônia**. Revista Brasileira de Geografia, Rio de Janeiro, v. 4, n.3, p. 39-68, jul./set. 1987.
- COSTA, FRANCISCO DE ASSIS. **Grande Capital e Agricultura na Amazônia – A Experiência Ford no Tapajós**. UFPA, 1993.

COSTA, Graciete Guerra da. **As Cidades Amazônicas Na América Portuguesa**. EXAMÃPAKU, v. 7, n. 2, p. 18-40, 2014.

COSTA, Graciete Guerra; DE OLIVEIRA SUDÉRIO, Marcílio. **Rede de cidades amazônicas: Belém, Santarém, Manaus e Rio Branco**. 2009.

COSTA, Helson M. et al. **Aspectos históricos da vulcanização**. Polímeros: ciência e tecnologia, v. 13, n. 2, p. 125-129, 2003.

DA COSTA, Graciete Guerra. **As Cidades Amazônicas Na América Portuguesa**. Examãpaku, v. 7, n. 2, p. 18-40, 2014.

ELETRONORTE. **Estudo das condições sócio-econômicas da área de influência do reservatório da UHE de Tucuruí-PA**. Brasília: Eletronorte/Construção e Topografia Basevi 1987. Vol. 1.

FINAL, RELATÓRIO. **Usina Hidrelétrica de Tucuruí** (Brasil). 2000.

GOES FILHO, Synesio Sampaio. **Navegantes, bandeirantes, diplomatas : um ensaio sobre a formação das fronteiras do Brasil** / Synesio Sampaio Goes Filho. – Ed. rev. e atual. – Brasília : FUNAG, 2015.

GORSKI, Maria Cecília Barbieri. **Rios e Cidades: ruptura e reconciliação**. 2008. Tese de Doutorado. Universidade Presbiteriana Mackenzie.

GREISSING, Anna. **A Região do Jari, do extrativismo ao agronegócio: as contradições do desenvolvimento econômico na Amazônia florestal no exemplo do Projeto Jari**. Revista de Estudos Universitários da Universidade de Sorocaba, v. 36, n. 3, p. 20-37, 2011.

GUIMARÃES, Mauro. **A Dimensão Ambiental na Educação**. Campinas: Papyrus, 1995.

HASENBALG, Carlos Alfredo; DO VALLE SILVA, Nelson. **Origens e destinos: desigualdades sociais ao longo da vida**. IUPERJ/UCAM, 2003.

HOMMA, Alfredo Kingo Oyama. **Extrativismo vegetal na Amazônia: limites e oportunidades**. Brasília: EMBRAPA-SPI, 1993.

IBGE. **Censo Demográfico 1991**. Disponível em [http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censodem/default\\_censo1991.shtm](http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censodem/default_censo1991.shtm) - acessado em 13 de novembro de 2016.

LINS, Cristóvão. **Jari: setenta anos de história**/3ª Ed. Rio de Janeiro. DATAFORMA, 2001.

- MACHADO, José de Paula. **Tapajós: o baixo amazonas**. Rio de Janeiro: Agir, 1990.
- MACHADO, Lia, O. **Mitos e realidades da Amazônia brasileira: contexto geopolítico internacional (1540 – 1912)**. Barcelona, Universidade de Barcelona, 1989 (Tese doutoral dirigida pelo Dr. Horácio Capel).
- MANN, R.(1973). **Rivers in the City**. Nova Iorque, Praeger Publishers.
- MAXWELL, Kenneth. **Marquês de Pombal: paradoxo do Iluminismo**. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1996.
- MELLO, Sandra Soares de. **Na beira do rio tem uma cidade: urbanidade e valorização dos corpos d'água**. 348 f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo)-Universidade de Brasília, Brasília, 2008.
- MENDONÇA, Marcos Carneiro de. **A Amazônia na era pombalina: correspondência do Governador e Capitão-General do Estado do Grão-Pará e Maranhão, Francisco Xavier de mendonça Furtado: 1751-1759**. 2ª ed.Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2005.
- MIRANDA, Elis. **Cametá: marcas da presença portuguesa na Amazônia**. In: I Simpósio Luso Brasileiro de Cartografia Histórica, Rio de Janeiro, 2005.
- MONBEIG, Pierre. O Brasil.\_\_ In. **A Conquista da Terra**. 6ª ed. São Paulo: DIFEL, 1985.
- MONTEIRO, M de A. BASTOS, A. P. V. **Formação de Aglomerações Empresariais e limitações a difusão tecnológica: O caso do distrito industrial de Barcarena, Pará**. PNUMA Perspectivas do Meio Ambiente Mundial, 2002.
- OLIVEIRA, J. A. **Cidades na Selva: urbanização das amazonas**. 1994. 1994. Tese de Doutorado. Tese (Doutorado em Geografia)–Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo.
- PARÁ. **Constituição do Estado Federado do Pará de 1989**. Disponível em: <[www.alepa.pa.gov](http://www.alepa.pa.gov)>. Acessado em: 07 de maio de 2015.
- PEREIRA, E. SILVA; FERREIRA, M. T. Vila Permanente: Recortes e retratos de uma company town na Amazônia. **Belém: Pakatatu**, 2002.
- PEREIRA, José Matias. **O processo de ocupação e de desenvolvimento da Amazônia: A implementação de políticas públicas e seus efeitos sobre o meio ambiente**. id/496866, 1997.

PINTO, Lúcio Flávio. **Jari: Toda a verdade sobre o projeto de Ludwig. As relações entre Estado e multinacional na Amazônia.** São Paulo: Editora Marco Zero, 1986.

PINTO, Lúcio Flávio. **Internacionalização da Amazônia: sete reflexões e outros apontamentos inconvenientes.** Belém: Smith, 2002

PIQUET, Rosélia. **O papel da cidade-empresa na formação urbana brasileira.** Anais: Seminário de História da Cidade e do Urbanismo, v. 4, n. 3, p. 688-695, 2012.

PIRES, José Otávio Magno. **O Programa Grande Carajás e o Desenvolvimento Sustentável na Amazônia Oriental.** UNAMA, 2005.

PIRES, José Otávio Magno. **O vale do alumínio na Amazônia: sonhos e realidades.** UNAMA, 2005.

PORTO, Jadson Luis Rebelo; COUTO, Magdiel Eliton Ayres do; BARROZO, Joelson; SANTOS, Maxwel Santos dos; THALEZ, Giselly Marília. **Do Território Federal a Estado: Condicionantes para a Execução de Ajustes Espaciais no Amapá.** In. Seminário trinta e cinco anos de colonização da Amazônia. Porto Velho: UNIR, 26 a 28 de abril de 2007.

REIS, Arthur César Ferreira. **A Amazônia e a integridade do Brasil.** Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2001.

REZENDE, Tadeu Valdir Freitas de. **A conquista e a ocupação da Amazônia brasileira no período colonial: a definição das fronteiras.** 2006. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo.

REZENDE, Tadeu Valdir Freitas de. **A conquista e a ocupação da Amazônia brasileira no período colonial: a definição das fronteiras.** 2006. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo.

ROCHA, Gilberto M. Vilas e cidades e a usina hidrelétrica Tucuruí. **Cidades na Floresta. Brasília: Annablume, 2009.**

ROCHA, Gilberto M. **A Construção da Usina Hidrelétrica e a Redivisão Político-territorial na área de Tucuruí (Pa).** 1998. Tese de Doutorado. Curso de Pós-Graduação em Geografia Humana da Universidade de São Paulo.

ROCHA, Gilberto M; GOMES, Claudemir Brito. **Cidade e empresa na Amazônia: gestão do território e desenvolvimento local,** p. 27, 2002.

RODRIGUES, Roberta Menezes. **Empresas, Company Towns e Territorialização em Áreas de Mineração na Amazônia Oriental**. Anais: Encontros Nacionais da ANPUR, v. 12, 2007.

SANTOS, M. (1992). **“1992: a redescoberta da natureza”**. In: Estudos Avançados, São Paulo, Edusp, nº14, V.6, jan.-abr.

SENA, Cristovam. **Fordlândia: breve relato da presença americana na Amazônia**. **Cad. hist. ciênc.**, São Paulo, v. 4, n. 2, jun. 2008 . Disponível em <[http://periodicos.ses.sp.bvs.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1809-76342008000200005&lng=pt&nrm=iso](http://periodicos.ses.sp.bvs.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1809-76342008000200005&lng=pt&nrm=iso)>. acessos em 16 jan. 2016.

SILVA, M.A.P.; MALHEIRO, B.C.P. 2005. **A face ribeirinha da orla fluvial de Belém: espaços de (sobre)vivências na diferença**. In: TRINDADE JR, S. C.; SILVA, M.A.P. (Orgs.). **Belém: a cidade e o rio na Amazônia**. Belém: EDUFPA.

SOUZA, Jorge Alex de Almeida. **A Espacialidade de uma Amazônia Ribeirinha Face ao Urbano: o exemplo de São Domingos do Capim (PA) e o desenvolvimento do turismo**. Turismo em Análise, v. 20, n. 1, 2009.

THALEZ, Giselly Marília; DO COUTO, Magdiel Eliton Ayres. **O complexo jari celulose como prótese tecnológica no espaço paraense e suas implicações na formação do Município de Laranjal do Jari (AP)**. Geografia em Atos (Online), v. 2, n. 7, 2007.

TOSTES, José Alberto. **Construção da mobilização social, participação e elaboração do Plano Diretor Participativo no Município de Laranjal do Jari. Banco de Experiências dos Planos Diretores Participativo**. Macapá (AP), 2006. Relatório preparado para o Ministério das Cidades.

TRINDADE JR, Saint-Clair Cordeiro. **Grandes projetos, urbanização do território e metropolização na Amazônia**. 2005.

TRINDADE JÚNIOR, Saint-Clair Cordeiro da. **Cidades na floresta: os "grandes objetos" como expressões do meio técnico-científico informacional no espaço amazônico**. Revista do Instituto de Estudos Brasileiros, Brasil, n. 51, p. 113-150, set. 2010. ISSN 2316-901X.

TRINDADE JÚNIOR, Saint-Clair; CHAGAS, C. A. N. **A Company town do alumínio: concepção e práticas espaciais**. In: Cidade e empresa na Amazônia: gestão do território e desenvolvimento local. TRINDADE JÚNIOR, Saint-Clair Cordeiro da; ROCHA, Gilberto de Miranda. Belém: Paka-Tatu, 2002. 309 p. , p. 195-235.

TRINDADE JÚNIOR, Saint-Clair; ROCHA, Gilberto Miranda. **Cidade e empresa na Amazônia: uma apresentação do tema.** In: \_\_\_\_\_. Cidade e empresa na Amazônia: gestão do território e desenvolvimento local. Belém: Paka-Tatu, 2002. 309 p., p. 13-23.

<http://arquiteturaurbanismotodos.org.br/mangal-das-garcas/>, acessado em 02/01/2017.



## **APÉNDICE**

APÊNDICE 01 – MODELO DE QUESTIONÁRIO APLICADO AOS USUÁRIOS DA ORLA DO DISTRITO DE MONTE DOURADO

UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAPÁ – CAMPUS SANTANA  
CURSO DE BACHARELADO EM ARQUITETURA E URBANISMO  
DISCIPLINA: TCC1  
ORIENTADORA: MsC. FÁTIMA PELAES DE ANDRADE  
ACADÊMICA: AIMÉE CRISTINA DE OLIVEIRA PEREIRA

QUESTIONÁRIO PARA ANÁLISE DE OPINIÃO PÚBLICA SOBRE A ORLA FLUVIAL DO DISTRITO DE MONTE DOURADO - ALMEIRIM/PA

Nome (Opcional)	<i>Juracys de Jesus Rodrigues</i>	Idade (opcional)	
Nível de Escolaridade	<input checked="" type="checkbox"/> Ensino Fundamental <input type="checkbox"/> Ensino Médio <input type="checkbox"/> Ensino Superior		
Motivo pelo qual utiliza a área	<input type="checkbox"/> Trabalho <input type="checkbox"/> moradia <input type="checkbox"/> lazer <input checked="" type="checkbox"/> serviços		
Atividades que mais utiliza na área	<input type="checkbox"/> Travessia por catraias <input type="checkbox"/> Cooperativa de taxi <input type="checkbox"/> Embarque e desembarque das embarcações <input checked="" type="checkbox"/> Serviços de Alimentação <input type="checkbox"/> Locação de Veículos <input type="checkbox"/> Bares		
Quais as áreas e estruturas que mais lhe causam incômodo na área? Por quê?	<i>Falto de estruturas do cais</i>		
Quais as áreas e estruturas que mais lhe agradam no local?	<i>Barra próximo ao rio</i>		
Quais os pontos fortes da área?	<i>Proximidade com larangal</i>		
Quais os pontos fracos da área?	<i>Falta de ônibus</i>		
Quais áreas devem ser valorizadas?	<i>Bares e lanchonetes</i>		

O que deve ser considerado como um diferencial da área?

Visto para o rio para

Quais as deficiências da área que devem ser supridas?

fazer rampas para pedestres

Você sente-se seguro na área? Por quê?

Não, Porque muito poluído

Quais as maiores dificuldades de locomoção na área?

Muitas áreas escuras

#### MORADORES (APENAS)

Há quanto tempo mora no local ( ) menos de 1 ano  
( ) entre 1 e 3 anos  
( ) entre 3 e 6 anos  
( ) entre 7 e 15 anos  
 mais de 15 anos

Qual seu grau de satisfação com o local ( ) Ótimo ( ) Bom ( ) Regular  Ruim ( ) Péssimo

#### TRABALHADORES (APENAS)

Atividade Econômica desempenhada:

Há quanto tempo trabalha no local ( ) menos de 1 ano  
( ) entre 1 e 3 anos  
( ) entre 3 e 6 anos  
( ) entre 7 e 15 anos  
( ) mais de 15 anos

Esta atividade é sua única fonte de renda ( ) Sim ( ) Não ( ) Não é a única, porém, é a mais rentável

O estabelecimento em que você trabalha possui as características necessárias para que você execute seu trabalho de forma satisfatória? ( ) Sim ( ) Não

Se respondeu "não", quais os pontos negativos?

#### TRABALHADORES DAS CATRAIAS E DEMAIS EMBARCAÇÕES (APENAS)

Qual sua atividade no local?

Onde você reside? (Município, bairro, etc.)

Qual o grau de satisfação em relação ao atracadouro ( ) Ótimo ( ) Bom ( ) Regular ( ) Ruim ( ) Péssimo

O atracadouro possui as características necessárias para que você execute seu trabalho de forma satisfatória? ( ) Sim ( ) Não

Se respondeu "não", quais os pontos negativos?

APÊNDICE 02 – Atracadouro de catraias



Fonte: Acervo Pessoal, 2015.

APÊNDICE 03 - Atracadouro de Catraias



Fonte: Acervo Pessoal, 2015.

APÊNDICE 04 – Posto de Fiscalização Agropecuária



Fonte: Acervo Pessoal, 2015.

APÊNDICE 05 – Lanchonete e Ponto de venda ambulante



Fonte: Acervo Pessoal, 2015.

APÊNDICE 06 – Posto de abastecimento de água de água potável das prestadoras de serviço da Jari Celulose



Fonte: Acervo Pessoal, 2015.

APÊNDICE 07 – Bar



Fonte: Acervo Pessoal, 2015.

APÊNDICE 08 - Bar/lanchonete



Fonte: Acervo Pessoal, 2015.

APÊNDICE 09 - Bar/lanchonete



Fonte: Acervo Pessoal, 2015.

APÊNDICE 10 - Bar/lanchonete



Fonte: Acervo Pessoal, 2015.

APÊNDICE 11 - Bar/lanchonete



Fonte: Acervo Pessoal, 2015.



APÊNDICE 12 - Bar/lanchonete



Fonte: Acervo Pessoal, 2015.

APÊNDICE 13 - Bar/lanchonete



Fonte: Acervo Pessoal, 2015.

APÊNDICE 14 – Cooperativa de Táxi



Fonte: Acervo Pessoal, 2015.

APÊNDICE 15 – Terminal Hidroviário



Fonte: Acervo Pessoal, 2015.

APÊNDICE 16 – Depósito de Escoamento de produtos



Fonte: Acervo Pessoal, 2015.

APÊNDICE 17 – Prestadora de Serviços da Jari Celulose



Fonte: Acervo Pessoal, 2015.

APÊNDICE 18 – Atracadouro de balsas



Fonte: Acervo Pessoal, 2015.

APÊNDICE 19 – Edifícios abandonados



Fonte: Acervo Pessoal, 2015.

APÊNDICE 20 – Restaurante



Fonte: Acervo Pessoal, 2015.

APÊNDICE 21 – Residência Unifamiliar



Fonte: Acervo Pessoal, 2015.

APÊNDICE 22 – Ponto comercial de serviços de refrigeração



Fonte: Acervo Pessoal, 2015.

APÊNDICE 23 – Oficina Mecânica



Fonte: Acervo Pessoal, 2015.

APÊNDICE 24 – Oficina Mecânica



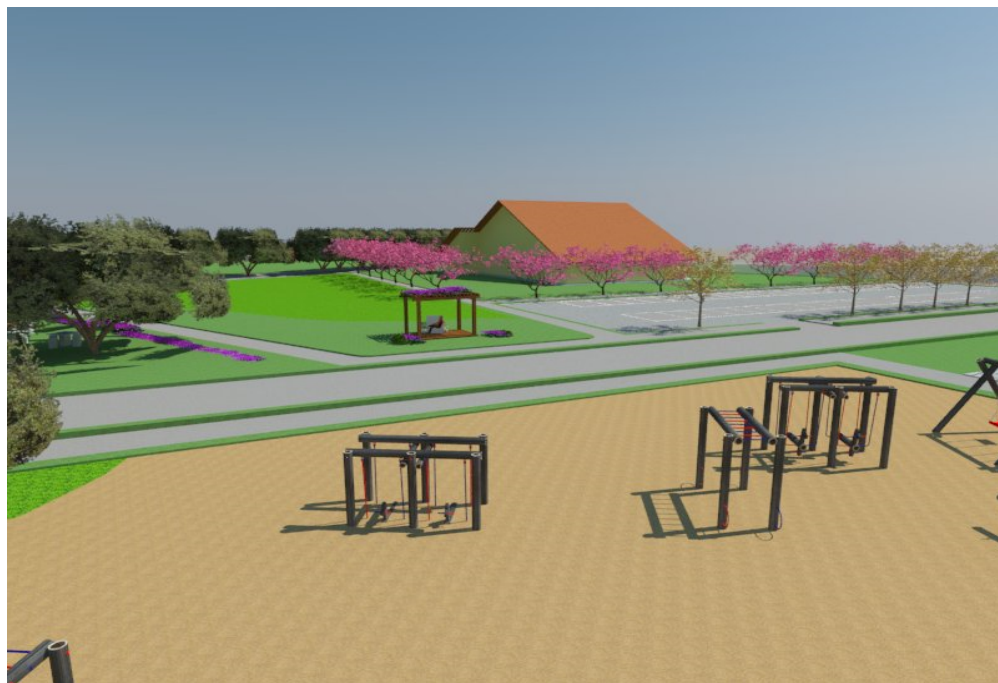
Fonte: Acervo Pessoal, 2015.

APÊNDICE 25 – Ponto comercial de revenda de farinha de mandioca



Fonte: Acervo Pessoal, 2015.

APÊNDICE 26 – Vista Playground – modelo proposto



Fonte: Acervo Pessoal, 2017.

APÊNDICE 27 – Área de estar em frente a cooperativa – modelo proposto



Fonte: Acervo Pessoal, 2017.

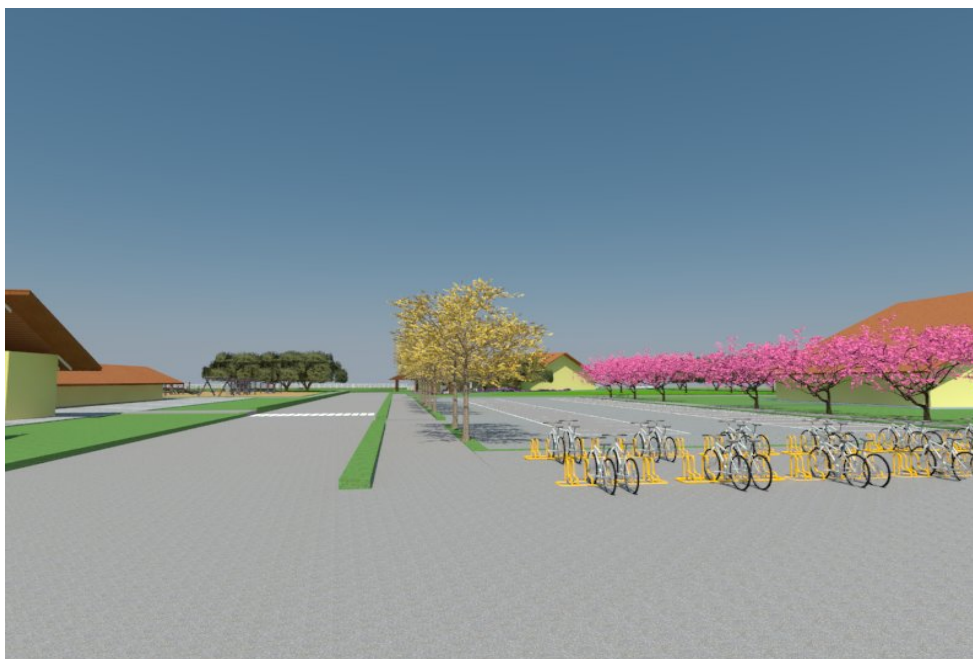


APÊNDICE 28 – Vista frontal da orla de Monte Dourado – modelo proposto



Fonte: Acervo Pessoal, 2017.

APÊNDICE 29 – Vista Estacionamento e bicicletário – modelo proposto



Fonte: Acervo Pessoal, 2017.

## APÊNDICE 30 – MEMORIAL DESCRITIVO

Acadêmica: Aimée Cristina de Oliveira Pereira

Instituição: Universidade Federal do Amapá – UNIFAP

Projeto: “DA SEGREGAÇÃO DO ESPAÇO URBANO À CIDADE FUNCIONAL: Uma Proposta de revitalização para a Orla do distrito de Monte Dourado”

Localização: Monte Dourado-PA

### **1. DISPOSIÇÕES INICIAIS**

#### **1.1. Apresentação**

O projeto apresentado trata-se da elaboração de uma proposta de revitalização da Orla do distrito de Monte Dourado, no município de Almeirim - PA. A revitalização da área tem como objetivo a criação de espaços capazes de gerar integração entre população e o Rio Jari, resgatando a identidade ambiental e cultural da população.

#### **1.2. Finalidade**

O presente memorial descritivo tem como objetivo discriminar os serviços a serem executados e os materiais a serem utilizados nas etapas do projeto.

### **2. ALVENARIA ESTRUTURAL**

Bloco cerâmico de 08 furos com dimensões de: 19cm x 19cm x 09cm.

### **3. PINTURA**

#### **3.1. Paredes:**

Com exceção da residência unifamiliar, residência de uso misto e oficinas, os demais edifícios projetados para a área serão pintados com tinta acrílica Suvinil com acabamento acetinado, na cor Citrino.



Citrino – Suvinil, acabamento acetinado.

#### **3.2. Portas, janelas e estruturas de madeira do telhado:**

Serão pintados com tinta esmalte acetinado Suvinil na cor Mogno.

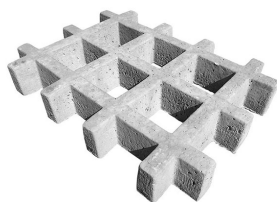


Mogno – Suvinil, esmalte acetinado.

## 4. PAGINAÇÃO E REVESTIMENTO DE PISOS

### 4.1. PISOS EXTERNOS

#### 4.1.1. Estacionamento e calçada



Pavi Grade Retangular. permite a utilização de grama na área do estacionamento, favorecendo a permeabilidade do solo. Dimensões: 60cm x 45cm, espessura 9cm. Marca: TecPavi – Pavimentos intertravados.



Pavi Placa Drenante. Composta de concreto poroso, possibilitando a drenagem da água, piso ecológico e permeável, na cor Cinza Natural. Dimensões: 40cm x 40 cm, espessura 9cm. Marca: TecPavi – Pavimentos intertravados.

#### 4.1.2. Piso tátil direcional e de alerta

O piso deve ter superfície regular, firme, estável, antiderrapante e que não provoque trepidação a dispositivos com rodas como cadeiras de rodas ou carrinhos de bebê. Composto por concreto, na cor amarela, com dimensões 25cm x 25cm x 6cm, devem seguir a NBR 9050.

#### 4.1.3. Piso Drenante



Linha Holland Drenante, na cor cinza natural, com dimensões 10,5cm x 21cm x 6cm. Marca: Maski.

## 5. ESQUADRIAS

### 5.1. Esquadrias de Madeira e vidro



Janela de correr tipo trespasse, em dois caixilhos para vidro. Funcionamento suave por meio de trilho superior de alumínio e roldanas com rolamentos. Vedação mediante o emprego de perfis de borracha nos batentes e fecho retrátil central. Marca: JC Madeiras.



Porta Lisa Encabeçada Jequitibá, fechadura Stam. Altura: 2,10 e 2,90. Largura: 0,80 e 1,00. Marcas: JC Madeiras.



Porta de correr 4 folhas em madeira e vidro. Marca: JC Madeiras.

## 6. COBERTURA

Estrutura convencional de madeira composta por caibros, ripas e terças. Utilização de telha cerâmica tipo Canal. Conforme necessidade. Serão utilizadas calhas de concreto.

## 7. MOBILIÁRIO URBANO

### 7.1. Lixeira de coleta seletiva

Lixeira de coleta com cesto de 50L, compostos de plástico polietileno de alta densidade com proteção UV e estrutura metálica confeccionada em aço carbono 1020 galvanizado com pintura epóxi na cor preta.

## 7.2. Bancos de madeira plástica



Bancos de madeira plástica são fabricados a partir de reciclagem de vários tipos de plásticos retirados do meio ambiente. Composição de fibras vegetais, polímeros plásticos. Dimensões: 93cm x 77cm. Suporta até 300kg. Cor: Itaúba. Marca: Ecopex.

## 8. VEGETAÇÃO

### 8.1. Árvores



<b>Nome Científico</b>	<i>Senna spectabilis</i>
<b>Nome Popular</b>	Cássia São-João
<b>Família</b>	Fabaceae-Caesalpinioideae
<b>Categoria</b>	Arbustos, Árvores
<b>Clima</b>	continental, subtropical, tropical
<b>Origem</b>	Alagoas, Bahia, Ceará, Maranhão, Paraíba
<b>Altura</b>	De 5 a 10 metros
<b>Luminosidade</b>	Meia sombra, Sol Pleno.
<b>Ciclo de Vida</b>	Perene



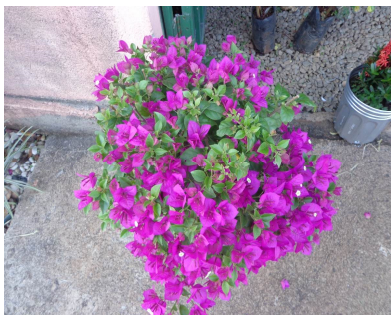
<b>Nome Científico</b>	<i>Schinus terebinthifolius</i>
<b>Nome Popular</b>	Aroeira Pimenteira
<b>Família</b>	Anacardiaceae
<b>Categoria</b>	Árvores, Árvores Ornamentais, Ervas Condimentares, Medicinal
<b>Clima</b>	Equatorial, Subtropical, Tropical
<b>Origem</b>	América do Sul, Argentina, Brasil, Paraguai
<b>Altura</b>	6 a 9 metros
<b>Luminosidade</b>	Sol Pleno
<b>Ciclo de Vida</b>	Perene

<b>Nome Científico</b>	<i>Bauhinia variegata</i>
<b>Nome Popular</b>	Pata-de-Vaca
<b>Família</b>	<i>Fabaceae</i>
<b>Categoria</b>	Árvores, Árvores Ornamentais, Medicinal
<b>Clima</b>	Equatorial, Subtropical, Tropical
<b>Origem</b>	Ásia, China, Índia, Vietnã
<b>Altura</b>	Até 12 metros
<b>Luminosidade</b>	Sol Pleno
<b>Ciclo de Vida</b>	Perene



<b>Nome Científico</b>	<i>Jacaranda mimosaefolia</i>
<b>Nome Popular</b>	Jacarandá
<b>Família</b>	<i>Bignoniaceae</i>
<b>Categoria</b>	Árvores, Árvores Ornamentais
<b>Clima</b>	Continental, Mediterrâneo, Subtropical, Tropical
<b>Origem</b>	América do Sul, Argentina
<b>Altura</b>	Acima de 12 metros
<b>Luminosidade</b>	Sol Pleno
<b>Ciclo de Vida</b>	Perene

## 8.2. Arbustos



<b>Nome Científico</b>	<i>Cathartocarpus javanicus</i>
<b>Nome Popular</b>	Abélia Miniatura
<b>Família</b>	<i>Leguminosae</i>
<b>Categoria</b>	Árvores, Árvores Ornamentais
<b>Clima</b>	Equatorial, Tropical, Tropical úmido
<b>Origem</b>	Malásia, Indonésia
<b>Altura</b>	Até 12 metros
<b>Luminosidade</b>	Sol Pleno
<b>Ciclo de Vida</b>	Perene



<b>Nome Científico</b>	<i>Impatiens walleriana</i>
<b>Nome Popular</b>	Maria-sem-vergonha
<b>Família</b>	<i>Balsaminaceae</i>
<b>Categoria</b>	Forrações
<b>Clima</b>	Úmido mas sem encharques
<b>Origem</b>	África
<b>Altura</b>	30 a 60cm
<b>Luminosidade</b>	Meia sombra, sol pleno
<b>Ciclo de Vida</b>	Perene

### 8.3. Grama



<b>Nome Científico</b>	<i>Zoysia japonica</i>
<b>Nome Popular</b>	Grama esmeralda
<b>Família</b>	<i>Poaceae</i>
<b>Categoria</b>	Gramados
<b>Clima</b>	Equatorial, Mediterrâneo, Subtropical, Temperado, Tropical
<b>Origem</b>	Ásia, China, Japão
<b>Altura</b>	menos de 15 cm
<b>Luminosidade</b>	Sol pleno
<b>Ciclo de Vida</b>	Perene



<b>Nome Científico</b>	<i>Arachis repens</i>
<b>Nome Popular</b>	Grama amendoim
<b>Família</b>	<i>Fabaceae</i>
<b>Categoria</b>	Forrações
<b>Clima</b>	Equatorial, Subtropical, Tropical
<b>Origem</b>	América do Sul, Brasil
<b>Altura</b>	10 a 30cm
<b>Luminosidade</b>	Meia Sombra, Sol Pleno
<b>Ciclo de Vida</b>	Perene