



UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAPÁ
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS HUMANAS E FILISOFIA
CURSO DE CIÊNCIAS SOCIAIS

JAQUELINE FERREIRA SILVA
RAYLANA DO ESPIRITO SANTO

A CIDADE-EMPRESA COMO PATRIMÔNIO:
UM ESTUDO SOBRE A TRANSFORMAÇÃO DA VILA DE SERRA DO
NAVIO EM PATRIMÔNIO NACIONAL

MACAPÁ-AP

2015

JAQUELINE FERREIRA SILVA
RAYLANA DO ESPIRITO SANTO

A CIDADE-EMPRESA COMO PATRIMÔNIO:
UM ESTUDO SOBRE A TRANSFORMAÇÃO DA VILA DE SERRA DO
NAVIO EM PATRIMÔNIO NACIONAL

Monografia apresentada ao Departamento de Ciências Humanas e Filosofia – Curso de Ciências Sociais – da Universidade Federal do Amapá, como requisito parcial para obtenção do título de Bacharel e Licenciado em Ciências Sociais.

Orientador: Prof. Dr. José Maria da Silva

MACAPÁ-AP
2015

JAQUELINE FERREIRA SILVA
RAYLANA DO ESPIRITO SANTO

A CIDADE-EMPRESA COMO PATRIMÔNIO:
UM ESTUDO SOBRE A TRANSFORMAÇÃO DA VILA DE SERRA DO
NAVIO EM PATRIMÔNIO NACIONAL

Monografia apresentada à Banca Examinadora, como requisito parcial para obtenção do título de Bacharel e Licenciado em Ciências Sociais.

BANCA EXAMINADORA

Prof^o. Dr. José Maria da Silva
(Orientador)

Prof^a. Msc. Adriana Tenório da Silva
(Membro)

Prof^o. Msc. Raimundo de Lima Brito
(Membro)

Nota: _____

Data: ____/____/____

MACAPÁ-AP

2015

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

Biblioteca Central da Universidade Federal do Amapá

307.76
S586c

Silva, Jaqueline Ferreira.

A cidade-empresa como patrimônio: um estudo sobre a transformação da Vila de Serra do Navio em patrimônio nacional / Jaqueline Ferreira Silva, Raylana do Espírito Santo; orientador, José Maria da Silva. -- Macapá, 2015.

69 p.

Trabalho de conclusão de curso (graduação) – Fundação Universidade Federal do Amapá, Coordenação do Curso de Bacharelado e Licenciatura em Ciências Sociais.

1. Cidade–empresa. 2. Patrimônio nacional. 3. Serra do Navio – Amapá. I. Espírito Santo, Raylana do. II. Silva, Józse Maria da, (orient). III. Fundação Universidade Federal do Amapá. IV Título.

Este trabalho é dedicado à minha querida mãe, pelo amor e carinho a mim concedido, e por estar sempre presente em todos os momentos de minha vida, me incentivando e não medindo esforços para me educar.

Jaqueline Ferreira Silva

Dedico este trabalho à minha avó, Romana Francisca pelo carinho, incentivo, confiança, amor e principalmente fé dedicados a mim.

Raylana do Espirito Santo

AGRADECIMENTOS

À Deus por conceder-me a vida, saúde, determinação, e sabedoria para vencer cada um dos obstáculos que surgiram neste longo caminho da graduação. Aos meus pais, Adaiza e Nivaldo, pela dedicação e por me apoiarem nos estudos, aos meus irmãos Suellen, Suzy, e Nicolas, e ao meu cunhado Arleson, por terem me compreendido, e incentivado nos momentos mais difíceis da vida acadêmica.

Meus sinceros agradecimentos, ao professor José Maria pela oportunidade de fazer parte da Iniciação Científica como bolsista, e expor uma parte deste trabalho em um grande evento antropológico, por me incentivar a gostar da pesquisa, por ter dedicado tempo, paciência e atenção aos meus rascunhos.

Também agradeço, aos colegas dos grupos dos quais participei, por terem me adotado como parte da equipe de estudos, pela prestatividade e compreensão comigo. Crisane Ramos, Marjorie Ingrid, Suany Silva, Gracione Leão, Zoraide Magalhães, Sandra Nunes, Luiz Leal, e especialmente ao Delque Medeiros, por tamanho carinho e constante presença amiga, me ajudando desde o início da graduação, e a Raylana Santo, que tive a oportunidade de conhecer somente no final do curso, mas tornou-se uma grande amiga, sempre dedicada aos estudos, e companheira em todos os momentos, agradeço pela confiança e amizade. Todos vocês foram verdadeiros companheiros, com os quais compartilhei quatro anos enriquecedores da minha vida.

Do departamento do IPHAN- (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional), agradeço a chefe da divisão técnica Helena Tavares, pela atenção e também aos arquitetos Patrícia Takamatsu que gentilmente cedeu a cópia do Dossiê de Tombamento da Vila de Serra do Navio, e ao Rodrigo Machado por ter concedido entrevista, e prestado informações esclarecedoras relacionadas ao patrimônio tombado.

Na SEMA - AP (Secretária Estadual de Meio Ambiente do Amapá), contei com a ajuda do técnico José Denilson da Silva, funcionário da que disponibilizou o acervo do arquivo da ICOMI, com o qual foi possível realizar este trabalho.

A todos, muito obrigada!

Jaqueline Ferreira Silva

Em primeiro lugar agradeço à Deus, que foi e sempre será o alicerce da minha vida, principal responsável por tudo isso. Agradeço também a todos da minha família que, de alguma forma, incentivaram-me na constante busca pelo conhecimento. Em especial a minha avó Romana Francisca, pelo incentivo e amor que sempre me dedicou, meus sinceros sentimentos que são maiores do que qualquer coisa que já senti e conseguirei um dia explicar.

A minha tia Angelina, que me auxiliou e me incentivou nos estudos, principalmente através de sua compreensão e apoio, permanecendo presente na partilha de minhas conquistas e frustrações, a você, o meu muito obrigado, mesmo ciente de que quaisquer que sejam as palavras, jamais conseguirão expressar toda a minha admiração por ti.

Também a minha turma de ciências sociais 2010, que durante a graduação, dividiram comigo as dificuldades e os prazeres da vida acadêmica. Dentre eles gostaria de destacar: Crisane Ramos, Marjorie Ingrid, Suany silva, Dionicley Miranda, Delque Pantoja e Luís Leal, amigas verdadeiras com as quais pude desfrutar momentos de descontração, aprendizado e motivação.

Em especial, gostaria de agradecer a Jaqueline Ferreira, Deus na sua infinita sabedoria cruzou nossos caminhos, possibilitando esta amizade honesta e verdadeira. Sou muito grata por tê-la presente em minha vida, por todos os momentos maravilhosos que compartilhamos durante esses anos de estudo. Obrigada pela atenção, carinho e principalmente paciência.

Agradeço ainda aos técnicos do IPHAN, por terem viabilizado alguns documentos essenciais para esta pesquisa. Aos moradores de Serra do Navio que foram muito gentis cedendo um pouco de seu tempo para conversas esclarecedoras que auxiliaram na produção do referido trabalho.

Um especial reconhecimento ao meu orientador professor José Maria, por ter me concedido uma bolsa de Iniciação científica, contribuindo de forma significativa em meu aprendizado. Obrigada pela confiança, paciência, dedicação, incentivo e sabedoria que muito me auxiliou para conclusão deste Trabalho.

A todos, obrigada!

Raylana do Espirito Santo

O domínio patrimonial não se limita mais aos edifícios individuais; ele agora compreende os aglomerados de edificações e a malha urbana: aglomerados de casas e bairros, aldeias, cidades inteiras e mesmo conjunto de cidades.

FRANÇOISE CHOAY

RESUMO

Esta pesquisa tem como objetivo apresentar o processo histórico de transformação da Vila de Serra do Navio em patrimônio nacional. Localizada no Estado do Amapá, Brasil, foi construída em 1955, para abrigar os funcionários da empresa Indústria e Comércio de Minérios - ICOMI, que trabalhavam na exploração do minério de manganês. Como estratégia, adotou-se uma pesquisa de modo descritivo, através da análise do documento de tombamento da vila – o Dossiê da Vila de Serra do Navio. Os resultados dessa investigação, indicaram uma descaracterização no projeto arquitetônico original da vila. Entre outros aspectos a pesquisa de campo, constatou que os argumentos apresentados pelo dossiê para o tombamento da vila, não foram cumpridos de forma efetiva. Desse estudo, pretende-se contribuir para que novas discussões em torno do patrimônio, da memória e do imaginário em Serra do Navio sejam produzidos. Tais análises são importantes para a história amapaense, visto que ainda são poucos os trabalhos envolvendo o patrimônio nessa área.

Palavras-Chave: Cidade-Empresa; Patrimônio Nacional; Serra do Navio.

ABSTRACT

This research aims to present the historical process of transformation of the ship Serra village in national heritage. Located in the State of Amapá, Brazil, was built in 1955 to house the company's employees Industry and Trade ores - ICOMI, who worked in the exploration of manganese ore. As a strategy, we adopted a descriptive way of research, by analyzing the tipping paper of the village - the Dossier of the Sierra de Vila ship. The results of this research indicated a distortion in the original architectural design of the village. Among other things the field research, found that the arguments of the dossier to the village of tipping, have not been met effectively. In this study, we intend to contribute to further discussions around the heritage, memory and imagination in Serra do Navio are produced. Such analyzes are important for Amapá history, since there are few studies involving the assets in this area.

Keywords: City-Company; National Heritage; Serra do Navio.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Mapa de localização da cidade de Serra do Navio.	28
Figura 2 - Antunes e Janary Nunes em Serra do Navio, examinando o minério.....	33
Figura 3 - Trecho da estrada de ferro que liga Serra do Navio ao porto Santana.....	38
Figura 4 - Porto Santana, Amapá.	38
Figura 5 - Habitação ribeirinha, sobre palafitas	41
Figura 6 - Planta da Vila de Serra do Navio.....	44
Figura 7 - Modelo de casa do setor categorizado	44
Figura 8 - Casa dos operários.	45
Figura 9 - Serra do Navio - interior das casas	46
Figura 10 - Ruas com pavimentação danificada.....	57
Figura 11 - Áreas verdes mal cuidadas.....	57
Figura 12 - Instalação de caixa d'água	58
Figura 13 - Descaracterização oriunda da ampliação em alvenaria	59
Figura 14 - Área Industrial – Galpão abandonado.	60
Figura 15 - Equipamentos sucateados	60
Figura 16 - Vista do cinema que atualmente é utilizado como ginásio.....	62
Figura 17 - Lagoa azul.....	62

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

CAEMI – Companhia Auxiliar de Empresas de Mineração
CIAM – Congresso Internacional de Arquitetura Moderna
CNMM – Conselho Nacional de Minas e Metalurgia
DNPM – Departamento Nacional de Pesquisa Mineral
EXIBANK – Export-Import Bank of Washington
EFA – Estrada de Ferro do Amapá
FSNV – Fundação Serra do Navio
GEA – Governo do Estado do Amapá
IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IBRD – International Bank For Reconstruction & Development
ICOMI – Indústria e Comércio de Minérios
IHGB – Instituto Histórico e Geográfico brasileiro
INRC – Inventário Nacional de Referências Culturais
IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
SECULT – Secretaria Estadual de Cultura
SPHAN – Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
SUS – Sistema Único de saúde
TFA – Território Federal do Amapá
UFPA – Universidade Federal do Pará

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	13
CAPÍTULO I – CONCEPÇÕES SOBRE O PATRIMÔNIO	16
1.1 – Patrimônio: etimologia, origem e conceito	16
1.2 – O Patrimônio no Brasil	20
1.3 – Patrimônio como política cultural	22
1.4 – A política de patrimônio pós-constituição de 1988	23
CAPÍTULO II – INTERREGNO: O MANGANÊS NO AMAPÁ	28
2.1 – Descoberta do manganês: o começo de uma era	29
2.2 – ICOMI e a concessão.....	33
2.3 – A construção da estrada de ferro e do porto Santana	37
CAPÍTULO III – SERRA DO NAVIO COMO CIDADE-EMPRESA	40
3.1 – O desafio de estruturar uma cidade na Amazônia	40
3.2 – Bratke e o projeto da Vila de Serra do Navio.....	43
CAPÍTULO IV – O PROCESSO DE PATRIMONIALIZAÇÃO	47
4.1 – A saída da ICOMI	47
4.2 – Elaboração do dossiê	49
4.3 – Argumentos para o tombamento	52
4.4 – Serra do Navio como patrimônio	56
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	64
REFERÊNCIAS	66
APÊNDICE	69

INTRODUÇÃO

Esta monografia é fruto de um projeto de Iniciação Científica¹, que visava estudar questões concernentes ao universo dos bens culturais, tendo como foco de interesse a patrimonialização da Vila de Serra do Navio. Localizada aproximadamente 141 km da cidade de Macapá, Estado do Amapá, foi construída na época do antigo Território Federal do Amapá, para abrigar os funcionários da Indústria e Comércio de Minérios - ICOMI, que trabalhavam na exploração do minério de manganês encontrado na região.

O presente estudo tem como objetivo examinar a transformação da Vila de Serra do Navio em patrimônio nacional ocorrido no ano de 2011, através da análise de seu documento de tombamento – o Dossiê de Serra do Navio, descrevendo o processo histórico da construção dessa vila, em meio à floresta Amazônica, com características modernistas e ressaltando as consequentes implicações.

Observamos que na maioria das pesquisas realizadas sobre a vila, os trabalhos ocupam-se basicamente da caracterização de seu ambiente paisagístico e dos impactos ambientais ali presentes. Assim, pouca atenção é direcionada aos aspectos sociais. No caso dos trabalhos na área das Ciências Sociais no Estado do Amapá, essa temática é praticamente nula. Deste modo, demonstra-se a importância da pesquisa, ao permitir um olhar crítico sobre as etapas que levaram a essa patrimonialização e para as transformações que a vila vem sofrendo.

De fato nunca se falou tanto sobre o patrimônio e os instrumentos ligados a ele para sua preservação cultural no cenário nacional. Leonardo Castriota (2009, p.11) afirma que “entramos no século XXI com o patrimônio ocupando um papel central na reflexão não só da cultura, mas também nas abordagens que hoje se fazem do presente e do futuro das cidades”.

Nesse sentido, nos dispusemos a levantar informações que possibilitassem entender como se deu o processo de patrimonialização da vila residencial da cidade de Serra do Navio, particularmente no que diz respeito à relevância do tombamento para os moradores. Esperamos contribuir de certa forma para que a sociedade amapaense conheça um pouco dessa vila, que

¹ Esta proposta de estudo foi idealizada a partir de uma pesquisa desenvolvida por nós durante o período que vai de agosto de 2013 a agosto de 2014, como bolsistas de iniciação científica do PIBIC/CNPQ e do PROVIC/UNIFAP, sobre os bens culturais no Estado do Amapá e sobre a patrimonialização da Vila de Serra do Navio. Pesquisa está vinculada ao projeto “Antropologia das Práticas Políticas no Amapá e Região de Fronteira” sob a orientação do Prof. José Maria da Silva.

foi cenário de um dos capítulos do processo de ocupação da região amazônica, além de ser a primeira cidade-empresa construída no ex-território federal do Amapá. Assim, pretendemos despertar o interesse de outros estudiosos para pesquisas direcionadas a essa realidade.

Procuramos refazer a trajetória de Serra do Navio, desde a descoberta do minério de manganês no contexto brasileiro e mundial até a construção da Vila de Serra do Navio, cuja arquitetura foi desenvolvida com base nos modelos norte-americanos e aderindo alguns elementos da arquitetura moderna.

Dessa forma, o estudo buscará responder dentre outras, as seguintes indagações: como ocorreu o processo de patrimonialização da Vila de Serra do Navio? Quais os argumentos que constam no Dossiê que serviu de base para a decisão de transformar a Vila de Serra do Navio em patrimônio nacional? Qual a situação atual de Serra do Navio como patrimônio?

Nesse sentido, a presente pesquisa se deu primeiramente através da revisão bibliográfica, na qual foram selecionadas obras referentes aos pressupostos teóricos e metodológicos envolvendo a temática do patrimônio. Em seguida, lançamos mão da pesquisa documental, neste caso o dossiê de tombamento da vila, os decretos e Atas, que abrangem desde o projeto original desenvolvido pelo arquiteto Bratke até publicações e trabalhos acadêmicos sobre a Vila de Serra do Navio, com o intuito de obtermos embasamento para analisar o assunto proposto.

Utilizamos como instrumentos de coleta de dados: registros fotográficos, conversas informais com alguns moradores da comunidade e entrevista com o arquiteto do IPHAN. Para a pesquisa de campo, viajamos para o município de Serra do Navio, onde observamos sua situação atual. Ao entrarmos em contato com os moradores, optamos na maioria dos casos por conversas informais, visto que poucas pessoas se mostraram favoráveis a falar sobre o processo de patrimonialização.

Destacamos a preservação do patrimônio histórico, artístico e cultural nacional como um dever da União, Estados, Distrito Federal e dos Municípios, conforme disposto no artigo 23, III da Constituição Federal de 1988. E ressaltamos em nossa análise o instrumento do tombamento, entendido como uma forma de proteção ao patrimônio. A monografia está estruturada em quatro capítulos.

No primeiro apresentamos a evolução histórica da proteção do patrimônio, sua origem e seus conceitos, delineando as noções de bens materiais e imateriais. Expondo uma nova definição de patrimônio, desvinculada da ideia de monumento, esculturas e quadros, passando a entendê-lo como uma construção social (ZARINATO, 2006; GONÇALVES, 2003) o que nos auxilia a compreender o patrimônio como uma “categoria de pensamento”.

No segundo capítulo, delineamos o panorama sobre a descoberta do minério de manganês. Buscamos realizar um breve histórico sobre os contratos assinados entre a empresa, e o então território federal do Amapá, e descrevemos a construção da estrada de ferro do Amapá e do porto Santana.

No terceiro capítulo, expomos a Vila de Serra do Navio como cidade-empresa, e os desafios enfrentados para se construir uma cidade na Amazônia. Ressaltamos o projeto de Bratke arquiteto modernista que planejou a vila e também algumas questões teóricas sobre o conceito da arquitetura moderna utilizado por Bratke.

No quarto e último capítulo, relatamos as ações que possibilitaram o surgimento do dossiê e a conseqüente proposta de inscrição da Vila de Serra do Navio como patrimônio nacional. Mais especificamente, tratamos da descrição dos argumentos apresentados pelo dossiê. Disso subentende-se que foi necessário um intenso trabalho de conhecimento e análise do contexto urbano e arquitetônico da vila, para conceder-lhe o título de patrimônio.

CAPÍTULO I – CONCEPÇÕES SOBRE O PATRIMÔNIO

1.1 – Patrimônio: etimologia, origem e conceito

A palavra “patrimônio” vem do latim *patrimonium*. Na etimologia do termo, refere-se à “herança paterna” projetada através da memória coletiva ou individual, transmitida ao longo das gerações. De acordo com Choay (2001, p. 11), “estava na origem, ligada às estruturas familiares, econômicas e jurídicas de uma sociedade estável, enraizada no espaço e no tempo”.

De tal modo, a categoria patrimônio possui uma relação específica com a ideia de propriedade e herança familiar. Surgindo inicialmente entre os romanos, estava intimamente ligado aos pontos de vista e interesses aristocráticos. Não havia o conceito de patrimônio público, visto que seu sentido estava voltado para a perpetuação da propriedade familiar. Logo, era uma propriedade de direito privado, no qual a maioria da população não era possuidora. Sendo compreendido como um privilégio da aristocracia romana representava a superioridade social daquele que o detinha.

Ao longo do tempo a noção de patrimônio passou por diversas modificações. Durante a transição da Antiguidade Clássica para a Idade Média, caracterizada por intensas transformações políticas, socioeconômicas e culturais e sobretudo pelo advento do cristianismo, o patrimônio apesar de essencialmente aristocrático gradativamente transformava a sua concepção exclusivamente individual, passando a aderir um novo sentido de representação. No caso da tradição cristã, a igreja era guardiã dos objetos de culto e gestora de sua transmissão, o que entendemos como patrimônio coletivo só vai aparecer durante o renascimento.

Nos séculos XIV e XV, através do Renascimento e da perspectiva humanista, as concepções de vida são ressignificadas na Europa. A forma encontrada para contrapor-se aos alicerces impostos pela igreja católica refere-se ao resgate do antropocentrismo. Assim:

O renascimento viria a produzir uma mudança de perspectivas, ainda que o caráter aristocrático fosse mantido, se não mesmo reforçado, pelo humanismo nascente. Os homens de então lutaram pelos valores humanos, em substituição ao domínio da religião, e combatiam o teocentrismo que prevalecera por longos séculos. Em sua batalha intelectual, mas também prática e política, buscaram inspiração na antiguidade grega e romana e condenaram seus imediatos antecessores, que teriam vivido um período de trevas, que chamaram de idade Média, entre a antiguidade e o renascimento da glória dos antigos (FUNARI E PELEGRINE, 2006, p. 12).

A partir desse momento destaca-se a preocupação dos humanistas em colecionar e catalogar objetos antigos; são moedas, vasos de cerâmica, estatuária em mármore e em metal, dentre outros itens. Essa atitude deu origem ao que viria a se chamar antiquariado que pode ser considerado a primeira espécie de museu. Se desenvolveu por toda Europa, produzindo inúmeras coleções, contribuindo para o sentido de patrimônio moderno. Esse processo ocorreria não apenas em cidades com grandes monumentos clássicos, como Roma, mas também em pequenas cidades. Segundo Choay:

O primeiro objetivo dos antiquários é, tornar visível o passado, especialmente o passado silencioso ou não dito. Mas eles não se limitam a uma soma. A imagem é posta a serviço de um método comparativo que lhes permite estabelecer séries tipológicas, às vezes até sequências cronológicas, e realizar assim uma espécie de história natural das produções humanas (CHOAY, 2001, p.63).

No entanto, o contexto humanista e renascentista carregava ainda as conservações medievais, cuja noção de patrimônio se dava através de seu caráter privado, no qual nobres e aristocratas se dedicavam ao colecionismo particular. Além disso, as monarquias eram divididas, não falavam o mesmo idioma, nem compartilhavam os mesmos costumes, o que tinham em comum era apenas o rei.

Esse cenário muda a partir do século XVIII, no qual percebe-se a preocupação com o patrimônio, que rompe com as bases aristocráticas e privadas do colecionismo, resultando no surgimento dos Estados nacionais. O primeiro a ser formado foi o Estado nacional francês procedente da Revolução Francesa. De acordo com os preceitos do Estado moderno um conjunto de indivíduos deveria compartilhar um território, uma língua e uma cultura comum, formando um Estado baseado na cidadania, onde os cidadãos deveriam compartilhar uma identidade nacional. Fonseca ressalta:

A ideia de posse coletiva como parte o exercício da cidadania inspirou a utilização do termo patrimônio para designar o conjunto de bens de valor cultural que passaram a ser propriedade da nação, ou seja, do conjunto de todos os cidadãos. A construção do que chamamos de patrimônio histórico e artístico nacional partiu, portanto, de uma motivação prática, a necessidade de ressemantizar esses bens (...) (FONSECA, 1997, p. 58).

Compreende-se deste modo, que a noção de patrimônio é produzida como uma ideia de nação, utilizando como mecanismo para este ideário o acesso às obras de arte e monumentos, transmitido de privado e aristocrata para algo associado à nacionalidade. Na França, em 1837, o sentido de patrimônio se insere no projeto mais amplo de construção de uma identidade nacional, servindo no processo de consolidação dos Estados-nações modernos.

A importância da construção de uma identidade materializada nos monumentos requer sua proteção. A partir desse preceito, fez-se necessário a criação de políticas de preservação apoiadas em preceitos jurídicos e técnicos. Como ressalva Milet:

A efetivação da preservação dos bens culturais só se encontra socialmente definida, ou seja, só aparece como fato social, quando o Estado assume a sua proteção e, através da ordenação jurídica, os institui e delimita oficialmente enquanto bem cultural, regulamentando o seu uso (...) (MILET, 1988, p. 18).

A Comissão de Monumentos Históricos passa a existir como um meio de defesa do patrimônio, pois durante a Revolução Francesa houve a destruição de grande parte do patrimônio francês; igrejas foram incendiadas, estátuas derrubadas e castelos roubados. A política de preservação foi tão relevante que ao longo do século XIX repercutiu em toda Europa, contribuindo para ampliação da concepção civilizadora do patrimônio. De acordo com Gallois:

O que aconteceu na França, se repetiu em vários outros países, que foram passando por mudanças radicais em seus modos de organização social, política e econômica, quando formas tradicionais iam sendo substituídas por formas consideradas mais modernas. E foi nesse contexto que os governos perceberam que, se não fossem criadas instituições e políticas voltadas a preservação de seu passado, as nações perderiam a memória de suas origens e de suas realizações mais antigas (GALLOIS, 2006, p. 12).

O conceito de patrimônio histórico estabelecido no decorrer da Revolução Francesa foi relacionado a grandes edifícios, visto que os monumentos eram entendidos como símbolos da identidade nacional, continuaram vigentes durante muito tempo. Adquirindo algumas significações em função do Romantismo que passou a privilegiar os sentimentos de perda e nostalgia.

O período romântico é caracterizado pelo distanciamento em relação às obras do passado, o sentimento de nostalgia prevalecia sobre os monumentos fadados à deterioração e ao desaparecimento. Esse imaginário romântico do monumento histórico foi interligado ao culto à arte. Oliveira (1980, p. 44) observa que no “século XIX, a ligação do nacionalismo com o romantismo fez a nação ser concebida como uma entidade emotiva, símbolo da singularidade, à qual todos os homens deveriam se integrar.” O nacionalismo cultural predominou entre artistas e pensadores que exploravam a imagem emotiva da nação.

Já na França, prevalecia o nacionalismo político em torno das ideias de civilização. No entanto, essa visão foi culminando em novas conotações para o patrimônio histórico; um

patrimônio que não fosse relacionado apenas a monumentos, mas também aos saberes, costumes e qualquer outra capacidade adquirida pelo homem.

Após a segunda Guerra Mundial, de acordo com Castriota (2009, p. 83-84), “o termo patrimônio começa a ganhar novas definições, sendo associado a ele várias expressões: patrimônio arquitetônico, patrimônio artístico, patrimônio natural e patrimônio cultural”. Gradualmente essas concepções são construídas conforme as práticas culturais, formas de expressão, modos de fazer e viver dentre outros elementos específicos de cada contexto cultural.

Assim, a partir de 1940 com a criação da Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura - UNESCO e por meio da Conferência de Londres, a discussão sobre patrimônio desarticulou-se da noção reducionista de monumento histórico isolado para a integração do patrimônio urbano. Nesse momento, ao termo patrimônio é adicionado o adjetivo “cultural”. De acordo com a UNESCO patrimônio cultural pode ser entendido como:

(...) o legado que recebemos do passado, vivemos no presente e transmitimos às futuras gerações. Nosso patrimônio é fonte insubstituível de vida e inspiração, nossa pedra de toque, nosso ponto de referência, nossa identidade, sendo de fundamental importância para a memória, a criatividade dos povos e a riqueza das culturas (UNESCO, 2006).

Em 1972, na Conferência Geral de Genebra, instituiu-se a Categoria de patrimônio cultural da humanidade para classificar monumentos históricos de excepcional valor universal. Já a noção de patrimônio nacional articula a ideia de representatividade de uma cultura hegemônica portadora de elementos e valores capazes de abarcar uma sociedade. Essas mudanças no conceito de monumento histórico e patrimônio representa o interesse da sociedade em preservar sua memória.

Quando se fala em memória temos a noção de guardar algo de um tempo que já passou. Através de mecanismos de transmissão da memória, preservamos comportamentos, manifestações, objetos e etc. A memória, de acordo com Nora (1985) seria uma prática social, enquanto refazer constante, pela qual se constroem significados.

Nesse sentido, o patrimônio é construído em conformidade com seu passado, pois relaciona-se de forma específica com os processos de produção da memória. Está associado aos chamados “lugares de memória”. Para Nora (1985, p.12) os lugares de memória “são, antes de tudo, restos”. Restos do passado, restos do vivido, restos do acontecido. O autor complementa ao enfatizar que são construídos pelo espaço e pelo tempo:

(...) de um círculo no interior do qual tudo conta, tudo simboliza, tudo significa. Nesse sentido, o lugar de memória é um lugar duplo; um lugar de excesso, fechado sobre si mesmo, fechado sobre sua identidade; e recolhido sobre seu nome, mas constantemente aberto sobre a extensão de suas significações (NORA, 1985, p.27).

Dessa forma, a memória vai além do aspecto físico dos lugares e das pessoas. Ela tem o poder de evocar o passado e perpetuar a recordação e a lembrança, voluntária ou não, de uma determinada sociedade. Pollak conceitua memória como:

(...) um elemento constituinte do sentimento de identidade, tanto individual como coletiva, na medida em que ela é também um fator extremamente importante do sentimento de continuidade e de coerência de uma pessoa ou de um grupo em sua reconstrução de si (POLLAK, 1992, p. 200).

Dessa maneira, a Vila de Serra do Navio configura-se como “lugar de memória”. Capturamos para o campo do patrimônio, o conjunto urbanístico da vila, e o documento no qual consta seu tombamento – Dossiê de Serra do Navio. Presente os testemunhos de uma época e de uma determinada forma de viver que ainda persiste em se manter sempre renovada nas lembranças dos serranos², por fazer parte da sua história, da sua identidade e do seu imaginário social.

Assim o patrimônio não é algo dado naturalmente é uma invenção humana. Gonçalves (2003, p.22) se reporta ao assunto dizendo que o “patrimônio é uma categoria de pensamento, uma construção histórica que envolve definições, escolhas”. Desta forma, o componente determinante que define o conceito de patrimônio é sua capacidade de representar simbolicamente a memória e a identidade da nação.

1.2 – O Patrimônio no Brasil

O patrimônio no Brasil esteve por alguns anos associado à sua herança escravista, confirmando a ideologia dominante do branco. Apenas as classes proprietárias tinham acesso aos ditos patrimônios. Em 1808, com a presença da família real, houve a criação da Biblioteca Nacional e do Museu Nacional. Após a independência do país são criados o Instituto Histórico e Geográfico brasileiro - IHGB e o Arquivo Nacional³.

Com o início da industrialização e do crescimento das cidades, a partir de 1920 acelerou-se a dinâmica social e econômica, provocando profundas mudanças nos meios de produção, na

² Termo designado ao gentílico de Serra do navio.

³ O IHGB e o Arquivo Nacional foram responsáveis pela memória da história do Brasil no tempo da monarquia.

ideologia vigente e nas instituições seculares. Novos atores são incorporados ao cenário público.

Gonçalves (2003) destaca que o Brasil esteve à margem desse processo, onde a maioria da sociedade durante o período colonial era praticamente iletrada e a elite uma minoria. O regime monárquico em 1822, sobre a responsabilidade da Casa Real de Bragança, deu continuidade a estrutura agrária latifundiária, sendo um dos fatores que contribuiu para esse atraso do país em relação às mudanças que estavam ocorrendo na Europa.

A primeira iniciativa de identificação de um patrimônio nacional no Brasil começa no decorrer da Semana de Arte Moderna de 1922, apresentando pela primeira vez ao Brasil o debate sobre a importância de valorizar a cultura brasileira que estava atrelada às vanguardas europeias. O objetivo era discutir o resgate da cultura nacional. “No discurso de Rodrigo de Andrade, o Brasil só se modernizara e será civilizado quando os brasileiros reconhecerem e defenderem sua cultura, ou ‘tradição’ como parte da civilização ocidental” (GONÇALVES, 2003, p.43).

Neste cenário, surge o Modernismo como um movimento de ruptura. Vários intelectuais reuniram-se para invocar a realidade nacional; criticavam o passadismo e a linguagem acadêmica. Gonçalves (2003) ratifica que durante muito tempo predominou no país a arte européia, e o modernismo veio valorizar os traços “primitivos” de nossa cultura e criticar os modelos políticos da velha república. Rapidamente expandiu-se no cenário cultural e político brasileiro como uma nova concepção de cultura e imaginário brasileiro. A intelectualidade da época buscava os fundamentos para dar embasamento à nação; foi um momento de redescoberta do Brasil.

Anderson (2008) compreende que o movimento modernista e a instauração do Estado Novo em 1937, formaram o cenário em que se desenvolveu uma reforma na vida cultural e política no Brasil. Uma mudança administrativa que passa a dar importância aos interesses da nação. Nesse contexto que o Brasil formula pela primeira vez a temática de um patrimônio artístico e histórico nacional. Implicando com o período do movimento cultural mais importante na primeira metade do século XX: o Modernismo.

Todas as iniciativas adotadas pelos intelectuais foram despertando sensibilidades para criação de uma instituição nacional de preservação do patrimônio cultural. No caso de Minas

Gerais a cidade de Ouro Preto foi a primeira elevada como Monumento Nacional, em 1933, por meio da Inspetoria de Monumentos Nacionais em 1934. Esta foi uma fase em que se buscava preservar e conservar o acervo barroco brasileiro, contra as intervenções ocasionadas pelo processo de urbanização.

Neste contexto, Castriota (2009) afirma que o patrimônio passou a ter alguns valores podendo ser “social, estético, científico, religioso, documental, ecológico, ou artístico, possuindo representatividade e acessibilidade, simplesmente um conjunto que contempla a história, a cultura e a tradição de um povo”, não podendo ser associadas somente as manifestações das classes dominantes, mas também as expressões de todas as classes sociais.

1.3 – Patrimônio como política cultural

O ano de 1920 foi cenário de várias transformações no campo do patrimônio no Brasil. As conquistas no âmbito nacional começaram a surgir com maior abrangência a partir de 1937, com a criação do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - SPHAN, atual IPHAN⁴, com base no anteprojeto de Mário de Andrade no governo de Getúlio Vargas.

O primeiro órgão federal de proteção ao patrimônio, conforme demonstra Gonçalves (2003) surgiu no Museu Histórico Nacional, por iniciativa de seu diretor, Gustavo Barroso, orientado por uma perspectiva patriótica. Em 1936 o Ministro Capanema, visando à proteção dos monumentos e das obras de arte nacionais, convida Mário de Andrade para elaborar um projeto sobre a criação de um órgão especificamente voltado a preservação do patrimônio histórico e artístico nacional.

Mário de Andrade apresentou seu anteprojeto, elaborado em três capítulos. No primeiro capítulo, constam as competências do SPHAN para determinar, organizar, proteger e conservar o patrimônio artístico nacional, no segundo capítulo, constam os bens que fazem parte desse patrimônio e os critérios para sua seleção, classificados em oito categorias divididos em quatro livros do tomo, não há ainda uma preocupação relevante com os efeitos jurídicos. O terceiro capítulo estabelece a estrutura interna do SPHAN.

⁴ Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico nacional, cuja tarefa é proteger e valorizar o patrimônio cultural brasileiro.

A preocupação de Mário de Andrade, não estava direcionada apenas para o conceito de patrimônio, mas sim para a função social do SPHAN, o que implicava na interação com o público, pois estava voltado para a coletividade do saber. Desse modo, desenvolveu no seu anteprojeto uma ideia avançada para seu tempo; deixava claro que a noção de arte não estava atrelada apenas a estética, mas também à democratização da cultura. Embora seu projeto não tenha sido aprovado, possuiu um grande valor para história do patrimônio nacional, servindo de embasamento para o decreto-lei nº 25/37 e subsídio para Constituição Federal de 1988.

As políticas de preservação de bem cultural dizem respeito ao conceito de patrimônio adotado no decorrer do Estado Novo. Nesse momento, o patrimônio recebe maior atenção com forma legal de proteção e conservação, por meio dos conceitos presentes no anteprojeto de Mário de Andrade.

É relevante observar que o patrimônio foi construído com base em algumas cartas intencionais, conferências e convenções realizadas pela UNESCO. Passando-se a uma nova fase quanto às políticas públicas de preservação. A carta constitucional de 1988 foi um grande avanço, pois retomou os pressupostos sugeridos por Mário de Andrade, quanto à definição de obra de arte patrimonial. Antes de suas ideias o patrimônio estava firmado em interesses particulares. O IPHAN, no início de suas atividades enfrentou o desafio de estimular a participação social na preservação do bem, um entendimento sobre a diversidade e continuidade.

No entanto, a formulação do patrimônio de fato seria organizada por Aloísio Magalhães, a partir de 1973, passando a analisar o patrimônio sobre a perspectiva do termo “bens culturais” como condição do caráter nacional brasileiro. A ideia de patrimônio associada a monumentos históricos e artefatos de arte foi sendo modificada por uma concepção de patrimônio atrelada a representação da cultura, identidade e tradição do povo brasileiro.

1.4 – A política de patrimônio pós-constituição de 1988

O decreto-lei nº 25 de 1937 estabeleceu o conceito de patrimônio cultural e criou o instrumento de tombamento⁵, incorporando os principais conceitos do anteprojeto de Mário de Andrade. É a primeira norma jurídica sobre o patrimônio no âmbito federal, surge para dar ao

⁵ O tombamento é “um instrumento jurídico pelo qual se faz a proteção do patrimônio histórico e artístico, que se efetiva quando o bem é inscrito no livro do tomo” (SILVA, 2003, p. 122).

Estado o direito de defesa aos bens culturais. O tombamento como restrição ao direito de propriedade nem sempre abarca a vontade da população, no entanto proporciona meios para salvaguardá-lo. O tombamento é um termo vindo de Portugal, no qual o verbo “tombar” significava “inventariar” ou “inscrever” nos arquivos do reino. (OLIVEIRA, 2008, p. 120).

Segundo Rodrigues (2001, p.21) o tombamento “continua a ser a forma mais predominante, embora muitas vezes, não atenda a dinâmica necessária à manutenção do ambiente e em especial nas áreas urbanas.” O tombamento pode incidir tanto sobre bens públicos como privados, devendo ser registrado no Livro do Tombo, por sua vez, é onde se registra, inscreve, inventaria ou cadastra materialmente o bem. São quatro os livros de tomo apresentados no Decreto nº 25 de 1937 (p. 1):

1. Livro do Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico, as coisas pertencentes às categorias de arte arqueológica, etnográfica, ameríndia e popular, e bem assim as mencionadas no §2º do citado art. 1º;
2. Livro do Tombo Histórico, as coisas de interesse histórico e as obras de arte históricas;
3. Livro do Tombo das Belas-Artes, as coisas de arte erudita nacional ou estrangeira;
4. Livro do Tombo das Artes Aplicadas, as obras que se incluam na categoria das artes aplicadas, nacionais ou estrangeiras.

Os bens tombados pertencentes à União, aos Estados e aos Municípios podem ser transferidos apenas entre pessoas jurídicas. Já os bens privados tombados são de responsabilidade daquele que adquire e solicita o tombamento, tendo deste modo o dever de promover sua proteção e manutenção. Coelho e Valva ressaltam:

Os bens isolados ou os conjuntos urbanos estão sujeitos aos efeitos jurídicos do tombamento. O processo de tombamento representa uma vontade que não é particular, mas acima de tudo coletiva “sendo um mecanismo de legislação, sempre lida com questões extremamente polêmicas e controversas, abrangendo interesses econômicos, sociais, culturais e políticos” (COELHO E VALVA, 2001, p. 27).

Ao redor dos bens tombados não são permitidas novas construções, demolições ou transformações, pelo fato de virem a modificar ou alterar o aspecto do bem. Contudo, tais proibições não são absolutas. Os bens tombados não podem ser destruídos, demolidos ou mutilados. Sua reparação, pintura ou restauração somente serão realizadas com a autorização prévia do órgão competente.

Coelho e Valva (2001) relatam ainda que quando o tombamento ocorre em relação a um conjunto urbano, como no caso das cidades, há uma delimitação em volta da zona de interesse histórico, paisagístico e artístico, por meio de um processo chamado de zoneamento,

em que o poder público responsável pelo tombamento tem a vantagem de disciplinar, planejar e controlar a utilização e ocupação do solo urbano.

Quando há tombamento, segundo o IPHAN (2006) o direito de propriedade desses bens pode ou não sofrer indenização ou desapropriação. Ocorre indenização no caso do tombamento acarretar restrição ao direito de propriedade. Já a desapropriação acarreta uma maior restrição ao bem, nesse caso, também ocorre indenização aos proprietários e eventuais beneficiários.

De acordo com o IPHAN (2006) no que tange os bens de natureza imaterial, criado a partir do decreto-lei nº 0886, de 25 de abril de 2005 é necessário realizar um registro, no qual consta a representatividade do bem como importante elemento de identidade pelo Estado. O processo de registro envolve a elaboração de um inventário, no qual é feita a descrição minuciosa do bem em questão.

Fonseca (2003) relata que o IPHAN desenvolveu uma metodologia específica denominada de Inventário Nacional de Referências Culturais - INRC, criado pela Comissão Interinstitucional do Patrimônio Cultural, através deste método é possível identificar os bens culturais imateriais e produzir conhecimentos para salvaguarda dos bens. Envolvendo três etapas: levantamento inicial das informações; mapeamento das referências culturais e a elaboração da documentação. Após todas as etapas do inventário é realizado o registro em um dos livros relacionados ao bem específico:

Os bens de natureza imaterial deverão ser inscritos à semelhança do que é feito com o patrimônio material em Livros de Tombo nas seguintes categorias constituintes dos chamados Livros do Registro: Saberes: conhecimentos e modos de fazer enraizados no cotidiano das comunidades; Formas de expressão: manifestações literárias, musicais, plásticas, cênicas e lúdicas; Celebrações: rituais e festas que marcam a vivência coletiva do trabalho, da religiosidade, do entretenimento e de outras práticas da vida social; e por fim Lugares: mercados, feiras, santuários, praças e demais espaços onde se concentram e se reproduzem práticas culturais coletivas (IPHAN, 2006).

Depois que o instituto patrimonializa um bem, existe toda uma fiscalização para saber se ele está sendo preservado e se não há danos ao patrimônio. Com o bem registrado, esse procedimento é realizado pelo plano de salvaguarda, composto por um conjunto de ações coletivamente elaboradas com os detentores do bem cultural, tais como as instituições públicas, ONGs e demais departamentos que visam o fortalecimento daquele bem.

O plano de salvaguarda tem um período de duração de dez anos, devido ao caráter dinâmico que é característica da cultura popular. Após esse período é feita a fiscalização do bem registrado.

(...) o registro é sempre do retrato de um monumento, que deve ser refeito periodicamente, a fim de que possa acompanhar as adaptações e as transformações que o processo cultural opera nessas manifestações. Este exame também é importante para monitoramento e avaliação dos impactos gerados pela declaração desses bens como patrimônio cultural do país (IPHAN, 2005, p. 23).

As políticas públicas direcionadas à conservação do patrimônio cultural são de competências tanto da União, quanto dos Estados e municípios, previsto no Art. 23 da Constituição de 88, no qual define-se dever dos três níveis de poder proteger os documentos, as obras e os outros bens de valor histórico, artístico e cultural. A proteção constitucional do patrimônio impede a evasão, a destruição e a descaracterização dos bens, além de proporcionar os meios de acesso à cultura, à educação e à ciência.

Nessa perspectiva, pode-se considerar que a patrimonialização tanto de bens materiais quanto imateriais “evoca a memória de um *tempo vivido*, expressa na eleição e preservação de seus espaços” (NORA, 1985, p.12). Devemos considerar que além do espaço material, a memória é imprescindível, pois envolve o sentido de humanidade de um povo na política de preservação do bem.

No Brasil, a constituição de 1988 estabeleceu a noção de que o patrimônio cultural brasileiro compõe-se de bens de natureza material e imaterial, por meio do seu artigo 216. Esse artigo define que o conjunto de bens culturais será classificado segundo sua natureza, tomado individualmente ou em conjunto, portador de referência como bens culturais, memória e identidade dos diferentes segmentos da sociedade brasileira. Desta forma, o patrimônio material é constituído por um conjunto de bens culturais formados:

(...) por um conjunto de bens culturais classificados segundo sua natureza: histórico, belas artes, artes aplicadas e arqueológico, paisagístico e etnográfico. Eles estão divididos em bens imóveis -- núcleos urbanos, sítios arqueológicos e paisagísticos e bens individuais e móveis, coleções arqueológicas, acervos museológicos, documentais, bibliográficos, arquivísticos, videográficos, fotográficos e cinematográficos (IPHAN, 2005).

No caso do patrimônio imaterial, refere-se às relações sociais ou simbólicas transmitidas de geração em geração. É constantemente recriado pelas comunidades e grupos em função de sua interação com o ambiente e sua história, a preservação de um bem imaterial

equivale a reconhecer as manifestações em diferentes versões no tempo e no espaço. Nesta perspectiva, é importante ressaltar que, o bem deve ser entendido no interior de sua dinâmica as mudanças e continuidades são relevantes para seu entendimento. Veloso analisa o patrimônio material a partir do cultural e relata:

(...) o patrimônio cultural, ao ser ampliada, deixou de incorporar somente os bens materiais, assimilando também as práticas culturais componentes da diversidade cultural brasileira, representada pelas manifestações históricas vindas de distintos grupos sociais (VELOSO, 2006, p. 447).

Consoante o exposto a proposta do patrimônio imaterial é ‘registrar’ práticas e representações. O bem cultural de natureza imaterial segundo o IPHAN:

(...) é aquele em que as práticas, representações, expressões, conhecimentos e técnicas, instrumentos, objetos, artefatos e lugares são reconhecidos por comunidades como parte integrante de seu patrimônio cultural. Nesta categoria estão os lugares, festas, religiões, formas de medicina popular música, dança, culinária, técnicas etc. (IPHAN, 2005).

Partindo desse princípio “essa categoria não existe apenas para representar ideias e valores abstratos e para ser contemplado. O patrimônio, de certo modo, constrói, forma as pessoas” (GONÇALVES, 2003, p.27). É por meio do patrimônio que comunicamos ao mundo a nossa identidade, nossa cultura, nossa memória, em que se consiste se baseia e se orienta a nossa cultura, e a criação e reprodução dos nossos grupos sociais.

CAPÍTULO II – INTERREGNO: O MANGANÊS NO AMAPÁ

Localizada na região central do estado do Amapá, distante aproximadamente 141 km da sua capital, Macapá, está situada a Vila de Serra do Navio, símbolo de riqueza e qualidade de vida. Foi construída na época do antigo Território Federal do Amapá - TFA e representou um marco histórico para o estado da Amapá, pois fez parte da inserção da mineração na região Norte do Brasil. Dessa forma, é necessário fazer um interregno⁶ em nossa análise sobre o tombamento da Vila de Serra do navio, para expor como ocorreu o descobrimento do minério de manganês, principal responsável pela sua criação.

Serra do Navio foi o primeiro grande empreendimento realizado com sucesso na Amazônia brasileira, tornou-se modelo para outros projetos subsequentes. Foi planejada de forma hierárquica, para abrigar os funcionários da empresa ICOMI. A vila urbana foi elaborada pelo arquiteto paulistano Oswaldo Arthur Bratke, contratado pela empresa ICOMI, como veremos mais adiante.

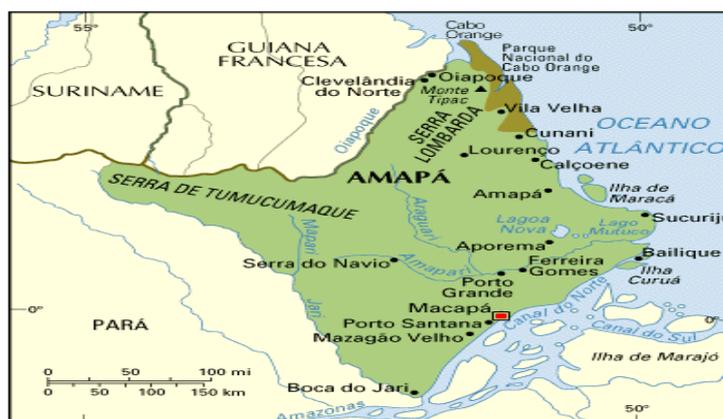


Figura 1 - Mapa de localização da cidade de Serra do Navio⁷.

Conforme dados do último censo demográfico de 2013 do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, a população da Vila de Serra do Navio é de aproximadamente 4.761 habitantes, constituída basicamente de ex-empregados da empresa e seus respectivos familiares, assim como de funcionários públicos, comerciantes e imigrantes provenientes principalmente do nordeste brasileiro. Possui 7.756, 506 km² de área, sendo que mais de 70% estão dentro do Parque Nacional Montanhas do Tumucumaque.

⁶ De acordo com o dicionário Aurélio (2008), interregno significa Intervalo ou interrupção passageira.

⁷ Fonte: <<http://pedrovaladares.wordpress.com/tag/amapa/>>. Acesso em:30/04/2014.

O acesso à cidade de Serra do Navio pode ser realizado através da rodovia federal BR-156, por automóveis ou ônibus. Também é possível viajar de trem para o município através da Estrada de Ferro do Amapá- EFA, partindo da estação de passageiros porto Platon⁸, em Santana, às 10 horas da manhã e chegando à Vila de Serra do Navio às 20 horas. As viagens acontecem em dias intercalados.

2.1 – Descoberta do manganês: o começo de uma era

Em 1938 o mundo vivenciava as consequências da Segunda Guerra Mundial. Após o término da guerra, ocorreu o advento da Guerra Fria. Neste período havia uma carência de minério de manganês no território americano, devido à alta produção de armamentos, no qual o aço e o manganês eram indispensáveis para sua produção.

O manganês era o principal redutor para a fundição do aço, utilizado na produção de ligas metálicas, e na fabricação de baterias e pilhas. De acordo com Antunes “no território americano, o ferro e o manganês estavam em falta. Os blindados e submarinos, a indústria pesada e de armamentos, tudo dependia do minério” (ANTUNES, 2006, p. 46). Com a Guerra Fria, eram grandes os temores dos norte-americanos com relação à redução da exportação de manganês por parte da Rússia. Diante desse cenário o manganês se tornava um “mineral estratégico”.

A siderurgia americana estava profundamente dependente do manganês explorado na Rússia, visto que naquela época, a reserva total de manganês no mundo era de aproximadamente “600 milhões de toneladas, das quais mais de 400 encontravam-se na Rússia, possuindo a maior reserva de manganês do mundo, denominada Tschiaturi, na República Geórgia, entre o mar Negro e o Cáspio” (DOSSIÊ DA VILA DE SERRA DO NAVIO, 2008, p.22). Desse modo, a Rússia predominava na política de abastecimento de minérios de manganês no Mundo.

Tal acontecimento estimulou a busca por minérios no Brasil, aumentado pela descoberta de jazidas no Território Federal do Amapá, criado no ano de 1945 pelo Presidente Getúlio Vargas. Este nomeou como governador o capitão do Exército Janary Gentil Nunes, o

⁸ Platon – Vila criada pela Icomi juntamente a construção da ferrovia – foram construídos alojamentos e um pter para carga e descarga. Porto Platon tinha localização estratégica, no meio do caminho entre Macapá e Serra do Navio, onde foram construídos acampamentos provisórios, já com serviços complementares de saúde e abastecimento de comida (ANTUNES, 2006, p.84).

qual pela falta de minérios “estabeleceu prêmio para quem descobrisse jazidas de minérios comerciais no seu território” (BORGES, 1985, p.10).

Nessa ocasião, um comerciante e garimpeiro chamado Mário Cruz sonhava encontrar ouro na imensa floresta amazônica. Era proprietário de uma casa de comércio e fornecia mantimentos para garimpeiros de ouro da região. Determinado dia, ao encontrar um grupo de garimpeiros conhecidos no leito de um igarapé, Mário Cruz subiu em uma grande pedra e sentou-se para uma conversa.

Nesse momento chamou sua atenção a cor da pedra em que estava sentado; resolveu então retirar uma lasca pensando ser ferro. Mário Cruz tinha certeza de ter descoberto um minério. Sobre Mário Cruz, Augusto Antunes, presidente da ICOMI, nos relata em sua obra memorialista:

Magrinho, boa praça, era fornecedor de mantimentos para os garimpeiros de ouro. Quase sempre ele voltava com a canoa vazia, vendia tudo. Depois de um pernoite no Igarapé do Baixio, Mario recolheu dali umas pedras escuras, acomodando-as em sua embarcação para torná-la bem mais pesada e veloz. Imaginava o caboclo tratar-se de minério de ferro e isto o habilitava a participar das premiações do governo (...) (ANTUNES, 2006, p.77).

No final de 1945, motivado pelas notícias de que o governador do TFA passou a oferecer prêmios a quem descobrisse novas riquezas minerais no Território, Mário Cruz apresentou uma amostra do minério a Janary Nunes informando ter descoberto uma nova mina de ferro. Entretanto, as atenções de Janary estavam voltadas para o minério de ferro encontrado por Fritz Louis Ackermann⁹, no rio Vila Nova, no município de Mazagão¹⁰.

Entretanto, não havia o interesse em procurar uma nova mina, visto acreditar que o ferro encontrado em Mazagão era suficiente para sua política de exploração mineral no TFA. O governador contratou a empresa norte-americana Hanna Exploration Company para fazer a avaliação comercial do depósito. Porém, ao serem analisadas as amostras, ficou constatado que o minério encontrado em Mazagão não tinha viabilidade econômica.

Nesse momento, a “descoberta” de Mário Cruz coincidiu com a eclosão da guerra fria, estimulando a procura pelo manganês no Brasil. Por este feito, Mário Cruz é saudado por várias

⁹ Ackermann era o geólogo que trabalhava para o governo do TFA e que analisou inicialmente as mostras recolhidas por Mário Cruz, fazendo a primeira constatação de que se tratava de manganês.

¹⁰ Em 1945 no chamado rio Vila Nova no município de Mazagão foi encontrado Cromo.

fontes e jornais da época como uma espécie de herói no processo histórico da descoberta de manganês em solo amapaense.

Entretanto, a versão sobre a descoberta do manganês em Serra do Navio narrada por Mário Cruz, tornou-se oficial, tendo sido datilografada em papel com o timbre do TFA, dirigido ao governador Janary Nunes. Foi protocolado na Secretaria Geral no dia 5 de dezembro de 1946, sendo bastante questionada, pois alguns garimpeiros e pesquisadores se apresentaram como descobridores do minério (DOSSIÊ DA VILA DE SERRA DO NAVIO, 2008).

Dentre os que reivindicaram a descoberta, está Ackermann em meados de 1947, relatou em ofício ao Diretor da Divisão de Produção do TFA, uma manifestação quanto à sua oposição em relação ao termo de “descobridor” associado a Mário Cruz. De acordo com Ackermann, em 1934 o geólogo Josalfredo Borges realizou estudos geológicos no rio Amapari, a serviço do Departamento Nacional de Produção Mineral - DNPM, sendo o primeiro a informar a ocorrência de manganês no interior do Amapá, numa localidade indefinida.

De acordo com esta verificação, em dezembro de 1945, o governador Janary Nunes enviou ao Instituto de Tecnologia Industrial no Rio de Janeiro, para análise a amostra indicando como coletor Mário Cruz. Recebeu como resposta do geólogo Glycon de Paiva¹¹ a confirmação de que tratava-se de manganês de alto teor. Em fevereiro de 1946, o governador determinou que Ackermann juntamente com Mário Cruz fossem ao rio Amapari¹² verificar o lugar onde poderia estar o minério.

No entanto, ao chegar ao local Ackermann não teria encontrado Mário Cruz, e resolveu ir sozinho para Serra do Navio. Mais adiante comunicou ao governador ter encontrado grande quantidade de manganês, alegando deste modo, ser o descobridor das minas de manganês do rio Amapari. Mário Cruz não tinha conhecimento do fato de que se tratava de manganês.

Diante dessas informações, chegou-se à conclusão de que o primeiro a constatar a presença de manganês no TFA foi o geólogo Josalfredo Borges, em 1934, em viagem pelo rio

¹¹ Renomado geólogo mineiro realizou levantamentos geológicos em vários estados do Brasil, viajou até o local no qual se encontravam as jazidas de manganês do rio Amapari. Entre 1927 e 1930, trabalhou como geólogo da Comissão Rondon de Inspeção de Fronteiras. Glycon havia visitado o TFA em 1945. Examinando as jazidas de ferro do rio Vila Nova e, na ocasião, não recebeu nenhuma informação sobre a existência de manganês no Território, salvo a notícia dada por Josalfredo Borges, em 1934(DOSSIÊ DA VILA DE SERRA NAVIO, 2008).

¹² O Amapari é um afluente do rio Araguari e banha áreas dos municípios de Pedra Branca do Amapari e Serra do Navio, está localizado em área da bacia Amazônica e está distante cerca de 141 km de Macapá.

Amapari. No ano de 1941, Mário Cruz comunicou ao governador Janary Nunes a descoberta de um minério desconhecido, que ele acreditava ser ferro. Em 1945, o geólogo Fritz Ackermann informou a Mário Cruz que o minério encontrado não se tratava de ferro, mas sim de manganês. No mês de janeiro de 1946, o geólogo Glycon de Paiva enviou ao governador do TFA o resultado da análise da amostra de minério recolhida por Mário Cruz, confirmando tratar-se mesmo de manganês¹³.

Porém, quem ficou conhecido pela descoberta de manganês na Serra do Navio foi Mário Cruz recebendo como recompensa mais tarde da ICOMI uma casa em Macapá e emprego na companhia, até sua aposentadoria (RIBEIRO, 1992). A descoberta do manganês no Amapá ocorre no momento mais intenso da Guerra Fria. Segundo o historiador Eric Hobsbawn:

(...) a história desse período foi reunida sob um padrão único pela situação internacional peculiar que dominou até a queda da URSS: o constante confronto das duas superpotências que emergiram da Segunda Guerra Mundial na chamada Guerra Fria (HOBSBAWN, 1996, p. 23).

Tendo em vista este fato, o minério tornou-se estratégico para o progresso do país. Segundo Drummond e Pereira:

(...) Glycon de Paiva sugeriu que o governo territorial deveria solicitar uma concessão única a fim de garantir que a exploração do enorme depósito fosse feita por um único empreendedor, capaz de operar numa escala competitiva no mercado internacional (DRUMMOND e PEREIRA, 2007, p.123).

Para Glycon de Paiva, a exploração de manganês não seria um mero negócio comercial que o Território poderia fazer, mas sim um ponto básico da política exterior do Brasil. Desse modo, chamou a atenção do governador para que a fonte de riqueza mineral encontrada; fosse a tão esperada oportunidade de projeção do Brasil para o comércio internacional. De acordo com Antunes, “naquele tempo o manganês era minério escasso, e as jazidas de Serra do Navio passaram a ser, além de interesse nacional, alvo da cobiça internacional” (ANTUNES, 2006, p. 77).

O governador tomando conhecimento dessa situação tratou de articular politicamente para que as jazidas de manganês encontradas no TFA fossem declaradas “reserva nacional”.

¹³ Esta versão sobre a descoberta do Manganês no Rio Amapari, está baseada no Dossiê de Tombamento da Vila de Serra do Navio, elaborado pelos técnicos da superintendência do IPHAN - Pará no ano de 2008.

Expôs ao Presidente da República, Eurico Gaspar Dutra a importância do manganês na fabricação do ferro e do aço, destacando as sugestões feitas por Glycon de Paiva.



Figura 2 - Antunes e Janary Nunes em Serra do Navio, examinando o minério.
Fonte: ANTUNES, 2006, p. 13

Tendo em vista o “momento mundial” e o “aspecto geopolítico do manganês do Amapari”, o presidente concordou com a argumentação do governador, visto que no plano político, Dutra pretendia se aproximar dos Estados Unidos, alinhando-se com o bloco capitalista, e assim romper relações diplomáticas com a União Soviética. No entanto tendo em vista:

O receio de que o fracionamento da área tornasse inviável o aproveitamento do minério e o desejo de que o território do Amapá participasse dos resultados da extração levaram o governador Janary Nunes a procurar o presidente Eurico Gaspar Dutra. Do encontro resultou imediata determinação da Presidência da República ao Conselho Nacional de Minas e Metalurgia, então presidido por Edmundo de Macedo Soares, para que fosse redigido um decreto-lei, tornando reserva nacional todas as jazidas de manganês existentes no Amapá. Esse decreto foi assinado pelo presidente Dutra no dia 12 de Setembro de 1946 (ANTUNES, 2006, p.78).

Em 1946 “o governo federal declarou-as reserva nacional através do Decreto-lei nº. 9.858 de Setembro de 1946; e pelo Conselho Nacional de Minas e Metalurgia - CNMM onde foi aberta concorrência para seu aproveitamento” (BORGES,1985, p.61). Considerando a localização estratégica situada cerca de 3 mil milhas dos portos americanos, o minério poderia ser exportado mediante transporte terrestre inferior a 141 quilômetros. O próximo passo seria promover a exploração do manganês. Assim sendo, o governador deveria repassar os direitos de exploração da área, para uma empresa mineradora.

2.2 – ICOMI e a concessão

No dia 8 de Agosto de 1947, procurando empresas interessadas em assinarem o contrato de arrendamento das jazidas encontradas, o governador emitiu uma carta circular para companhias nacionais e estrangeiras, apresentando as características do minério encontrado e um questionário elaborado pelo CNMM. De acordo com Drummond e Pereira (2006, p. 124) “O órgão pretendia usar as respostas ao questionário como base para selecionar a empresa que oferecesse “as melhores condições” para operar em Serra do Navio. Foi uma espécie de concorrência pelo direito de explorar a jazida”.

O edital de concorrência para o contrato de exploração mineral foi publicado no Diário Oficial, convidando as empresas nacionais e estrangeiras interessadas a visitarem as jazidas e apresentarem suas propostas. Como interessadas apareceram às empresas estrangeiras United States e Hanna Coal & Ore Corporation, e a empresa brasileira, Indústria e Comércio de Minérios - ICOMI.

Diante delas, as chances da ICOMI¹⁴ pareciam mínimas, visto que na época era uma empresa pequena. Concorrendo com gigantes internacionais, perdeu a licitação para a empresa estrangeira Hanna Coal. Todavia, a empresa brasileira recorreu da decisão com base no código de Água e Minas¹⁵, e em uma nova votação realizada no CNMM foi a escolhida, decidiu-se ainda na votação que pelo menos 51% do capital da ICOMI deveria ser de propriedade de brasileiros natos, como previa a legislação brasileira.

Após a decisão do CNMM, o Presidente da República assinou, em 1947, o decreto que autorizou o TFA a firmar contrato de prospecção com a ICOMI. O contrato foi assinado e registrado em cartório no Rio de Janeiro. Portanto, atribuía plenos direitos à ICOMI, de propriedade do engenheiro paulistano Augusto Trajano de Azevedo Antunes. Com três concessões:

(...) O primeiro referia-se à concessão mineral, e foi assinado em 1947, sendo revisado, mais tarde, em 1950. O segundo, assinado em 1953, foi à concessão de área para construção de um embarcadouro de minério, no local denominado Porto Macapá, ou Porto Santana, no estuário do rio Amazonas. E o terceiro, também de 1953, referia-se à construção de uma estrada de ferro destinada ao transporte de minério desde as jazidas até o embarcadouro. Cada contrato continha cláusulas rigorosas, impondo

¹⁴ Foi criada em 8 de Maio de 1942 em Belo Horizonte, e inscrita no rol oficial de empresas mineradoras nacionais pelo Decreto 10.221, de 13 de agosto de 1942. Atuava na mineração de ferro e manganês em Minas Gerais, abastecendo várias pequenas siderúrgicas.

¹⁵ Criado em 1934 pelo Decreto 24.643, estabelece a qualificação dos corpos aquáticos e riquezas minerais subsuperficiais como patrimônio nacional, exploráveis por uma concessão específica do governo federal. Este código configurou um dos marcos nacionalistas do período da era Vargas, pois conferia legalidade para as companhias mineradoras brasileiras.

obrigações à concessionária e fixando prazos curtos para seu cumprimento (RIBEIRO, 1992, p.12).

Nesse período, a ICOMI dispunha de pouco capital para investir no empreendimento. Assim sendo, precisou prever sua associação com uma empresa de grande porte. Em 1949, comunicou ao interventor do território federal que estava em busca de um sócio estrangeiro, sob a alegação da necessidade de aporte técnico e de recursos financeiros que não poderiam ser obtidos no Brasil. Além disso, utilizou a análise de Paiva quanto ao mercado nacional, argumentando que a indústria de aço no país ainda não necessitava de tanto minério, e que no momento seria inviável economicamente seu consumo, devido às condições de transporte no Brasil na época, sendo mais lucrativo consumir manganês de Minas Gerais.

Após conseguir autorização por parte do governo do TFA, a ICOMI iniciou uma série de mudanças em relação ao contrato assinado, tais mudanças geraram uma controvérsia sobre a legalidade de sua participação no empreendimento de Serra do Navio. A polêmica girava em torno de sua associação com a *Bethlehem Steel*¹⁶, empresa norte-americana, que passou a ter 49% do capital da empresa. Os nacionalistas brasileiros acusavam a ICOMI de entregar a riqueza brasileira na mão de estrangeiros.

A formalização da sociedade com a empresa norte-americana requereu a revisão do contrato assinado, no final de 1947, no qual, seriam inseridas mudanças que dariam legitimidade à participação da empresa estrangeira no empreendimento. A nova versão do contrato de arrendamento foi ratificada por decreto do Presidente da República, pelo Congresso Nacional e aprovado pelo Tribunal de Contas da União.

A versão final do contrato de arrendamento das jazidas estabeleceu que, a ICOMI pagaria ao governo do Amapá 4% do valor de venda do minério e investiria 20% dos lucros líquidos, originados da exploração das minas arrendadas em novas empresas no Território. Ainda em 1950, Augusto Trajano de Azevedo Antunes e outros empresários criaram uma nova empresa, a Companhia Auxiliar de Empresas de Mineração - CAEMI¹⁷, tendo como presidente o empresário (ANTUNES, 2006).

¹⁶ A Bethlehem Steel interessou-se pelo minério num momento histórico em que a Guerra Fria entre Estados Unidos e União Soviética desencadearam o aumento da procura por aço, objetivando a reestruturação econômica da Europa e Ásia, a partir do final da II Guerra Mundial (DOSSIÊ DA VILA DE SERRA DO NAVIO, 2008, p.25).

¹⁷ A CAEMI passou a ter o seu capital integralizado por meio de ações ao portador, com direito a voto na gestão da empresa, a CAEMI tornou-se uma controladora da ICOMI. Ela detinha 51% das ações da ICOMI, e os 49%

Em 1951, a ICOMI e a *Bethlehem Steel* apresentaram o relatório final da pesquisa geológica, conforme determinava o contrato de arrendamento, identificando a existência de mais de 10,6 milhões de toneladas recuperáveis de minério com um teor médio de 46%, o depósito era portanto, um pouco maior do que o calculado. Tais pesquisas indicavam a possibilidade de comercializar o minério existente. Assim, a mineradora buscou viabilizar mecanismos de financiamento do empreendimento.

Diante dessa reserva, Antunes chegou à conclusão de que seria necessário um grande empreendimento para construção e instalação de equipamentos adequados para a extração, beneficiamento e movimentação do manganês, além de um sistema de transporte adequado (ferrovia, porto e rodovia).

Desse modo, a ICOMI buscou investimentos financeiros a fim de viabilizar seu grande projeto na Amazônia. Essa empresa recebeu autorização do então Presidente Getúlio Vargas, para realizar um novo contrato com o governo do território. Obtendo no exterior um empréstimo de 35 milhões de dólares do banco *International Bank For Reconstruction - EXIMBANK & Development - IBRD*, valor que seria pago com o próprio minério exportado. Sobre esse assunto Ribeiro informa que:

(...) o contrato que autorizou a ICOMI a explorar o manganês do Amapá, também autorizou o governo federal a dar garantia do Tesouro Nacional ao empréstimo a ser contraído pela ICOMI no International Bank for Reconstruction and Development, o Banco Mundial, até o montante principal de US\$ 35 milhões de dólares (em valores de 1953, correspondentes a US\$ 241 milhões em valores de 2003) (RIBEIRO apud CUNHA, 2004, p. 87).

É importante destacar que este período no Brasil é marcado por uma mudança em relação à política econômica e ao papel do Estado, que cada vez mais abre mão do liberalismo e procura desenvolver uma política de intervencionismo estatal. O EXIBANK exigiu uma garantia para que o empréstimo se efetivasse. Todavia, a empresa precisava enfrentar outro problema, relacionado ao financiamento para a exportação em larga escala. É nesse momento que a *Bethlehem Steel Corporation*, segunda maior siderúrgica americana, associada à ICOMI, conferiu garantia ao empréstimo.

restantes pertenciam à Bethlehem Steel. Deste modo, cumpria-se a legislação brasileira, e o Código de Minas e Águas, que exigia 51% do capital estivessem sob o controle de brasileiros natos, com a participação do capital estrangeiro na condição de minoritário (DOSSIÊ DA VILA DE SERRA DO NAVIO, 2008, p.37)

Dessa forma, em 1948, Antunes mudou o status da empresa e se tornou uma sociedade anônima com uma companhia de acionistas, vendendo 49% de suas ações para a *Bethlehem Steel Corporation*, que injetou aporte de capital e tecnologia no projeto de exploração do manganês em Serra do Navio. Em linhas gerais, o contrato para a exploração do manganês no Amapá foi saudado pela imprensa e pelos meios políticos locais com grande entusiasmo. Era o tempo do populismo de Vargas¹⁸.

No contrato final de 1950, a ICOMI pagaria todos os custos, construiria uma estrada de ferro e o governo receberia *royalties* na percentagem de 4% sobre as vendas. A concessão teria o prazo de 50 anos. Depois de quase uma década de estudos sobre a viabilidade, negociações de financiamento externo e renegociação de contratos, a ICOMI finalmente começou as obras de abertura do perímetro da mineração.

2.3 – A construção da estrada de ferro e do porto Santana

Depois de confirmar o grande volume de minérios em Serra do Navio, e de avaliar as desvantagens de outras opções de transporte, a ICOMI previa a construção de instalações industriais, porto e ferrovia com estradas de acesso as áreas de mineração. Em 20 de março de 1953 o decreto nº 32.541, regulamentou a concessão ferroviária solicitada pela ICOMI ao governo do território. Tendo a mesma duração que o contrato de mineração, sendo que todos os equipamentos e a infraestrutura seriam revertidos ao poder público após o fim do contrato (DOSSIÊ DA VILA DE SERRA DO NAVIO, 2008).

A ICOMI contratou a empresa norte-americana *Foley Brothers Inc.* para construir a ferrovia e o porto Santana. Num ritmo acelerado a construção da ferrovia durou 33 meses, sendo concluída em 1946. De acordo com Drummond e Pereira (2007, p.156), “foi o item mais caro da infraestrutura construída para a operação de Serra do Navio”. A empresa recebeu o equivalente a 4,3 milhões de dólares pelo serviço.

O nome oficial da ferrovia é Estrada de Ferro do Amapá - EFA, com extensão de 551 metros, maior parte dela sobre o rio Amapari. Funcionando ininterruptamente, desde 1957 transportou até o porto Santana todo minério extraído de Serra do Navio.

¹⁸ Sobre o populismo de Vargas ver bibliografia: o populismo e sua história: debate e crítica, organização Jorge Ferreira: Rio de Janeiro: Ed. Civilização brasileira, 2001.



Figura 3 - Trecho da estrada de ferro que liga Serra do Navio ao porto Santana.
Fonte: ANTUNES, 2006, p. 80

O porto Santana, representou o terceiro maior empreendimento de infraestrutura construído no Amapá. Na época, serviu de escoadouro do minério e também recebia equipamentos e suprimentos evitando custos extras e prazos longos de entrega. A ICOMI solicitou autorização formal para construir o porto.

A autorização do ministério da viação e obras públicas foi dado em 30 de abril de 1953 e ratificado pelo ministério da marinha em 1 de maio de 1953. Um decreto de 27 de agosto de 1953 assinado por Getúlio Vargas concedeu a ICOMI uma pequena parcela de terra de 129 ha para a construção do porto e instalações correlatadas (...) dentro dessas 129 ha, a ICOMI construiu também a segunda vila operaria, Vila Amazonas (DRUMMOND e PEREIRA, 2007, p.157-158).

A empresa norte-americana *Morgan Proctor Freeman & Mueser* foi escolhida pela ICOMI para desenhar o porto e a *Foley Brother Inc.* a mesma companhia responsável pela EFA, para sua construção. O empreendimento era composto por uma estrutura flutuante com 247 metros de comprimento e 13 metros de largura. Possuindo estrutura metálica flutuante. O porto contava com balanças automáticas, mostrador de minério, laboratório para análise de minério e vários depósitos (DRUMMOND e PEREIRA, 2007).



Figura 4 - Porto Santana, Amapá.
Fonte: ANTUNES, 2006, p. 77

Para viabilizar o processo de extração mineral em Serra do Navio, a ICOMI instalou além da EFA e o porto Santana, um canal de navegação e acampamentos provisórios. No entanto, devido ao longo período concedido à empresa, foi necessário um lugar permanente para efetuar suas atividades. Assim, a ICOMI optou pela construção de duas vilas residenciais: a Vila Amazonas¹⁹, em Santana, e a Vila de Serra do Navio²⁰ localizada próxima a área de exploração mineral, visando abrigar seus trabalhadores e familiares.

¹⁹ Vila Amazonas: Inicialmente a vila residencial da ICOMI, a ser construída junto ao embarcadouro, deveria se denominar Vila Porto Santana; mas, como estava localizada à margem do rio Amazona, optou-se, afinal, pela denominação de Vila Amazonas. (...) hoje um bairro de cidade de Porto Santana (RIBEIRO, 1992, p.14).

²⁰ Levando-se em conta que o perímetro de mineração ficava a 200 quilômetros de Macapá, numa área praticamente desabitada, uma vila operária em Serra do Navio era uma necessidade incontornável para abrigar os trabalhadores, técnicos e gerentes da mina (DRUMMOND e PEREIRA, 2007, p.162).

CAPÍTULO III – SERRA DO NAVIO COMO CIDADE-EMPRESA

3.1 – O desafio de estruturar uma cidade na Amazônia

Para construção das vilas, Antunes solicitou propostas de vários arquitetos renomados, dentre eles, selecionou o paulistano Oswaldo Arthur Bratke²¹. Ao aceitar o trabalho em Serra do Navio, o arquiteto afirmou para o empresário que seria necessário conhecer as condições físicas, ambientais e humanas do ambiente, o sistema de vida na região e a habitação, para poder fazer sua proposta (RIBEIRO, 1992).

No ano de 1955, Bratke se deslocou até o Amapá. Entrando em contato direto com o modo de vida da população com os costumes locais, clima e vegetação. Observou também as noções de higiene, alimentação, entre outros aspectos. Bratke relatou que:

(...) o caboclo vivia de exploração dos produtos nativos das florestas, ou da pesca, em regime nômade e da maneira mais primitiva possível. Era explorado pelo proprietário do armazém, nas esquinas dos rios, que comprava seus produtos por preços vis, escravizando-o com o pagamento de víveres (RIBEIRO, 1992, p. 32).

De acordo com essa análise, o arquiteto concluiu que: “os caboclos não estavam afeitos ao trabalho sistemático; eram ignorantes, se bem que muitos fossem alfabetizados” (RIBEIRO, 1992, p. 26). Portanto, caberia à ICOMI a “missão civilizatória” dos trabalhadores da região, através do estabelecimento de regras de comportamento, para uma “convivência harmoniosa”, educando a mão de obra com hábitos alimentares e higienizadores através de regulamentos de saúde.

Desta forma, elaboramos uma análise na qual verificamos uma semelhança do pensamento de Bratke com a obra de Norbert Elias: *O Processo Civilizador*, ao associar o processo de formação do “homem civilizado” aos aspectos relacionados ao bem viver da sociedade. É possível que Bratke ao encontrar um modo de vida muito diferente do seu, tais como hábitos e costumes locais, ele teria rotulado como “inadequados”, por isso precisava visar “(...) um trabalho pioneiro, que [iria] levar os benefícios da civilização a uma região despovoada, em plena selva amazônica” (RIBEIRO, 1992, p. 21).

²¹Bratke nasceu em Botucatu, SP, em 1907. Diplomou-se em engenharia de Arquitetura pela Escola de Engenharia Mackenzie, em 1930. A partir de meados da década de 50, engajou-se em projetos de urbanização, sendo a Vila Serra do Navio um de seus trabalhos mais conhecidos neste campo (RIBEIRO, 1992).

Para ele, um homem “civilizado” deveria agir conforme os costumes de sua terra. Aqueles hábitos encontrados em Serra do Navio seriam considerados “incivilizados”, isto é, as pessoas que os praticaram não foram educadas para viver em sociedade. No entanto, quando se analisa os costumes de uma sociedade diferente da nossa, é necessário se desfazer de convicções acerca de “boas maneiras” e considerar que as diferenças de costumes são particulares de cada sociedade. A nosso ver, Bratke não compreendia que as relações sociais são elaboradas para e pelos homens, conforme o local em que estão inseridos.

Segundo Elias, a civilização não é razoável, nem racional, nem irracional. A civilização é posta e mantida em movimento pela dinâmica autônoma de uma rede de relacionamentos, por mudanças específicas na maneira como as pessoas se vêem obrigadas a conviver. Dito de outra forma, a história das “boas maneiras” está diretamente relacionada às regras de comportamento social. Essa história refere-se não apenas à questão da etiqueta, mas também diz respeito à moral, à ética, ao valor interno dos indivíduos e aos aspectos externos que se revelam nas suas relações com os outros (ELIAS, 1994).

Bratke observou fatores da região, tais como a distância, o isolamento, as dificuldades de transporte e de comunicação, a falta de recursos, a localização geográfica do empreendimento, situado em área de fronteira amazônica, com floresta cercada de vegetação e de difícil acesso, composta por acidentes geográficos e árvores de grande porte (RIBEIRO, 1992).

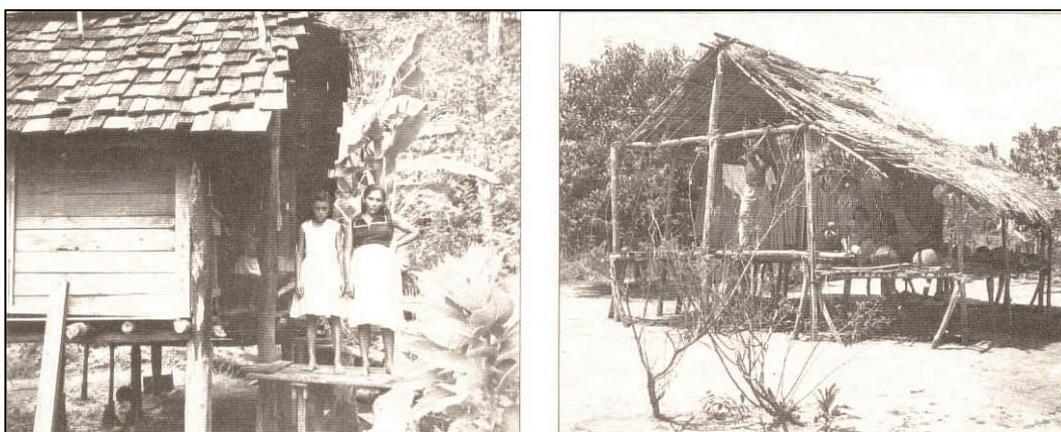


Figura 5 - Habitação ribeirinha, sobre palafitas.
Fonte: Ribeiro, 1992, p.39

Portanto, para Bratke não se tratava apenas de um plano arquitetônico e urbanístico de conjuntos residenciais, mas do planejamento de uma pequena cidade, dotada de completa infraestrutura para receber não somente os habitantes da região, mas também os funcionários

vindos de outras localidades. Os trabalhadores das jazidas, no início das instalações industriais, foram contratados da própria região, e de outros estados, principalmente do Pará e do Nordeste. Já os técnicos de nível superior vinham dos Estados Unidos e de Minas Gerais.

Antunes traçou o perfil do trabalhador norte-americano que julgava ideal para enfrentar a “missão civilizadora”:

(...) teria que ser pessoalmente agradável, sóbrio, honesto, leal, educado, tolerante e respeitador de seus companheiros de trabalho. Pois segundo a empresa os trabalhadores norte-americanos teriam um convívio com as diferenças sociais e com a intensa mestiçagem da população brasileira, daí a necessidade de ser “tolerante” (DOSSIÊ DA VILA DE SERRA DO NAVIO, 2008, p. 33-34).

Em geral, tais trabalhadores teriam que se submeter aos mesmos rigores impostos aos brasileiros, obedecendo às leis e costumes do Brasil, cumprindo com rigidez os regulamentos impostos pela ICOMI. O projeto previa dois núcleos urbanos para uma população de aproximadamente 2.500 habitantes em cada uma das vilas, com costumes diferentes. Assim, as estruturas deveriam atender as mais diversas demandas dos trabalhadores, contemplando desde o saneamento básico até a construção de escola, hospital e áreas de recreação. De acordo com o relato do próprio arquiteto:

Uma das recomendações do Dr. Antunes, quando me contratou, foi essa: ele queria um núcleo urbano de excelente qualidade; que pudesse servir de modelo, no país, a futuros empreendimentos do mesmo tipo. (...) os esgotos domiciliares deveriam ser tratados de tal forma que os afluentes, a serem lançados no rio Amapari, tivessem características de água potável (RIBEIRO, 1992, p.22).

As vilas residenciais deveriam ser projetadas como um lugar, onde não houvesse conflitos, contradições, diversidade, formas complexas e intensas de sociabilidade, e nem ideias complexas de autonomia e liberdade. Pois, a garantia de vida seria administrada pela empresa aos seus funcionários, “através de preceitos sanitaristas e disciplinadores” (RIBEIRO, 1992, p. 44) Desta forma, o empresário colocaria em ação o “processo civilizador” que julgava ser necessário para os operários.

Para o planejamento do núcleo urbano, a ICOMI deu ampla liberdade a Bratke. Assim, o arquiteto poderia realizar as modificações que fossem necessárias na área para a execução do plano urbanístico. Segundo Ribeiro na implantação de Serra do Navio Bratke “[optou] por duas elevações suaves afastadas do rio, separadas entre si por um pequeno vale; localizado próximo à estação ferroviária, com boa ventilação, proporcionando também uma bela visão da paisagem” (RIBEIRO, 1992, p. 29).

O local era desabitado e quase impenetrável, cercado por árvores de grande porte, fato que tornou imprescindível a derrubada total de uma área de 100 hectares de mata, dos 2.300 ha destinados à implantação da infraestrutura industrial e social da mineradora. Assim, Serra do Navio foi construída como uma cidade fechada, contendo tratamento de água e esgoto, escola, hospital, supermercado dentre outros serviços.

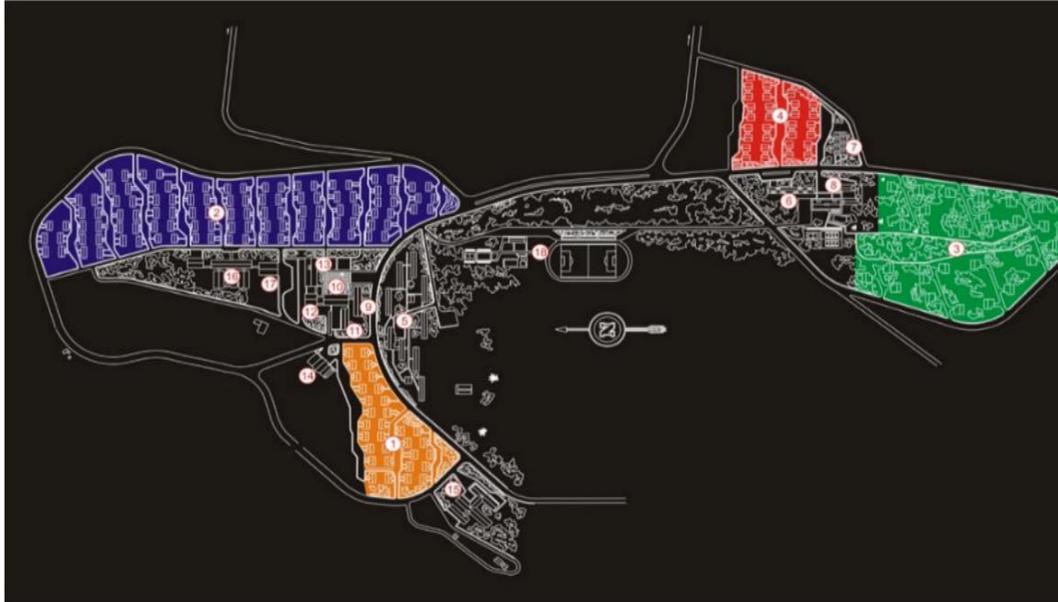
3.2 – Bratke e o projeto da Vila de Serra do Navio

Durante o congresso Internacional de Arquitetura Moderna – CIAM, em 1928, houve a criação da carta de Atenas, na qual se encontravam os princípios do urbanismo moderno para a projeção de cidades. Segundo o Dossiê da Vila de Serra do Navio (2008, p. 90) “essas ideias defendidas pelo Movimento Moderno, em especial os princípios da racionalidade e do funcionalismo, estão presentes no projeto desenvolvido por Bratke”.

A diferença entre estes dois conceitos, conforme Lamas baseia-se no fato da racionalização ser representada pela “clareza estrutural, rigor construtivo e composição elementar; e o funcionalismo está presente no entendimento da cidade, pela necessidade de eficiência das funções previstas” (LAMAS, 1992, p.303).

Assim, para o planejamento das vilas residenciais, Bratke utilizou os procedimentos do funcionalismo e racionalismo, inserindo gramados, plantas decorativas e árvores frutíferas nos espaços verdes de uso coletivo. O sistema viário foi hierarquizado, com ruas distribuídas em grandes quadras e passagens para pedestres e veículos. O arquiteto, também utilizou parcialmente o princípio de vizinhança, na construção dos edifícios de uso público, cuja distancia não pode ultrapassar o limite de 500 metros das casas.

A vila foi dividida em dois setores hierárquicos: um para os dirigentes (funcionários e chefes administrativos) e outro para os operários, havendo ainda dentro de cada espaço, unidades habitacionais com áreas diferenciadas. Assim, a vila foi dividida em quatro tipos de casas: vila AA no Setor Especializado; vila BC no Setor Operário; e vila CC e DD no Setor Administrativo.



LEGENDA:

- | | |
|---|--------------------------|
| 1. Vila AA (Vila Especializada) | 9. Administração da Vila |
| 2. Vila BC (Vila Operária) | 10. Supermercado |
| 3. Vila CC (Vila Administrativa) | 11. Feira |
| 4. Vila DD (Vila Administrativa) | 12. Lojas |
| 5. Alojamento para solteiros das Vilas A e BC | 13. Clube Operário |
| 6. Alojamento para mulheres solteiras das Vilas CC e DD | 14. Igreja |
| 7. Alojamento para homens solteiros das Vilas CC e DD | 15. Unidade de Saúde |
| 8. Clube e Casa de Hóspedes das Vilas CC e DD | 16. Escola |
| | 17. Cinema |
| | 18. Centro Esportivo |

Figura 6 - Planta da Vila de Serra do Navio.
Fonte: dossiê de tombamento de Serra do Navio, 2008, p. 62

Cada modelo de casa destinava-se à moradia de diferentes segmentos da hierarquia da empresa. As residências dos setores categorizados foram dispostas em áreas diferentes isoladas e com “fino acabamento” (RIBEIRO, 1992).



Figura 7 - Modelo de casa do setor categorizado.
Fonte: Ribeiro, 1992, p. 05

Essa divisão por categoria social, considerada aparentemente “discriminatória” foi justificada por Bratke, em função de fatores econômicos e culturais da região, observados pelas diferenças existentes entre o operário da região e os trabalhadores admitidos de outras localidades. Os primeiros viviam em condições precárias de moradias e ficariam satisfeitos com casas econômicas. Porém, para os categorizados deveria ser garantida a “possibilidade de habitar uma casa dotada de todo conforto e até de certo luxo” (RIBEIRO, 1992, p. 40).



Figura 8 - Casa dos operários.
Fonte: Antunes, 1992, p. 60

Bratke procurou dentro da Arquitetura Moderna as noções de racionalização e de funcionalidade, visando a redução das despesas para implantação das edificações. Fatores como as dificuldades de transporte e construção de móveis para as residências foram soluções adotadas pelo arquiteto por meio desses elementos. Para tanto, alguns móveis e luminárias, foram elaborados pelo próprio arquiteto. Segundo Ribeiro, “muitas variedades de madeira da região puderam ser aproveitadas nas construções, tanto em peças estruturais quanto em revestimentos” (RIBEIRO, 1992, p.80).

Atendendo aos requisitos específicos da região, Bratke construiu a Vila de Serra do Navio dotada de praça cívica, centro comercial, mercado, clube social, cinema, igreja, fábrica de gelo, escola, hospital, habitações de operários, alojamento de solteiros, refeitórios públicos, estádios, quadras esportivas, habitação de pessoal de nível médio, habitação de funcionários graduados e técnicos, restaurantes, casa de hóspede, alojamento para funcionárias solteiras, restaurante, sede administrativa, equipamentos de lazer e áreas verdes para recreação.

As residências construídas por Bratke foram consideradas “Casas ecológicas da Amazônia”, com móveis produzidos na própria região, as portas e janelas eram de madeiras

com veneziana, telada para proteger dos mosquitos e os beirais amplos ajudavam a diminuir a insolação direta nas paredes (ANTUNES, 2006).

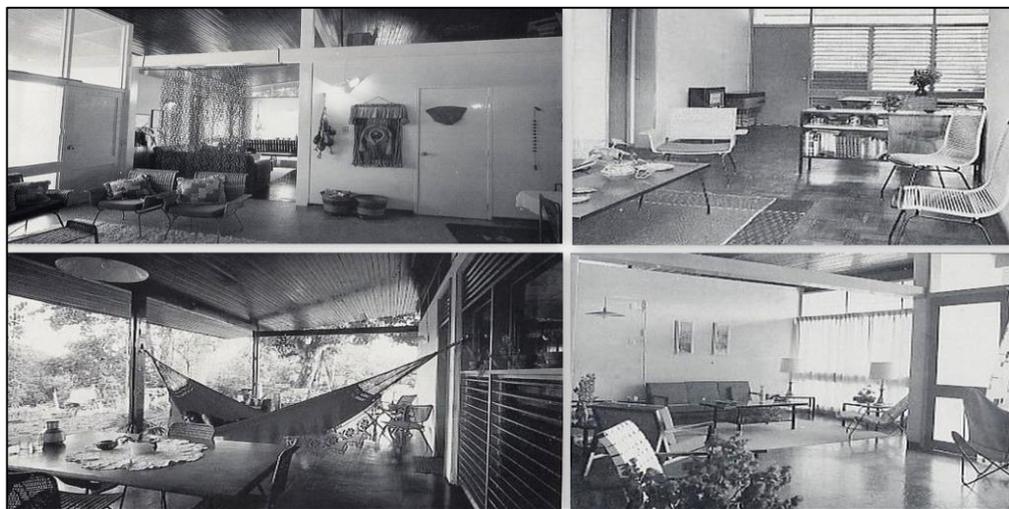


Figura 9 - Serra do Navio - interior das casas.

Fonte: Márcio Vonkruger.

O núcleo residencial de Serra do Navio, foi divulgado em depoimentos de jornais e revistas da época como exemplo moderno de projeto residencial na Amazônia, dentre eles, está a escritora de Raquel de Queiroz, na revista “O Cruzeiro” de 1965, publicou:

A Icomi é um milagre dentro da região amazônica. Duas pequenas cidades que parecem o sonho de um urbanista lírico (...) Nas cidades há escolas, hospital moderno, supermercado, clube, piscina e cinema. As casas dos operários são tão boas e bonitas que a gente fica pensando com melancolia naqueles arruados tipo vila de conferência vicentina que se constroem no Rio para abrigar favelados. Água, esgotos, telefones e o mais que é preciso para garantir o conforto moderno naquelas duas ilhas abertas no meio da mata (RIBEIRO, 1992, p. 84-85).

A Vila de Serra do Navio foi planejada no estilo *company town*. Na concepção de Farah & Farah (1993), as *company towns* são entendidas objetivamente como vilas que podem tornar-se cidades, de caráter autárquico, ligadas a uma empresa ou companhia, podendo ser privada ou estatal, que demande formações habitacionais para os seus funcionários. Nesse contexto, as *company towns* fazem parte de urbanização do Brasil, presentes principalmente em áreas de extração mineral na Amazônia.

A “grande mãe”, como ficou conhecida a ICOMI, conforme análise do Dossiê da Vila de Serra do Navio (2008), além de disponibilizar moradias aos empregados e seus respectivos familiares, foi um núcleo dirigido e controlado pela empresa que preservava e organizava não só a cidade como também a vida dos trabalhadores.

CAPÍTULO IV – O PROCESSO DE PATRIMONIALIZAÇÃO

4.1 – A saída da ICOMI

Durante o tempo em que a ICOMI esteve em Serra do Navio, o TFA foi transformado em Estado do Amapá, através da Constituição Federal de 1988. O Estado então passou por uma divisão política administrativa, que estabeleceu regras para a criação de municípios. Assim sendo, no dia 1 de maio de 1992, a Vila de Serra do Navio foi transformada em município, através da lei n.º 007/92, adquirindo autonomia política e administrativa.

Em meados de 1990 o preço do minério de manganês no mercado internacional baixou drasticamente. A ICOMI, diante desse cenário, resolveu paralisar suas atividades. Em 1997 antes do término do contrato de exploração mineral, a empresa apresentou ao DNPM um relatório, justificando a paralisação de suas atividades, declarando que as reservas de manganês na região estavam exauridas. Isto depois de ter extraído 60 milhões de toneladas do minério no Amapá.

A partir desse momento, iniciaram-se as tentativas junto ao Estado do Amapá, para a restituição dos bens da Vila de Serra do Navio ao “domínio público”. No entanto, uma grande confusão se estabeleceu entre os entes públicos (União, Estado e município) em torno da indefinição em relação aos bens deixados pela ICOMI.

Nesta confusão estava inserido o contrato de 1950, assinado entre o TFA e a ICOMI que encerraria no ano de 2003. De acordo com a cláusula 47ª desse contrato “as áreas concedidas à ICOMI seriam revertidas ao ‘domínio público’, automaticamente, findo o arrendamento objeto deste contrato” (DOSSIÊ DA VILA DE SERRA DO NAVIO, 2008, p. 143). Deste modo, o TFA poderia reivindicar o “domínio público” do patrimônio deixado pela ICOMI. No entanto, com a constituição de 1988 o Amapá tornou-se Estado. Assim, o contrato perdeu legitimidade.

Além disso, em 2004 a ICOMI foi comprada a preço simbólico, pela mineradora Alto Tocantins que também requiere os bens da empresa. Assim, cada uma das partes interessadas apresentava seus argumentos reivindicatórios:

(...) a União alega ser a proprietária do patrimônio deixado pela ICOMI, pois o contrato foi assinado entre a empresa e o governo federal, já que à época o Amapá era Território Federal; o Estado do Amapá, por sua vez, alega ser o legítimo proprietário do patrimônio por se considerar o sucessor do ex-Território Federal do Amapá; por

outro lado, a prefeitura de Serra do Navio entra na disputa com o argumento de que, desde a saída da ICOMI em 1997, é quem de fato administra este patrimônio e os problemas oriundos dessa disputada herança (DOSSIÊ DA VILA DE SERRA DO NAVIO, 2008, p. 143).

Na tentativa de resolver essa situação, em 2008, o Procurador-Chefe da Advocacia Geral da União no Estado do Amapá²² registra uma decisão judicial, através do Acórdão da 5ª Turma do Escritório do Tribunal Regional Federal da região onde reconheceu:

O domínio da União sobre os referidos bens, assim como a antecipação dos efeitos da tutela jurisdicional. Ressaltando que os bens imóveis que integram a Vila Serra do Navio estão sendo objeto de incorporação provisória pela Gerência do Patrimônio da União, no Estado do Amapá, em cumprimento a sobredita decisão judicial (ATA CONSULTIVA, 2010, p.10).

Concernente a essa decisão judicial a União, transferiu provisoriamente o gerenciamento de tais bens pertencentes a Vila de Serra do Navio para o poder público estadual e municipal. O hospital foi incorporado ao SUS, algumas instalações como clubes, prédios comerciais e hotéis foram vendidos a empreendedores, e a escola foi repassada para prefeitura. Quanto as moradias construídas pela ICOMI não há uma definição sobre seu proprietário.

Assim, o município de Serra do Navio, nasceu com a vantagem de herdar toda a infraestrutura construída no local. Um dos desafios impostos aos primeiros governantes da cidade, a partir de 1993, foi tentar “abrir” a cidade do privado para o público.

O processo de transformar uma “cidade-empresa” fechada em uma “cidade pública”, aberta, significou uma mudança profunda para os residentes de serra do navio; pessoas cuja cultura era a de que tinham certos direitos e deveres de empregados tiveram que assumir a cultura de cidadãos que tinham outros direitos e deveres de cidadania (DRUMMOND e PEREIRA, 2007, p. 394).

O fechamento antecipado da empresa representou um impacto para população de Serra do Navio, pois as pessoas estavam acostumadas com o padrão de vida oferecido pela ICOMI. Apesar da decisão judicial, o conjunto urbano da vila ficou sujeito à deterioração, resultado da falta de investimentos. Além disso, os moradores não sabiam a quem recorrer para realização de manutenções ou modificações nas residências.

Uma alternativa apresentada para esta situação foi o tombamento da vila. A ideia de transformar Serra do Navio em patrimônio nacional ganhou força no ano de 1998, quando um grupo de alunos e funcionários do curso de arquitetura da Universidade Federal do Pará -

²² A Ata Consultiva não especifica o nome do Procurador-Chefe da Advocacia Geral da União no Estado do Amapá que repassou para a União a tutela jurisdicional dos bens imóveis da ICOMI.

UFPA, solicitou o pedido de tombamento, conforme consta na ATA da 63ª reunião do Conselho Consultivo Cultural²³– IPHAN.

Como argumento alegaram a visível descaracterização que o conjunto urbano vinha sofrendo, em decorrência da situação de abandono em que a vila se encontrava. Portanto, o tombamento seria como um reconhecimento do valor histórico de Serra do Navio.

4.2 – Elaboração do dossiê

O Dossiê é um documento de caráter técnico e objetivo. Nesse caso específico, objetivou a inscrição do conjunto arquitetônico e urbanístico da Vila de Serra do Navio na lista de patrimônio nacional. Para tanto, foi elaborado a partir da exaltação de sua arquitetura, das belezas de suas paisagens e do caráter histórico que ela possui.

Para elaboração do Dossiê da Vila de Serra do Navio, foi designada uma equipe especializada da 2ª Superintendência regional do IPHAN²⁴. Esse processo durou 12 anos conforme, consta na Ata Consultiva (2010). Iniciando a partir do ano de 2007, onde o governador do Estado do Amapá Antônio Waldez Góes da Silva instituiu uma Comissão Especial para atuar, de forma efetiva no pedido do título de patrimônio nacional da vila, com intuito de solicitar “o resgate do patrimônio móvel, imóvel, ambiental, sanitário, social e de qualquer natureza de competência do Governo do Estado do Amapá, localizado no Município de Serra do Navio” (ATA CONSULTIVA, 2010, p.08).

Em outubro desse mesmo ano, o Governo do Estado do Amapá - GEA, juntamente com o IPHAN recomendam uma parceria à Secretaria Estadual de Cultura – SECULT. No dia 13 de novembro o IPHAN, realizou no município de Serra do Navio uma reunião com as instituições públicas estaduais, federais e municipais, empresas de mineração e sociedade civil organizada, para uma conversa sobre o processo de tombamento.

Para o processo de tombamento foram constituídas duas comissões: uma Comissão Técnica Interinstitucional, coordenada pelo IPHAN, para condução das análises da situação

²³ Segundo o Decreto Nº6844/09, “Art. 11. Ao Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural compete examinar, apreciar e decidir sobre questões relacionadas ao tombamento, ao registro de bens culturais de natureza imaterial e à saída de bens culturais do País e opinar acerca de outras questões relevantes propostas pelo Presidente”. (BRASIL, 2009).

²⁴ Nessa época o Amapá era vinculado ao IPHAN do Pará, no que tange a política de patrimônio nacional.

atual dos imóveis e das novas construções; outra, formada por técnicos da área de planejamento urbano, com representantes do IPHAN, SECULT e Prefeitura de Serra do Navio, além de membros da sociedade civil organizada, para acompanhar o desenvolvimento do plano de preservação.

Dessa união de segmentos resultou a elaboração do Dossiê da Vila de Serra do Navio, documento que reúne informações acerca da arquitetura, cultura, cartografia, fotografia e história da vila, com a meta de apresentá-la como candidata apta a se tornar patrimônio nacional.

A construção do Dossiê de tombamento da Vila de Serra do Navio contou com uma equipe especializada da superintendência do IPHAN - Pará, a saber: equipe de elaboração; a Coordenação geral Maria Dorotéia de Lima²⁵; pesquisa histórica e documental Márcio Couto Henrique e Anna Maria Linhares; equipe de texto Sônia Maria Pacheco de Vilhena e Larissa Corrêa Acatauassu; na parte de fotografia foram utilizados os arquivos do IPHAN, e fotos de Anna Maria Linhares, Otávio Cardoso, dentre outros colaboradores, como Sônia Vilhena, Adriano Ribeiro, Giovanni Sarquis, José Andrade e Dorival Ferreira Moraes Júnior.

O dossiê estabelece uma análise discursiva sobre o conjunto arquitetônico da vila. Compõem-se de 237 páginas, organizado a partir de três pontos centrais: aspectos históricos, o projeto arquitetônico/urbanístico e abordagem etnográfica. Com uma análise “didática”, tendo em vista que contém diversas ilustrações do projeto arquitetônico original da Vila de Serra do Navio, fotos antigas e atuais de sua formação.

Ao levantar as características do conjunto arquitetônico e as particularidades da vila, o dossiê tentou mostrar como sua materialidade (casas, praça, clube, etc.) se mantém em constante alteração e por este motivo deve ser preservada como patrimônio. A equipe do IPHAN elaborou o dossiê através da história e criação da vila, no qual constam várias entrevistas, datados do ano de 2006, com depoimentos de antigos moradores que viveram na vila.

As expressões dos entrevistados foram marcadas por sentimentos de saudosismo do tempo em que trabalhavam na ICOMI. Os depoimentos dos moradores de Serra do Navio fazem

²⁵ A elaboração do Dossiê contou com o apoio e certa “pressão” da superintendência do IPHAN (Pará), Doroteia Lima, uma amapaense que sempre se mostrou interessada na patrimonialização da Vila de Serra do Navio.

emergir lendas, personagens urbanos, festas e tradições daquele tempo. Em uma das entrevistas, Josanira dos Santos, disse a ICOMI “era uma espécie de mãe; tudo que você queria, ela fazia por você²⁶”. Antônio Carlos da Silva Farias, outro entrevistado relata: “minha impressão é de que você estava numa... antigamente numa cidade bem elaborada, bem tratada, bonita, um oásis colocado dentro da floresta amazônica!²⁷”.

Essas entrevistas que fazem parte do dossiê lembram que Serra do Navio era um objeto de desejo de grande parte da população local, pela beleza de sua vila e a qualidade de vida que a empresa proporcionava aos funcionários. Essa particularidade da Vila de Serra do Navio foi destacada por outros entrevistados como uma das razões para a preservação do lugar, nas palavras de Valter Cantuária: “em Serra do Navio foi tudo selecionado, planejado, padronizado, e é a primeira da Região Norte do Brasil, na Amazônia, que tem essa característica, então por isso, eu... eu gostaria e torço pra que sejam preservados²⁸”.

O dossiê destacou o trabalho de Bratke, reforçando a ideia de uma cidade planejada, nascida a partir dos desenhos de um renomado arquiteto brasileiro. O ex-funcionário da ICOMI, Luís Antônio Gonçalves de Paula, em entrevista aos técnicos do IPHAN, faz referência ao projeto de Bratke:

(...) foi aí projeto pelo arquiteto, né? De renome né? Então as casas foram bem projetadas, umas casas de bom tamanho e bem construídas. Essas casas têm mais de 50 anos e tão inteiras... então acho que são casas boas e de um bom padrão de vida pra todo e qualquer um cidadão morar.²⁹

O dossiê trouxe como bibliografia alguns autores que tratam da arquitetura moderna: Giulio Carlo Argan, Leonardo Benevolo, Mônica Junqueira Camargo, Kenneth Frampton. A ainda uma bibliografia sobre a Amazônia como: Alcidema Monteiro, Margareth Rego, Flavio Farah e Marta Ferreira Santos Farah e Daniel Chaves de Brito. Além daqueles que tratam da temática do patrimônio, bem como: Luiz Fernando Dias Duarte, Regina Abreu, Mário Chagas, Claudio Quoos Conte, Marcus Vinícius de Lamonica Freire e Carlos Lemos.

²⁶ Entrevista concedida por Josanira Nadja Medeiro dos Santos, filha de ex-funcionária da ICOMI, aos técnicos do IPHAN (DOSSIÊ DA VILA DE SERRA DO NAVIO, 2008, p. 116).

²⁷ Entrevista concedida por Antônio Carlos da Silva Farias, ex-morador de Serra do Navio, aos técnicos do IPHAN (DOSSIÊ DA VILA DE SERRA DO NAVIO, 2008, p. 120).

²⁸ Entrevista Concedida por Valter Sampaio Cantuária, ex-funcionário da ICOMI, aos técnicos do IPHAN (DOSSIÊ DA VILA DE SERRA DO NAVIO, 2008, p. 150).

²⁹ Entrevista concedida por Luís Antonio Gonçalves de Paula, ex-funcionário da ICOMI, aos técnicos do IPHAN (DOSSIÊ DA VILA DE SERRA DO NAVIO, 2008, p.152).

Os técnicos do IPHAN utilizaram também a análise de Benjamin Adiron Ribeiro, cuja produção historiográfica, descreve Serra do Navio como uma comunidade urbana na selva amazônica, relatando o projeto do arquiteto Oswaldo A. Bratke. Percebemos que tal escolha parece revelar a intenção dos organizadores em fornecer maior credibilidade ao trabalho envolvendo o conceituado arquiteto da vila.

O dossiê discorreu sobre algumas propostas para o conjunto edificado, cuja arquitetura precisava se adequar às necessidades dos moradores. Nos dados revelados pelo IPHAN, várias descaracterizações já haviam sido ocorridas nos imóveis. Não estão incluídos no tombamento a área do setor industrial, onde se localizam os geradores e sobretudo as estações de tratamento de água e de esgotos, bem como sólidos galpões industriais com oficinas.

Finalmente o dossiê estabelece o perímetro do objeto de tombamento, compreendendo a área circundante à Vila de Serra do Navio. A área de tombamento foi definida a partir da delimitação dos elementos físicos, como cotas de terreno, hidrografia e sistema viário, complementados pela tomada das coordenadas geográficas. Os subsetores dentro da área de tombamento foram delimitados a partir dos referenciais constitutivos urbanos.

4.3 – Argumentos para o tombamento

O IPHAN apresentou aos moradores, quatro argumentos para convencer a população local e as instituições envolvidas nesse processo que o tombamento seria o “melhor” para a vila. O dossiê ressalta como primeiro argumento, o fato de Serra do Navio ser uma cidade idealizada e projetada por um arquiteto famoso, modernista e conceituado no Brasil. Construída com casas e prédios inspirados no modelo arquitetônico norte-americano dos anos 50, com padrões específicos de higiene e segurança. Conforme, observado pelos técnicos do IPHAN:

(...) o traçado urbano desenvolvido segundo os cânones da arquitetura moderna, apresenta um plano urbanístico distribuído em zonas destinadas à habitação, ao lazer, ao trabalho e à circulação. As unidades habitacionais individuais e uni familiares são dispostas de forma hierárquica, de modo semelhante aos níveis funcionais da empresa: Staff, Vila Intermediária e Vila Operária. Destacam-se, centralizadas, as áreas destinadas aos equipamentos de administração e comércio, educação, saúde, lazer e esporte, atividades religiosas (DOSSIÊ DA VILA DE SERRA DO NAVIO, 2008, p. 08).

O núcleo urbano modernista foi projetado de maneira “harmônica” com as características da região. Um lugar onde tudo foi pensado e planejado. Mas, conforme o Dossiê, a vila foi planejada para atender uma população de aproximadamente 2.500 trabalhadores, com

a saída da ICOMI, ela passou por um processo de Urbanização. De acordo com os dados do IBGE de 1991 até o ano de 2007, a taxa média de crescimento anual do município de Serra do Navio foi de 6,18%, ocasionando um processo de urbanização, que não acompanhou o ritmo de crescimento da vila. Isso foi um dos fatores que levaram a algumas modificações. Pois, com o passar dos anos, novas construções habitacionais foram sendo construídas na área urbana, bem como em seus arredores, formando novas comunidades sem fiscalização ou preocupação em manter o projeto original de Bratke.

O dossiê ressalta que as maiores descaracterizações foram encontradas nas unidades habitacionais dos setores operário e especializado, sendo que as casas dos categorizados estavam mais preservadas. Outras descaracterizações foram relatadas no dossiê, tais como as edificações denominadas de “puxadinhos³⁰” nas residências, para construção de garagens, varandas.

O dossiê destaca que o segundo argumento está relacionado ao impasse jurídico que se estabeleceu com o encerramento antecipado das atividades da ICOMI. Neste caso o IPHAN teria o papel de interventor:

(...) recomenda-se que o IPHAN interceda junto à justiça no sentido da condução de termo de cooperação entre município, estado e governo federal com a distribuição de responsabilidades e atribuições no que se refere à recuperação de Vila Serra do Navio, prioritariamente com relação aos edifícios de uso público, aos espaços públicos e as estruturas de serviços de água, esgoto e eletricidade. Dessa forma, as diretrizes aqui indicadas poderão ser repartidas entre as três esferas governamentais, cabendo também as mineradoras responsáveis a compensação e mitigação dos danos causados, o que poderá ser conduzido, nesse caso, pela Procuradoria Federal/IPHAN (DOSSIÊ DA VILA DE SERRA DO NAVIO, 2008, p. 197).

A questão de indefinição quanto à infraestrutura deixada pela empresa, ocasionou em parte a precária situação do município, visto a insuficiência de recursos públicos para investimento, assim como as questões político-administrativa que refletiram na gestão do município. A incógnita de quem seria o patrimônio deixado pela empresa ICOMI, contribuiu para a ausência de uma equipe técnica qualificada para fiscalização da vila.

Como terceiro o argumento, o Dossiê de Tombamento da Vila de Serra do Navio, considerou que a transformação da vila em patrimônio seria relevante para a preservação da memória dos antigos moradores e, por conseguinte, da história do referido empreendimento

³⁰ Puxadinho é uma expressão utilizada para designar uma construção irregular (sem aprovação legal nos órgãos públicos), que se apresenta como um anexo em um imóvel.

arquitetônico. A vila é considerada desse modo, um espaço da construção de sentidos para aquela sociedade, que buscam significados para a vida. Consta no dossiê a memória dos moradores como:

(...) profundamente ‘incorporada’, vivenciada, encenada no coletivo imediato; por isso mesmo sagrada. Ainda longe da ameaça do registro escrito, essa memória vivenciada dos moradores e ex-moradores de Serra do Navio se torna visível nas pessoas e nas coisas ligadas àquele lugar (DOSSIÊ DA VILA DE SERRA DO NAVIO, 2008, p. 158).

Em vários momentos do dossiê, verificamos que nos relatos das entrevistas realizadas pelos técnicos do IPHAN aos moradores da vila, o tombamento da cidade, era projetado como uma forma de recuperar os bons tempos proporcionados pela “mãe Icomi”. Isto evitaria o seu esquecimento, o que poderia vir a diminuir o sentimento de “cidade renegada”. O Dossiê mostrou a identidade dos serranos a partir da construção imaginária dos espaços, utilizando-se, de personagens locais para ajudar a compor essa memória.

O dossiê destaca no quarto argumento à possibilidade de acarretar benefícios financeiros, através da atração de turistas e da captação de recursos para sua manutenção. A cidade de Serra do Navio é circundada por morros e matas e contemplada no decorrer de sua localização com belas paisagens.

A partir daí inicia-se a interlocução entre o conjunto urbano e a paisagem. A ideia de Serra do Navio como uma região de grande potencial ecoturístico já estava sendo estudado durante longos anos. O município é “porta de entrada” para o parque Nacional Montanhas do Tumucumaque, criado em 2002, local considerado o maior em conservação de floresta tropical. Conforme Conta no dossiê:

A viabilidade econômica do turismo é vislumbrada na particularidade de seu acervo arquitetônico e urbanístico que por si só já constitui um forte atrativo. Não se pode deixar de mencionar o meio ambiente, o acesso à Floresta Nacional Serra do Tumucumaque e o acervo industrial. Entretanto, para atingir tal intento, que requer altos investimentos, é indispensável à união de esforços para a recuperação das edificações, do sistema de água e esgoto, da infra-estrutura, do acervo industrial, da ferrovia, etc. Nesse sentido, Vila Serra do Navio pode se beneficiar de políticas de vários ministérios, como Ministério do Turismo, do Meio Ambiente e das Cidades, cabendo ao IPHAN, no caso do tombamento, a articulação e encaminhamento de propostas a essas instâncias (DOSSIÊ DA VILA DE SERRA DO NAVIO, 2008, p. 222).

Deste modo, a captação de recursos financeiros contribuiria tanto para a geração de emprego e renda quanto para a conservação da estrutura urbana da cidade tornada patrimônio nacional. Assim, conclui-se a elaboração do Dossiê da Vila de Serra do Navio.

Ao expor tais argumentos para o tombamento da vila, os técnicos do IPHAN utilizaram o poder de convencimento, por meio do discurso. Para Foucault, o discurso é constituído por meio de “signos utilizados para designar coisas, que os torna irredutíveis por meio da língua e do ato da fala” (FOUCAULT, 1986, p. 56).

Esta definição de discurso, compreendendo um conjunto de enunciados que ocorrem como performance verbal. Tal performance foi a pedra de toque nos encontros entre os técnicos do IPHAN e os moradores de Serra do Navio como forma de convencimento. Durante os diálogos, os técnicos alegaram que o tombamento possibilitaria vários benefícios à população, tais como a melhoria da vila através de investimentos públicos e privados. Além disso, na medida em que Serra do Navio se tornasse patrimônio nacional, o turismo seria incrementado criando, assim, oportunidades de trabalho para a população local.

Esse tipo de discurso foi utilizado como poder de persuasão para convencimento dos moradores e a aceitação da decisão de patrimonialização da Vila de Serra do Navio. Desta forma, promessas e expectativas foram criadas com a perspectiva do tombamento. Há que se destacar que desde a saída da ICOMI de Serra do Navio, a população se ressentia e dizia se encontrar num estado de desamparo, em verdadeiro discurso saudosista. Segundo eles, a cidade se encontrava “abandonada”.

Esse discurso e a perspectiva de desamparo ressaltados pelos moradores estavam diretamente associados a uma espécie de sentimento da perda daquela que eles consideravam como uma “mãe”. Tal sentimento e lembranças se remetem ao tempo da “fortuna” – um tempo de progresso em suas vidas – propiciado pela empresa.

Diante desse momento, talvez os moradores tivessem concordado com o tombamento, pensando que seria uma maneira de recuperar o que estava perdido. O sentimento de desamparo, essa era a situação em que se encontravam os moradores.

Após a elaboração do Dossiê da Vila de Serra do Navio, em 10 de Março de 2010, foi encaminhado para o Conselho Consultivo do IPHAN sobre o processo de tombamento nº 1.567-T-08 (0 1492.0001 1611 998-68). O conselheiro Luiz Phelipe Andrès, após consultar os membros do Conselho, colocou em votação a proposta contida no Processo. Solicitando que os favoráveis se manifestassem. Não havendo posição contrária, ficou aprovado por unanimidade,

o tombamento da Vila de Serra do Navio, no Município de Serra do Navio, no Estado do Amapá. Concluiu que:

(...) acompanhando as recomendações e os pareceres do Departamento de Patrimônio Material e da Procuradoria Federal que integram os autos deste processo, declaro-me favorável ao tombamento, e a conseqüente inscrição nos Livros de Tombo 1) Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico; 2) Histórico e 3) das Belas Artes. *“Este é o parecer que submeto ao Pleno deste Egrégio Conselho”*. Luiz Phelipe de Carvalho Castro Andrès - Conselheiro do Conselho Consultivo do IPHAN. (ATA CONSULTIVA, 2010, p. 17).

Dessa forma, a Vila de Serra do Navio, foi incorporada ao campo do patrimônio nacional. O próprio dossiê de tombamento defendeu que na vila estavam presentes características da identidade dos serranos, formadas no decorrer de sua criação. O patrimônio de Serra do Navio faz parte de um conjunto integrado que engloba, tanto a arquitetura como o aspecto cultural de uma memória, que se encontra preservada em seu conjunto urbano.

4.4 – Serra do Navio como patrimônio

Após todo esse processo de construção e aprovação do Dossiê do tombamento da Vila de Serra do Navio, chegamos à análise da cidade como patrimônio. No decorrer da pesquisa de campo realizada na cidade de Serra do Navio, em março de 2014, observamos que após decorridos quatro anos de seu tombamento, a vila se encontra atualmente em visível processo de descaracterização em todos os aspectos, desde as questões relacionadas à infraestrutura até a sua manutenção.

Verificamos o estado de deterioração das vias públicas, os gramados mal cuidados e as calçadas danificadas, que conferem à cidade o sentido de abandono. Nos últimos anos, a retomada da exploração de minérios nessa região, inclusive do manganês restante, ocasionou uma grande afluência de empresas mineradoras e prestadoras de serviços em Serra do Navio, agravando os problemas e as dificuldades de preservação do conjunto.



Figura 10 - Ruas com pavimentação danificada.
Fonte: pesquisa de campo, Março/ 2014



Figura 11- Áreas verdes mal cuidadas.
Fonte: pesquisa de campo, Março/ 2014

Constatamos ainda, em nossa pesquisa de campo, a instalação de ar-condicionado e de caixas d'água nas casas, devido à frequente falta de água na cidade, e da consequente ampliação populacional. A introdução desses equipamentos altera a estrutura e o visual das casas, especialmente na área do objeto tombado. Essas modificações nos imóveis da vila, só podem ser realizadas com autorização da superintendência do IPHAN, pois trata-se de uma área patrimonializada, visto que o conjunto arquitetônico deve manter seus aspectos originais.



Figura 12- Instalação de caixa d'água.
Fonte: Pesquisa de campo, Março/ 2014

Outro fato relevante que constatamos, refere-se ao aumento populacional em Serra do Navio, provocada pela construção de novas habitações para abrigar o contingente de trabalhadores de outras mineradoras que instalaram-se na região. Essas moradias são erguidas de forma aleatória dentro das áreas de expansão da vila tombada.

Percebemos ainda a ausência de um escritório da superintendência do IPHAN em Serra do Navio. Este fato facilita a construção ou modificações nas residências, pois não há fiscalização e um efetivo cumprimento da legislação sobre a salvaguarda do patrimônio, no que se refere à preservação dessa vila. Tal fato foi relatado em entrevista pelo arquiteto do IPHAN, que alega falta de recursos financeiros e técnicos qualificados para o trabalho de fiscalização.

A falta de recursos deste órgão no estado tem limitado a atuação do IPHAN, prejudicando a qualidade do trabalho, vejo a necessidade de fortalecimento, estruturação e ampliação deste órgão que se apresenta com infraestrutura precária, devendo aumentar o número de profissionais que possuem conhecimento sobre a educação patrimonial adotada pelo IPHAN³¹.

Com relação à fiscalização na Vila de Serra do Navio o arquiteto explicou: “me dirijo até a cidade, atuando como técnico; faço minhas fiscalizações nas residências apenas uma vez por mês, e se caso algum morador desejar modificar a residência deve vir até Macapá e procurar pelo IPHAN”. E ainda ressaltou: “o investimento deve partir do próprio proprietário do imóvel tendo em vista que o IPHAN é apenas um órgão que fiscaliza e não um investidor³²”.

Essa situação vem contribuindo para o aumento de modificações de algumas residências pelos moradores de Serra do Navio, com a inserção de vários itens nas moradias,

³¹ Entrevista concedida ao grupo pelo arquiteto do IPHAN, Rodrigo Machado no dia 15 de Julho de 2014.

³² Entrevista concedida ao grupo pelo arquiteto do IPHAN, Rodrigo Machado no dia 15 de Julho de 2014.

tais como garagens, ampliação das residências, instalação de grades, cercas e construção de cômodos. Estes na maioria dos casos são alugados para os trabalhadores das mineradoras que atualmente exploram a área.



Figura 13- Descaracterização oriunda da ampliação em alvenaria.
Fonte: Pesquisa de campo, Março/2014

Em conversas informais durante a pesquisa de campo, alguns moradores alegaram que as modificações são necessárias, tendo em vista que as casas não comportam toda a família. Segundo eles, as casas são pequenas e por isso improvisam as modificações, inclusive com a colocação de grades como meio de manter a segurança da casa.

Outros moradores relataram que os cômodos construídos são alugados como forma de garantir uma renda financeira, pois, com a saída da ICOMI, segundo eles as oportunidades de emprego ficaram escassas. Há ainda aqueles que explicam tais alterações, em razão da necessidade de se ter uma varanda para proteção contra a chuva e uma garagem ou área de serviço ampliada para ter mais privacidade.

Observamos a presença de materiais de construção em frente a algumas casas, indicando possivelmente obras recentes. Os moradores, a seu critério, estão utilizando cercas de madeira ou muro em alvenaria resultando na descaracterização do imóvel.

Em visita a área restrita onde encontram-se os equipamentos que foram utilizados pela ICOMI para extração do manganês, verificamos que alguns estão sucateados. Observamos ainda que não consta no dossiê de tombamento uma definição sobre a destinação desses equipamentos. O arquiteto do IPHAN disse que esses equipamentos não fazem parte da área tombada da vila. Por esse motivo não estão sobre a fiscalização do IPHAN, mas sim sobre a

responsabilidade da União que, segundo ele, não se faz presente. A figura abaixo ilustra a área onde ficam os equipamentos.



Figura 14- Área Industrial – Galpão abandonado.
Fonte: Pesquisa de Campo, Março/2014



Figura 15 - Equipamentos sucateados.
Fonte: Pesquisa de campo, Março/2014

O descaso com os equipamentos demonstra a falta de preocupação em preservar elementos que fizeram parte da história da empresa e dos trabalhadores da vila. O arquiteto ressalta ainda que esse estado de abandono configura-se como um problema de todas as esferas públicas:

O problema de Serra do Navio foi o descaso de todas as esferas. Serra do Navio, na verdade, é uma joia que está sendo bastante danificada. Serra do Navio, além do turismo cultural, tem o turismo ambiental e é a porta de entrada para o maior parque do mundo de floresta tropical, o Parque do Tumucumaque³³.

Atualmente, o alvo de grandes tensões envolvendo o tombamento da vila, está na relação entre esse órgão federal e os moradores. Uma relação denominada pelos próprios

³³ Entrevista concedida ao grupo pelo arquiteto do IPHAN, Rodrigo Machado no dia 15 de Julho de 2014.

moradores e pelo arquiteto do IPHAN como “conturbada”. Um dos motivos desse conflito está relacionado ao período de funcionamento da ICOMI, visto que os moradores não eram donos das residências em que moravam e atualmente continuam com esse sentimento, pois os impasses sobre as definições das casas ainda estão pendentes. Desta forma, o argumento apresentado pelo IPHAN, no qual consta a solução para essa indefinição, não foi até o presente momento solucionado.

A questão do morador não se sentir dono da residência foi analisada da seguinte forma por Ribeiro:

No caso específico das Cidades de Companhia, como a Vila Serra do Navio. Os moradores não são proprietários de suas casas, não gozam a liberdade de introduzir nelas modificações personalizantes, não são diretamente responsáveis pela manutenção, nem de suas casas, nem dos espaços públicos; sequer pagam contas de luz e água. Enfim são tutelados pela presença permanente e paternalista da Companhia, que tudo provê tudo controla tudo regulamenta (RIBEIRO, 1992, p. 98).

Ao ser indagado sobre quem seriam os proprietários dos imóveis, o arquiteto esclareceu que “as questões da formalização das casas ainda é um grande problema presente em Serra do Navio, que pode ser resolvido por meio de um instrumento legal”³⁴. Segundo ele, para solucionar esse impasse deveria ser elaborado um projeto, com trâmites jurídicos pelos órgãos públicos, tais como o estado e a prefeitura.

Em conversa com os moradores da cidade, ao perguntar sobre como estava a relação com o IPHAN todos responderam que não queriam saber do IPHAN, por que eles só apareciam na vila para aplicar multa e embargar as construções.

Com relação ao impasse com os moradores, o arquiteto afirma:

O IPHAN tradicionalmente é visto pelas comunidades como “inimigo”, e isso é motivado principalmente pelo desconhecimento deles pelos nossos procedimentos e ações. Falta um trabalho de educação patrimonial com os moradores. Questão está deve ser desenvolvida na cidade³⁵.

As queixas dos moradores demonstram que a relação com IPHAN é marcada pelo conflito. Ao perguntar para alguns moradores se já haviam tentado modificar a residência por meio de trâmites legais, a maioria respondeu que há muita burocracia do setor público e nem sempre conseguem autorização. Uma das moradoras da vila afirmou:

³⁴ Entrevista concedida ao grupo pelo arquiteto do IPHAN, Rodrigo Machado no dia 15 de Julho de 2014.

³⁵ Entrevista concedida ao grupo pelo arquiteto do IPHAN, Rodrigo Machado no dia 15 de Julho de 2014.

Moramos no local que servia de alojamento para os empregados que trabalhavam na manutenção dos equipamentos da ICOMI. Continua a mesma casa, já que não posso alterar a parte externa nem modificar este local faço reformas internas como a colocação deste forro³⁶.

Assim, percebemos que os moradores associam essa relação conflituosa que possuem com o IPHAN, as privações que sofrem em relação a casa em que moram. Uma vez que o tombamento implica várias limitações para a população local da vila.

No que concerne o trabalho realizado pelo IPHAN atualmente, o arquiteto informou que o órgão concluiu a adaptação do cinema para um ginásio. Além disso, estão sendo feitos estudos sobre algumas solicitações de modificação e intervenção em algumas residências na Vila de Serra do Navio.



Figura 16 - Vista do cinema que atualmente é utilizado como ginásio.
Fonte: Pesquisa de campo, Março/2014

Apesar de grande parte da cidade ter sofrido com a extração mineral, ainda é possível encontrar localidades com potencial turístico na cidade, como é o caso da lagoa azul. Esta área é apontada pelo arquiteto do IPHAN como futuro empreendimento para o ecoturismo.



Figura 17 - Lagoa Azul.
Fonte: Pesquisa de campo, Março/ 2014

³⁶ Entrevista concedida ao grupo pela moradora de Serra do Navio Janiele Costa no dia 17 de Março de 2014.

Mediante o exposto, verificamos que a situação atual da Vila de Serra do Navio, na condição de patrimônio é bastante complexa. Acreditamos que isso é consequência, em parte, da situação de indefinição em relação aos bens deixados pela mineradora ICOMI. Essa situação de conflito vivenciada indica que ainda não há uma solução sobre as responsabilidades de cada órgão público para os serviços de manutenção da vila.

Como resultado da pesquisa documental e de campo que fizemos para este trabalho, podemos verificar que o processo de transformação da vila residencial de Serra do Navio em patrimônio nacional, não está acabado. Falta, a nosso ver, definirem-se competências entre as esferas federal, estadual e municipal quanto à administração. Isto não apenas em relação à vila tombada, mas também em relação ao restante do espólio deixado pela ICOMI, com sua saída.

Além disso, as esferas da administração pública, principalmente o IPHAN, precisam ter uma atuação mais pontual em Serra do Navio, especificamente no que se refere a um entendimento com os moradores. Isto porque vimos que o impasse continua: afinal, as residências da vila tornada patrimônio nacional são efetivamente do IPHAN ou dos moradores? Para completar, entendemos que não é suficiente o tombamento da vila; os órgãos públicos têm por dever definir e executar políticas públicas de melhoramento da cidade e que beneficiem a população local.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao longo deste trabalho foi possível perceber os desdobramentos envolvendo a ação de salvaguarda da Vila de Serra do Navio. No decorrer do estudo constatamos algumas das contradições entre o que apresenta o dossiê e a realidade da cidade.

A partir das entrevistas e análise do dossiê confirmamos nossa hipótese sobre a justificativa do tombamento da vila, tendo como finalidade preservar sua estrutura arquitetônica e, portanto, a memória da construção de uma cidade-empresa moderna na Amazônia. No entanto, não foram apenas esses fatores, encontramos também outros argumentos no dossiê.

Verificamos ainda, por meio desta pesquisa as dificuldades de preservação do conjunto, devido à ausência de responsabilidades e atribuições no que se refere à recuperação do conjunto urbano da Vila de Serra do Navio e da destinação de seus imóveis. O IPHAN utilizou como um de seus argumentos para a população local que o tombamento possibilitaria resolver as questões relacionadas à captação de recursos financeiros para a preservação da arquitetura e que pelo fato de se tornar patrimônio nacional, a mesma se tornaria um atrativo turístico. O que não foi efetivado, conforme nossa pesquisa.

Foi possível perceber desta forma, uma incoerência entre os argumentos encontrados no dossiê em relação ao que foi realizado. Isso pode ser explicado pela falta de todos os segmentos públicos e privados na discussão, sobre o destino da vila enquanto patrimônio. Serra do Navio convive nos dias atuais com diversos problemas estruturais. Toda a infraestrutura idealizada na época pela ICOMI para atender no máximo a uma população de 2.500 pessoas, nos últimos anos entrou em colapso.

Constatamos na pesquisa que mesmo depois do tombamento da vila, os impasses com relação aos imóveis ainda não foram resolvidos. Observamos também que o IPHAN passou a intervir na vida social dos moradores proibindo reformas e construções nos imóveis, justificando sua preocupação com a defesa e manutenção do conjunto arquitetônico.

Desse modo, verificamos que a patrimonialização não foi somente uma conquista, mas também um campo de exercício de poderes institucionais, visto que a maior parte da população não tem muitas alternativas, senão aceitar as imposições do tombamento. Na verdade, o patrimônio cultural tombado neste caso, está aquém da preservação da cultura da população local.

Concluimos que, o tombamento da vila fez parte do processo de construção da identidade da comunidade serrana. A ausência de ações do poder público, e fiscalização tem sido responsável pelas transformações no conjunto arquitetônico da vila, o que vem resultando na descaracterização do bem tombado. Como consequência verificamos que a existência de novas construções nas residências, os chamados puxadinhos e as casas antigas deterioradas pela ação do tempo, causam prejuízos visto que, serão necessários recursos para recuperá-los.

Nosso estudo se mostrou rico para a discussão, o que nos incentiva à análise em futuros trabalhos de outros mecanismos de definição do patrimônio cultural no Brasil. Reconstruir um acontecimento do passado nos permitiu um olhar diferenciado como sociólogas, pois as lembranças passam de uns para os outros reciprocamente tornando possível o intercâmbio de informações que reconstroem aquele acontecimento. Portanto, estamos certas de que não esgotamos o assunto e de que novas vertentes podem ser ainda pesquisadas.

REFERÊNCIAS

ANDERSON, Benedict. **Comunidades imaginadas: reflexões sobre a origem e a difusão do nacionalismo**. Trad.: Denise Bottman. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.

ANTUNES, Augusto. T. A. **Mineração no Brasil: História e seus grandes vultos**. Rio de Janeiro. Léo Christiano editorial, 2006.

BORGES, J. **A descoberta do manganês; reminiscência de uma epopeia**. Belo Horizonte. I. Oficial, 1985.

CASTRIOTA, Leonardo Barci. **Patrimônio cultural; conceitos, política, instrumentos**. São Paulo: annablume: belo horizonte: IEDS, 2009.

CHOAY, Françoise. **A alegoria do Patrimônio**. Tradução de Luciano Vieira Machado. São Paulo: Estação Liberdade: Editora UNESP, 2001.

COELHO, Gustavo Neiva; VALVA, Milena d’Ayala. **Patrimônio Cultural Edificado**. - Goiânia: Ed. da UCG, 2001.

CUNHA, Danilo F. S. **Patrimônio cultural: Proteção legal e constitucional**. Rio de Janeiro: Letra legal, 2004.

BRASIL. Decreto nº6844 de 07 de maio de 2009: Aprova a Estrutura Regimental e o Quadro Demonstrativo dos Cargos em Comissão e das Funções Gratificadas do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN, 2009.

DOSSIÊ DA VILA DE SERRA DO NAVIO: **Proposição de inscrição da Vila de Serra do Navio na lista do Patrimônio Nacional**. Pará - AP: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN. Ministério da Cultura, 2008.

DRUMMOND, J.A; PEREIRA, M.P. (Org.). **O Amapá nos tempos do manganês: Um estudo sobre o desenvolvimento de um estado amazônico (1943-2000)**. Rio de Janeiro: Garamond, 2007.

E. F. AMAPÁ. História resumida. Disponível em <http://www.geocities.com/e_f_amapa/efa-historia.htm>. Acesso em: 16/07/2014.

ELIAS, N. **O processo civilizador: uma história dos costumes**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 1994, v I.

FOUCAULT, Michel. **A ordem do discurso**. São Paulo: Loyola, 1996

FONSECA, Maria Cecília L. **O Patrimônio em processo: trajetória da política federal de preservação no Brasil**. Rio de Janeiro, 1997.

_____**Referências culturais: bases para novas políticas de patrimônio.** In: MINC/IPHAN. O registro do patrimônio imaterial. Brasília: Minc/IPHAN/fundação nacional de arte, 2003.

FUNARI, Pedro Paulo A.; PELEGRINI, Sandra de Cássia A. **Patrimônio histórico e cultural.** Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed, 2006.

GALLOIS, Dominique T. **Patrimônio cultural imaterial e povos indígenas: exemplos no Amapá e no norte do Pará.** São Paulo: Iepé, 2006.

GONÇALVES, José Reginaldo S. **O patrimônio como categoria de pensamento.** In: ABREU, Regina; CHAGAS, Mário (org.). Memória e patrimônio: ensaios contemporâneos. Rio de Janeiro. DP&A, 2003.

HOBBSAWN, Eric. **Era dos extremos: o breve século XX (1914-1991).** São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

HOMOLOGAÇÃO DA VILA DE SERRA DO NAVIO. Diário Oficial da União. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br>>. Acesso em: 23/05/2014.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Disponível em: <<http://www.cidades.ibge.gov.br/painel.php?lang=&codmun=160005&search=/Serra-do-navio>> Acesso em: 13/11/2014.

INSTITUTO DO PATRIMONIO HISTÓRICO E ARTISTICO NACIONAL. **Patrimônio Cultural Nacional: Material e imaterial.** Disponível em: <<http://www.iphan.gov.br/>> Acesso em: 21/08/2014.

_____**Lista dos bens culturais inscritos nos livros do tomo (1938-2012).** Rio de Janeiro: IPHAN, 2013. Disponível em: <<http://www.iphan.gov.br/baixaFcdAnexo.do?id=3263>>. Acesso em: 21/08/2014.

LAMAS, José M. R. G. **Morfologia urbana e desenho da cidade.** Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian; Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica, 1992 (Textos Universitários de Ciências Sociais e Humanas).

LEMONS, Carlos A. C. **O que é patrimônio histórico.** São Paulo: Brasiliense, 2004 (Coleção Primeiros Passos).

MILET, Vera. **A teimosia das pedras: um estudo sobre a proteção do patrimônio ambiental urbano.** Olinda: prefeitura de Olinda, 1988.

MINISTÉRIO DA CULTURA. INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Bens móveis e imóveis inscritos nos Livros de Tombo do IPHAN.** 4ª Ed. Rio de Janeiro: IPHAN, 1994.

NORA, Pierre. **Entre memória e história. A problemática dos lugares.** Projeto história: Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados em História e do Departamento de História da PUC-SP (Pontifícia Universidade Católica de São Paulo). São Paulo, 1985.

OLIVEIRA, Lúcia L. **Cultura é patrimônio**: um guia. Rio de Janeiro: Ed. FGV, 2008.

POLLAK, Michael. **Memória e identidade social**. In: Estudos Históricos, Rio de Janeiro, vol. 5, n. 10, CPDOC, 1992.

RIBEIRO, Benjamin A. **Vila Serra do Navio: comunidade urbana na selva amazônica: um projeto do arq. Oswaldo Arthur Bratke**. São Paulo: Pini, 1992.

RODRIGUES, Marly. Preservar e consumir. **O patrimônio histórico e o turismo**. In: FUNARI, Pedro Paulo & PINSKY, Jaime (orgs). Turismo e patrimônio cultural. São Paulo. Contexto, 2001.

SILVA, Fernando Fernandes da. **As cidades brasileiras e o patrimônio cultural da humanidade**. São Paulo: Peirópolis: EDUSP, 2003.

VELOSO, Mariza. **O Fetiche do Patrimônio**. Revista Habitus. Goiânia, v.4, n.1, 2006. Disponível em: <<http://seer.ucg.br/index.php/habitus/article/viewFile/363/301>>. Acesso em: 26/09/2014.

Apêndice

Universidade Federal do Amapá
Curso de Ciências Sociais
Trabalho de conclusão de Curso

Roteiro de Perguntas – Arquiteto do IPHAN

1. Por que tombou Serra do Navio?
2. Quais os tipos de investimentos que o IPHAN está realizando atualmente em Serra do Navio?
3. Qual o papel do IPHAN em relação ao bem patrimonializado?
4. Como é feita a divisão de responsabilidades entre a União, o Governo Estadual, Municipal e o IPHAN?
5. Há algum tipo de fiscalização na Vila de Serra do Navio? de que forma é realizada?
6. O IPHAN tem conhecimento sobre os aglomerados que estão se formando dentro do perímetro da vila?
7. O que foi tombado em Serra do Navio?
8. Que providências são tomadas pelo IPHAN em relação as modificações realizadas nos imóveis que fazem parte do perímetro tombado?
9. Quais as medidas adotadas pelo IPHAN como forma de política patrimonial?
10. Quais as dificuldades que o IPHAN enfrenta para realizar a fiscalização na Vila de Serra do Navio?
11. Depois do tombamento da Vila de Serra do Navio, o IPHAN observou se os objetivos mencionados no Dossiê foram alcançados?
12. Qual a relação do IPHAN com os moradores de Serra do Navio?
13. Quais os projetos em andamento na Vila de Serra do Navio?
14. Qual a avaliação que o IPHAN faz após o tombamento da vila?