

## **OSWALDO ARTHUR BRATKE** **Vila Serra do Navio e Vila Amazonas<sup>1</sup>**

O presente trabalho é um relato da experiência de Vila Serra do Navio e Vila Amazonas, dois núcleos projetados como apoios urbanos para a estrutura de mineração de manganês da Indústria e Comércio de Mineração (ICOMI), no Amapá. Planejados pelo arquiteto Oswaldo Arthur Bratke, foram construídos entre 1955 e 1960, sendo consideradas duas bem-sucedidas estruturas urbanas com padrões arquitetônicos adequados para o contexto e a época.

A determinação de extrair minérios em plena selva amazônica evoca qualidades épicas: mescla da audácia de pioneiros explorando o espaço desconhecido com a ousadia empresarial de conduzir um complexo processo ao longo de um ponderável tempo. O empreendimento desenvolvido pela Indústria de Comércio de Minérios (ICOMI) para a exploração de uma jazida de manganês na Serra do Navio, no então território do Amapá, pode ser considerado um feito extraordinário no Brasil da segunda metade do século XX.

A singularidade desse feito, todavia, não deve ser creditada apenas ao intento de trivial exploração econômica de uma riqueza natural – atividade, aliás, que entalhou a paisagem histórica dos países sul-americanos desde os tempos coloniais. Por um período de 50 anos, a partir de 1953, a ICOMI – sob o comando do engenheiro Augusto Trajano de Azevedo Antunes – obteve a concessão de exploração do manganês numa região erma, cerca de 200 quilômetros de Macapá e do rio Amazonas. O porte da realização demandou meticuloso planejamento e a construção das instalações industriais para extração, movimentação e beneficiamento do minério, do sistema de transporte (ferrovia, porto) e das acomodações e infraestrutura para todo o contingente de trabalhadores envolvidos na região para o desempenho da iniciativa – isto é, assentamentos com características urbanas, com suas denotações funcionais, simbólicas e sociais.

Não vamos aqui nos debruçar sobre a organização de todo o empreendimento. Interessa, como arquitetura, estudar o processo de transformar uma terra virgem num lugar para abrigar condignamente um número de pessoas para ali deslocadas com uma determinada finalidade. Precisamente, a criação da Vila Amazonas e Vila Serra do Navio.

Para o desenvolvimento do plano urbanístico de suas vilas de apoio no Amapá, a ICOMI convidou escritórios, em 1955, para submeter suas ideias a respeito de como projetar esses núcleos urbanos na Amazônia. Bratke apresentou-se na concorrência com uma postura extremamente pragmática. Segundo o arquiteto:

“O tema para mim era relativamente novo naquele momento, apesar de ter feito arruamentos e um pouco de urbanização. Como era um lugar que não conhecia... Queria conhecer, verificar os costumes da população, para fazer uma coisa que ajudasse as pessoas a ter uma vida decente, correta, e a cidade não fosse desfeita tempos depois. Minha proposta foi inicialmente estudar o assunto em profundidade para depois apresentar um projeto que fosse eficiente, de modo que não se jogasse dinheiro fora. Eles gostaram da minha ideia e fechamos o contrato”.<sup>2</sup>

## **Outubro de 1955**

O cuidado no planejamento dos assentamentos urbanos configurou-se como um ponto de honra para o empreendedor, Augusto Trajano Antunes. Recorda Bratke:

“Ele achava que era uma vergonha aquilo que se passava pelo mundo: o sujeito fazia mineração e depois abandonava todos aqueles buracos, a terra arrasada. Certos países, como a Alemanha, começavam a estabelecer obrigações como deixar a área em ordem outra vez, com a sua recuperação após a mineração. Lembrando disso tudo, o Antunes nos colocou à vontade para desenvolver aquilo que julgássemos melhor.”

O início dos trabalhos do arquiteto tem uma data precisa: 24 de outubro de 1955, dia da assinatura do contrato de serviço com a ICOMI.

Sintomáticas algumas considerações desse documento, mostrando o espírito do empreendimento:

Dentre os trabalhos a serem iniciados, destacam-se – não só pelo seu valor econômico, mas também, e principalmente, por seu grande alcance social – os que se relacionam com a elaboração dos projetos de urbanização de determinadas áreas de terras, todas selecionadas pela ICOMI, projetos esses que compreendem o arruamento e loteamento de áreas, unidades de habitação e prédios de interesse ou necessidade coletiva e de todas as instalações necessárias, tudo de acordo com o disposto nas cláusulas e condições adiante estabelecidas e as especificações e detalhes técnicos que forem fornecidos pela ICOMI e que ficarão fazendo parte integrante deste contrato. (ICOMI, 1955).

O conhecimento das cláusulas desse contrato é ilustrativo do programa das necessidades colocadas pela companhia e dos parâmetros para averiguar as propostas de Bratke.

O arquiteto foi chamado para “estudar e projetar a implantação dos Centros Urbanos indispensáveis aos trabalhos da ICOMI no Território Federal do Amapá, e, bem, assim, a fiscalizar a execução de tais projetos” (ICOMI, 1955). E especificava-se a tarefa no contrato:

O principal Centro Urbano será o da Vila de Serra do Navio, em relação ao qual os trabalhos do arquiteto abrangerão o projeto de urbanização, prevendo, inclusive, a distribuição de água, luz e força; a instalação de redes de incêndio, de esgotos, de águas pluviais; a construção de casas para operários e para empregados categorizados e chefes de serviço, e, ainda, de prédios de interesse e usos coletivos, hospitais e edifícios destinados a serviços públicos, tudo objetivando a constituição de um centro urbano com a mais completa independência e autossuficiência, tudo de acordo com as instruções que foram dadas pela ICOMI ao arquiteto [...] Os demais projetos referir-se-ão, principalmente, à Vila de Porto Santana [chamou-se efetivamente Vila Amazonas, bairro do município de Porto Santana] – zona industrial, comercial, portuária e residencial – e à Vila de Macapá, ou a outros centros que as substituam, tudo de acordo com as instruções que forem dadas pela ICOMI ao arquiteto. (ICOMI, 1955).

Seus “serviços profissionais” compreendiam, no plano da urbanização, conforme o contrato (ICOMI, 1995):

- 1) os planos de arruamento, com todas as informações e detalhes em escala adequada à perfeita compreensão dos projetos, locação, medição e construção;
- 2) os planos para as redes de água potável, de águas pluviais, de água para a extinção de incêndios, de esgotos e de eletricidade pública e domiciliar, todos acompanhados de seus cálculos e memoriais descritivos.

A companhia estabeleceu um cronograma de entregas parciais, visando estabelecer um plano de frentes consecutivas de canteiro. As primeiras definições do projeto de sistema viário deveriam ser apresentadas em 60 dias e, subsequentemente, os pormenores para prosseguimento dos trabalhos sem solução de continuidade. O arquiteto dispunha de 20 meses para concluir todos os projetos executivos celebrados no contrato.

## **Caminho das pedras**

Os parâmetros colocados para o plano urbanístico no contrato eram singelos e meramente administrativos. Efetivamente, Bratke recebeu carta branca para desenvolver seu projeto de assentamentos urbanos dentro de sua filosofia pragmática de trabalho. O passo inicial do arquiteto foi buscar referências concretas de experiências similares, programando, então, visitar outras cidades ligadas a companhias de mineração. Perguntando aos engenheiros da Bethlehem Steel – empresa associada à ICOMI no empreendimento amazônico –, Bratke tomou conhecimento de um núcleo dessa companhia na Venezuela: El Pau. Foi para lá e

começou a fazer uma série de perguntas, só observando as coisas ruins: O que o governo do país exigia? Do que as pessoas se queixavam? Como eram tratadas as pessoas doentes? Quais as doenças mais frequentes? Ele buscou reconhecer tudo o que poderia acontecer e já tinha acontecido e dado trabalho para as companhias.

Bratke ficou estarelecido com o que viu:

“Ninguém fazia cidade. Abriam uma rua central e lá se instalavam negócios que vendiam coisas para os coitados. As casas dos chefes eram muito boas, as demais muito precárias. Fui visitar mais cinco núcleos na Venezuela, mas relacionados à exploração de petróleo. A extração petrolífera é um dos processos que menos estragam o solo. Uma cidade boa, mas cara, que conheci havia sido projetada para a U.S. Steel. Depois estudei um outro núcleo em Trinidad. As companhias que mantinham esses núcleos publicavam relatórios. Aquilo me valeu muito. Fiquei conhecendo o que era necessário. Assim fui conhecendo e perguntando sobre tudo.”

As visitas, para Bratke, serviram menos para buscar modelos e mais para observar como *não* fazer cidades.

## Um tamanho ideal

A ICOMI forneceu os dados a respeito do local, levantamentos topográficos e providenciou as sondagens necessárias. Foi parcimoniosa nas demais referências, informando apenas o número de funcionários necessários para o empreendimento.

Bratke foi o responsável direto pelo dimensionamento completo dos núcleos urbanos. O arquiteto foi reunindo informações das necessidades básicas de uma cidade, organizando tabelas com previsões demográficas, população, composição etária, demanda escolar etc. A elaboração dessas tabelas foi uma prioridade sobre a qual o arquiteto dedicou-se com obstinação e constituiu a base do tamanho geral dos núcleos. Vila Serra do Navio foi prevista com uma população entre 2,5 a 3,5 mil habitantes, considerando a possibilidade de ampliar esse número em caso de guerra. As tabelas foram sendo elaboradas respondendo a questões aparentemente ordinárias, com o auxílio de especialistas ou como resultado de observação direta: Quantas pessoas trabalham num clube? Quantas pessoas frequentam um cinema? Quando uma fita é boa e todos desejam assistir? Como assegurar uma lotação confortável para todos os interessados ao longo de cinco dias de exibição – tempo contingenciado pelo aluguel da fita? Quantos pães uma padaria teria de produzir? Quantos padeiros e ajudantes envolvem? Qual o consumo anual de presunto, de

arroz? Um norte-americano que foi soldado encarregado das provisões durante uma guerra deu as diretrizes para quantificar e manipular a conservação e manuseio de alimentos previstos para 500 ou 1.000 pessoas. Estes são exemplos de questionamentos, entre tantos outros, que subsidiaram o dimensionamento proposto pelo arquiteto.

No estudo do programa hospitalar, Bratke foi um minucioso observador das experiências estrangeiras, mas contou com uma consultoria fundamental:

“No hospital de El Pau, na Venezuela, a maior incidência de atendimentos era com machucadura, porque trabalhavam bastante com explosivo. Havia muito parto. Fui montando estatísticas. Com os projetos de hospitais tive sorte, porque os dados básicos foram fornecidos pelo irmão do Antunes, o professor doutor Paulo Cesar de Azevedo Antunes, grande médico sanitaria – uma condição essencial para o nosso caso. Com ele estudamos quantas pessoas poderiam ficar doentes disso e daquilo. Organizou-se um hospital que poderia fazer qualquer tipo de cirurgia. Ele entrou em contato com os centros hospitalares norte-americanos para fazer intercâmbios e a ele se deve também o fato de não haver casos de maleita na zona dos trabalhos da ICOMI.”

## **Transformar um não-lugar em lugar**

O sítio para a implantação de Vila Serra do Navio subordinava-se à posição da atividade extrativa. Inicialmente, Bratke imaginou o núcleo num local bonito, junto ao rio. Todavia, espessa neblina matutina tornava o ponto problemático. A companhia indicou um lugar alto, cerca de 1.200 metros da mina – afastamento então considerado adequado entre a zona de trabalho e a concentração urbana. No entanto, após a construção do núcleo, novo mapeamento do subsolo revelou que a extensão da jazida era maior e a exploração aproximou-se da cidade.

“Como fazer uma cidade num local distante, perdido no mapa? Qual a temperatura, os ventos dominantes, os materiais à disposição?”, perguntou-se Bratke na ocasião. Em não havendo nada sistematizado, o urbanista foi estudar as características físicas e climáticas da região.

## **Superando as limitações**

O contrato celebrado com a ICOMI estabelecia as bases do trabalho a ser entregue pelo arquiteto:

1) os desenhos de plantas, seções, elevações e de pormenores arquitetônicos necessários à execução das obras, entre elas incluídas todas as edificações, e, bem assim, de todos e quaisquer detalhes técnicos, tudo de acordo com as exigências dos poderes públicos e em condições de serem submetidos à aprovação dos mesmos; 2) todos os elementos estruturais da obra, acompanhados de cálculos, quando necessários, e com os detalhes técnicos relativos às fundações, alvenaria, madeira, concreto armado, aço e cobertura, em escala adequada; 3) os desenhos e esquemas das instalações internas de água, esgotos e eletricidade, acompanhados de todos os detalhes técnicos necessários à perfeita interpretação e execução dos projetos; 4) a descrição da qualidade dos materiais a serem empregados e da sua aplicação, completando as indicações dos projetos e dos detalhes com todas as informações necessárias à elaboração do orçamento; 5) a relação da quantidade dos materiais a serem empregados e dos diversos serviços, com os respectivos preços unitários e globais, bem como de todas as despesas necessárias à execução das obras, a fim de se estimar o seu custo provável; 6) a fiscalização das obras até a sua conclusão, tendo em vista a perfeita execução dos projetos; 8) a estimativa aproximada do custo de execução de cada uma das etapas do projeto. (ICOMI, 1955).

Todo o desenvolvimento do projeto urbanístico e arquitetônico foi feito em seu ateliê, na rua Avanhandava, em São Paulo. Bratke definia as diretrizes e viajava constantemente ao Norte, enquanto Zoltan Dudus comandava o detalhamento com a equipe em São Paulo.

A seleção dos materiais e sistemas construtivos derivou de uma racional e criteriosa análise de variáveis empíricas e econômicas. As situações lembradas pelo arquiteto são elucidativas:

“Para implantar uma cerâmica ou olaria que fornecesse tijolos para fazer aquele número de casas teria que ser quase do tamanho da fábrica São Caetano.<sup>3</sup> E depois acabava a cerâmica? Era difícil. O mesmo problema acontecia com as telhas. Então tinha que começar a trabalhar com outros materiais: era bloco de concreto que poderíamos fabricar no local, trazer telhas de fibrocimento.”

Embora reconhecendo as deficiências dos blocos de concreto e do fibrocimento enquanto isolantes térmicos, eram as únicas alternativas viáveis.<sup>4</sup> Mesmo o concreto armado era um sistema fora do alcance: “Na região não havia pedras, só moledo”, constatou o arquiteto. As estruturas foram todas desenhadas explorando o potencial da madeira – a despeito das dificuldades:

“Não havia dados técnicos sobre as madeiras locais. Mandamos cortar de 30 a 40 tipos e os enviamos para o Instituto de Pesquisas Tecnológicas de São Paulo (IPT) para exame. Fizeram um estudo completo, menos quanto à durabilidade, que levaria no mínimo um ano. Com isso, tínhamos conhecimento da qualidade das madeiras e selecionamos cerca de 20 tipos para as obras.”

A dificuldade de contar com mão de obra qualificada, o pouco conhecimento e a inexperiência em trabalhar em condições remotas provocaram situações difíceis. Essa adversidade foi enfrentada pelo engenheiro Luiz de Mello Mattos, responsável pela execução de todas as obras. Esse engenheiro era um velho conhecido de Augusto Trajano Antunes, como também do próprio Bratke – foi quem construiu o Grande Hotel de Campos do Jordão. O arquiteto lembra a determinação de Mattos, fundamental colaborador na realização dos núcleos:

“Ele não podia levar todos os operários que precisava. Então ele montou uma oficina-escola para treinar gente do lugar, que aprendeu rapidamente a fabricar tacos, janelas, carpintaria. Os nossos desenhos foram feitos de maneira que esse pessoal pudesse entender e executar com facilidade. Ele treinou muita gente, formando uma importante mão de obra qualificada que depois continuou trabalhando na região, no ramo.”

### **Racionalização dos processos**

Cimento, telhas de fibrocimento e quaisquer artefatos industrializados eram trazidos de fora – do sul do país, principalmente, ou do estrangeiro. O transporte desses produtos era uma operação com sofisticada programação, no qual prazos, custos e minimização de perdas eram variáveis fundamentais.

O construtor Mello Mattos programava com bastante antecedência a demanda dos materiais. Este aspecto foi fundamental na racionalização dos serviços. A chuva é uma presença constante metade do ano. As centenas de casas foram planejadas para que, durante a seca, se fundissem as bases onde seriam construídas, armando-se suas coberturas definitivas, apoiadas em pilares de madeira. No período de chuva foram executados as alvenarias e os acabamentos, abrigados sob os telhados anteriormente feitos.

A companhia promovia a concorrência de materiais a partir do Rio de Janeiro. Os produtos seguiam por via marítima, em cargueiros de linha, barateando os fretes, até Porto Santana, seguindo daí em comboio de trem até a área de mineração. Foi também um processo de depuração, segundo Bratke:

“As primeiras remessas de telhas de cimento amianto chegavam em Belém de navio, depois eram transportadas em pequenas embarcações através dos furos. Chegavam em Vila Amazonas, metade delas quebradas. Então combinamos com o fabricante de mandar o material direto de Recife para nosso pequeno porto, em Vila Amazonas. Isso foi feito com navios de vela. A carga chegava intacta.”

Outra lembrança da racionalização de desenho e fornecimento:

“Havia outras frentes para buscar economias. Para não haver perdas, fizemos um acerto com a fornecedora de tubos. Especificamos todos os esgotos das casas. Eram cinco ou seis padrões, compondo jogos de peças formando kits. Combinamos comprar materiais já nas medidas, conforme desenhos. Cada conjunto-padrão era embalado num saco; fechaduras e outros materiais também iam em sacos, cada qual com a numeração da casa-destino. Os eletricitistas, encanadores e outros técnicos recebiam os kits e assinavam comprovantes para evitar desvios. Com isso, conseguimos uma grande economia.”

As distâncias, naquele contexto, não mais constituíam obstáculo para o fornecimento. Ferragens, espelhos, vidros (utilizados somente no clube e em poucas casas), telas (para mosquitoireiro) foram adquiridos nos Estados Unidos. A concorrência para a fabricação de uma veneziana especial, desenhada por Bratke, foi vencida por uma firma de Miami. Vasos sanitários eram adquiridos no Brasil, “melhores e mais baratos”, segundo o arquiteto.

### **As casas em Serra do Navio**

O cronograma apertado condicionou a decisão de preparar moradias completas para todos os trabalhadores. Foram determinados alguns padrões de casa, diferenciados para operários com diferentes estruturas familiares e funcionários graduados. Pela premência do tempo, não se cogitaram plantas flexíveis – como as que o próprio Bratke propôs tempos depois, em outras circunstâncias.

Um estímulo para atrair funcionários graduados (predominantemente do sul ou dos centros maiores do país) foi proporcionar habitações mais confortáveis do que suas famílias usufruíam em suas terras de origem. Os operários, recrutados na região, também foram contemplados com incentivos de moradias melhores. Contudo, havendo muitos nativos com quase nenhuma cultura urbana, seria inevitável um confronto cultural. Este foi um dos tópicos delicados enfrentados pelo arquiteto.

“Essa foi uma das minhas preocupações. Fiz muitas viagens na região buscando entender os hábitos locais. Uma das questões que estudei foi o uso da rede. O Amapá é na guiana brasileira. Dizem que lá nasceu a rede. O governador achava que deveria se utilizar redes, até nos hospitais. Então já estava considerando uma série de coisas para



saber como seria a casa: o dimensionamento das dependências internas estava subordinado às medidas da rede ou da cama. Nos lugares visitados, percebemos a importância da cama. Não só pelo conforto, mas pela importância que se dá à cama na escala de valores das pessoas. Isso é muito importante e se deve levar em consideração. Acabamos convencendo o governador que a cama seria a melhor solução.”

No projeto das casas dos operários, o acesso ao banheiro era por fora. Segundo o arquiteto,

“A proposta era a seguinte: o banheiro tinha dois batentes, um aberto para fora e outro fechado, embutido na alvenaria, voltado para dentro. Num primeiro momento, o banheiro com acesso por fora era mais compatível com a falta de hábito dessa peça entre as dependências internas da habitação. À medida que se assimilava o uso do banheiro, era possível estabelecer a ligação direta do interior da casa ao sanitário, mediante a abertura daquele batente emparedado. No começo, o pessoal sujava muito o vaso sanitário. Era uma questão de tempo. Numa visita recente, uma jovem nascida em Serra do Navio me perguntou o porquê do acesso por fora.”

Todas as casas foram entregues aos operários e funcionários graduados completas e mobiliadas. Fogões e geladeiras foram adquiridos no Rio Grande do Sul; talheres em São Paulo; armários no Paraná. O próprio arquiteto orientou para que os cerca de 550 armários fossem enviados para o Norte desmontados, acompanhados por três marceneiros encarregados de sua montagem, para diminuir o volume de carga. Cadeiras, sofás, mesas, camas, luminárias foram desenhados pelo arquiteto e produzidos na região.

Na disposição das casas pode-se perceber a articulação do espaço segundo a influência das cidades-jardins, mas não totalmente desprendida de condicionantes técnicos:

“O desalinhamento dos volumes quebrava a monotonia, evitava uma simetria desagradável e proporcionava outra sensação de espaço. Mas na terraplenagem, os norte-americanos queriam fazer um único plano. Eu queria dar a cota de cada casa e que fosse feito seu respectivo plano. Por quê? Porque havia estudado um sistema de esgoto que iria funcionar e não custava caro. E assim foi feito, tudo correu bem. O Antunes exigia que o esgoto fosse tratado antes que fosse lançado no

rio. Foi feita uma instalação muito caprichada para limpeza total da água. Com o Pedro Pasternak, meu colega de escola, estudamos todo o sistema de esgoto.”

O cuidado de acabamento contemplava também as cores dos edifícios:

“O estudo cromático foi feito pelo pintor Francisco Rebolo Gonzales. Combinamos que a casa que fosse azul teria a porta de tal cor. Ele estudou variações de cores para não ficar monótono. Isso funcionou nos primeiros tempos. Fizemos uma concorrência para as tintas. As cores não tinham nomes, tinham números. Assim funcionou muito bem. Creio que esse cuidado não perdurou.”

## **A paisagem**

Críticas de ambientalistas a Vila Serra do Navio contemplavam a derrubada da mata e a introdução de flora exótica com a implantação do assentamento. A limpeza da área subordinou-se à abertura de uma clareira condizente com a estrutura urbana, considerando também a necessidade de ventilação e valorização de perspectivas. Originalmente, a faixa clareada em torno da cidade deveria ter perto de 25 metros, correspondente à altura de uma árvore de porte, na hipótese de sua queda. Não se manteve nenhuma porção de mata nativa no coração do núcleo, porquanto as árvores amazônicas são solidárias umas às outras. Segundo Bratke, “tentamos deixar uma área perto do centro com bosque natural. Não foi possível dadas as condições das árvores que são apoiadas em sapopemas: quando umas tombam, as outras acompanham”.

A introdução de vegetação exótica na arborização do núcleo, nos jardins e canteiros teve uma procedência estética:

“O Aylthon Joly Brandão, professor do Departamento de Botânica da USP, me indicou um jardineiro alemão muito bom, que tinha bom gosto. Mas, principalmente, como bom alemão que era, estudava todos os tipos de plantas. Toda novidade anotava e mandava para São Paulo. Para eles, na universidade, era um bom negócio também.

A mata amazônica da zona é maravilhosa, grandiosa, compacta e tem troncos enormes, mas são tão juntas que não se veem as flores, que estão no topo das árvores. Então pedi para o jardineiro levar para lá flores que dessem um colorido na paisagem. Fui criticado por introduzir essa vegetação exótica, mas o aspecto da cidade ficou mais bonito.”

## **Janeiro de 1960**

No dia 8 de janeiro de 1960, Oswaldo Bratke passava recibo à ICOMI, reconhecendo ter sido integralmente pago pelos serviços contratados em 1955. As obras de Vila Serra do Navio e Vila Amazonas estavam virtualmente concluídas. Estas, provavelmente, são umas das poucas cidades em cuja trajetória são conhecidas datas tão precisas.

## **Tornar-se uma cidade comum**

Na perspectiva de privilegiar não apenas o aspecto econômico da exploração mineral, conferiu-se aos núcleos promovidos pela ICOMI um alcance mais amplo. Ao contrário dos assentamentos temporários de suporte à mineração, que frequentemente não passam de aglomerações de alojamentos, os núcleos projetados por Oswaldo Bratke para o Amapá foram planejados visando a sua permanência como equipamentos urbanos e regionais.

No ano 2003 se encerrou a concessão de exploração das jazidas. Antes disso, entretanto, as instalações implantadas pela ICOMI foram saindo das mãos da empresa: em Vila Amazonas, boa parte das casas operárias foi alienada para terceiros; seu centro de saúde passou à responsabilidade de uma empresa do setor e o conjunto clube/casa de hóspedes transformou-se num hotel em 1995.

Vila Serra do Navio ganhou autonomia político-administrativa, transformou-se em município, com prefeito e câmara municipal eleitos em 1992. De centro urbano fechado, ganhou *status* de cidade. O município de Vila Serra do Navio, todavia, não se limita ao aglomerado projetado por Bratke; a cidade planejada é a sede provisória de um conjunto de precários distritos. O Executivo e o Legislativo municipais têm seus edifícios definitivos numa dessas localidades, cercanias altamente contrastantes com a organização e a maturidade do assentamento pioneiro. Em que medida o alto padrão de arquitetura, urbanismo e serviços será mantido na nova realidade municipal? Haverá recursos para tanto?

Esgotada a mineração, cumpridas as tarefas que legitimaram a criação de um centro no coração da selva, o que será de Vila Serra do Navio? Como sobreviverá uma cidade nascida sob o signo de uma atividade, de uma economia que se desvanece? Vislumbrou-se que a cidade poderia ser um posto avançado para o prosseguimento da tarefa de ocupação territorial e consolidação do crescimento regional, como o mais importante centro urbano no interior do Amapá. Plataforma para o incremento de novas atividades no interior amazônico, base de operações para explorações científicas de instituições de pesquisa, ponto de referência para

turismo e excursões ecológicas pela Amazônia. Os fatos em 2006 confirmaram algumas previsões: com o afastamento integral da ICOMI e a autonomia política, o novo município não logrou autossuficiência financeira para manter o alto padrão urbanístico que gozava quando era uma *company town*. Nenhuma iniciativa especial contempla a preservação da cidade, embora o IPHAN venha desenvolvendo uma análise para seu tombamento, mas ainda sem uma conclusão. Vila Serra do Navio degrada-se sem conhecer uma transição decente, como gostariam alguns de seus criadores.

O equacionamento e a implantação de Vila Serra do Navio e Vila Amazonas foram uma minuciosa e iminente mobilização de um tanto de gente, recursos e sacrifícios. Relevantes empreendimentos enquanto possibilidade da ocupação humana de disciplinada deliberação, não isentos de críticas de toda ordem, justificadas ou injustas, mas que gravaram de forma positiva e indelével porção significativa do território do Amapá.



**Foto 1 - Vila Amazonas, Macapá: casas alteradas após liberação de reformas (Arquivo: Bratke\_VAM\_casas alteradas\_1\_PB.tif)**  
Fonte: Hugo Segawa, 1995.



**Foto 2 - Vila Serra do Navio: casa de hóspedes (Arquivo: Bratke\_VSN\_casa de hóspedes\_03\_PB.tif)**  
Fonte: Hugo Segawa, 1995.



**Foto 3 - Vila Serra do Navio: casa de funcionário graduado (Arquivo: Bratke\_VSN\_casa func graduado\_04\_PB.tif)**  
Fonte: Hugo Segawa, 1995.



**Foto 4 - Vila Serra do Navio: casas geminadas para operários (Arquivo: Bratke\_VSN\_casas geminadas 3Q\_PB.tif)**  
Fonte: Hugo Segawa, 1995.



**Foto 5 - Vila Serra do Navio: cinema (Arquivo: Bratke\_VSN\_cinema\_21\_PB.tif)**  
Fonte: Hugo Segawa, 1995.



**Foto 6 - Vila Serra do Navio: conjunto urbano: o core, o conjunto escola-cinema e habitações (Arquivo: Bratke\_VSN\_escola-cinema\_aérea\_19\_PB.tif)**  
Fonte: Arquivo Hugo Segawa.



**Foto 7 - Vila Serra do Navio: casas geminadas para operários (Arquivo: Bratke\_VSN\_geminado operário 3Q\_C\_PB.tif)**  
Fonte: Hugo Segawa, 1995.

**Hugo Segawa**, Arquiteto, Professor Associado da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (FAU) da Universidade de São Paulo (USP).

---

## Notas

- <sup>1</sup> Este texto é uma versão, com ligeira atualização, do publicado originalmente em Segawa e Dourado (1997, p. 237-269).
- <sup>2</sup> Entrevista de Oswaldo Bratke a Hugo Segawa e Guilherme Mazza Dourado sobre os projetos de Vila Amazonas e Vila Serra do Navio em 26 dez. 1995. Os depoimentos de Bratke aqui apresentados foram extraídos dessa entrevista.
- <sup>3</sup> A Cerâmica São Caetano era a maior e mais tradicional fabricante de artefatos cerâmicos na época.
- <sup>4</sup> Vale lembrar que, na década de 1970, Severiano Porto desenvolveu projetos de escolas e outros edifícios para lugares remotos na Amazônia e adotou a mesma especificação.

## Referências

ICOMI - INDÚSTRIA DE COMÉRCIO DE MINÉRIOS. **Contrato de prestação de Serviço**. Contratado: Oswaldo Arthur Bratke. Rio de Janeiro, 24 out. 1955.

SEGAWA, Hugo; DOURADO, Guilherme Mazza. **Oswaldo Arthur Bratke**. São Paulo: ProEditores, 1997.