



## **PATRIMÔNIO E PLANEJAMENTO: ESTUDO DE CASO DA VILA SERRA DO NAVIO**

**MARINHO, NÍVEA G. (1); MURTA, JANUACELI F. (2); PORTO, LUIS ARNALDO Z.  
(3)**

1. PUC-MG.  
niveaguarconi@yahoo.com

2. UFMG. MACPS.  
janumurta@gmail.com

3. UEMG. Guignard. Artes Plásticas.  
arnaldoporto@yahoo.com.br

### **RESUMO**

Erguida em meio à floresta Amazônica, entre 1955 e 1960, a Vila de Serra do Navio é uma Company town ao sul do estado do Amapá. Foi construída pela ICOMI (Indústria e Comércio de Minérios S.A.) para a extração de jazidas de manganês. Em 1990, com o fechamento da empresa, a cidade sofreu esvaziamento, com abandono de grande número de imóveis. Pouco depois criou-se a municipalidade, tendo seu crescimento retomado apenas em 2000, com a vinda de novas mineradoras. Em função do tombamento do conjunto realizado pelo IPHAN em 2011, que congela o sistema urbano, houve sobrecarga da infraestrutura, com déficit de moradia. A propriedade privada é hoje uma grande problemática, intensificada pela ausência do pertencimento da comunidade com o lugar. Este artigo esboça como a população foi dominada por um regime que elimina a *res publica*, noção cuja ausência produz um sistema urbano isolado, dependente de alguma forma de gestão, privada ou pública. Ainda, aponta medidas adotadas pela população para sua adaptação, aproveitando-se do patrimônio edificado, e quais as perspectivas de planejamento futuro. Evidencia-se que, assim como as políticas de transformação das cidades rebatem sobre o patrimônio histórico, a própria estratégia de preservação pode, contraditoriamente, contribuir para sua deterioração.

**Palavras-chave:** Serra do Navio. Patrimônio Edificado Modernista. Planejamento Urbano.

## VILA SERRA DO NAVIO

A descoberta de manganês no ano de 1934 (RIBEIRO, 1992, p.11) na região do Amapá levou a uma concorrência internacional, na qual a ICOMI (Indústria e Comércio de Minérios S.A.), empresa da capital mineira Belo Horizonte, obteve a concessão para a exploração das jazidas, tendo ainda de erguer, entre outras construções, embarcadouro de minério, estrada de ferro, instalações industriais, e vilas residenciais para funcionários. De propriedade de Augusto Trajano de Azevedo Antunes, a ICOMI firmou termo de concessão mineral em 1947, sendo esse revisado no ano de 1950, com construção do embarcadouro para navios de grande calado denominado Porto Macapá, ou Porto Santana, no estuário do Rio Amazonas, em 1953. Neste mesmo ano foi construída também a estrada de ferro, com pontes e pontilhões que atravessavam a floresta, transportando o minério da mina até o embarcadouro (RIBEIRO, 1992, p. 12). Ainda, segundo Ribeiro (1992, p. 13), a empresa construiu instalações industriais capazes de extrair, movimentar e beneficiar o minério, além de acampamentos provisórios para dar início às frentes de trabalho. A Vila Amazonas é essa vila residencial primária, erguida junto ao embarcadouro, e hoje um bairro pertencente à cidade de Santana. (RIBEIRO, 1992, p. 14).

Para a construção e planejamento de todo o complexo urbano foi contratado o arquiteto paulista Oswaldo Arthur Bratke. Entre as exigências, Antunes:

[...] 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 efluentes, a serem lançados no rio Amapari, tivessem características de água potável. (RIBEIRO, 1992, p.22).

A região era pouco densa e habitada em sua maioria por 'caboclos'. Eram alojados em ranchos de madeira junto às margens do rio, apoiados em palafitas e cobertos de sapé. Devido ao clima quente, as casas eram abertas, dormiam em redes, e tinham amplas coberturas frontais que serviam como espaço de convívio social. (RIBEIRO, 1992, p.22). Viviam basicamente da pesca, caça, e roças de mandioca e feijão, tendo o rio como principal via de circulação. Entre eles haviam também alguns garimpeiros e caçadores.

### **O Projeto**

Bratke, após pesquisas acerca da região e visitas à 'company towns' já estruturadas em outros países, resolveu pela setorização hierarquizada da cidade, a fim de atender demandas

diversificadas, e considerando tanto a exigência de durabilidade do empreendimento quanto sua possível expansão futura. (RIBEIRO, 1992, p. 38). Se por um lado, o caboclo da região, admitido como operário, se contentaria com edificações salubres, que oferecessem melhores condições em relação às edificações vernaculares onde estão acostumados, por outro, o 'pessoal categorizado', provindo de outras regiões do país, em sua maioria instruído com ensino superior, necessitaria de melhores condições de conforto, até de certo luxo, acreditando ser este um atrativo capaz de levá-lo a se estabelecer na vila com sua respectiva família.

Os setores residenciais para operários e para 'categorizados' seriam separados por equipamentos, contando ainda com edificações para hospedagem, refeitório, e casas de chefia. A princípio o arquiteto presumiu que o setor residencial para operários e o centro cívico e comercial poderiam se tornar o embrião de uma comunidade independente (RIBEIRO, 1992, p.38), pressuposto este hoje parcialmente verificado. Em nome da segurança, a fim de evitar desastres com quedas de árvores, optou-se pela derrubada total da mata da área, com plantio de espécies de menor porte, de floração colorida, decorativa, e com outras espécies frutíferas (RIBEIRO, 1992, p. 41). A vegetação nativa foi desde o início substituída por outra, exógena à seu contexto, de caráter puramente ornamental. Seu paisagismo fez-se por extensas áreas gramadas, na época, devidamente aparada, e pontuada por exemplares que não pertenciam ao bioma amazônico. O projeto desprezou tanto a manutenção ecológica que um paisagismo nativo poderia oferecer ao ecossistema, quanto à relação que exemplares botânicos nativos poderiam ter com a comunidade cabocla, conhecedora de seus benefícios.

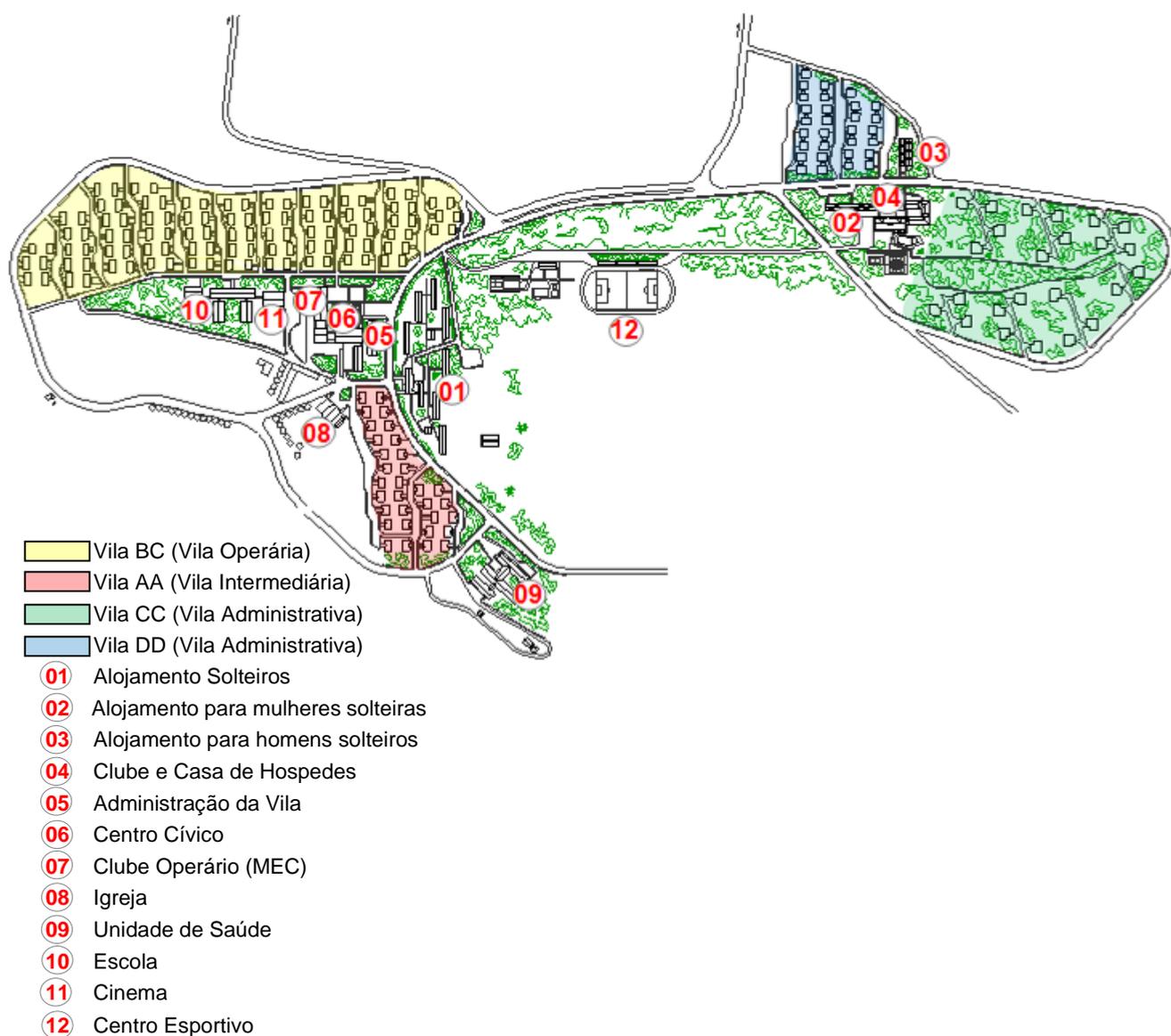
O arquiteto pensou ainda no advento do automóvel na cidade, dimensionando vias para essa circulação; e a construção de uma praça para manifestações cívicas e religiosas, que manteria também o convívio de moradores e visitantes. Nas proximidades da praça haveria também uma feira, abastecida de produtos agrícolas produzidos por chácaras vizinhas, incentivando não apenas a prática de subsistência da população local, mas permitindo a articulação da nova cidade com o sistema socioeconômico das pequenas comunidades do entorno. (RIBEIRO, 1992, p.42).

Com base nos cânones da arquitetura moderna – Carta de Atenas, CIAM (Congresso Internacional de Arquitetura Moderna), 1933 – a cidade deveria ter funções básicas como habitar, trabalhar, recrear e circular. Bratke, com base nesse princípio, projetou uma vila hierarquizada com clara divisão entre as classes, com o paternalismo como palavra de ordem, uma vez que todos os serviços, tais como educação, habitação, saúde, lazer e trabalho, são geridos e controlados pela empresa, e com uso parcial do 'princípio da vizinhança': "Nenhum

edifício de uso coletivo deve distar mais de 500 metros das diversas casas. O hospital, porém, deve estar situado em local isolado, com grande área de proteção à sua volta, e ainda em local bem ventilado” (RIBEIRO, 1992, p.42). No zoneamento foram contempladas habitações familiares, habitações para solteiros (estas implantadas em locais de 'caráter moral', com rotina monótona), comércio, administração, saúde, educação, instituição religiosa, lazer e esporte.

Foi adotada uma malha urbana orgânica, não retilínea, com certa adequação geomorfológica. A simetria e o alinhamento das edificações não era desejável para Bratke, o que poderia contribuir à monotonia do conjunto urbano, efeito comum em zonas residenciais compostas por edificações seriadas. As unidades e blocos edificados são permeados por espaços livres, sem divisões formais como grades ou cercas, e são dotados de aberturas nas fachadas norte e sul. (RIBEIRO, 1992, p.56). Pequenas variações de planta e fachada contribuíam para distanciar o projeto da monotonia. Para este fim, uma das estratégias adotadas foi o uso alternado de cores nos painéis que compõem as fachadas. Estes painéis são elementos marcantes do conjunto edificado de Serra do Navio, sendo compostos por venezianas em madeira e cobogós em blocos de concreto. Além de sua função estética, servem, sobretudo, ao conforto térmico do interior das construções, permitindo uma aeração constante realizada por ventilação cruzada associada ao efeito chaminé. Faz-se importante notar que todos os painéis são internamente vedados com telas mosquiteiras que protegem as edificações de insetos e pequenos animais, tão comuns do bioma amazônico. Devido à incapacidade financeira dos moradores de mobiliar a casa, ou pela distância e dificuldade de transporte dos móveis, ou ainda, dada a inexistência de uma indústria moveleira na região capaz de suprir a demanda do novo conjunto urbano, a ICOMI projetou e fabricou todo o mobiliário e utilitários residenciais, entregando a casa inteiramente pronta para ser ocupada.

Entre os principais equipamentos urbanos incluídos no projeto, e construídos, estão uma escola, um conjunto hospitalar, um clube para operários, outro clube para gerentes e chefes com casa de hóspedes, um cinema, um centro esportivo, uma igreja, um edifício administrativo (atualmente sede da prefeitura), uma agência de correios, uma delegacia com cadeia, um banco, e um velório. No centro comercial havia também supermercado, barbeiros, cabeleireiras, lavanderia, tinturaria, feira livre e uma fábrica de gelo (RIBEIRO, 1992, p.71). (ver mapa 01).



### Mapa 01 – Planta da cidade com zoneamentos residenciais e principais equipamentos

**Fonte:** Mapa adaptado de INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. 2008. *Vila Serra do Navio: Dossiê de Tombamento*, Pará, IPHAN-PA. p. 161.

**Adaptação:** Januaceli F. Murta  
Belo horizonte, julho de 2013.

A Vila Primária (BC) é a maior das vilas, possuindo casas geminadas, com relativo baixo custo de construção e manutenção. As tipologias existentes variam entre exemplares com dois ou três quartos. Todos possuem sala, cozinha, área de serviço externa e banheiro, cujo acesso se dá pelo exterior do imóvel, voltado para a área de serviço. Os moradores dessa vila, originários da própria região, foram considerados pouco familiarizados com o banheiro no interior da casa. Como o preceito higienista moderno é uma das questões do projeto arquitetônico e urbano, o uso adequado do banheiro deveria ser item para educação sanitária, a fim de, no futuro, permitir o acesso do banheiro pelo interior da residência.

A Vila Intermediária (AA) tem exemplares de tipo A e AR, tipologias distintas apenas pela existência de dependência de empregada nesta última. Basicamente contam com sala, três quartos, cozinha, área de serviço, e banheiro com duas portas: uma voltada para a sala, outra para a área de serviço. Em ambas as vilas eram desconsiderados o uso de automóveis, fato responsável hoje por parte da descaracterização do patrimônio edificado.

Nas Vilas Administrativas, Vilas CC e DD, as edificações residenciais são compostas por três quartos, banheiro com banheira, terraço, sala de estar, sala de jantar, cozinha, lavanderia, pátio de serviço, garagem e dependência de empregada com banheiro. Enquanto a Vila CC possui casas maiores, com espaçamentos ajardinados entre si, e com vias finalizadas em cul-de-sac, que reduzem o tráfego de veículos, as casas da Vila DD são agrupadas pelas áreas de serviço, e dispostas em quadras, como as demais vilas de Serra do Navio.

## O FIM DA ERA ICOMI E A DECADÊNCIA DA VILA

O período de concessão deveria ser encerrado no ano de 2003, mas devido principalmente à morte de Augusto Antunes, o termo foi encerrado no ano de 1997, seis anos antes do previsto. Durante a saída da empresa, ocorrida no início da década de 1990, o Instituto Regional de Desenvolvimento do Amapá (IRDA), órgão criado em 1966 pela ICOMI, foi o responsável por incorporar paulatinamente a Vila ao território público do Estado do Amapá.

No ano de 1992 foi criado o município de Serra do Navio (Lei nº 0007 de 1º de maio de 1992. IBGE, 2013), mas, com a retirada da empresa, deu-se a escassez de emprego, levando a cidade ao esvaziamento populacional, e abandono das edificações. O crescimento foi apenas retomado nos anos 2000, com a vinda de novas mineradoras. Aproveitando-se da infraestrutura existente, estas empresas se apossaram dos imóveis abandonados utilizando-os como alojamento para funcionários. Se a Vila Serra do Navio foi projetada para 2.500 habitantes, no ano de 2005 contava com 4.170 (IBGE, 2005), em 2010 com 4.380, e com população estimada em 4.545 habitantes no ano de 2012 (IBGE, 2013). Apesar de prever áreas de expansão, o plano desenvolvido por Bratke não teve condições de absorver tal inchaço populacional. Bratke ainda pretendia que a cidade não fosse um aglomerado urbano transitório, relegado ao abandono uma vez exaurida a mina (RIBEIRO, 1992, p. 36), ou mesmo no caso da retirada da empresa, como aconteceu.

Sem controle do número de moradores ou qualquer ação de contrapartida, seja pública ou privada, o inchaço populacional sobrecarregou a infraestrutura básica além, é claro, de gerar

déficit de moradas, situação intensificada com o tombamento do conjunto como sítio urbano pelo IPHAN no ano de 2011. O rigor deste tombamento (Processo nº 1.567-T-08. Livro Histórico, Artístico e no Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico) enrijece a estrutura urbana e não apenas impede a construção de novas edificações, que supririam as demandas habitacionais, mas ainda impede o direito à propriedade privada. Frente à estrutura urbana congelada, anexos são erguidos nos afastamentos, com técnicas construtivas divergentes das originais, servindo tanto para os familiares, filhos e netos que não contam com oferta de moradia, quanto para 'estrangeiros', locatários de pequenos quartos. Alguns grandes equipamentos, a exemplo das residências, sofrem processo de favelização. É o caso, por exemplo, do antigo Alojamento para Solteiros Operários e Especializados, localizado nas proximidades das vilas BC e AA. Trata-se de dez blocos com quartos individuais e banheiros coletivos. Cada um destes quartos estão ocupados por unidades familiares, independente de seu tamanho reduzido. Há casos extremos em que uma família divide cômodo único de 3 x 3 metros, tendo de utilizar o banheiro coletivo do equipamento, que não conta sequer com sanitariedade adequada. Há construções que ocupam terrenos além das Áreas de Expansão preconizadas pelo plano original, algumas implantadas em áreas de risco. Tais edificações, em geral, adotam o modelo vernacular amazônico em madeira, sobre palafitas, com amplas varandas cobertas, dotadas de redes para dormir. Ainda tem-se a invasão de vários imóveis vazios após a saída da ICOMI, o que torna a questão da propriedade das casas mais complexa.

Talvez, em função do isolamento geográfico, e da ausência de instituições urbanas eficazes, mesmo que a Vila erguida pela ICOMI venha significar uma melhoria na qualidade de vida da população local, a cidade nunca contou com qualquer legislação que oriente seu desenvolvimento, ou mesmo normas mínimas para construções edilícias, como Lei de Uso e Ocupação do Solo ou Código de Obras e de Postura. É natural, portanto, que não tenha existido, até agora, qualquer prospecção de expansão, que defina setores urbanos e suas respectivas diretrizes.

Como complicador, há ainda a indefinição quanto ao direito de propriedade dos terrenos e edificações da Vila. Após o término do termo concessório, não houve qualquer gestor com direito pleno, seja de poder público ou privado, para substituir integralmente a administração da ICOMI. Este impasse é um dos responsáveis pelo sentimento de não pertencimento e, principalmente de incerteza quanto à posse, entre a comunidade e o lugar, fato observado mesmo nos moradores com mais de quatro décadas de residência no conjunto.

## Consequências do modelo

À medida que o plano original da Vila impôs um modo de vida estadunidense, os moradores eram compelidos, e muitas vezes vigiados, a seguir plenamente essa proposta. Acredita-se aqui na criação de certo *panoptismo*, tal qual descrito por Foucault (2009, p. 186), na qual é criada uma sociedade disciplinar, em que o morador sinta-se todo o tempo vigiado. Tal qual um governo, a Vila vigiava, punia e restringia, fazendo uso de rondas, vigias, e prêmios aos moradores 'disciplinados' que serviam de exemplo a ser seguido pelos demais.

A população local, após a saída da empresa, sem o paternalismo criado, criou forma particular de subexistência que nega a cultura local a favor de uma crença equivocada de progresso. Tal postura, aliada à sobrecarga da infraestrutura local que, não podendo mais expandir devido ao tombamento, exhibe descaracterização dos bens com confecção de anexos, contando ainda com aumento da violência e subemprego devido ao incremento populacional.

A construção da Vila mostra-se como uma experiência de um urbanismo idealizador da realidade, utópico, com negação da espontaneidade da vida, alcançando o cúmulo de eliminar até mesmo símbolos urbanos da natureza humana, como o cemitério. O isolamento da cidade, de posse exclusiva da empresa, era exercido rigoroso controle da densidade demográfica, incluindo controle de visitantes. Tal conduta, aliada à padronização hierárquica com disciplinarização do morador, de caráter civilizatório, levou os moradores a uma dependência paternal. A ICOMI impôs aos moradores uma forma de vida, desde a cidade exógena ao contexto local: desde a cidade calcada nos preceitos positivistas, tendo o funcionalismo como preceito, até a construção de um novo modelo de família. Há casos em que a empresa exigiu que funcionários em cargos de chefia se casassem, destinando os cônjuges, dado o caráter moral do matrimônio como exemplo a ser seguido por funcionários de baixo escalão.

Durante todo o tempo de vigência da ICOMI, existiu apenas a igreja católica, sendo proibido qualquer outro tipo de instituição religiosa. Há relatos da construção de uma igreja presbiteriana às margens do rio no ano de 1972, frente às proibições da empresa. Atualmente, após a saída da empresa, há cerca de doze denominações. (ÁLVARO PAIXÃO, 2013).

Segundo Bratke:

“[...] vilas de propriedade de organização privada, e que proporcionam todo o conforto e segurança, não incentivam o espírito de luta, necessário à conquista de bens desejados e sua futura independência. Antes, desencorajam esses indivíduos de possuírem suas próprias casas, tornando-se mais e mais dependentes. Mantendo-as restritas ao uso da população de empregados da empresa, habituados à disciplina hierárquica,

esses logo se adaptam às obrigações e aos regulamentos, simplificando a administração e a manutenção. Bem dirigidas, tornam-se uma escola de vida gregária, de responsabilidade e respeito mútuos. A presença de uma Companhia dirigindo e administrando essas comunidades deve ser discreta, para não ser antipática. [...] Deve paulatinamente ir admitindo comércio e serviços de terceiros, estranhos aos serviços da Companhia, não tolhendo esse direito também a dependentes de seus empregados; enfim, deve permitir a todos aqueles que, obedientes a regulamentos e obrigações, queiram cooperar para o bem-estar comum. Com alternativas de trabalho que vão surgindo, a Companhia deve repassar, gradativamente, aos empregados ou a terceiros, habitações, comércio, serviços, na forma mais adequada, incentivando a procura de novos meios de renda e, conseqüentemente, o aparecimento de novos empregos. Espera-se que, com raízes implantadas, a comunidade paulatinamente se atualize, beneficiando-se das vantagens que o progresso proporciona. Alcançado esse estágio, desenvolve-se a vida coletiva e se forma o caráter da cidade. O crescimento migratório de indivíduos de formação e ideias variadas pouco muda sua característica, dada a natural adaptação ao meio ambiente, se esse crescimento for pausado e ordenado. O crescimento vegetativo age como elemento moderador das possíveis distorções, de vez que seus componentes são herdeiros dos propósitos de sua formação.” (RIBEIRO, 1992, p.36/37)

### **Vazio da *res publica***

Até mesmo nos momentos de ócio, eram promovidas atividades para evitar uma ‘apatia nociva’ à vida em sociedade. Eram criados concursos de manutenção dos bens, produzindo uma falsa consciência de cooperação e responsabilidade. (RIBEIRO, 1992, p. 68). Os moradores não eram (como ainda não são) proprietários de suas casas; não eram autorizados a inserir modificações personalizantes, nem tinham o compromisso de dar qualquer manutenção em suas moradas. Na presença da empresa, era ela que regia e providenciava todos os pequenos detalhes para que a cidade não se desviasse do ideal.

A Vila Serra do Navio fez-se fechada e isolada de seu entorno. O projeto previa uma futura independência, dependente economicamente ainda, mas com abertura a terceiros. Também as casas eram previstas de serem de fato empossadas por seus respectivos moradores. Na realidade, enquanto a ICOMI geria a Vila, o espírito de luta, necessário à satisfação de desejos e à independência futura, não foi incentivado, ao contrário, era impedido de todas as formas possíveis, a fim de alcançar o controle do conjunto. Voltamos aqui ao *panoptismo*, no qual a cidade dava exemplos: punia os que desviassem, até mesmo com a expulsão da Vila, condicionando o coletivo através do convencimento psicológico.

Dominada então por um regime que elimina a *res publica*, a população contribui para a produção de uma cidade enquanto sistema urbano isolado, dependente de alguma forma de gestão, privada ou pública. Hoje, frente à clara deterioração das áreas públicas e

consequentemente do conjunto, os moradores aguardam que algum órgão assuma a gestão do conjunto, e o faça tal qual a ICOMI.

Sabendo já, quais as medidas adotadas pela população para sua adaptação, aproveitando-se do patrimônio edificado deixado pela antiga mineradora, resta pensarmos sobre as perspectivas de planejamento futuro.

Planejada para expansões pré-determinadas e subdimensionadas, previstas no projeto original, acreditava-se que o crescimento ordenado não afetaria o conjunto como um todo. No percurso histórico é observado, entretanto, vários inchaços devido a vinda de “remessas” de profissionais de outras localidades, que se apropriam da infra estrutura existente, já deteriorada. Não há planejamentos futuros, ou mesmo um desejo de certo controle no desenvolvimento urbano.

A ausência de legislação e de políticas de transformação da cidade, com apropriação do tombamento como instrumento urbano, rebate no patrimônio cultural, levando a deterioração do mesmo. Neste sentido, não há como pensar em planejamento futuro de Serra do Navio se não ocorrer uma revisão dos parâmetros utilizados para o tombamento. É a aporia em que se encontra a população que resultou, na escala urbana, em ocupação de áreas irregulares, algumas em locais de risco ou protegidas ambientalmente, e na escala arquitetônica, na construção de anexos, no cercamento dos lotes e na sublocação de edificações, a favor de uma especulação imobiliária bastante particular. A partir de discussões acerca do planejamento municipal em acordo com a lei de tombamento, chegará a acordos que passam pela setorização, com graus e hierarquia de preservação, prevendo, então, possíveis expansões a fim de minimizar a demanda habitacional, além da determinação de altimetria máxima, e cercamentos que harmonizem com o conjunto. Cabe ressaltar que, a revelia do que se tem feito, ao hierarquizar o restauro de equipamentos de lazer, reforçando a política do 'pão e circo', deverá primordialmente ser discutida a melhor solução para os serviços básicos de infraestrutura, como luz, esgoto e água potável, estes dois últimos em situação de calamidade.

### **Considerações finais**

Surgidas nas regiões industrializadas como Inglaterra e Estados Unidos, as company towns tiveram como precursoras na Amazônia a Fordlândia, na década de 1920, e Belterra na década de 1930, ambas ligadas à produção de borracha, e ambas sem sucesso. Fordlândia foi repassada ao Ministério da Agricultura, e Belterra transformada em sede municipal.

(RODRIGUES, 2002). No planejamento de Serra do Navio, estes fracassos foram tidos como exemplos e, devido ao sucesso da Vila, serviu de inspiração para Porto de Trombetas e Núcleo Urbano de Carajás, no Pará, além de outros empreendimentos.

A divisão clara entre os funcionários, tendo o funcionalismo como palavra chave, exibe tendência à padronização, segregacionismo e isolamento. Com a retirada da empresa, a capacidade de adaptação da cidade será medida de acordo com o grau de dependência mantido pela empresa, que no caso de Serra do Navio, mostra-se totalmente dependente à ICOMI. Os moradores foram praticamente catequizados segundo as regras da empresa, que orientavam quanto aos costumes, utilização dos espaços, comportamento, e até mesmo religiosidade. Esse controle era exercido todo o tempo por meio de vigias e rondas, além da tentativa de 'naturalizar os símbolos da empresa', fazendo apologia à ela, por meio de seus símbolos, cercas e manuais. (RODRIGUES, 2002). Como já supracitado, a empresa trabalha com convencimento, e não com imposição, buscando a simpatia dos residentes, com consequente ausência de levantes sociais. Apesar de sistema fechado, a cidade, tal qual o estado, tem regras, leis, normas e punições. Nega-se o urbano espontaneamente construído, nega-se a manifestação autêntica da cultura de seus habitantes, e principalmente com desenvolvimento orientado e controlado pelo poder privado, sem participação popular.

Para atender interesses econômicos de uma empresa, verdadeiras ilhas de bem estar foram implantadas em locais subdesenvolvidos que viram tal ação como milagre. É comum na atual Serra do Navio o sentimento nostálgico da Vila enquanto gerida pela ICOMI, como alguns moradores que resguardam algo que remeta à 'era ICOMI', como mobiliários, utensílios domésticos, peças de roupas, e até mesmo o símbolo da empresa pintado no interior da residência (ver Foto 01), frente aos inúmeros problemas sociais e econômicos agora existentes. Qual seria a melhor forma de readaptação da vila?



Foto 01 – Vista do símbolo pintado no interior da edificação residencial de número 86 situada à Rua DD1, Vila Administrativa, Setor Staff.  
Foto: Nívea Guarçoni Marinho  
Serra do Navio, 10 mar. 2013.

Souza (2008) cita como pontos fundamentais do planejamento, entre outros, o pensamento orientado para o futuro, ações diferentes dependentes das circunstâncias, resolução dos conflitos de interesse, ponto esse evidente em Serra do Navio, e consideração dos limites, restrições, potencialidades, prejuízos e benefícios. Acredita-se aqui no plano diretor como instrumento de reforma urbana visando o futuro do planejamento da cidade, com base principalmente das potencialidades e restrições da Vila; com melhoria da qualidade de vida, medidas através da educação, saúde, moradia e satisfação individual; e justiça social, aparente através do nível de segregação residencial, graus de desigualdade socioeconômica, e graus de oportunidade cidadã, aliado à lei de uso e ocupação do solo, e da participação popular com uso do orçamento participativo. O crescimento de Serra do Navio deve ser compatibilizado com a preservação dos valores comunitários, resvalando esse como patrimônio protegido, também com uso de instrumentos como os coercitivos: instauração afastamentos, gabarito, taxa de ocupação, entre outros, e principalmente participação popular, esta tão carente de consciência democrática.

## Referências

BRITO, Daniel Chaves de. 1995. *Mineração, Desenvolvimento e Impacto Sócio Ambiental: uma experiência de exploração de manganês na Amazônia*. Papers do NAEA [Em linha], 038. Disponível em: <http://www.ufpa.br/naea/papers.php?mvitem=3> [Consult. 15 Abril 2013].

BRITO, Liane. 2007. *Desenvolvimento Regional na Amazônia e seus desdobramentos espaciais: o caso do Estado do Amapá*. Prêmio Nacional do Desenvolvimento Regional [Em linha], 081. Disponível em:

[http://www.integraregio.integracao.gov.br/file.php/1/Biblioteca/Premio\\_Nacional\\_do\\_Desenvolvimento\\_Regional\\_Homenagem\\_a\\_Celso\\_Furtado/Categoria\\_I\\_Producao\\_do\\_Conhecimento\\_Academico/Trabalhos\\_Elegiveis/N.081\\_Cod000472-desenvolvimento\\_regional\\_na\\_amazonia\\_e\\_seus\\_d.pdf](http://www.integraregio.integracao.gov.br/file.php/1/Biblioteca/Premio_Nacional_do_Desenvolvimento_Regional_Homenagem_a_Celso_Furtado/Categoria_I_Producao_do_Conhecimento_Academico/Trabalhos_Elegiveis/N.081_Cod000472-desenvolvimento_regional_na_amazonia_e_seus_d.pdf) [Consult. 15 Abril 2013].

PAIXÃO, Padre Álvaro Nonato da Paixão. Entrevista, 04 de março de 2013.

IBGE. 2013. *Cidades*: Serra do Navio.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. 2008. *Vila Serra do Navio*: Dossiê de Tombamento, Pará, IPHAN-PA.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SERRA DO NAVIO (PMSN). 2009. *Arquivo cadastral de 2009*. Serra do Navio, PMSN.

RAIMUNDO, J. 2008. *Planta de rota de Serra do Navio*, Serra do Navio, CAESA (Companhia de Água e Esgoto do Amapá).

RIBEIRO, Benjamin Adiron. 1992. *Vila Serra do Navio: comunidade urbana na selva amazônica. Um projeto do arquiteto Oswaldo Arthur Bratke*, São Paulo, PINI.

SOUZA, Marcelo Lopes de. 2008. *Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos*, Rio de Janeiro, Bertrand Brasil.

RODRIGUES, Roberta Menezes. 2002. *Company Towns: considerações sobre um modelo urbanístico e a presença na Amazônia Oriental*. [Em linha], 2, volume 7. Disponível em: <http://www.anpur.org.br/revista/rbeur/index.php/shcu/article/view/911> [Consult. 12 Junho 2013].